

交通安全教育DVD

「危険です！ その“焦り”運転！」

指導ガイド



安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター

はじめに

近年、タクシー事業者や運送事業者を始め、一般のドライバーにおいても、ドライブレコーダー（映像記録型事故記録装置）を搭載する動きが広がっており、事故防止や事故の原因究明に効果があるとされています。ドライブレコーダーは、運転者目線で捉えられた、事故や事故に至らないヒヤリハット場面を記録していることから、交通安全教育への活用も期待されています。

しかし、映像が記録されてもそのままであったり、事業者等においてはその活用方法が分からない、あるいは膨大な数の映像を適切に整理・取扱いができない、といった問題もみられています。

そこで、自動車安全運転センターでは、特に自動車の運転に係る基本的な安全運転行動の再確認を行うことを目的に、ドライブレコーダーによって記録された映像の中から特徴的なものを選定し、映像と当該交通場面に関する適切な交通事故防止解説等を含めた視聴覚機材「交通安全教育 DVD：危険です！その“焦り”運転」を作成しました。

作成した DVD は、個人で視聴した場合でも、十分理解できるように工夫した構成としていますが、さらに、自動車の運行を伴う事業者や一般の交通教育機関等においても、指導者等が適切に DVD を活用できるように、この「交通安全教育 DVD 指導ガイド」を作成しました。

1. 指導のポイント

(1) 交通安全教育プランの作成

自動車の運行を伴う事業者等において、本 DVD の視聴による交通安全教育を行う場合、単に視聴するのみでもその効果は期待されますが、より効果的な利用方法として、体系的な交通安全教育プランを立てることがあげられます。

まず、教育によって得る目標と、視聴の周期を「計画」し、その上で本 DVD の「視聴」による教育指導を行い、視聴した受講者のその後の運転行動を観察し、計画した目標の達成度を「監視」します。目標の達成状況により、指導方法や安全管理体制を見直す「改善」を施すとともに更なる目標を設定して、再度の視聴を行う、といった「PDCA」のスパイラルアップで教育体系を築くことがあげられます。



図1 PDCAサイクル

—参考：PDCAサイクルとは—

事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法のひとつであり、Plan→ Do→ Check→ Act の 4 段階を繰り返すことによって、事業を継続的に改善する手法である。

(2) 途中停止による自由な発言の時間の設定

本 DVD には、いくつかの交通場面に対して注意箇所等に関する問いかけを行うシーンがあります。その場面では、映像を途中停止して、視聴グループ間でディスカッションを行います。これにより受講者間における「かもしれない」等の危険予知の視点を知り、自身の危険予知での視点との相違など、各視点による注意の配分を把握できるといった効果が期待できます。

ディスカッションでは、以下の点に注意して議論を実施します。

- 積極的な問いかけを行い、意見出しのきっかけや、「気付き」のきっかけを与える。
- 自由な雰囲気の中で、できるだけ多くの指摘事項を思いつくまま発言させる。
- 出された意見については、中傷や否定をしない。

また、問いかけシーンの後、映像上の当該運転者がその後に行った行動と、その結果起きた事故やヒヤリハット事象が解説とともに写し出されます。解説される注意ポイントや危険行動等を視聴した後で、さらに再度停止して、当該運転者がどうしてこのような行動を採ったか、解説内容以外での注意ポイントがないか再度ディスカッションすることも効

果的と考えられます。

(3) ハインリッヒの法則

法則名はこの法則を導き出したハーバート・ウィリアム・ハインリッヒ (Herbert William Heinrich) (1886年 - 1962年) に由来しています。これは、同一人物が起こした同一種類の労働災害 5000 件余を統計学的に調査した結果、「重傷」以上の災害が 1 件あったら、その背後には、29 件の「軽傷」を伴う災害が起こり、さらに 300 件もの「ヒヤリハット」した傷害のない災害が起きていたというものです。

道路の交通事故に当てはめると、重大事故 1 件の背景に小規模事故が 29 件あり、潜在事故である「ヒヤリハット場面」が 300 件あるということになります。

数値的なものは別として、この体系から考察すると、受講者の中には重大事故を起こした者はほとんど存在しないと考えられますが、ヒヤリハット体験をした者は非常に多いはずで、このヒヤリハット体験は、たまたま事故に至らなかっただけの事象であり、ヒヤリハット体験をしないよう行動することが、事故防止につながる行為と言えます。

したがって、指導を行う上でのポイントとして、ヒヤリハット体験をしない運転方法について、各受講者に考えさせることがあげられます。

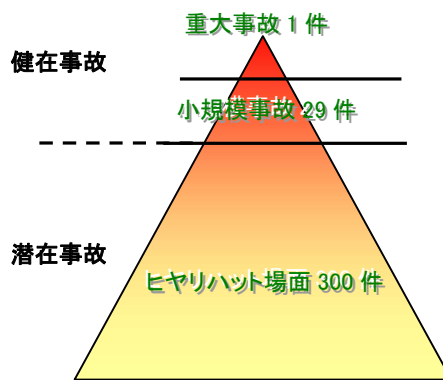


図2 ハインリッヒの法則

2. 視聴前の事前資料の準備等

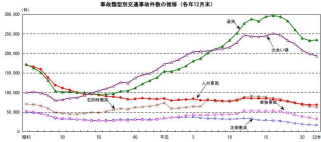
(1) 事故統計資料の準備

本DVDでは、最近の事故発生状況や傾向については説明を行っていません。そこで、視聴する時点で最新の交通事故発生状況について、警察庁のホームページ等で収集し、簡単に整理した資料の準備が望めます。また、自動車の運行を伴う事業者の場合、自社の近年の交通事故発生状況等、営業所や安全運転管理者が取りまとめている資料も活用し、今後取り組んでいきたい対策について説明できるようにするとよいでしょう。

(4) 事故類型別の状況と特徴

◎ 衝突と出会い頭衝突で約6割

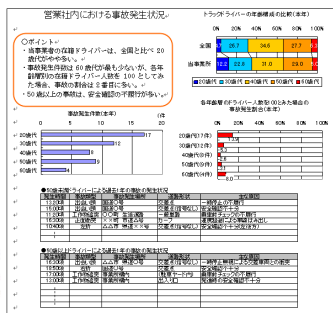
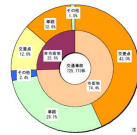
交通事故発生事故類型別にみると、衝突と出会い頭衝突で全体の約6割（構成率57.1%）を占めるのが特徴。衝突事故が前年より1割以上（10.0%）増加している。出会い頭衝突は前年より2割以上（20.0%）増加している。また、出会い頭衝突は前年より2割以上（20.0%）増加している。また、出会い頭衝突は前年より2割以上（20.0%）増加している。



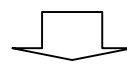
◎ 道路形状別の状況と特徴

◎ 市街地の交差点で全体の4割以上

交通事故発生事故を道路形状別にみると、市街地（構成率74.4%）が全体の約4分の3を占めている。また、市街地の交差点（交差点の割合が、100%）は1割以上（10.0%）増加している。また、市街地の交差点は前年より2割以上（20.0%）増加している。また、市街地の交差点は前年より2割以上（20.0%）増加している。



○最近の交通事故の発生状況の説明を実施



○取り組むべき対策を解説

- *本DVDでは以下を解説
- ・正しい右折方法
 - ・信号の厳守
 - ・一時停止交差点の通行方法

事故統計資料の準備の一例として、各事業所等の状況については、自動車安全運転センターにおいて運転記録証明書を発行しているのので、所属する全ドライバーの運転記録証明書を申請して活用することがあげられます。所属する全ドライバーの運転記録証明書を申請すると、事業所単位での集計分析結果も提供されるので、そのまま事業所等の事故統計資料として活用できます。

自動車安全運転センター	
(各種証明書のご案内)	http://www.jsdc.or.jp/certificate/index.html
(運転記録証明書の活用効果)	http://www.jsdc.or.jp/certificate/use.pdf

また、全国的な事故統計資料等については、以下のホームページを参考にするとよいでしょう。

警察庁（統計）	http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu
国土交通省 (自動車総合安全情報)	http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/index.html
(財)交通事故総合分析センター	http://www.itarda.or.jp/

(2) 事例チェックシートの準備・活用

映像の視聴による学習は、全編を通した視聴のみの場合、ともすると単に映像を見流してしまう恐れがあります。また、本 DVD ではドライブレコーダーに記録された実際の事故発生シーンが盛り込まれており、当該シーンの状況のみが印象に残り、学ぶべき内容が頭に残らないことも想定されます。

そこで、映像の途中停止等によるディスカッション等ができない場合には、学習効果を上げる手法として、事例チェックシートを準備し、視聴したことによって学べたことを記録させることがあげられます。

本指導ガイドの巻末には、事例チェックシートの参考例が提示してあります。これを用いた活用方法として、次のような手法があげられます。

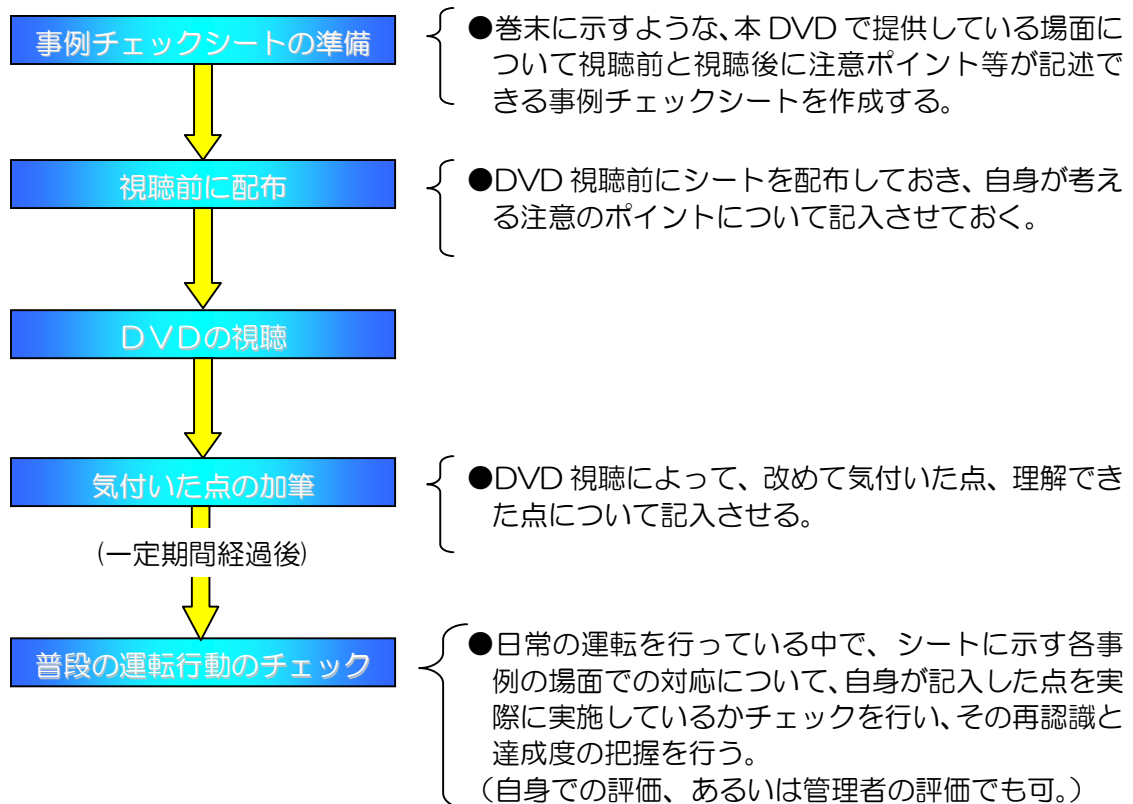


図3 事例チェックシートの活用方法

(3) 最新の道路交通法の資料

本 DVD では、特に、信号の意味や一時停止の遵守等を再確認させています。しかし、その他の基本的な交通法規で忘れがちな規則や、各受講者が自動車運転免許を取得してから改正されている内容等について再認識させることも肝要であり、最新の道路交通法に関するディスカッションが望まれます。DVD 視聴による交通安全教育の時間を有効活用する意味でも、今一度、再確認を行わせるために、最新の道路交通法の資料の準備が望まれます。

3. チャプターごとの視聴のポイント

本DVDは、指導内容単位でチャプター分割しています。視聴に当たっては、全てを連続して視聴する方法とともに、指導ポイントを絞って、該当する箇所のみチャプターを選択して、重点的に指導を行う方法もあげられます。

ここでは、各チャプターにおける指導のポイントを整理しました。

(1) 右折のポイント

a. 交差点に進入したら、安全と思っても一旦停止

交差点を右折する際は、交差点内に進入後、交差点の中心のすぐ内側を徐行しながら通行することとなっており、交差点内で停止義務は存在しません。

しかし、実際には交差点に近づいた際、対向車両が皆無のため、そのまま右折したところ、横断歩道上の歩行者等に気付いてヒヤリハットした経験を持つドライバーは少なくないはずです。これは、動いている状態では注意すべき対象と考えられる全てに注意が向かず、特に気になる対象のみに意識が注がれていたためです。

つまり、動いている状態では十分な安全確認は困難であることが想定されるため、停止して、一度、運転操作への意識を中断し、周囲の安全を確認することに意識を集中させることで解決が可能と言えます。

また、右折時には、交差点の中央の内側位置とともに、横断歩道手前でも一時停止して、十分な安全確認を行うことが望まれます。

b. 安全通行できる空間

右折時に安全通行できる空間というと、一般的に対向車と自車の間に右折行動ができる余裕がある空間のみに思われがちですが、この空間に加えて、横断歩道上や横断歩道手前の歩行者、自転車等の動向から判断される余裕空間などもあげられます。

その他、右折待ちの間に黄色信号から赤信号になった際などは、対向車が確実に止まっていれば、安全な右折行為ができる空間であり、これらが総合的に安全である状態で、初めて右折行動が行えることとなります。

なお、右折信号があれば右折信号が表示されるまで待つことも安全確保につながりません。

c. 首を振った直視による確認

本DVDでは、特に同方向に進行する歩道上の自転車等との安全な確認を、首を振って直視で確認するよう指導を行っています。また、ミニバンなど、車両によってはフロントウィンドウ右側のピラー(窓枠)の陰になって、斜め前方が見えないケースもあり、カーブなどでは対向車そのものが発見できないケースもあります。

したがって、確認行動を行う上では、意識的に首を動かし、直視で確認を行う習慣づけが必要と言えます。

d. 小回り（ショートカット）は先急ぎの典型

先急ぎは、急いで通行することにほとんどの意識が集中し、周囲の安全確認行動をおろそかにしてしまう危険性があります。右折時に交差点中心のすぐ内側まで進行しない小回り（ショートカット）は先急ぎの典型であり、対向車の回避のみに意識が集中した危険な行為です。危険リスクが大きく、精神的負荷も大きいため、目的地到着後の疲労も大きくなること等、メリットがある運転方法とは言えないので、余裕をもった正しい右折を行うことが肝要です。

（２）信号の厳守

a. 黄色信号の基本は「止まれ」

信号の厳守は基本中の基本ですが、周囲の車の流れだからと黄色信号で止まろうとしないドライバーは少なくありません。

一方、日常の経験から「暗黙の了解で黄色信号は右折できる」といった勝手な解釈で黄色信号を安全確認せずに右折するドライバーも少なくありません。

この両者が、黄色信号が表示されている交差点で対峙した場合、事故に至るか、少なくともヒヤリハットを起こすこととなります。

b. 車両用の信号現示に従うこと

自分が進行する方向と同一方向に進行するための歩行者用信号が青点滅であった場合、車両側の信号が黄色信号になるだろうと想定できますが、それ故、加速して交差点を通行することは危険行為です。歩行者用信号はあくまで歩行者のための信号です。

c. 右折時の対応

右折のために青信号で交差点内に進入し、安全通行できる空間を待っていた際、黄色信号に変わったり、または赤信号になってしまった場合には、落ち着いて周囲の安全を確認した上で、右折を継続することができます。この場合、青信号に従って進んでくる交差側の車の進行を妨げないようにします。

（３）一時停止の厳守

a. 一時停止の状態とは

一時停止とは、車輪を完全に停止した状態にさせることであり、少しでも動いている状態では一時停止したとは言えません。また、停止の際には、停止線がある場合は停止線直前、停止線がない場合には交差点の直前で完全停止することが必要です。

b. 一時停止の理由

交差道路の状況がよく見えない位置に停止線があり、停止線直前で停止することに意味がないと思うドライバーもいるようです。しかし、一時停止の指示がある理由は、交差車両の通行をやり過ごすためと、一時停止による交差点進入速度の抑制の意味があるので、まずは、停止線直前で停止することを習慣づける必要があります。

c. 停止状態で首を振って確認する

視野とは、目を動かさずに見える範囲を示し、両眼で約 200 度、色彩まで確認できる範囲はそれぞれ左右 35 度程度までの狭い範囲となります。

また、見るべき対象に対して、その状況を詳しく把握するためには、見るべき対象に目を向け、中心視で確認しないとその周辺は視力も下がるため、はっきり認識することは困難です。

したがって、見るべき対象と感じた場合、素早い目の動きでその対象を中心視で判断するので、複数を確認する場合には、ひとつずつ中心視を繰り返さなければなりません。

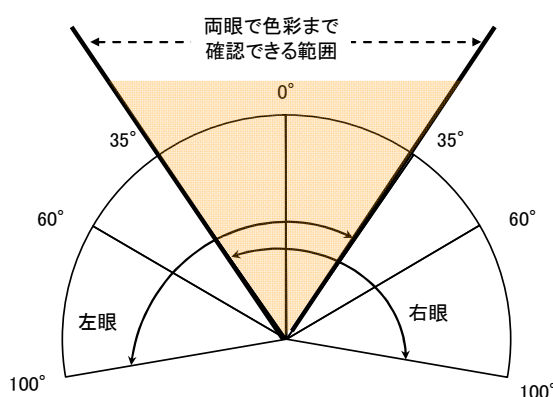


図4 視野の範囲

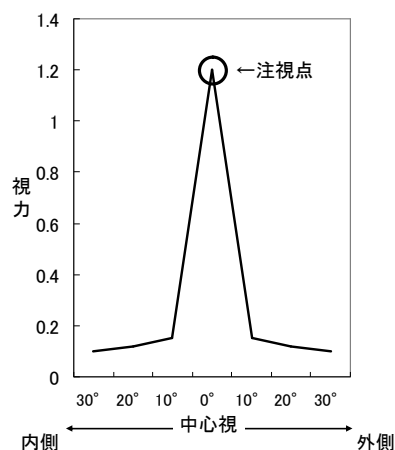


図5 注視と視力の関係

これらの目の特性から、見る対象となる周囲の交通状況を詳しく確認するためには、目を動かすとともに首を振ることが必要です。また、認識する時間やさらには判断する時間が必要となるため、一時停止せずに移動しながらの確認では必然的に「見落とし」が発生するので、必ず一時停止することが必要です。これら目の特徴を認識させて、停止状態で首を振って安全確認を行う必要があることを指導することがあげられます。

d. 一時停止後の交差点内への進行方法

一時停止線直前で停止して周囲の安全確認を行った後、発進します。交差点内への進行に当たっては、徐々に車両の頭を出して進行し、見通しが利く場所で再び一時停止(二

段階停止)することが望めます。これは、停止状態で確実な安全確認を行うためと、万が一交差道路側に通行車両等が存在した場合、相手側に自分の存在を知らせることができ、相手側にも注意をさせることができるためです。なお、交差点内の通行に当たっては、すぐにでも停止できる速度で交差点内を進行することが必要です。

「めんどくさい」「急いでいるから」「事故になったことがない」といった理由で、一時停止をしなかったり、安全確保を意識した交差点通行を怠ると、DVD で取り上げた事故に至り、時間のロス以上に社会的責任も問われることとなり、メリットは全くありません。

(4) ブレークタイムを活用した道路交通法の再確認

a. 初歩的な交通ルールを忘れていませんか

普通の運転で、その道路の走行速度を周囲の車両等の流れに依存し、速度標識を見落としていた経験がある人は少なくないはずです。特に、同一の幹線道路を単に進行しているだけの状況でも、郊外から市街地、或いは居住地区等へ入る場合には、地域の安全を考慮して最高速度を抑えてあるケースもあるので、意識することが必要です。安全確保の意味でも、歩行者や周囲の居住者の立場になって規制速度を守った走行が望まれます。

また、横断歩道手前で歩行者が渡ろうとしている時は、安全のために止まらなければなりません。そのまま進行することは、法規においても違反行為として扱われます。

横断歩道等における歩行者等の優先 (道路交通法第 38 条第 1 項)

罰則

・ 3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金 (過失による場合は、10 万円以下の罰金)

反則金

・ 大型車 12,000 円

・ 普通車 9,000 円

・ 二輪車 7,000 円

・ 原付車 6,000 円

点数 2 点

日常の運転の積み重ねの中で、自身が通行することが優先となり、初歩的な交通ルールの厳守を怠っている場合があるので、免許更新時など交通ルールに触れる機会には、再確認することが必要です。

b. 道路交通法は改正されています

基本的な交通ルールが大きく変更されることはまず少ないですが、自身が自動車運転免許を取った時点の交通ルールが、いつまでも通用すると考えていては危険です。安全な交通環境を作り出すために道路交通法の改正が行われていますので、DVD の視聴機会を活用して最新の道路交通法に触れるように心掛けることが肝要です。

(5) DVD 全体を通した安全運転ポイント

a. 先急ぎ運転にメリットはない

本 DVD で例示した各場面の注意のポイントを横断的にみると、「①右折では小回りをしない」「②黄色信号の基本は止まること」「③一時停止箇所では完全停止する」といった先急ぎ運転を控えることが、共通したひとつの指導ポイントとなっています。

ある実験において、目的地までの走行を課題として、「とにかく急いだ運転」と「余裕をもった運転」の2パターンで比較を行った結果、目的地到着時間には大きな差が見られませんでした。走行状況を詳細にみると、ある交差点を先急ぎで通行しても、次の信号で両者ともに停止してしまうなど、急いだ運転によるわずかな時間短縮が結局相殺されてしまうためでした。さらに、急いだ運転では、余裕をもった運転に比べて、目的地到着時点で精神的な疲労が大きく見られ、この点においては大きなマイナス効果があることが把握されました。

したがって、先急ぎ運転には、事故に至るリスクとともに上記のようなデメリットがあることを理解させて、これを控えさせる教育をすることが望めます。

b. 安全運転行動の習慣付け

本 DVD で示した安全運転のポイントに関しては、初歩的な交通ルールであることから、十分周知しているドライバーも多くいると思います。しかし、頭で理解していても、実際の行動が伴わない場合には、全く意味がありません。

そこで、実際の行動に移すためには、右折時の安全確認や、黄色信号の厳守、停止位置手前での一時停止の実施を意識的に行わせ、それを習慣付けさせることが必要です。

指導を受けた受講者が一般のドライバーであれば、指導を実施したその日から少なくとも1カ月は意識的な運転を実施することを約束させたり、受講者が自動車等の運転を仕事とするプロドライバーであれば、仲間同士で添乗によるチェックを奨励する等の指導が望めます。指導に当たっては、次項に示す「運転者の社会的責任」についても説明を行い、それでも交通事故や交通取締りを受けるリスクがある運転を続けるか、問いかけることも指導のポイントとしてあげられます。

4. 運転者の社会的責任から見た指導

自動車等の運転には、本DVDに示した初歩的なものを始めとする交通ルール全般の遵守が求められますが、単にルールを守るだけでなく、周囲の状況上に合わせて、きめ細かな心遣いによる安全を確保した運転が望まれます。これを怠って交通事故を起こしたり、交通違反を起こすと、それに相当する社会的な制裁や非難を受け、その責任を問われることになります。

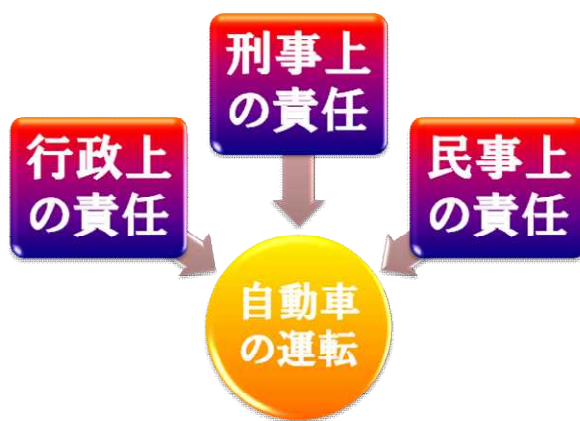
交通事故を起こしたり、交通違反を起こすと、「行政上の責任」のほか、「刑事上の責任」「民事上の責任」を負うことになります。

「行政上の責任」とは、大抵のドライバーが認知している点数制度による運転免許の取消しや停止処分を受けることです。

「刑事上の責任」とは、懲役、罰金等があり、例えば自動車運転過失致死傷罪では罰則として「7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金」が定められています。

「民事上の責任」とは、交通事故によって他人を死亡させたり、怪我をさせた場合、あるいは建物等に損害を与えた場合には、それに見合う「つぐない」をしなければならず、被害者やその家族への賠償だけでなく、賠償のために加害者や加害者の家族まで巻き込み、社会的な責任を負うことになります。

日常の自動車の運転行動は、安易な行為と思われがちですが、非常に大きなリスクを持った行動であることを十分認知して、どのような安全運転を行うべきか、改めて問いかけることも指導のポイントとなります。



5. おわりに

ここに示した指導要領は、あくまで参考例として提示させていただきました。交通安全教育の場で本DVDを活用する際には、以上のポイントを参考に、指導現場での交通事故発生状況や交通安全の目標等を勘案した適切な指導が望まれます。

また、自動車安全運転センターでは、安全運転の研修のほか、交通事故に関する証明書、運転経歴に係る各種証明書の交付に加え、運転経歴に係る各種証明書の交付を受けた方のうち、1年以上無事故・無違反の方には、安全運転者の証として、証明書に添えて、SDカードをお渡ししています。これらの各種証明書やSDカードは、事業所などにおける安全運転管理に役立っているほか、自身の安全運転意識の改革にも役立つので参考にしてください。

(参考資料) 事前チェックシート

事例チェックシート			
		所属： _____ 氏名： _____	
		事前記入日： __/__/__	DVD 視聴日： __/__/__
		事後評価日： __/__/__	
場 面	(視聴前) 注意すべき箇所	(視聴後) 気付いた点	事後 評価
<p>1. あなたはこの交差点で右折を行う場合、どこに注意を払いますか？</p> 			
<p>2. 運転者が、この交差点を右折しようとしています、問題があると思いますか？</p> 			

場 面	(視聴前) 注意すべき箇所	(視聴後) 気付いた点	事後 評価
<p>3. 信号が黄色に変わりました。あなたならどうしますか？</p> 			
<p>4. あなたはこの交差点で右折を行う場合、どこに注意を払いますか？</p> 			
<p>5. あなたはこの交差点を通行する場合、どのように通行しますか？</p> 			



安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター

〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
電話 03-3264-8600 (代表) Fax 03-3264-8610
URL <http://www.jsdc.or.jp>



SDワンタくん

※この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。