

交通安全教育DVD

「危険です！勝手な思い込み運転」

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



SDワンダくん

はじめに

近年、貨物自動車による運送は、日本の経済や国民生活を支える主要な物流手段として、確固たる地位を占めています。そして貨物自動車運送に対する顧客の要望は、正確、信頼の要求とともに、近年は、定時制、迅速性などの要求もなされ、貨物自動車ドライバーには、要求に応えた安全な運送に大きな期待がかけられており、事業者においては、さまざまな取り組みを行っていることと思います。

自動車安全運転センターでは、貨物自動車ドライバーに対し、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る映像や研修所内での映像を用い、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！勝手な思い込み運転」を作成しました。

作成した DVD は、個人で視聴した場合でも、十分に理解できるように工夫した構成としており、さらに、事業者や一般の交通教育機関等においても、指導等が適切に行えるように、この「交通安全教育 DVD 指導ガイド」を作成しました。

1. 指導に向けて

(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、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」を施すとともに更新する目標を設定して、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。

— 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。

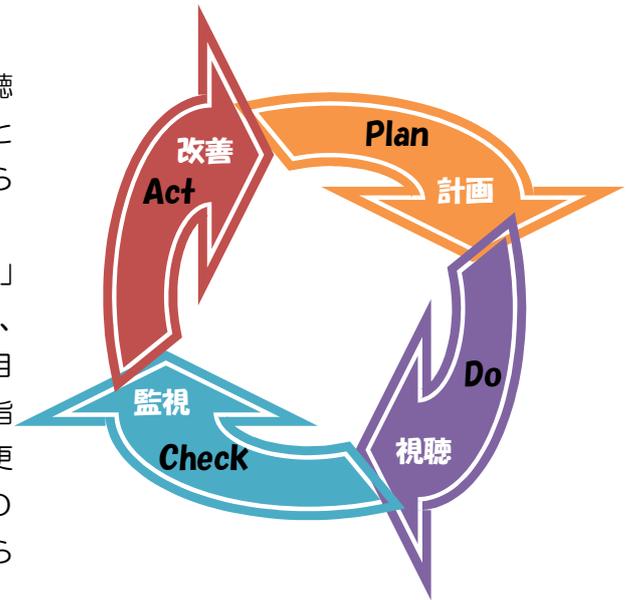


図1 PDCAサイクル

(2) 視聴覚教育の実施にあたって

DVD 映像を用いた視聴覚教育の実施にあたっては、映像全体を単に視聴するのみならず、注意すべき点の補足の実施とともに、受講者からの積極的な意見出しやディスカッションの実施などの工夫が必要です。本 DVD では、実際の公道で発生した危険な場面をドラレコ映像によって示し、そのような状態にならないための基本的な対応方法を述べていますが、例えば、各場面で映像を一旦停止し、受講者からこのような事象にならないようにするための意見を求めることで安全運転について考えるきっかけとなるなど、より深い意識づけに繋がります。

(3) 事故統計資料の準備

本 DVD では、平成 25 年度時点で把握できた事故発生状況等を基にしていますが、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情報収集し、最新情報を整理した資料の準備が望まれます。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など、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、事業者内における事故等の現状と今後取り組んでいきたい課題について説明できるようにするとよいでしょう。

交通安全のための調査研究資料や交通事故に関連した統計情報等は、以下のホームページが代表的なものとなっていますので、これらのホームページで事前に関連情報を収集しておくことも大切です。

警察庁（統計）	http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu
自動車安全運転センター （調査研究ライブラリー）	http://www.jsdc.or.jp/library/index.html
国土交通省 （自動車総合安全情報）	http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html
公益財団法人 交通事故総合分析センター	http://www.itarda.or.jp/

また、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ため、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ため、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

（４）最新の道路交通法の資料

本DVDでは、ベテランドライバーとしての意識づけや、基本的な交通ルールを再確認させる内容となっています。交通法規で忘れがちな規則や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・把握させることも肝要であり、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、最新の道路交通法の資料の準備も望まれます。

2. 本DVDを使用した指導方法の一例



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、チャプター単位で映像を一旦停止し、受講者の意見出しやディスカッションを行いながら指導を行う方法があげられます。各チャプターには以下のような狙いも含まれています。

チャプター	狙い	指導のポイント
1. マナーの悪いクルマ等の行動でヒヤリハットした経験がありますか。	<ul style="list-style-type: none"> 自分以外の歩行者や自転車、二輪車、自動車の危険行為を洗い出す。 他者の危険行為に対して、ヒヤリハット、事故にならないようにするための対策を理解させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 映像以外で、他者の危険行為によるヒヤリハット等を洗い出し、その対策を検討させる。
2. あなたは安全な運転行動を取っていますか。	—	<ul style="list-style-type: none"> 1. で洗い出した他者の危険行為を自分も行っていないか問いかけ、見直しをさせる。
(1) 基本ルールに従った安全運転 (赤信号の厳守と一時停止の厳守)	<ul style="list-style-type: none"> 慣れによる基本ルールの無視がないか顧みる。 違反行為が多いと事故を起こす可能性が高いことを把握させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自分勝手なルールで基本を怠った運転をしていないか。 怠りがちな基本ルールの洗い出しとルールの徹底を行う。
(2) 基本ルールに従った安全運転 (追突事故防止)	<ul style="list-style-type: none"> 追突事故防止のために、車間距離の保持が必要であることを理解させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 危険回避ができる十分な車間距離を取った走行の実施。 低速走行時や停止時の車間距離のあり方を検討させる。
3. 事故を起こした際のリスクと基本に徹した安全運転の実施	<ul style="list-style-type: none"> 事故を起こした場合の信頼の喪失、社会的責任の発生を再認識させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本に徹した安全運転を行うことが、安定した今の生活を維持することに繋がることを再認識させる。

チャプター	狙い	指導のポイント
○ワンポイントアドバイス1 (左斜めの死角)	<ul style="list-style-type: none"> 左斜めの死角の大きさを教示。 	<ul style="list-style-type: none"> 頭や体を動かして死角を補う安全確認を意識づける。
○ワンポイントアドバイス2 (貨物車と乗用車の車間距離の見え方)	<ul style="list-style-type: none"> 貨物自動車と乗用車では前方の車間距離の見え方が違うことを教示。 	<ul style="list-style-type: none"> 漫然運転による前方車両への近づき過ぎを防ぐべく、広めの車間距離を意識させる。

3. チャプターごとの視聴のポイント



ここでは、各チャプターにおける詳細な指導のポイントを整理しました。



チャプター1

(3分24秒)

マナーの悪いクルマ等の行動でヒヤリハットした経験はありませんか。



a. 他者の危険行為

多くのベテランドライバーは、これまでの経験から安全運転の重要性を熟知し、細心の注意を払った安全運転を実施していると思われます。また、事業所等の看板を背負ったベテランゆえに安全運転に対する責任感も強いと思われます。

しかし、公道においては歩行者、自転車、二輪車、他の車両のドライバーの全てが十分に安全を考慮した行動を取っているとは言えず、他者の運転行動によっては自分自身がヒヤリハットしたり、事故を起こしそうになった経験は誰でもあるかと思われます。これまで、他者のどのような危険行為でヒヤリハットをしたり、事故を起こしそうになったことがあるか、受講者全員で洗い出してみましょう。

b. 他者の危険行為に対する対策

ベテランドライバーは、安全に対する責任感とともに正義感も持たれている方も存在します。正義感を持つことは良いことですが、その強さのあまり、他者の危険行為に対して咎める行為をする方も散見されます。例えば、「罵声をはく」「煽り運転を行う」「幅寄せをする」等の不適切な行為があげられますが、相手からは単に怒りを買っただけとしか受け取られず、安全に資する行為とは言えません。

したがって、ベテランドライバーであるほど、どのような場面に遭遇しても、冷静に安全を考慮した余裕がある行為を心掛けることが必要です。

また、「危険が予測される道路では、万が一のことに備え、危険回避できる速度で走行すること」があげられます。例えば、渋滞時の合流箇所などでは、合流しようとする一般の乗用車は大きな自動車の前に入りたがり、無理な合流を行うことがありますが、そのような場面ではいつでも停止できるような速度で走行していれば、危険を回避できる可能性は高くなります。

その他、他者の危険行為に対してヒヤリハットしたり、事故を起こさないために冷静に予測を行うなど、受講者自身が既に実施している施策もあるはずで、受講者全員でディスカッションを行って、良案を受講者全員で共有できるようにしましょう。



CHAPTER 2

あなたは安全な運転行動を取っていますか。(11分24秒)

(1) 基本ルールに従った安全運転（赤信号の厳守と一時停止の厳守）



a. 基本ルール遂行の現状把握

本DVDでは、怠りがちな基本ルールとして、赤信号の厳守と一時停止の厳守をあげました。

止まらずに通過できたことがあったとしても、そのとき交差車両が来ていればどうなっていたかを想像させてください。ちょっとした違反が大変な結果につながることを感じさせ、勝手な判断による運転は決してしないよう基本を守った運転を指導してください。

また、ナレーションで説明したように、燃費節約のために赤信号でも停止や発進を極力避けた過度なエコドライブを行っていたという報告もあります。いくら燃費節約とはいえ、そのような危険行為で事故を起こした場合には莫大な損失を負うことになるので、指導時には注意願います。

その他、例示した赤信号の厳守と一時停止の厳守以外にも、おろそかにしがちな基本ルールの洗い出しと対策について考えさせたり、改正された道路交通法等についても紹介して交通ルールを厳守させることが望まれます。

b. 正しい一時停止の方法

一時停止は、おろそかにしがちな基本ルールのひとつと言えます。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手前、停止線がない場合には交差点の手前で完全停止することが必要です。

交差道路の状況がよく見えない位置に停止線があり、停止線手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、交差車両や歩行者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、停止線手前で停止することを習慣づける必要があります。

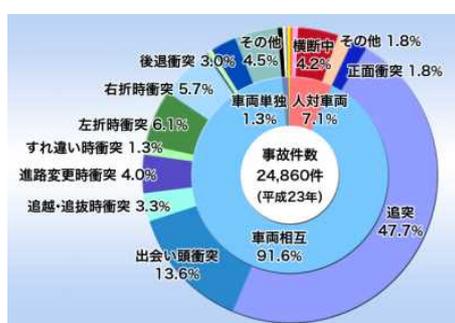
交差点内の状況を認識する時間や判断する時間が必要となるため、一時停止せずに移動しながらの確認では必然的に「見落とし」による危険が発生するため、必ず一時停止することが必要です。

c. 違反と交通事故の関係

自動車安全運転センターにおける調査研究「交通事故・違反特性とその後の事故率の関係とその活用方策に関する調査研究：平成 22 年度調査研究」から紹介したとおり、違反当事者率と事故当事者率の関係をみると交通違反が多い人ほど事故に至る可能性も高くなることが明確に示されています。

つまり、基本ルールを無視をすると、当然取り締まりを受け、事故に至る可能性が高くなります。ついつい起こしがちなルール違反を自覚させるとともに、基本ルールを守る運転をすることが事故防止に繋がることを指導することが必要です。

(2) 基本ルールに従った安全運転（追突事故防止）



(公社)全日本トラック協会において、平成 25 年にとりまとめられた平成 23 年度の事業用貨物自動車の事故類型別事故件数を紹介しましたが、近年の傾向でも追突事故が約半数を占めており、その防止が望まれます。

追突事故防止には、前方に存在する車両等が急な動きを起こしても追突せずに停止できる車間距離を取ることと、直前の車両の動きを十分に注意することがあげられます。

車間距離の取り方として、走行中であれば前方車両が通過した目標位置から^{ゼロイチ}01、^{ゼロニ}02をゆっくりカウントした後に自身の車両が当該目標位置を通過する程度の車間距離をとる方法を示しました。走行中に絶えず実施することは困難との意見も想定されますが、何回か実施して距離感を体感し、最低限その車間距離を保持することを指導することがあげられます。なお、近年国内外では3秒以上や4秒以上の時間に相当する程度の車間距離を空けることを推奨する団体もあります。DVDで示した2秒程度は最低限確保し、なるべくそれ以上の距離をとることが望ましいと考えられます。

また、低速度での追突事故も少なくありません。ワンポイントアドバイスで示したように乗用車による車間距離の見え方との違いや、よく見通せるがゆえに漫然運転による近づき過ぎも発生するので、渋滞時の走行時等にはその点も注意を促しましょう。

その他、「交差道路側の信号現示タイミングを頼りにする」「漫然と周囲の動きに同調する」「遅い加速度を懸念して青信号になる前にクラッチを繋ぐ」といった行為により直前の車両等に追突するケースもあります。停止時には十分な車間距離を開けて停止するとともに、発進時には必ず直前の車両が動き出してから、発進操作を行うよう指導願います。

(3) チャプター2の全体を通して

チャプター1において、他者の危険行為について、これらの行為を受講者自身も行った経験はないか問いかけてみましょう。その結果、経験があった場合、その受講者を不安全であるとか適切な運転行動を行っていないと咎めるのではなく、どうしてそのような危険行為を行うに至ったかについて考えさせてみましょう。例えば、「急いでいたから」「安全に対処できると思ったから」「これまで大丈夫だったから」などいろいろな理由が出てくると思います。つまり、相手も自分もいろいろな思いを持ちながら道路を利用していることを理解させ、どのような環境においてもベテランドライバーとして、他者も考慮した安全対策や安全運転を行うことの必要性を指導することが望まれます。



チャプター3

事故を起こした際のリスクと基本に徹した安全運転の実施 (1分13秒)



自動車等の運転には、単にルールを守るだけでなく、周囲の状況に合わせて、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。それを怠って交通事故や交通違反を起こすと、運転者はもちろん企業に対してもそれに相当する社会的な制裁や非難を受け、責任を問われることになり、「行政上の責任」のほか、「刑事上の責任」「民事上の責任」等を負うこととなります。

「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むという責任を負うこととなります。

「社会的な責任」とは、自動車を運行させ、社会を基盤にして存在する企業は、従業員が飲酒運転や悪質な違反行為等による交通事故を起こすとマスコミ等に取り上げられ、本人はもとより企業に対する信用失墜によるイメージダウンなど社会的な制裁を受けることがあります。

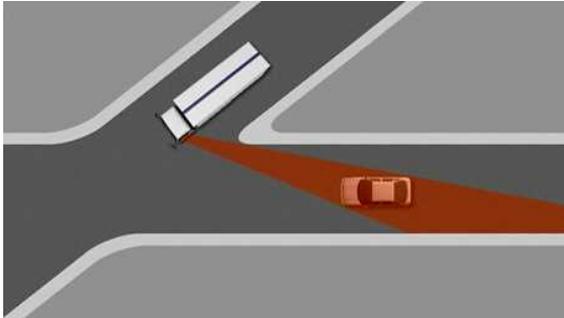
日常の自動車の運転行動は、安易な行為と思われるがちですが、非常に大きなリスクを持った行動であることを十分認知して、どのような安全運転を行うべきか、改めて問いかけることも指導のポイントとなります。





ワンポイントアドバイス 1. 左斜めの死角 (1分40秒)
2. 車種ごとの車間距離の見え方 (1分24秒)

(1) 左斜めの死角



本 DVD では、貨物自動車の死角のうち、左斜め後方の死角をについて取り上げました。映像で説明しているように、小型貨物車が全く見えなくなるぐらいの大きな死角が発生します。したがって、斜めに交わる見通しの悪い交差点を通行する場合には、何段階か分けて一時停止し、十分に安全を確認しながら徐行して通行することを指導してください。

このほか、貨物自動車は乗用車に比べて多くの死角があるので、眼を動かすのみならず頭や体全体を動かして周囲の安全を確認するように指導しましょう。

また、車両の直前前方は直視では見えない範囲があり、車種によっては直前2～3m近くの範囲は直視できません。それを補うために、車両にはアンダーミラーが装着されていますので、直前の状況確認が必要な発進時などは、まずアンダーミラーで確認してから発進するように指導しましょう。

その他、助手席ドアの下側にはセーフティウィンドウが装着されています。これは、運転席左側外部の様子を把握するために空けられている窓ですので、いつでも確認できるよう助手席側フロア周辺を片づけておくことも必要です。

(2) 貨物自動車と乗用車との車間距離の見え方



ベテランドライバーの方であれば十分周知しているはずですが、乗用車感覚で車間距離を取ると貨物車の場合にはかなり短い車間距離となります。また、視線位置が高いため車間距離が把握しやすいものの、直前の車との距離が近づいた場合でも視界に占める直前の車の大きさが小さく見えるため、怖さも感じにくいといった特性もあります。したがって、前述のカウント方式等によって調整すべき車間距離の長さを体感して覚え、その車間距離を保つことが必要です。

その他、赤信号などで停止する際には、直前の車との車間距離を長めに取ることで発進時の追突事故防止にも有効な施策となります。まして、アンダーミラーに直前の車が映し出されるような車間距離は、不注意で発進してしまった場合には追突してしまう可能性が高いため、アンダーミラーには映らず、目視で前の車の後部全体が見える車間距離で停止することを勧めることも一つのポイントです。

5. 本 DVD に示した各種統計グラフについて

ここでは、DVD に掲載した各種統計グラフについて説明します。

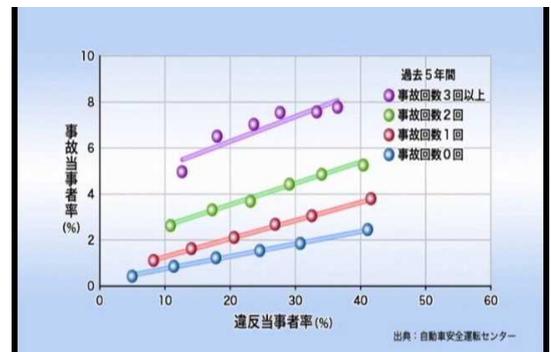
(1) 運転意識の調査結果

この運転意識の調査結果は、自動車安全運転センターの調査研究「平成 17 年度調査研究報告書 トラック運転者に対する運転技能教育等のあり方についての調査研究」より引用したものです。運輸業で運転業務に従事している大型免許保有者 30 名に対して実施したアンケート結果です。



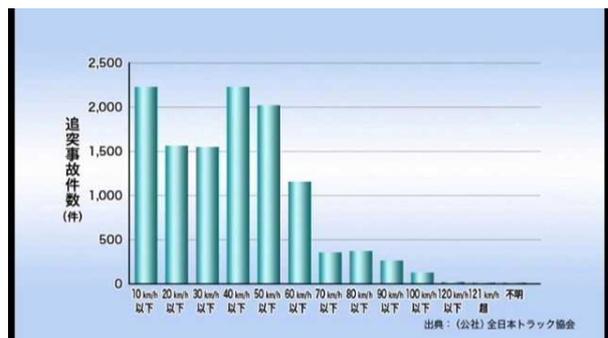
(2) 違反当事者率と事故当事者率

この違反当事者率と事故当事者率の結果は、自動車安全運転センターの調査研究「平成 23 年度調査研究報告書 交通事故・違反特性とその後の事故率の関係とその活用方策に何する調査研究(Ⅱ)」より引用したものです。過去 5 年間の事故回数の異なる 4 つの運転者グループ(事故回数 0 回、同 1 回、同 2 回、同 3 回以上) について、翌年の違反当事者率と事故当事者率の関係を表しています。



(3) 事業用貨物自動車の事故類型別構成率と追突事故件数

この事業用貨物自動車の事故類型別構成率、及び追突事故件数は、(公社) 全日本トラック協会における報告書「事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例 平成 25 年 3 月」より引用した平成 23 年の結果です。



6. 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、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を示しているため、十分に周知しているドライバーも多くいると思います。しかし、頭では理解していても、実際の行動が伴わないと、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、信号の厳守、停止位置手前での一時停止などの基本ルールを意識的に行わせ、それを習慣付けさせることが必要です。受講者が自動車等の運転を業務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まれます。指導に当たっては、「運転者の社会的責任」についても説明を行い、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。



安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター

<https://www.jsdc.or.jp/>

〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号



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。