

交通事故映像の活用による
交通安全教育DVDに関する調査研究（Ⅲ）

報 告 書

平成 26 年 3 月

自動車安全運転センター

はじめに

近年、トラック、タクシーなどの運送事業者において、ドライブレコーダーを活用した安全運転教育によって、大幅な事故削減を達成したことが報告されています。これは、ドライブレコーダーによって、運転者の安全を軽視した行動の実態が明らかになり、より実践的な交通安全教育が行われるようになったためと思われます。

そこで、自動車安全運転センターでは、平成 23 年度より、自動車の運転に係わ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この目的に合致する特徴的なものを選定し、この映像と当該交通場面に関する交通事故防止解説等を含めた交通安全教育 DVD を作成しています。

平成 25 年度は、貨物自動車ドライバーに着目した「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」及び「小冊子」を作成しました。この DVD では、「一時停止無視」、「信号無視」、「車間距離が短いことによるヒヤリハット」等の映像シーンを取り上げ、これらの危険場面について、安全運転中央研修所において撮影した見通しの悪い交差点での正しい一時停止の方法、車間距離を時間に置き換える方法、車種による車内からの車間距離の見え方の違い等についての映像並びに事故原因、問題点及び事故防止の解説等により、事故に巻き込まれない運転をわかりやすく実践的に紹介しています。

本報告書はこれらの調査研究の結果をとりまとめたものであり、作成した DVD や指導ガイド等が各種の安全運転教育の場において広く活用いただければ幸いです。

本調査研究にご参加くださり、ご指導いただいた委員の皆様並びにご協力いただいた関係各位に深く感謝の意を表します。

平成 26 年 3 月

自動車安全運転センター
理事長 石井 隆之

平成 25 年度調査研究

「交通事故映像の活用による交通安全教育DVDに関する調査研究(Ⅲ)」委員会委員名簿
(順不同、敬称略)

(委員会委員)

委員長	松永 勝也	九州大学名誉教授
委員	北島 創	一般財団法人 日本自動車研究所安全研究部衝突安全第一グループ研究員
〃	鳥塚 俊洋	株式会社 JAF MATE 社 JAF Mate 編集長
〃	永嶋 功	公益社団法人 全日本トラック協会審議役
〃	林 祐輔	公益財団法人 交通事故総合分析センター研究部研究第1課研究員
〃	水越 実	一般財団法人 全日本交通安全協会安全対策部長
〃	牧下 寛	警察庁科学警察研究所研究員

(自動車安全運転センター)

石川 博敏	理事
鈴木 孝典	調査研究部調査研究課課長代理
倉内 麻美	調査研究部調査研究課主任
佐藤 直方	安全運転中央研修所研修部研修統括

(社会システム株式会社)

杉本 岳史	社会経済部交通企画調査室次長
東野 美佐子	社会経済部課長補佐

目 次

第1章 調査研究の目的	1
第2章 調査研究の概要	2
2-1 業務概要	2
2-2 委員会の開催	2
第3章 「交通安全教育 DVD 案」作成のための企画案作成	3
3-1 「交通安全教育 DVD」の作成方針	3
3-2 DVD 映像の基本構成	4
3-3 DVD 映像のシナリオの構成（企画案）	5
第4章 交通事故等の映像シーン収集及び事故防止解説のための映像撮影	9
4-1 ドライブレコーダー映像の収集	9
4-2 事故防止解説のための映像撮影	11
第5章 「交通安全教育 DVD 案」の編集・作成	12
第6章 中央研修所における「交通安全教育 DVD 案」の視聴・評価	13
6-1 目的	13
6-2 アンケートの実施概要	13
6-3 調査方法	13
6-4 アンケート結果	14
第7章 「交通安全教育 DVD」及び「指導ガイド」等のとりまとめ	22
7-1 「交通安全教育 DVD」（本編、ダイジェスト版）のとりまとめ	22
7-2 「指導ガイド」のとりまとめ	23
7-3 「小冊子」のとりまとめ	23
＜資料編＞	
資料1 交通安全教育 DVD 危険です！勝手な思い込み運転 完成台本	資料-1
資料2 交通安全教育 DVD（試作版）に関する視聴アンケート	資料-15
資料3 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	資料-23
資料4 交通安全教育 DVD 危険です！勝手な思い込み運転 小冊子	資料-39

第1章 調査研究の目的

「交通事故映像の活用による交通安全教育 DVD に関する調査研究（Ⅲ）」（以下、「本調査研究」という。）は、ドライブレコーダー（映像記録型事故記録装置）等から撮影されたヒヤリハットや交通事故が起きた運転状況、周辺状況についての映像を収集し、映像と当該交通場面に関する事故防止の解説等で構成した「交通安全教育 DVD」の作成を行うものであり、平成 23 年度から実施してきたものである。

3 回目にあたる平成 25 年度は、貨物自動車ドライバーに着目した交通違反・事故防止に資する「交通安全教育 DVD」を作成し、安全運転管理者などが適切に交通安全教育の指導ができるようにするとともに、その他の安全運転教育の場において広く活用してもらうことを目的とした。

第2章 調査研究の概要

2-1 業務概要

本調査研究は、以下の項目を遂行することにより、「交通安全教育 DVD」（本編、ダイジェスト版）、当該 DVD 映像に沿った交通事故防止のための解説や指導方法を踏まえた「指導ガイド」、研究結果をまとめた「小冊子」、並びに視聴者からの意見、感想、内容の理解などを把握するための「DVD 視聴アンケート様式」を作成した。

- 「交通安全教育 DVD 案」作成のための企画案作成
- 交通事故等の映像シーン収集及び事故防止解説のための映像撮影
- 「交通安全教育 DVD 案」の編集・作成
- 安全運転中央研修所（以下、「中央研修所」という。）における「交通安全教育 DVD 案」の視聴・評価
- 「交通安全教育 DVD」及び「指導ガイド」等のとりまとめ

本調査研究の全体フローは図 2-1 のとおりである。

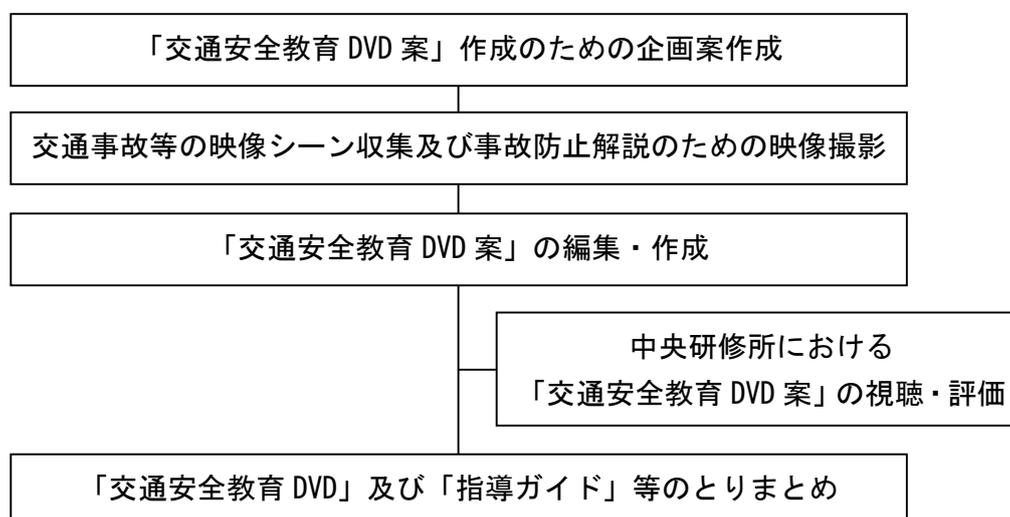


図 2-1 調査研究の全体フロー

2-2 委員会の開催

本調査研究では、有識者による委員会を設置した。委員会では、事務局で整理した企画案、シナリオ案、交通安全教育 DVD 試作版に対する協議のほか、各関係機関の立場での知見を教示いただき、安全運転教育により効果のある視聴覚教材の作成を目指した。

委員会は、以下の日程・内容で3回開催した。

- 平成 25 年 7 月 29 日(金) 第 1 回委員会
 - ・本調査研究の趣旨確認
 - ・シナリオ企画案に対する審議
- 平成 25 年 11 月 19 日(火) 第 2 回委員会
 - ・交通安全教育 DVD 試作版の評価
- 平成 26 年 2 月 6 日(木) 第 3 回委員会
 - ・交通安全教育 DVD の確認
 - ・指導ガイド、小冊子に対する審議、確認

第3章 「交通安全教育 DVD 案」作成のための企画案作成

3-1 「交通安全教育 DVD」の作成方針

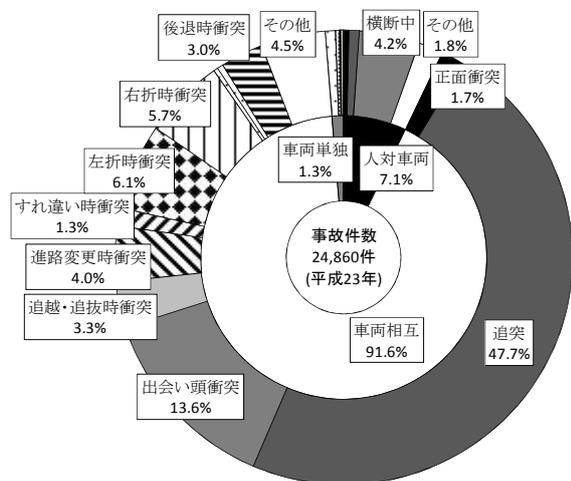
交通安全教育 DVD の作成にあたり、事業用貨物自動車に係る運転者年齢別事故件数をみると、30～50 歳代が特に多く、ベテランドライバーの事故が多く、この傾向は、特に大型貨物、中型貨物において顕著である。そこで、本調査研究では中型貨物車のベテランドライバーを主なターゲットとしたシナリオを検討した。

表 3-1 事業用貨物自動車の運転者年齢別車種別事故件数(H23)

	年齢層								合計
	20歳以下	21-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65歳以上	
大型	0	103	452	2,114	2,678	1,782	654	208	7,991
中型	15	425	866	2,426	2,393	1,902	733	272	9,032
普通	109	255	370	822	846	635	336	167	3,540
軽	47	147	239	600	868	1,067	704	625	4,297
合計	171	930	1,927	5,962	6,785	5,386	2,427	1,272	24,860

出典：(公社) 全日本トラック協会資料

ベテランドライバーはある程度の経験を有し、自身でも十分に安全運転を行っているといった意識のもと日常の運転をしていると見られる。このようなベテランドライバーに対し、「基本的なルールを守ることが肝要であり、慣れによる自己流のルールによる運転は、非常に危険な行為であり、且つリスクであること」を教育することを目的とする。



出典：(公社) 全日本トラック協会資料

図 3-1 事業者貨物自動車の事故類型別事故件数の構成比率 (H23)

表 3-2 事業用貨物自動車の危険認知速度別追突事故件数(H23)

危険認知速度	追突事故件数(件)
10km/h以下	2,221
20km/h以下	1,561
30km/h以下	1,542
40km/h以下	2,232
50km/h以下	2,013
60km/h以下	1,153
70km/h以下	352
80km/h以下	369
90km/h以下	258
100km/h以下	123
120km/h以下	16
121km/h超	2
不明	11
合計	11,853

出典：(公社) 全日本トラック協会資料

3-2 DVD映像の基本構成

DVD映像の基本構成を示す。提示するシナリオの基本構成は、下表に示す通り、3つのパートでの構成とし、さらに(2)ドラレコ映像提供による教育の実施では、3つの視点で教育を行うものとした。

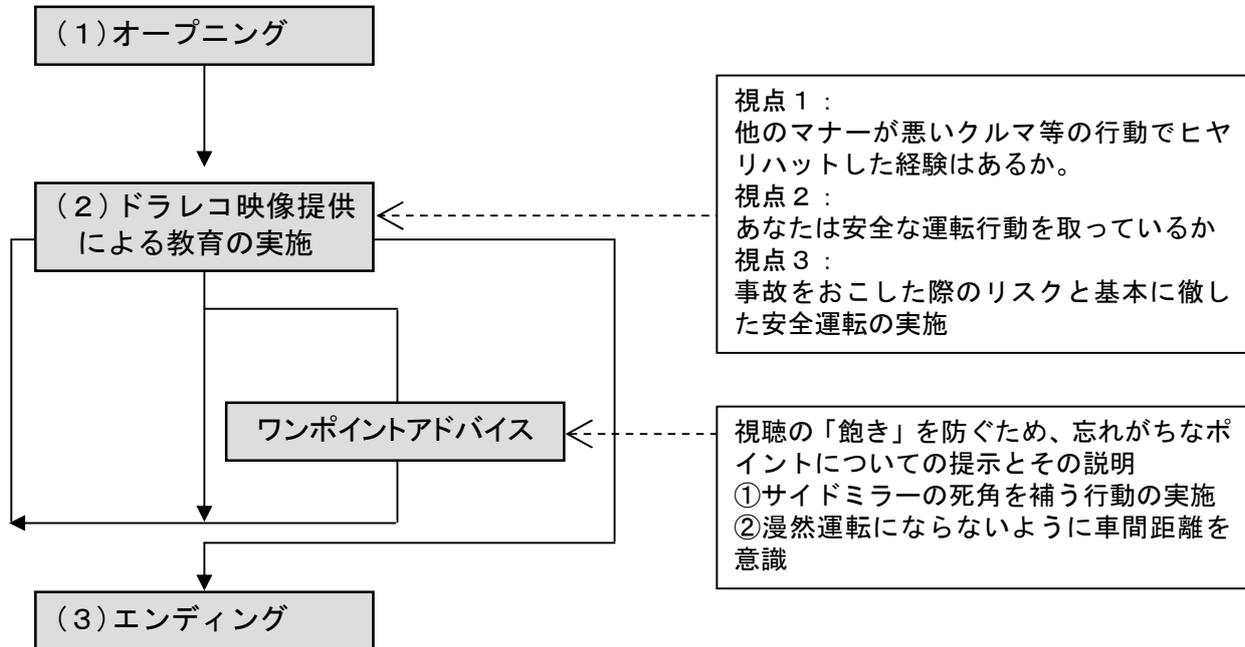


図3-2 DVD映像の基本構成(案)

表3-3 各内容の趣旨

内容	提供映像の概要と教示内容
視点1： 他のマナーが悪いクルマ等の行動でヒヤリハットした経験があるか。	<ul style="list-style-type: none"> ・視聴者に対して、他者の危険行為によるヒヤリハットした経験はないか問いかけ、危険な行為が周囲に大きな危険をもたらせることを伝える。 ・万が一のことに備え、危険回避できるように構えとともに、どのような場面でも冷静に対応できる余裕がある運転を心掛ける。
視点2： あなたは安全な運転行動を取っているか	<ul style="list-style-type: none"> ・一方で、視聴者自身は、本当に安全運転を行っているか問いかける。 ・慣れによる自分流ルールの走行として思い当たることはないかを振り返らせる。 ・運転に対する意識は、多くの者は安全傾向にあるが、不安全な傾向を示す意見も全くないわけではないことをアンケート結果等から示す。 ・交通違反が多いほど、事故に至る可能性が高いことを伝え、違反をしない運転を教示する。 ・事故類型では追突事故が多いことから、適切な車間距離を保持が必要であることを再認識させる。
視点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"> ・事故や違反によって発生する、想定されるリスク(賠償、雇用問題等)を再認識させる。 ・今までの運転経験から「問題なく通行できるから」と言った勝手な判断で、通行できていたとしても、今後も取り締まりを受けることなく、安全に通行できるとは限らない。自身や支えてくれる人達のこととも考慮し、基本に戻った運転を心がけることを伝える。

3-3 DVD映像のシナリオの構成（企画案）

上記の基本構成に従って検討した、シナリオ企画案を示す。

表3-4 シナリオ企画案

項目	映像イメージ	ナレーション
<p>1. オープニング</p>	<p>*（中研で教官や一般の者がコースを走行している車内映像や走行シーン）など</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 今日の日本の経済活動において、物流活動はなくてはならないものであり、貨物自動車による運送は主要な物流手段として確固たる位置を占めています。 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、近年は即時配達要求もなされ、貨物自動車ドライバーには、要求に答えた安全な輸送に大きな期待がかけられています。 このDVDではベテランの中型貨物自動車ドライバーに対する注意のポイントを絞って解説しています。あなたも安全なドライバーであるか、今一度振り返ってみましょう。
<p>2. 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せんか。</p>	<p><マナーが悪い周囲の車両、歩行者等></p> <p>①乗用車、二輪車、歩行者の飛び出し等によるヒヤリハットのドラレコ映像の描写</p> <p>②他の車両等の不安全行動に対する一般の貨物ドライバーの声（入手できた場合）</p> <p>③他者の行動でヒヤリハットをしないための安全意識、対応の教示（右折待ち女性ドライバーを譲る中型トラックの撮影映像）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 多くのベテランドライバーは、安全に細心の注意を払って運転していることでしょ。しかし、歩行者、自転車、二輪車などの他の車両等の危険な行為によって、ヒヤリハットしたり、事故に至った経験はありませんか。 道路は様々な人、車両が利用する空間であり、このようにマナーが悪い人の行動によって、危険な場面に遭遇する事はありませんでしたか。 だからと言って、マナーが悪い人に対し、それを知らしめるような、煽り運転や幅寄せなどの危険な行為を行ったことはありませんか。それは、あなたの怒りを示すだけで、全く意味がない危険行為です。 ベテランドライバーであれば、ベテランドライバーであるほど、これまでの経験から、危険な場面に遭遇しても冷静に対応できる余裕ある運転を心がける必要があります。

3. あなたは安全な運転行動を取っていますか。

＜基本ルールを守らないことによる危険性、リスク＞

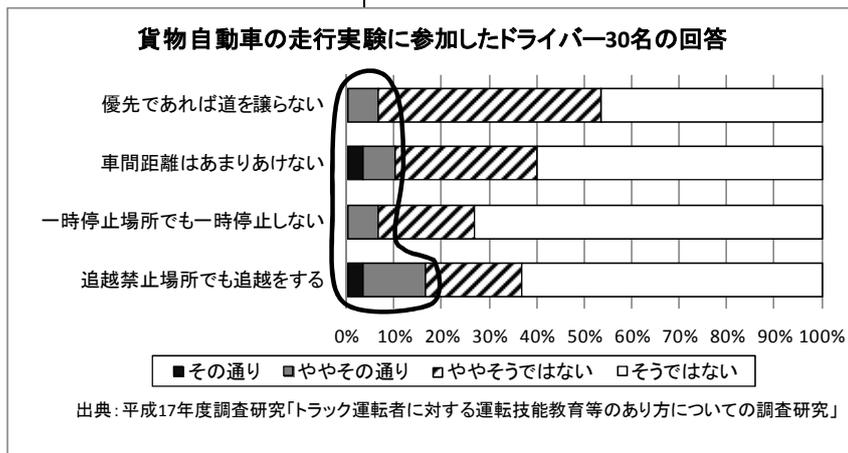
①夜間の信号無視のドラレコ映像の描写

・マナーが悪い人の行動による危険な場面もありますが、一方であなた自身は十分に安全な運転を行っていますか。

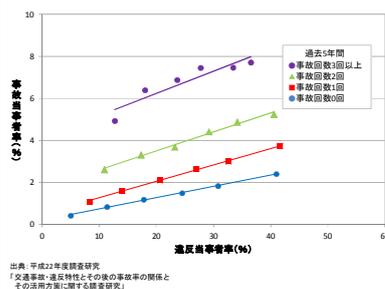
・このように「この時間には交差車両などいるはずないから」と言った勝手な判断で、基本を無視した運転は厳禁です。
 ・また、近年、エコドライブが浸透していますが、信号無視をしてまでエネルギーロスが考えられる停止、発進を避けるような、過度なエコドライブは非常にリスクな違反行為です。

②ベテランの意識の調査結果の紹介（調査研究データ）

・このグラフは、自動車安全運転センターにおいて、一般の貨物ドライバーに対して運転意識を調査した結果です。
 ・多くのドライバーは、安全意識が高い回答をしていますが、不安全とみられる回答も散在しており、勝手な判断での運転が想定されます。

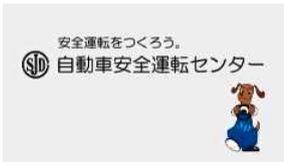


③違反率と事故率の比例関係のデータ表示（調査研究データ）



・違反を繰り返していると、当然取り締まりを受けることになります。
 ・これは、自動車安全運転センターでまとめた違反率と事故率を示したグラフです。
 ・これを見ると、違反が多いと事故に至る可能性も高くなることが示されており、事故を防ぐには、まず違反による取り締まりを受けない運転を行うことが必要であることがわかります。

	<p>④基本ルールの教示</p>  <p><非常に多い追突事故></p> <p>①事故類型別に見た事業用貨物自動車の事故の説明 (調査研究データ)</p> <p>②高速道路(映像がなければ一般道)での車間距離が短いことによる追突事故(ヒヤリハット)映像の描写</p> <p>③10km/h以下での追突事故(ヒヤリハット)映像の描写と速度帯別事故件数データの提示</p> <p>④事故防止のためのポイントの教示</p>	<ul style="list-style-type: none"> 赤信号であれば、停止線手前で停止することは当然です。また、一時停止の標識がある交差点は、見えないからといって停止線手前で止まらずに交差点に進入することは違反であり、危険行為です。 一時停止を行う際は、アンダーミラーで停止線がこのように見える位置で必ず完全停止しましょう。 事業用貨物自動車による事故はどのような種類の事故が多いか知っていますか。 これは、平成23年における事業者貨物自動車の事故類型別事故件数の構成率を示したグラフです。追突事故が非常に多く、全事故の概ね半数を占めています。この傾向は、毎年同じ傾向であり、追突事故の予防が求められます。 これは〇〇道路での1シーンです。気付いたかもしれませんが、車間距離が非常に短いため、先行車両の停止に十分な対応ができなかったケースです。(収集映像による。) これは、10km/h以下といった非常に低い速度で走行中に発生した映像です。 追突事故について、認知速度別に発生件数を見てみると、実は10km/h以下といった非常に低い速度においても非常に多く発生しているのです。 追突事故は、前方の車両などに衝突するわけですから、当然、十分な車間距離を取れば防げる事故といえます。 十分な車間距離を取った運転とは、前方に障害物が発生しても、その手前で完全停止できる車間距離と走行速度で運転することです。 また、トラックの視線位置は高いので車間距離も把握しやすいものの、それゆえに近づいた場合の怖さも感じにくく、漫然として追従走行をしていると車間距離を知らないうちに短くしてしまうことがあります。漫然運転にならないように注意が必要です。
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<ul style="list-style-type: none"> • さらに速度が低い場合には、緊張状態が解かれ、気の緩みや、運転以外への注意の分散が発生し、十分な安全確認を怠った状態になりがちです。事故の原因として、安全確認不十分といったものも非常に多いので、車両が少しでも動いているときは、運転に集中するように心がけましょう。
<p>4. 事故を起こした際のリスクと事故削減施策の効果</p>	<p>(1) 事故を起こすことによるリスクの説明</p>  <p>(2) 事業者による事故削減施策によるメリット説明</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 違反行為が多いと、先に示したように事故を起こす可能性も高くなります。違反行為による取り締まりを受けると、免許点数の減点、反則金の支払い等が発生するほか、雇用主から月々の給与にペナルティがかかるケースもあります。 • また、事故を起こすと、信頼を損失するとともに、社会的な責任が発生し、事故の程度によってはそれまでの人生を破綻させる恐れも大いにあります。 • 「今まで取締りを受けていないから」「事故など起こしたことがないから」といった安易な考えは捨てて、運転免許取得時に行っていた基本に徹した安全運転を行うことが、あなたの今の生活を維持することにも繋がるのです。 • 一方事業者においては、安全施策を行って事故削減をすることでこのようなメリットが生まれます。
<p>5. エンディング</p>		<ul style="list-style-type: none"> • 日々の運転で、多くの体験をしていると思います。これからも、自身の安全、社会の安全確保の観点からも、運転のプロという自負とともに、安全のプロという意識を持って、安全運転を心がけてください。

第4章 交通事故等の映像シーン収集及び事故防止解説のための映像撮影

4-1 ドライブレコーダー映像の収集

ドライブレコーダーによる事故映像の収集にあたっては、ドライブレコーダーの販売と映像収集による事故解析等の実績がある(株)日本交通事故鑑識研究所にご協力をいただき、各種の事故映像を収集した。

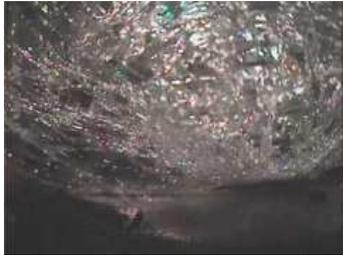
収集した映像から、検討されるシナリオ案に適切に反映できそうな9場面を選定し、作成する交通安全教育DVDに採択するものとした。

採択したドライブレコーダー映像は、以下のとおりである。

表4-1(1) 採択したドライブレコーダー映像

場面	映像イメージ	概要
①一時停止無視 (他車の行動)		脇道から一時停止を無視した車両出現によるヒヤリハット場面
②無理な左折行動 (他車の行動)		急な左折行動を行う車両によって、急ブレーキによる回避を行ったヒヤリハット場面
③信号無視1 (自車の基本を無視した行為)		赤信号で十分に停止できるにもかかわらず、交差点を通過する場面
④信号無視2 (自車の基本を無視した行為)		赤信号で十分に停止できるにもかかわらず、交差点を通過する場面

表4-1(2) 採択したドライブレコーダー映像

場 面	映像イメージ	概 要
⑤信号無視3 (自車の基本を無視した行為)		赤信号で停止できるにもかかわらず、交差点内に進入して右折する場面
⑥一時停止無視 (自車の基本を無視した行為)		一時停止標識が出ているにもかかわらず一時停止せずに交差点内に進入する場面
⑦車間距離が短いため のヒヤリハット		車間距離が短いため、右折行動を始めた先行車両に追突しそうになる場面
⑧低速時のヒヤリハット		低速時で車間距離が開いていたために追突せずに停止できた場面
⑨交通事故映像		乗用車による、夜間の交通事故映像

4-2 事故防止解説のための映像撮影

収集したドライブレコーダー映像のみでは、基本的に事故やヒヤリハットしたシーンであり、これらの危険な場면을回避するための適切な運転方法については示すことができない。

作成する交通安全教育 DVD は、事故につながる危険な事象を未然に防ぐための教育が必要であることから、これらの場面については、別途実走行等によって撮影することとした。

また、適切な一時停止方法、並びに車間距離維持方法については、中央研修所の教官による模範的な運転を実施していただき、運転方法等を撮影し映像収集した。

表 4-2 事故防止解説のための映像撮影の日程

平成 25 年 9 月 15 日 (日)	中央研修所における撮影
9 月 17 日 (火)	
9 月 18 日 (水)	



図 4-1 中央研修所での撮影状況

第5章 「交通安全教育 DVD 案」の編集・作成

第2回委員会で審議、検討されたシナリオ案をもとに、採択したドライブレコーダー映像、実走行等による走行映像、並びにドライブレコーダー映像に映し出された場面等の説明用に構成したCG画像を用いて、交通安全教育 DVD 案を編集・作成した。

交通安全教育 DVD 案は、中央研修所における視聴・評価とともに委員会委員による視聴・評価も行い、最終的なチェックを実施した。

第6章 中央研修所における「交通安全教育 DVD 案」の視聴・評価

6-1 目的

「交通安全教育 DVD 案」について、内容のわかりやすさ、説明内容の理解状況等を把握し、最終版の「交通安全教育 DVD」の作成に資するため、中央研修所において研修生を対象とした、評価のためのアンケートを実施した。

6-2 アンケートの実施概要

平成 25 年 12 月 7 日（土）に、中央研修所の研修課程のうち貨物自動車運転者（普通貨物）課程に受講した研修生 29 名に対し、当該交通安全教育 DVD 案を視聴させ、その評価を実施させた。

6-3 調査方法

交通安全教育 DVD 案の視聴に先立ち、試作版であることを事前に説明し、当該 DVD に関する意見収集を行うことを説明した上で、アンケート票に記述する手法で調査を行った。

アンケート票は資料 2 に示すとおりであり、内容のわかりやすさ、理解の状況、並びに視聴による今後の運転行動等に関して設問を行った。

なお視聴にあたっては、研修の都合上、一般の 25 インチ程度のテレビモニターを使用した。



図 6-1 交通安全教育 DVD 案の視聴の様子

6-4 アンケート結果

6-4-1 対象者の属性

アンケート対象とした研修生全 29 名はすべて男性であり、30～40 歳代が 7 割以上を占めた。

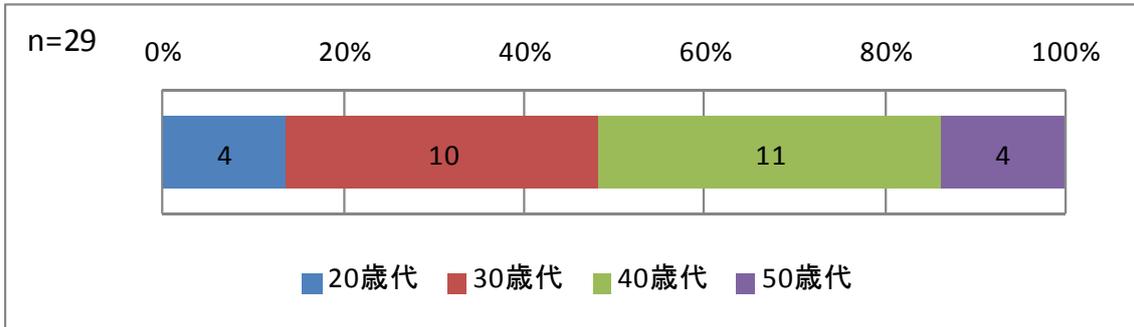


図 6-2(1) 対象者年齢層

対象者の運転免許取得年数をみると、20～30 年未満が最も多く、次いで 10～20 年未満となっている。10 年未満の対象者も 2 名ほど含まれていた。

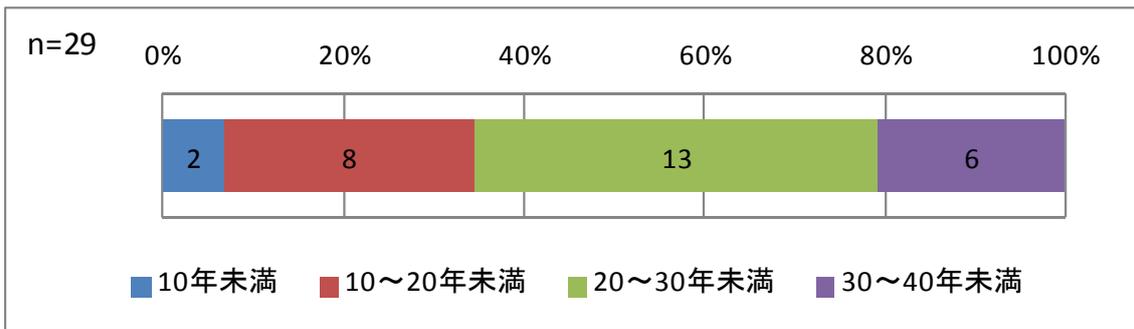


図 6-2(2) 自動車運転免許取得年数

対象者の貨物自動車の運転経験年数をみると、5 年未満、5～10 年未満が各 7 名で全体の半数近くを占めており、経験が浅い対象者と経験が長い対象者が混在した対象者群である。

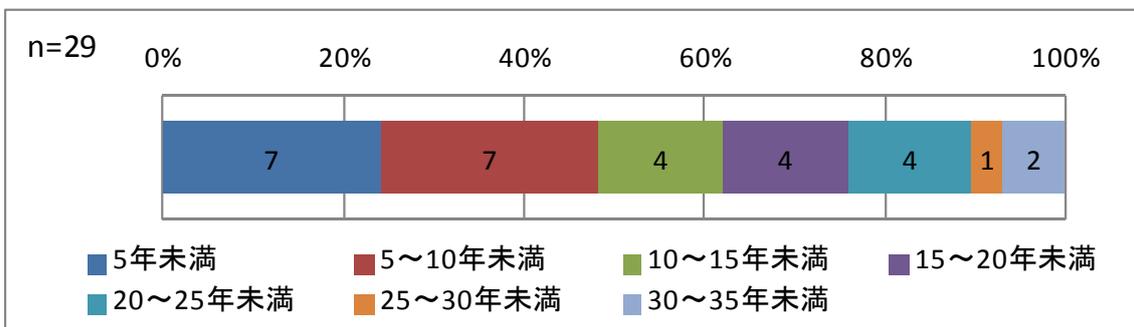


図 6-2(3) 貨物自動車の運転経験年数

6-4-2 マナーが悪いクルマ等の行動によるヒヤリハット経験のコンテンツについて

(1) 内容のわかりやすさ

「非常に分かりやすい」がやや少ないものの、「分かりやすい」を合わせ、9割以上の対象者は分かりやすいと回答した。

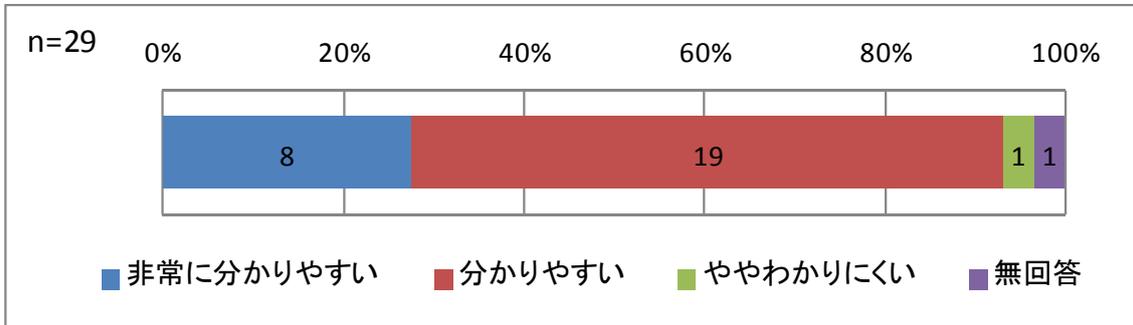


図6-3(1) コンテンツの内容のわかりやすさ

(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

「よく理解している」と回答した対象者は5割強であり、「多少は理解している」が4割弱であった。

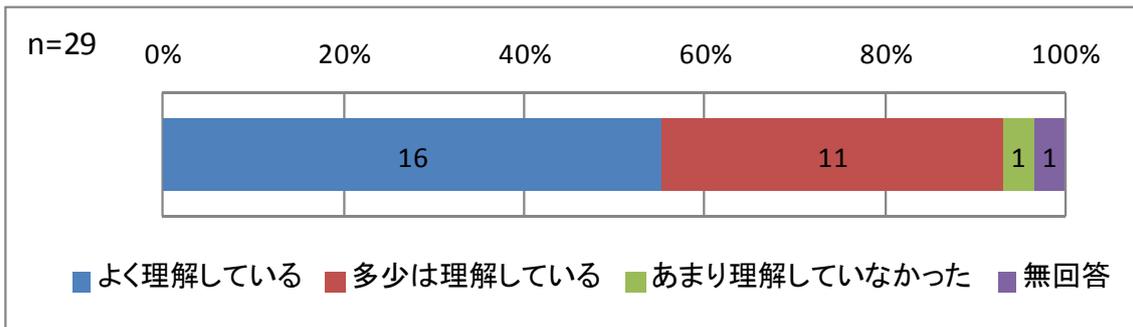


図6-3(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

「実践する気になった」と回答した対象者は5割強であり、「概ね実践する」が4割弱であった。

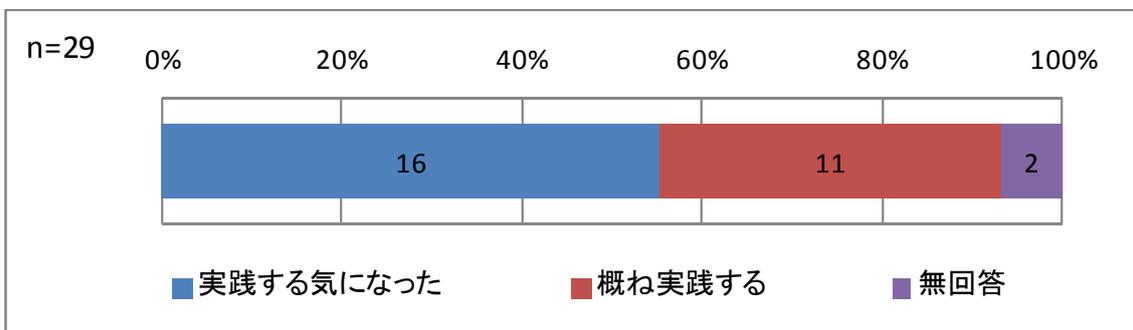


図6-3(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

6-4-3 ワンポイントアドバイス1のコンテンツについて

(1) 内容のわかりやすさ

「非常に分かりやすい」「分かりやすい」を含め、ほぼ全員が分かりやすいと回答した。

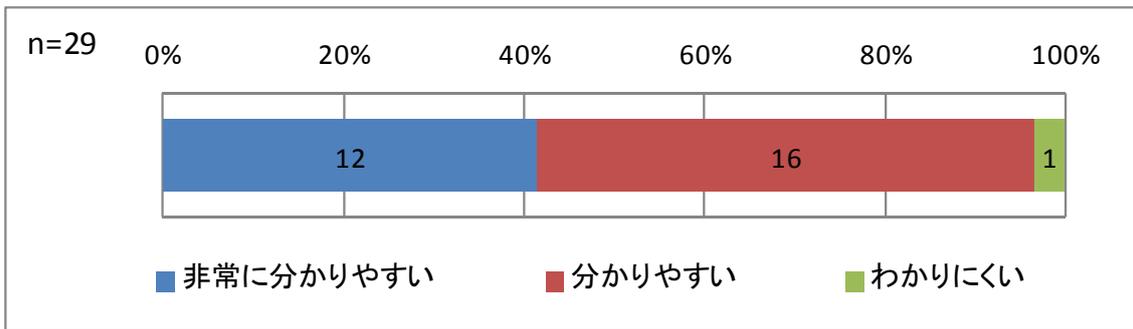


図6-4(1) コンテンツの内容のわかりやすさ

(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

「よく理解している」が全体の7割以上を占めた。

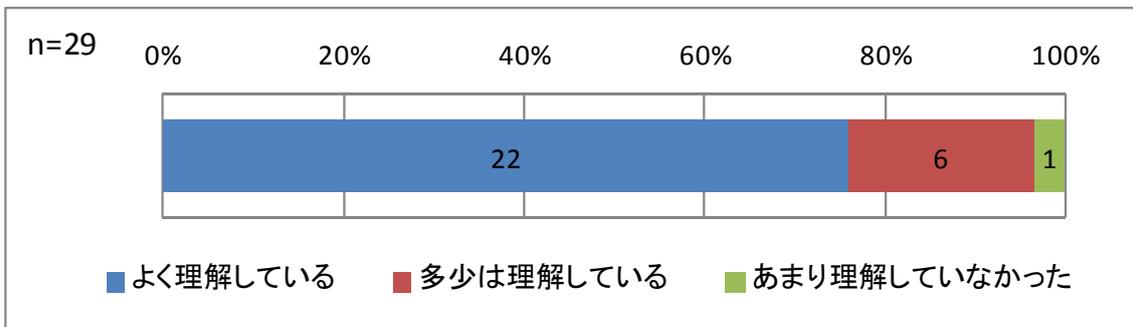


図6-4(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

「実践する気になった」が全体の7割近くを占めた。

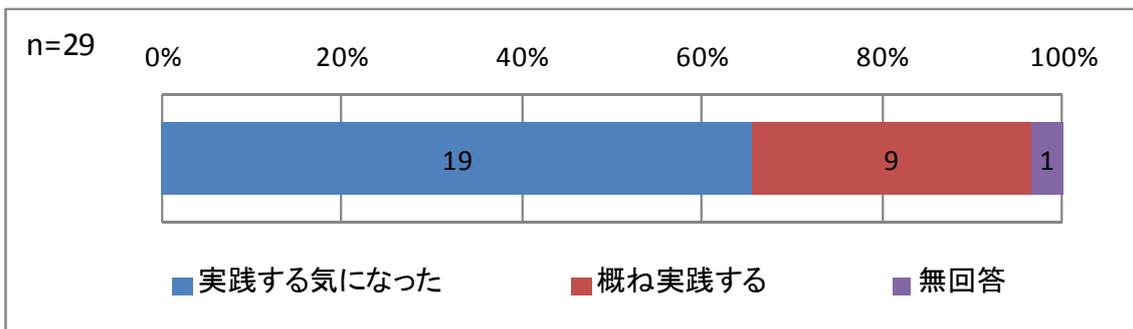


図6-4(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

6-4-4 基本ルールに従った安全運転の実施のコンテンツについて

(1) 内容のわかりやすさ

「非常に分かりやすい」の回答がやや少ないものの、ほぼ全員が分かりやすいと回答した。

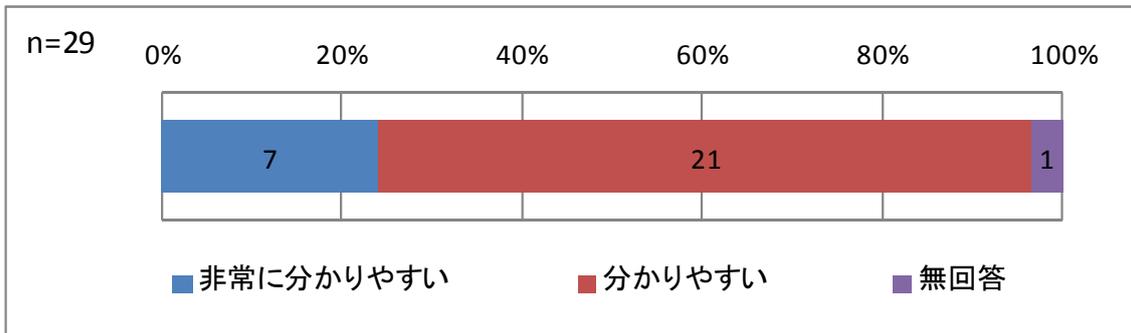


図6-5(1) コンテンツの内容のわかりやすさ

(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

「よく理解している」が全体の7割近くを占めた。

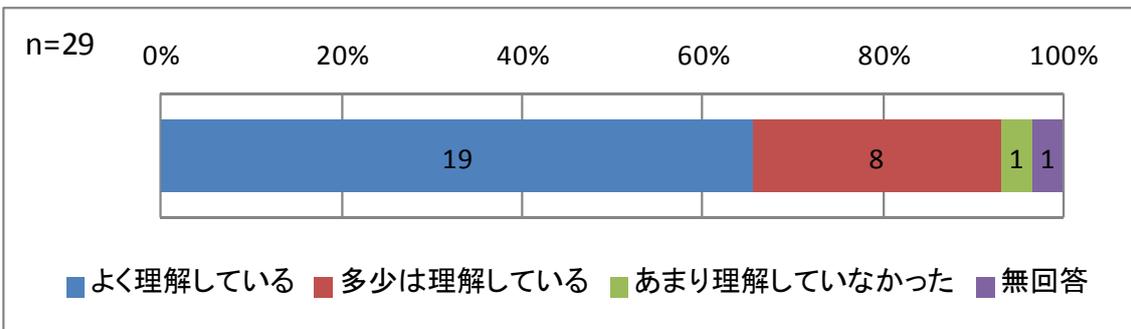


図6-5(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

「実践する気になった」が7割以上を占めた。

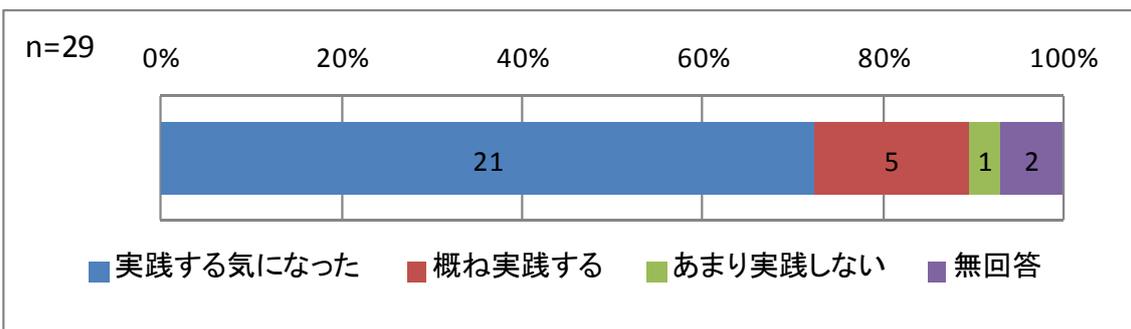


図6-5(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

6-4-5 追突事故防止のコンテンツについて

(1) 内容のわかりやすさ

分かり難いと回答した対象者は皆無であった。

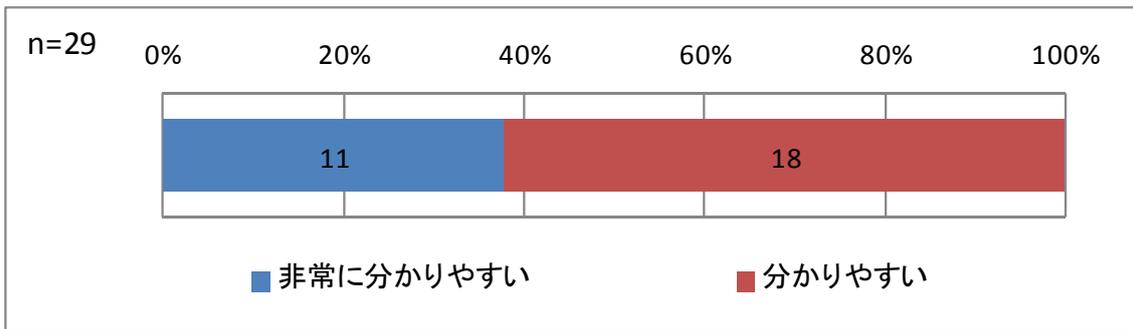


図6-6(1) コンテンツの内容のわかりやすさ

(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

追突事故に対する理解、車間距離の保持は、理解なされているものとみられる。

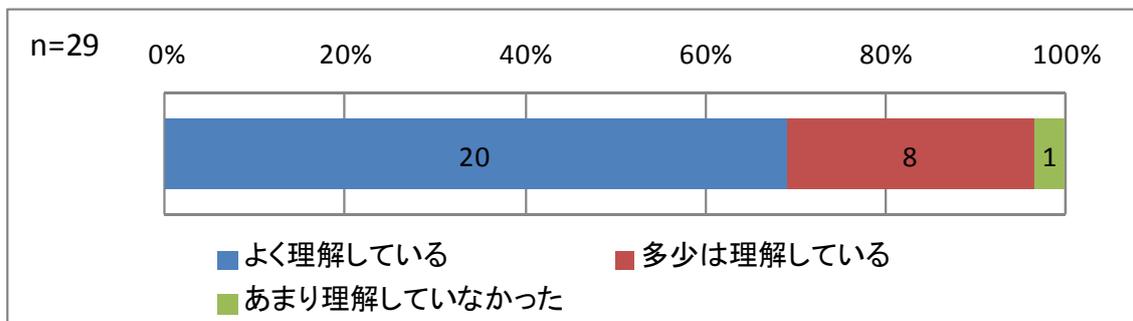


図6-6(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

「実践する気になった」と回答した対象者は8割近くを占めた。

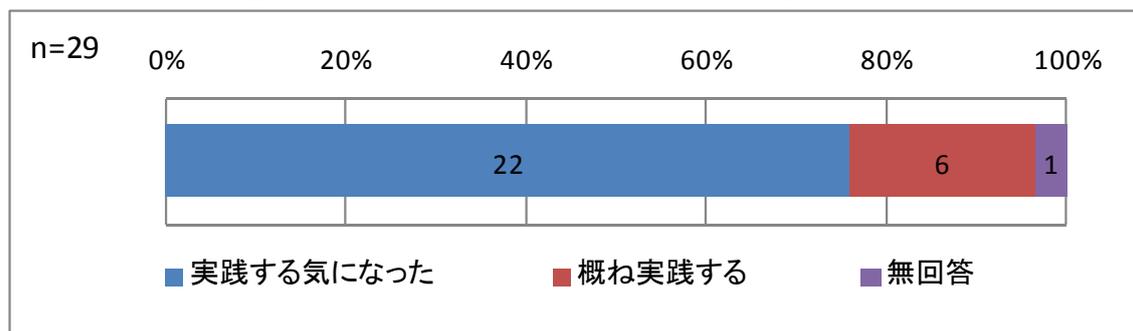


図6-6(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

6-4-6 ワンポイントアドバイス2のコンテンツについて

(1) 内容のわかりやすさ

「非常に分かりやすい」と回答した対象者は半数を占めた。

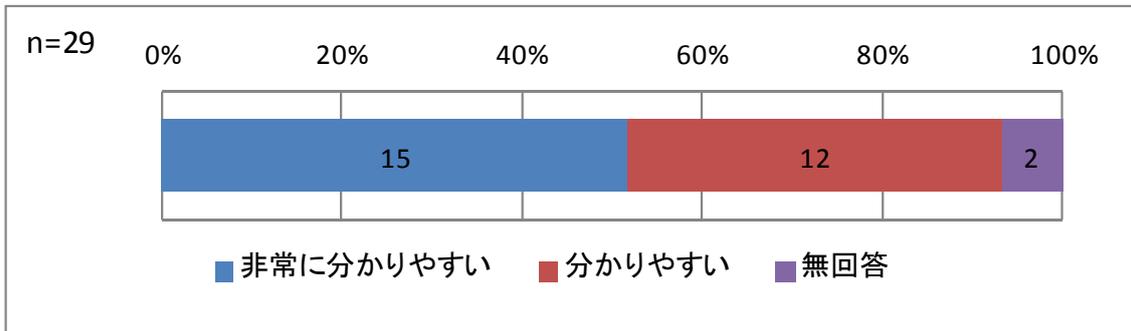


図6-7(1) コンテンツの内容のわかりやすさ

(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

貨物自動車と乗用車の距離の見え方の違いは、ほぼ全員が理解していたとみられる。

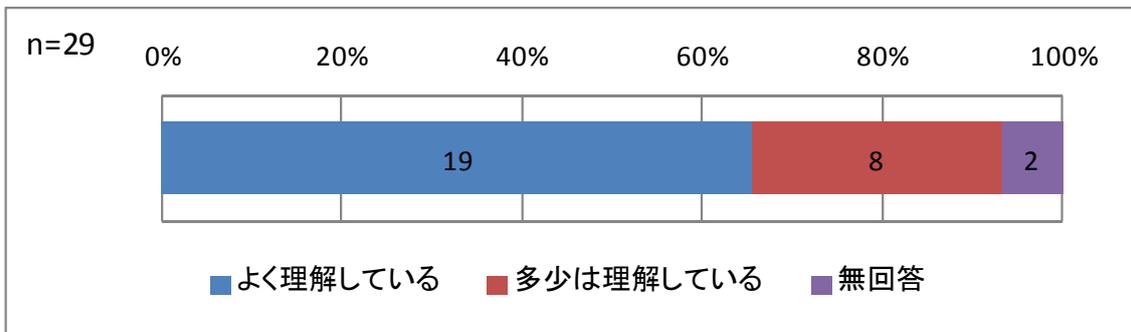


図6-7(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

今回のコンテンツの中で「実践する気になった」を回答した対象者が最も多いコンテンツのひとつであった。

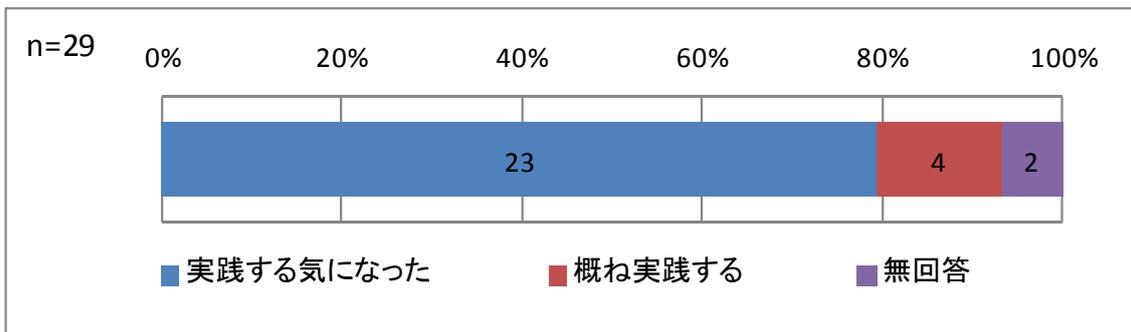


図6-7(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

6-4-7 事故を起こした際のリスクと基本に徹した安全運転のコンテンツについて

(1) 内容のわかりやすさ

今回のコンテンツの中で「非常に分かりやすい」と回答した対象者が最も多い。

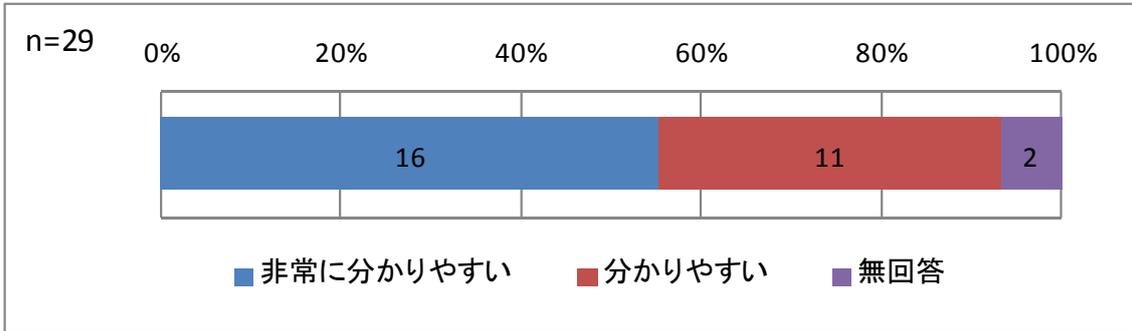


図6-8(1) コンテンツの内容のわかりやすさ

(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

事故を起こした場合の損失、基本に徹した安全運転については理解がなされているとみられる。

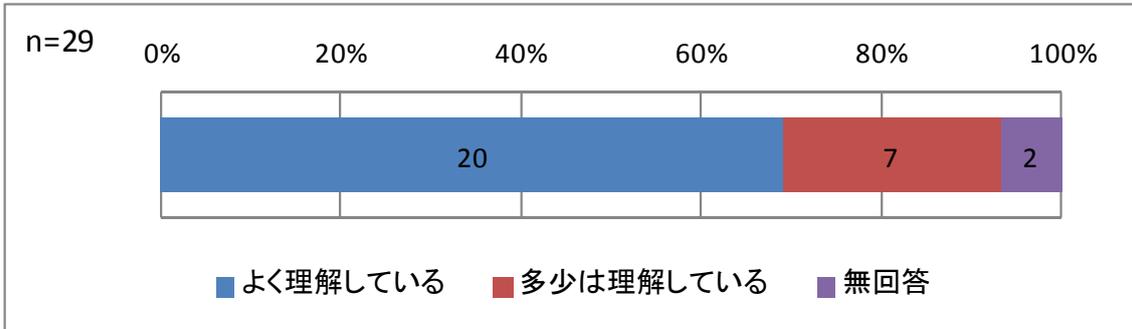


図6-8(2) コンテンツで示した内容の理解の程度

(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

今回のコンテンツの中で「実践する気になった」と回答した対象者が最も多いコンテンツのひとつであった。

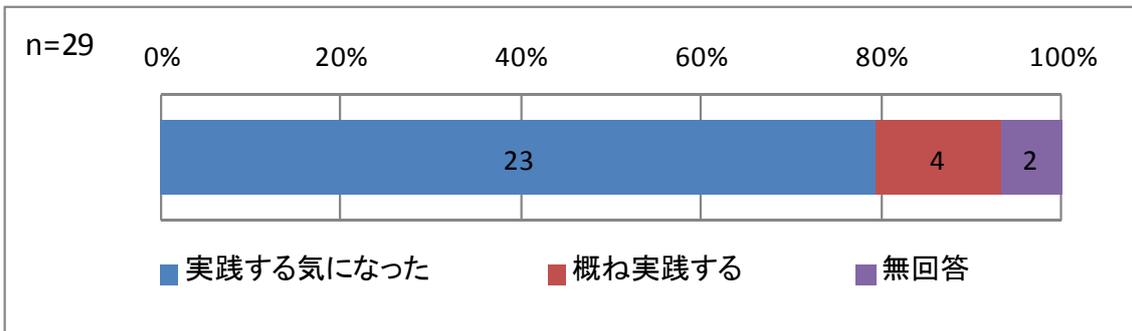


図6-8(3) 今後、指摘点を実践しようと思うか

6-4-8 全般について

交通安全教育 DVD 案に対し、完成版が仕上がった際の視聴希望を調査したところ、「運転免許更新時などで活用されれば良いと思う」が 15 件と最も多く、次いで「会社等の交通安全教育で活用されれば良いと思う」が 12 件であり、この 2 つの意見が特に多かった。

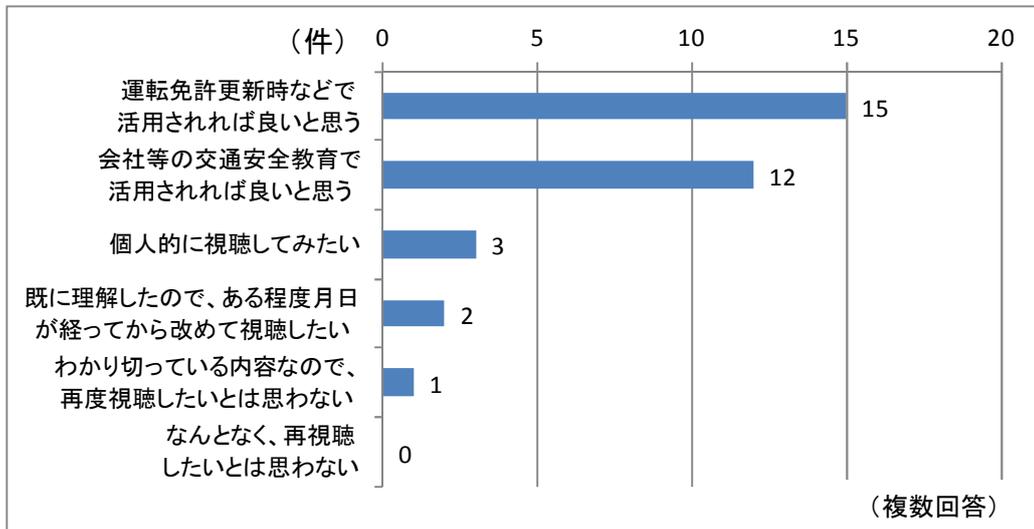


図 6-9 完成版の視聴の希望

自由意見として出されたものを整理すると、「事故映像」の希望が 2 件あった。

表 6-1 その他自由意見

基本、安全に止まったりしている所が多かったので、事故映像など、興味を与える映像の方が危機感が増える
事故例を入れたほうが良い
研修所内の映像ばかりなので、もっと一般道走行や高速道路での映像も、もっと活用した方が良いと思います
雨の日や雪道などの注意をする点などの映像が欲しい
車間距離の「ゼロイチ、ゼロニ」はその時の時速によっては当てはまらないと思うので、その辺の説明補足が欲しい
少し眠くなる話し方
音をもっとリアルに

第7章 「交通安全教育 DVD」及び「指導ガイド」等のとりまとめ

7-1 「交通安全教育 DVD」(本編、ダイジェスト版)のとりまとめ

今回の DVD 作成においては、他の DVD 映像を視聴した際の影響として事故映像が多いとその場面のみが強く印象に残ってしまうといった意見もあったことから、事故映像は1映像のみとした。

また、車間距離の「ゼロイチ、ゼロニ」については、それ以上が望ましい等、委員会における指摘を踏まえ、「交通安全教育 DVD」の最終版(原版 DVD)は、以下の構成で作成した。なお、シナリオについては、資料1に示すとおりである。

表7-1 DVDの最終構成

コンテンツ	概要
1. マナーの悪いクルマ等の行動によるヒヤリハット経験	他の車両などの危険な行為によって、ヒヤリハット、事故を起こした経験の問いかけを行い、以下について説明を実施。 ○万が一のことに備え、危険回避できるように構えておく。 ○どのような場面でも、冷静に対応できる余裕がある運転を心掛ける。
2. ワンポイントアドバイス1	貨物自動車のサイドミラーの死角のうち、左斜めの死角の大きさについて説明。 ○頭や体を動かして安全確認を行う。
3. 基本ルールに従った安全運転の実施	基本ルールに従った安全運転として、以下について説明。 ○基本ルールを無視した勝手な判断による運転の厳禁。(信号無視、一時停止不履行等) ○違反が多いと事故に至る可能性も高いので交通違反をしない運転の実施。
4. 追突事故防止	追突事故防止として、以下について説明。 ○事業用貨物自動車は、追突事故が非常に多いので注意する。 ○追突事故防止のための適切な車間距離の保持を行う。 ○必ず直前の車両の発進を確認してから自車の発進を行う。
5. ワンポイントアドバイス2	距離の見え方と漫然運転について説明。 ○追突事故が多いため、漫然な追従運転にならないように車間距離を広めに取ることを意識する。
6. 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	事故を起こした際のリスクと事故削減施策の効果として、以下について説明。 ○事故を起こした場合の信頼の損失、社会的責任。 ○これまでの経験による安易な判断をせず、基本に徹した安全運転の実施。

7-2 「指導ガイド」のとりまとめ

第3回委員会での最終的な指摘を踏まえ、「交通安全教育 DVD」の活用に資する「指導ガイド」を作成した。指導ガイドについては、別刷り資料として整理した。

指導要領の構成は以下のとおりである。

表 7-2 指導要領の構成

項目	概要
1. 指導に向けて	交通安全教育 DVD を活用した交通安全教育を行う際に、押さえておきたいポイントを説明。 (1)交通安全教育プランの作成。 (2)視聴覚教育の実施にあたって。 (3)事故統計資料の準備。
2. 本 DVD を使用した指導方法の一例	指導実施に先立ち、ポイントや狙いを説明。 (1)連続して視聴する方法。 (2)チャプター単位で映像を停止し、ディスカッションを行う方法。
3. チャプターごとの視聴のポイント	各チャプターにおける指導のポイントを整理。 (1)他者の危険行為によりヒヤリハットしたり、事故を起こしそうになったことがあるか洗い出しを行う。 (2)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る。また、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。 (3)運転行動にはリスクが伴うことを十分認知して安全運転行動を改めて問いかける。 (4)頭や体を動かして周囲の安全を確認する。
4. 本 DVD に示した各種統計グラフについて	各グラフについての出典や詳細を示している。

7-3 「小冊子」のとりまとめ

指導ガイドを基に、貨物自動車ドライバーが普段に携行が可能な冊子として、DVD で説明した安全運転のポイントを簡便に整理した小冊子を作成した。小冊子については、別刷り資料として整理した。

お わ り に

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す。事故やヒヤリハットは、どちらかが交通ルールを守っていれば回避できたケースは少なくないように思われますが、単に交通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となります。

本調査研究で作成した DVD では、これらのことを、ドライブレコーダーによって記録された危険事象の映像シーンを用いて説明し、そこに至った原因とその防止策について解説しています。また、見通しの悪い交差点での一時停止の方法、サイドミラーの死角、車間距離を時間に置き換える方法、車種によって車内からの車間距離の見え方の違い等についても解説を加えました。

この DVD は、事業所の安全運転管理者や運行管理者が利用されることを意識して作成していますが、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なっています。作成した DVD や指導ガイド等が交通安全教育の場で広く活用されることを期待します。

< 資 料 編 >

- 資料 1 交通安全教育 DVD 危険です！勝手な思い込み運転 完成台本
- 資料 2 交通安全教育 DVD（試作版）に関する視聴アンケート
- 資料 3 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
- 資料 4 交通安全教育 DVD 危険です！勝手な思い込み運転 小冊子

交通安全教育 DVD

**危険です！
勝手な思い込み運転**

<完成台本>

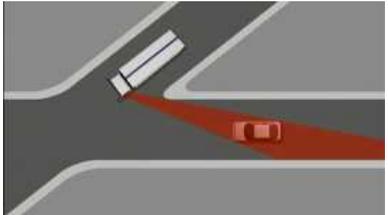
1. オープニング	
映像	ナレーション
<p>○街中の貨物車</p> 	Na-01 貨物自動車による運送は、日本の経済を支える主要な物流手段として、確固たる地位を占めています。
<p>○運転するドライバー他、中研で撮影した様々な場面</p> 	Na-02 そして、貨物自動車運送に対する顧客の要望は、正確、信頼の要求とともに、近年は、定時性、迅速性などの要求もなされ、貨物自動車ドライバーには、要求に応えた安全な運送に大きな期待がかけられています。
<p>○中研で撮影した様々な場面</p> 	Na-03 このDVDでは、ベテランの貨物自動車ドライバーに向けた安全運転に関わるポイントを解説しています。あなたも安全なドライバーであるか、今一度振り返ってみましょう。
<p>○メインタイトル 『危険です！ 勝手な思い込み運転』</p> 	

2. 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

映 像	ナレーション	
<p>○運転しているドライバー</p> 	Na-04	多くのベテランドライバーは、安全に細心の注意を払って運転していることでしょう。
<p>○自転車とバイクによるヒヤリハット</p> 	Na-05	しかし、自転車や二輪車などによる危険な行為によって、ヒヤリハットしたり、事故に至ったりした経験はありませんか？
<p>□ドラレコ映像</p> 	Na-06	では、このドライブレコーダーの映像を見て下さい。
	Na-07	安全運転に徹しながら走行していたところ、交差道路から、一時停止を無視した乗用車が、交差点内まで出てきました。
<p>□ドラレコ映像</p>	Na-08	続いて、この映像です。
	Na-09	先行車との車間距離を保ちつつ走行していましたが、右側の車線から乗用車が強引な左折行為を行ったために先行車共々急ブレーキ。
<p>○運転しているドライバー</p> 	Na-10	あなたは、このような危険な場面に遭遇した時、マナーが悪い人に対して、それを知らしめるような行為を行ったことはありませんか。
	Na-11	煽り運転や幅寄せなど、怒りにまかせた運転は、自ら事故を招く危険な行為です。

<p>○割り込みされて煽り運転</p> 		
<p>○ドラレコ映像と運転しているドライバー</p> 	Na-12	<p>ベテランドライバーであればあるほど、「交差道路から車が出てきそう。」「周囲の車が不安全な行動をしている。」など、常に、危険な事態にならないか冷静に予測し、危険回避ができるように構えておく必要があります。</p>
<p>○右折待ち女性ドライバーを譲る中型トラック</p> 	Na-13	<p>どのような場面に遭遇しても、感情に左右されずに落ち着いて対応できる、余裕のある運転を心がけましょう。</p>

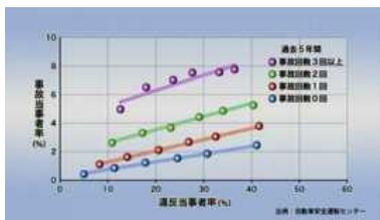
ワンポイントアドバイス（1）	
映像	ナレーション
<p>◇ワンポイントアドバイスのタイトル</p> 	

<p>○運転しているドライバー *新撮</p> 	<p>Na-14</p>	<p>ベテランドライバーであれば、貨物自動車の運転席から見えない範囲、いわゆる死角は、十分に理解していると思いますが、次に示すサイドミラーの死角も知っていますか？</p>
<p>◇CG：左斜めから合流</p> 	<p>Na-15</p>	<p>これは左斜めから合流する道路をイメージした映像です。</p>
<p>○貨物自動車の左斜め後方に貨物自動車を置いた映像</p> 	<p>Na-16</p>	<p>赤い部分がサイドミラーの死角になります。</p>
<p>○貨物自動車の左斜め後方に貨物自動車を置いた映像</p> 	<p>Na-17</p>	<p>実際に、左斜め後ろに貨物自動車を置いてみました。</p>
<p>○運転席から見たサイドミラー</p> 	<p>Na-18</p>	<p>運転席からは、貨物自動車は見えていません。しかし、体を動かすと、サイドミラーに左後方の貨物自動車が現れます。</p>
<p>○貨物自動車の左斜め後方に貨物自動車を置いた映像</p> 	<p>Na-19a</p>	<p>赤いロードコーンの左側が、サイドミラーから見えている範囲です。</p> <p>貨物自動車の左後方の死角は、思っている以上に大きいことがわかります。</p>
	<p>Na-19b</p>	<p>サイドミラーの死角を十分に把握し、見えていない範囲は頭や体を動かして、直視やミラーで安全を確認するようにしましょう。</p>

3. あなたは安全な運転行動を取っていますか

映像	ナレーション	
<p>○運転しているドライバー</p> 	Na-20	<p>マナーが悪い人の行動による危険な場面もありますが、その一方で、あなた自身は十分に安全な運転をしていますか？</p>
<p>□ドラレコ映像</p> 	Na-21	<p>まず、この映像を見て下さい。</p>
	Na-22	<p>交差点の手前で黄信号に変わりました。減速すれば、停止線手前で停止できる距離です。しかし、このドライバーは・・・</p>
	Na-23	<p>明らかな信号無視を行っています。</p> <p>「交差道路には車がないから」などといった勝手な判断で、基本を無視した運転は厳禁です。</p>
<p>◇グラフ（意識調査）</p> 	Na-24	<p>このグラフは、ある貨物事業者の30名のドライバーに対して、運転意識を調査した結果です。</p>
<p>□ドラレコ映像</p> 	Na-25	<p>多くのドライバーは、安全意識が高い回答をしています。</p> <p>しかし、安全意識が低い回答もあり、交通違反を起こしている可能性が想定されます。</p>
	Na-26	<p>交通違反をすると、当然取り締まりを受けることになります。</p>

◇グラフ（違反率と事故率）



これは、違反当事者率と事故当事者率を示したグラフです。

違反が多いほど事故に至る可能性が高くなることが示されています。

事故を防ぐには、まず、交通違反をしない運転を行う必要があります。

□ドラレコ映像



Na-27 では、この映像を見て下さい。

Na-28 一時停止の標識がある交差点に向かっていきます。

しかし、このドライバーは、十分な一時停止をしません。

交差点内に入ったとたん、交差側道路を走行してくる大型車を発見し、急停止したようです。

○赤信号で停止する貨物車



Na-29 基本ルールとして、赤信号の場合や一時停止の標識がある交差点では、停止線手前で停止することは当然です。

○停止線で止まらない貨物車



Na-30 交差点内が見えないからと、停止線手前で止まらずに交差点に進入することは、違反であり危険な行為です。

○見通しの交差点



Na-31 それでは、一時停止の標識がある交差点では、どのように通行すべきか見てみましょう。

<p>○運転するドライバー</p> 	<p>Na-32</p>	<p>まず、前方に停止線が見えたら、早めにブレーキを掛けはじめます。</p>
<p>○貨物車主観（前方の停止線）</p> 		
<p>○停止線手前で停止</p> 	<p>Na-33</p>	<p>そして、停止線直前で確実に停止します。</p> <p>停止することで、交差点への進入速度を抑え、同時に、交差車両や歩行者などの通行をやり過ごすことによって、安全を確保します。</p>
<p>○アンダーミラーから見える停止線</p> 	<p>Na-34</p>	<p>一時停止を行う際は、アンダーミラーで停止線がこのように見える位置で完全に停止しましょう</p>
<p>○赤信号なのに止まらず、ジワジワ進んでいく</p> 	<p>Na-35</p> <p>Na-36</p> <p>Na-37</p>	<p>停止状態で左右を確認し、安全の確認ができてから、ゆっくり発進します。</p> <p>周囲の安全を確認しながら徐行し、自分の存在を周りの車両などに認識させます。</p> <p>また、近年、エコドライブが浸透していますが、エネルギーロスが考えられるからと、停止や発進を避けるような過度なエコドライブは、大きな事故に繋がる可能性があります。</p>

◇グラフ（事業用貨物自動車の事故）



Na-38

このグラフは、平成 23 年における事業用貨物自動車の事故類型別の構成比率を示しています。

追突事故が非常に多く、事故件数全体の概ね半数を占めています。

これは毎年同じ傾向で、追突事故の予防が求められます。

□ドラレコ映像



Na-39

では、この映像を見てください。

Na-40

車間距離が短いために、ヒヤリハットした場面です。

Na-41

車間距離を十分にとっていれば、ヒヤリハットすることもなく、追突事故も防げます。

○妥当な車間距離で走行（車内からの主観映像）



Na-42

では、目測で車間距離を測る方法の一つとして、適切な車間距離を時間に置き換えた方法を紹介します。

○前方を走る車両と目標位置（ストップモーション）



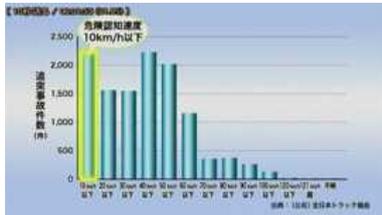
Na-43

前方を走る車両の位置を目標位置とします。

その際、標識などを目印にすると良いでしょう。

<p>○運転するドライバー（0102と数える）</p> 	Na-44	そして、01、02（ゼロイチ、ゼロニ）とゆっくり数えます。
<p>○車内からの主観</p> 	Na-45a	「2」の時に、自分の車両が、目標位置より手前であれば、最低限確保すべき車間距離が保たれています。
<p>○標識など目印に達する貨物車</p> <p><input type="checkbox"/>CG：車間距離の測り方（上記説明映像に合成）</p> 	Na-45b	通行する道路や走行速度にもよりますが、ゼロイチ、ゼロニ、最低でも2秒以上の車間距離を空けることを心がけてください。
<p>○交差点で先行車が急停止</p> 	Na-46	突然、危険が発生した場合でも、その手前で完全に停止できる車間距離と走行速度、つまり、十分な車間距離をとって運転することが何より大切です。
<p><input type="checkbox"/>ドラレコ映像</p> 	Na-47 Na-48 Na-49	<p>続いて、この映像を見て下さい。</p> <p>これは、低速時のヒヤリハットの映像です。</p> <p>もう一度、見てみましょう。</p>

◇グラフ（速度帯別事故件数）

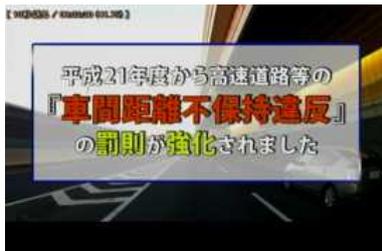


○青信号になり、2 台前の車両が動き出したので、動き出す貨物車



○高速道路（首都高）

テロップ：平成 21 年 10 月から高速道路等の「車間距離不保持違反」の罰則が強化されました



Na-50

車間距離をとっていたため、追突せずに停止できました。

危険認知速度別に追突事故の発生件数を見てみると、時速 10 キロ以下といった非常に低い速度でも多く発生しています。

Na-51

例えば、赤信号から青信号に変わった際、あるいは渋滞路の中で発進する際には、周囲の車両の動きにつられて動き出すのではなく、必ず直前の車両の発進を確認してから、自らも発進するようにしましょう。

ワンポイントアドバイス (2)	
映像	ナレーション
<p>◇ワンポイントアドバイスのタイトル</p>  <p>○車内からの主観映像（前方に乗用車）</p> 	<p>Na-52 運転する車種によって、車間距離の見え方が違うことを知っていますか。</p>
<p>○乗用車と貨物車から見た車間距離</p> 	<p>Na-53 これは、乗用車の運転席と貨物自動車の運転席から前方を見た映像です。 同じ車間距離でも、貨物自動車から見た距離の方が長く見えます。 つまり、貨物自動車を運転しているのに、乗用車を運転する感覚で車間距離を取ると、実際にはかなり短い車間距離になってしまうのです。</p>
<p>○赤信号で停止している乗用車の後ろに止まる貨物車</p> 	<p>Na-54 また、貨物自動車の視線の位置は高いので車間距離は把握しやすいものの、それゆえに前の車両に近づいた場合の怖さも感じにくいものです。 そのため、漫然として追従走行をしていると、気づかぬうちに車間距離が短くなっていることがあります。日頃から車間距離を長めに取り、漫然運転にならないように気を付けましょう。</p>

<p>○動き出す乗用車と貨物車</p>  <p>○貨物車からの主観（妥当な車間距離）</p> 		
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

4. 事故をおこした際のリスクと基本に徹した安全運転の実施		
映像	ナレーション	
<p>□ドラレコ映像</p> 	Na-55	交通違反行為は、免許点数の加点、行政処分、反則金の支払いなどが発生するとともに、事故の可能性も高くなります。
<p>□ドラレコ映像 (乗用車による事故)</p> 	Na-56	そして、事故を起こすと、信頼を損失するとともに、社会的な責任が発生し、事故の程度によっては、これまでの人生を破綻させる恐れもあります。
<p>○運転するドライバー</p> 	Na-57	「今まで取締りを受けていないから」「事故を起こしたことがないから」といった安易な考えは捨て、運転免許取得時に行っていた基本に徹した安全運転を行うことが、あなたの今の生活を維持することに繋がるのです。

○停止線手前で止まる貨物車



○赤信号で止まる貨物車



○左右を確認して発進するドライバー



5. エンディング

映像

ナレーション

○運転するドライバー、走る貨物車



◆自動車安全運転センター

Na-58

日々の運転で、多くの体験をしていると思います。これからも、その経験を生かし、自らの安全、社会の安全確保の観点から、運転のプロという自覚とともに、安全のプロという意識を持って、安全運転を心がけてください。

END

交通安全教育 DVD(試作版)に関する 視聴アンケート

このアンケートは、自動車安全運転センターで制作している交通安全教育 DVD の試作版について皆様のご意見をうかがい、最終版作成にあたって参考にさせていただくことを目的に実施するものです。

今回の研修とは別に、交通安全教育の場において視聴したと仮定したうえで、感想等を感じたままお答えください。

0. あなたのことについてお聞かせください。

(1) 性別	1. 男性	2. 女性	(2) 年齢	■ 歳
(3) 自動車の運転経験年数				
免許取得年数	■ 年	貨物自動車運転経験年数	■ 年	

視聴いただく映像は、以下の設問単位で区分されています。

設問単位で映像を停止しますので、視聴した内容について設問ごとにお答えください。

なお、視聴いただく映像は試作版であり、ナレーションのみ仮挿入したものととなっておりますので、あらかじめご了承ください。

1. マナーの悪いクルマ等の行動によるヒヤリハット経験

ここでは、他の車両などの危険な行為によって、ヒヤリハット、事故を起こした経験の問いかけを行い、以下について説明しました。

○万が一のことに備え、危険回避できるように構えておく。

○どのような場面でも、冷静に対応できる余裕がある運転を心掛ける。



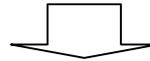
問 1-1. 内容は、わかりやすかったですか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 非常にわかりやすい
- 2 : わかりやすい
- 3 : ややわかりにくい
- 4 : わかりにくい



「3」「4」に○印をつけた方はその理由を具体的に記入して下さい。

「3」「4」を選んだ理由



問 1-2. 映像で示していたものについて、理解していましたか。
(該当するもの一つに○印)

- 1 : よく理解している。
- 2 : 多少は理解している。
- 3 : あまり理解していなかった。
- 4 : 理解していなかった。

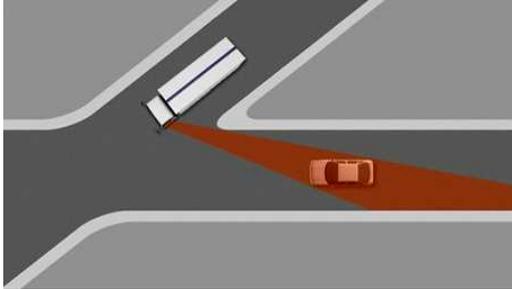
問 1-3. この映像を見て、ご自身の運転行動について、今後、指摘されていた点を実践しようと思いましたか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 実践する気になった。
- 2 : 概ね実践する。
- 3 : あまり実践しない。
- 4 : 実践する気はない。

2. 「ワンポイントアドバイス1」について

ここでは、貨物自動車のサイドミラーの死角のうち、左斜めの死角の大きさについて説明しました。

○頭や体を動かして安全確認を行う。



問2-1. 内容は、わかりやすかったですか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 非常にわかりやすい
- 2 : わかりやすい
- 3 : ややわかりにくい
- 4 : わかりにくい



「3」「4」に○印をつけた方はその理由を具体的に記入して下さい。

「3」「4」を選んだ理由



問2-2. 映像で示していたものについて、理解していましたか。
(該当するもの一つに○印)

- 1 : よく理解している。
- 2 : 多少は理解している。
- 3 : あまり理解していなかった。
- 4 : 理解していなかった。

問2-3. この映像を見て、ご自身の運転行動について、今後、指摘されていた点を実践しようと思いましたか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 実践する気になった。
- 2 : 概ね実践する。
- 3 : あまり実践しない。
- 4 : 実践する気はない。

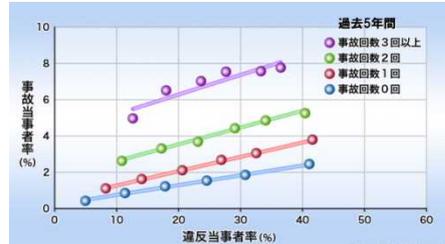
3. 基本ルールに従った安全運転の実施

ここでは、基本ルールに従った安全運転として、以下について説明しました。

○基本ルールを無視した勝手な判断による運転の厳禁。

(信号無視、一時停止不履行等)

○違反が多いと事故に至る可能性も高いので交通違反をしない運転の実施。



問3-1. 内容は、わかりやすかったですか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 非常にわかりやすい
- 2 : わかりやすい
- 3 : ややわかりにくい
- 4 : わかりにくい



「3」「4」に○印をつけた方はその理由を具体的に記入して下さい。

「3」「4」を選んだ理由



問3-2. 映像で示していたものについて、理解していましたか。

(該当するもの一つに○印)

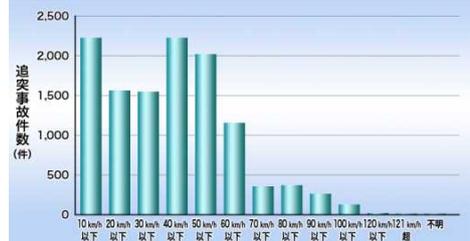
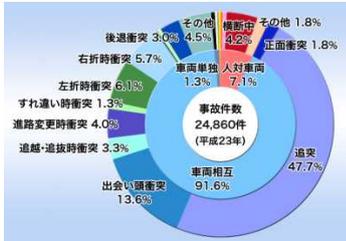
- 1 : よく理解している。
- 2 : 多少は理解している。
- 3 : あまり理解していなかった。
- 4 : 理解していなかった。

問3-3. この映像を見て、ご自身の運転行動について、今後、指摘されていた点を実践しようと思いましたか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 実践する気になった。
- 2 : 概ね実践する。
- 3 : あまり実践しない。
- 4 : 実践する気はない。

4. 追突事故防止について

- ここでは、追突事故防止として、以下について説明しました。
- 事業用貨物自動車は、追突事故が非常に多いので注意する。
 - 追突事故防止のための適切な車間距離の保持を行う。
 - 必ず直前の車両の発進を確認してから自車の発進を行う。



問4-1. 内容は、わかりやすかったですか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 非常にわかりやすい
- 2 : わかりやすい
- 3 : ややわかりにくい
- 4 : わかりにくい

「3」「4」に○印をつけた方はその理由を具体的に記入して下さい。

「3」「4」を選んだ理由



問4-2. 映像で示していたものについて、理解していましたか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : よく理解している。
- 2 : 多少は理解している。
- 3 : あまり理解していなかった。
- 4 : 理解していなかった。

問4-3. この映像を見て、ご自身の運転行動について、今後、指摘されていた点を実践しようと思いましたか。

- 1 : 実践する気になった。
- 2 : 概ね実践する。
- 3 : あまり実践しない。
- 4 : 実践する気はない。

5. 「ワンポイントアドバイス2」について

ここでは、距離の見え方と漫然運転について説明しました。
○漫然運転にならないように車間距離を広め取ることを意識する。

画像を差替



問5-1. 内容は、わかりやすかったですか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 非常にわかりやすい
- 2 : わかりやすい
- 3 : ややわかりにくい
- 4 : わかりにくい



「3」「4」に○印をつけた方はその理由を具体的に記入して下さい。

「3」「4」を選んだ理由



問5-2. 映像で示していたものについて、理解していましたか。
(該当するもの一つに○印)

- 1 : よく理解している。
- 2 : 多少は理解している。
- 3 : あまり理解していなかった。
- 4 : 理解していなかった。

問5-3. この映像を見て、ご自身の運転行動について、今後、指摘されていた点を実践しようと思いましたか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 実践する気になった。
- 2 : 概ね実践する。
- 3 : あまり実践しない。
- 4 : 実践する気はない。

6. 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

ここでは、事故を起こした際のリスクと事故削減施策の効果として、以下について説明しました。

○事故を起こした場合の信頼の損失、社会的責任。

○これまでの経験による安易な判断をせず、基本に徹した安全運転の実施。



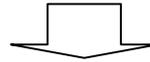
問6-1. 内容は、わかりやすかったですか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 非常にわかりやすい
- 2 : わかりやすい
- 3 : ややわかりにくい
- 4 : わかりにくい



「3」「4」に○印をつけた方はその理由を具体的に記入して下さい。

「3」「4」を選んだ理由



問6-2. 映像で示していたものについて、理解していましたか。

(該当するもの一つに○印)

- 1 : よく理解している。
- 2 : 多少は理解している。
- 3 : あまり理解していなかった。
- 4 : 理解していなかった。

問6-3. この映像を見て、ご自身の運転行動について、今後、指摘されていた点を実践しようと思いましたか。(該当するもの一つに○印)

- 1 : 実践する気になった。
- 2 : 概ね実践する。
- 3 : あまり実践しない。
- 4 : 実践する気はない。

7. その他全般について

問7-1. 今後、このDVDは、更なる精査を行って完成版を本年度末までに作成します。完成版をあなたは視聴してみたいと思いますか。該当するものを選んでください。(該当するもの複数に○印)

- | |
|------------------------------------|
| 1 : 個人的に視聴してみたい。 |
| 2 : 会社等の交通安全教育で活用されれば良いと思う。 |
| 3 : 運転免許更新時などで活用されれば良いと思う。 |
| 4 : 既に理解したので、ある程度月日が経ってから改めて視聴したい。 |
| 5 : わかり切っている内容なので、再度視聴したいとは思わない。 |
| 6 : なんとなく、再視聴したいとは思わない。 |

問7-2. 本試作版DVDで説明した内容について、このように改善すれば安全教育効果が高まるなど、ご意見、ご提案がありましたら、ご自由にお書きください。

以上、ご協力ありがとうございました。

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。

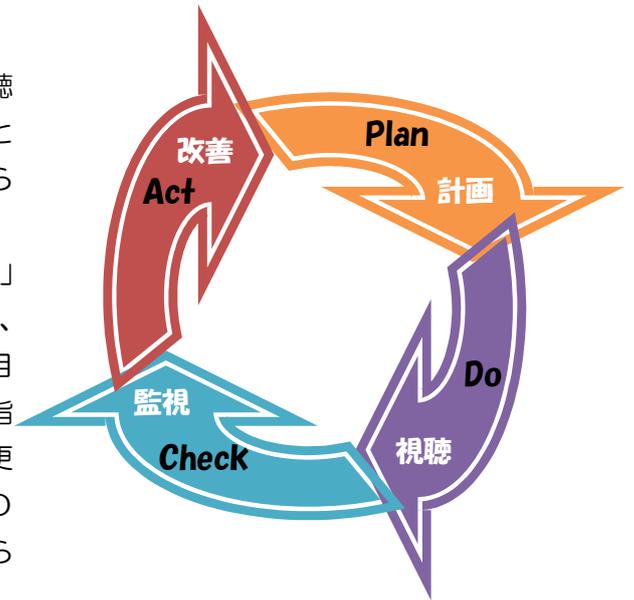


図1 PDCAサイクル

— 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) 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/anken/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。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。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。

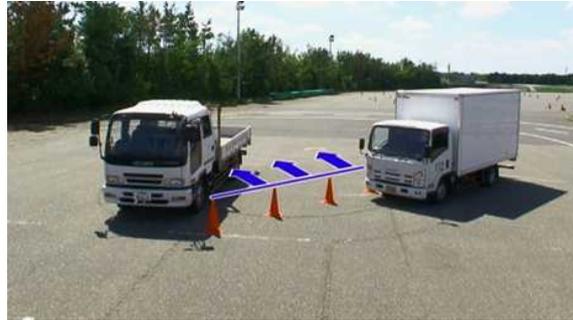
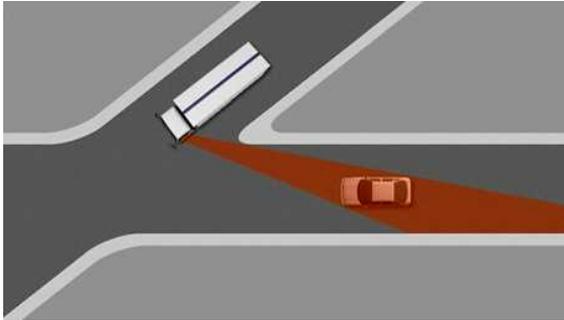
日常の自動車の運転行動は、安易な行為と思われるがちですが、非常に大きなリスクを持った行動であることを十分認知して、どのような安全運転を行うべきか、改めて問いかけることも指導のポイントとなります。





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。

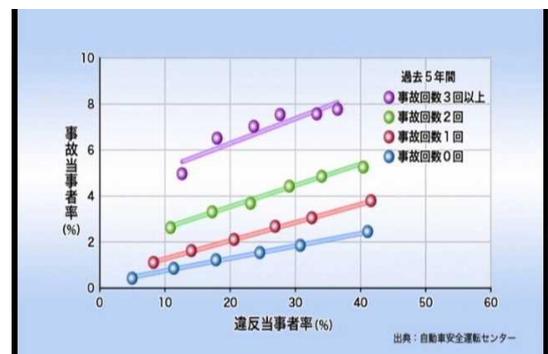
(1) 運転意識の調査結果

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。



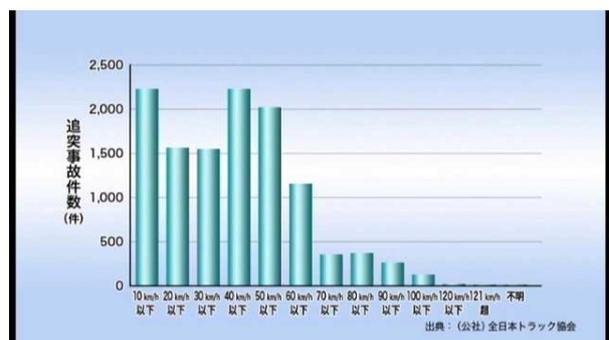
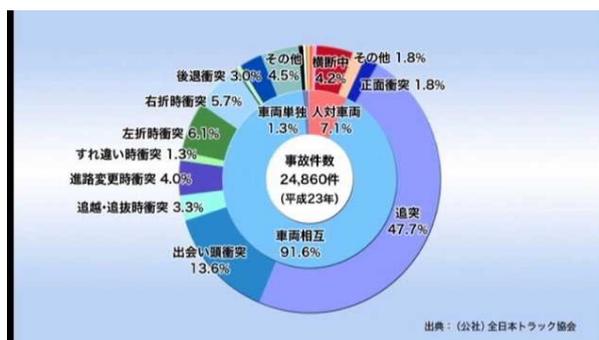
(2) 違反当事者率と事故当事者率

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

<http://www.jsdc.or.jp/report/index.html>

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地



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。

交通安全教育 DVD

危険です！ 勝手な思い込み運転

小冊子



安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

資料-39

はじめに

自動車安全運転センターでは、交通安全に関する様々な取り組みを行っています。その活動の一環として、交通安全教育 DVD を制作しました。

今回は「危険です！勝手な思い込み運転」と題して、「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」、「あなたは安全な運転行動を取っていますか」、「事故をおこした際のリスクと基本に徹した安全運転の実施」の 3 つのテーマに分かれています。

この小冊子は、「危険です！勝手な思い込み運転」の DVD の概要を紹介したものです。DVD の視聴と併せて活用していただければ幸いです。

平成 26 年
自動車安全運転センター

□ ■ 目 次 ■ □

- 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はありませんか…………… 1
- 2. あなたは安全な運転行動を取っていますか…………… 4
 - (1) 信号の厳守 …………… 4
 - (2) 一時停止の厳守 …………… 5
 - (3) 追突事故の防止 …………… 9
- 3. 事故をおこした際のリスクと基本に徹した安全運転の実施… 12
- まとめ …………… 13

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はありませんか。



日常の運転の中で、歩行者、自転車、二輪車、及び他の自動車の危険な行動によってヒヤリハットしたり、事故に至った経験はありませんか？

たとえば、このような経験をしたことは。。。。。



歩道からの自転車の飛び出し

脇道からの二輪車の飛び出し



乗用車の急な割り込み

このような行為をされた相手側は、非常に驚くことでしょう。しかし、相手側も怒って危険な行為をする場合もあるかもしれません。

いましめや警告の意味でこのような行為を行うことは、単にあなたの怒りを示すだけの危険な行為であり、安全を重視するプロドライバーとしては、ふさわしい行動とは言えません。

ベテランドライバーであるほど、「交差道路から車が出てきそう。」「周囲の車が不安全な行動をしている。」など、常に、危険な事態にならないか冷静に予測し、危険回避ができるように構えておくことが必要です。どのような場面に遭遇しても、感情に左右されずに落ち着いて対応できる、余裕のある運転を心がけましょう。



ポイント

- 常に危険な事態にならないか冷静に予測する。
- 危険発生時には回避できるように構えておく。
- 感情に左右されずに落ち着いて対応できる運転。
- 余裕のある運転。

そのとき、あなたはこのようなことをしていませんか？



- ⇒長めのクラクションを鳴らした。
- ⇒車間を詰めたり、パッシングして注意をうながした。
- ⇒あおり運転を行った。
- ⇒窓を開けて怒鳴った。

～ ブレイク・タイム ～



乗車する車種によって、目の高さの差から車間距離の見え方が違うことをご存知ですか。

これは乗用車の運転席と貨物自動車の運転席から前方を見た様子です。同じ車間距離の位置に乗用車がありますが、貨物自動車からみた距離のほうが長く見えます。

つまり、貨物自動車を運転しているのに乗用車を運転する感覚で車間距離を取ると、短い車間距離になってしまうのです。貨物自動車は車間距離が把握しやすいですが、運転時には車間距離が短くならないよう意識して運転することが大切です。



2. あなたは安全な運転行動を取っていますか



あなた自身は安全な運転行動を取っていますか。基本ルールとなる点をいくつかあげますので、これらについて、確実にやっているか振り返ってみましょう。

(1) 信号の厳守

当たり前のことですが、各信号の意味をきちんと把握していますか？

赤信号	停止位置を越えて進行してはならない	決して交差点内に入ってはけません。
青信号	直進し、左折し、または右折することができる。	「進め」ではありません。
黄信号	停止位置をこえて進行してはならない。ただし、黄信号が表示された時に当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く。	本来「止まれ」が基本です。

次のような理由で信号無視をしていませんか？



- ⇒どう見ても他のクルマ等が走行していないから。
- ⇒いつも通っていて大丈夫だと分かっているから。
- ⇒停止、発進が面倒だし、燃費も悪くなるから。



自動車の運転免許を取得するときには、このような勝手な判断で基本を無視した運転は行わなかったはずですよ。

基本中の基本ルールなので、初心に振り返って確実に守ってください。

(2) 一時停止の厳守

「止まれ」の標識や停止線表示があるところでは、確実に停止線手前で完全に停止していますか？

停止動作を行っていても、完全に止まらなかったり、建物や植樹などで交差点内が見えないからといって、停止線手前で止まらずに交差点内に入内することは違反であり、危険な行為です。



ワンダくん!!
なぜ、一時停止をしなければならないの？

- ✓ 交差点への進入速度を抑えるためだよ！
- ✓ 交差車両や歩行者などの通行をやり過ぎためよ！
- ✓ 自分の存在を周りの車両に気づかせるためだよ！



SDワンダくん

一時停止の標識や道路標示がある交差点では、このように通行しましょう。

その1	まず、前方に一時停止の標識や道路標示が見えてきたら、早めにブレーキをかけ始めます。	
その2	停止線直前で確実に停止します。	
その2 (続き)	一時停止を行う際は、アンダーミラーで停止線がこのように見える位置で完全に停止します。	
その3	停止状態で左右を確認し、安全確認ができたならゆっくり発進します。	
その4	周囲の安全を確認しながら徐行し、自分の存在を周りの車両などに認知させます。ここで2回、3回停止して再度確認するとより安全です。	

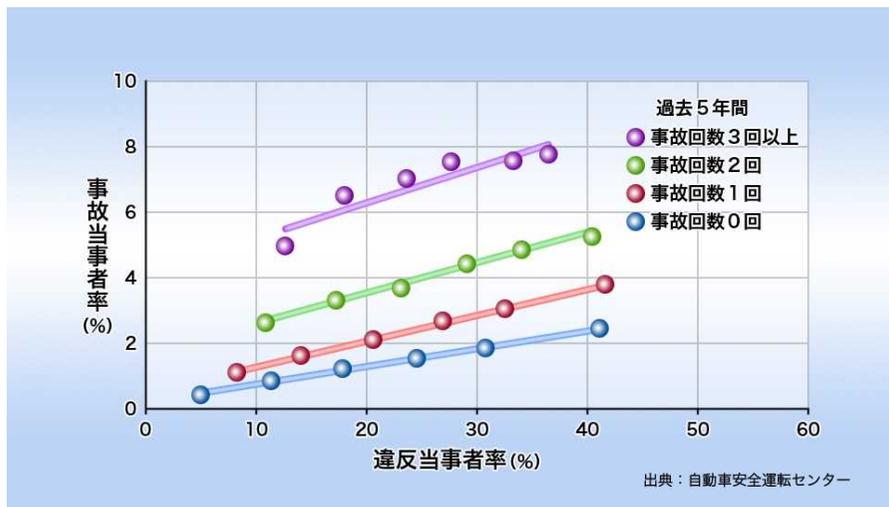
その5

安全が確認ができたら交差点を通行します。



一時停止不履行など交通違反をすると、当然取り締まりを受けることになりませんが、一方で違反が多い者ほど事故に至る可能性が高くなることがわかりました。

交通違反をしない運転をすることが、事故を起こす確率を減らすことにつながるのです。



資料-43

～ ブレイク・タイム ～ 

貨物自動車には「死角」が多く存在することはご存知だと思います。特に、後ろがパネルになっていると、後方はほとんど見えません。

この「死角」のうち、サイドミラーの死角についてもご存じですか？

実際に①小型貨物車を配置して位置関係（図A）をみると、②貨物自動車の左サイドミラー（図B）には、赤いロードコーンより内側の青矢印で示す範囲のみしか映らず、①小型貨物車は全く見えていません。



そこで、通常のドライバーの頭の位置から、左前方に動かして再びサイドミラーを見ると、図Cのように①小型貨物車の存在を確認することができました。



つまり、貨物自動車ドライバーはサイドミラーにも「死角」があることを把握し、周囲の道路環境を考え、必要に応じて頭や体を動かして安全を確認する行為が求められるのです。

(3) 追突事故の防止

あなたは、運転時にどの程度の車間距離をとっていますか？
普通に走行しているとき以外でも、例えば渋滞している時、停止する時に車間距離を短くしていませんか？



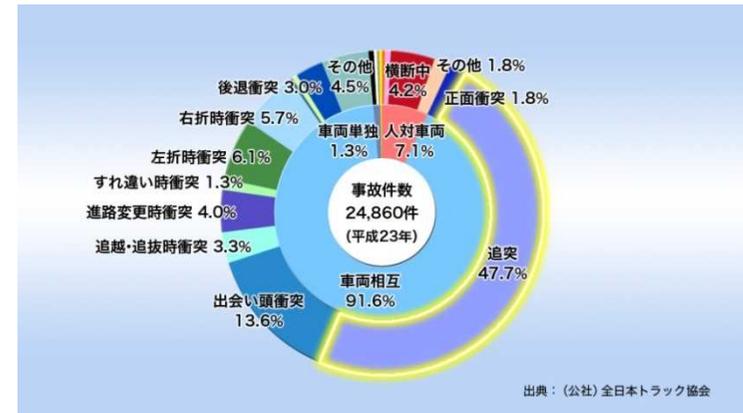
ワンダくん！！
なぜ、車間距離をとることが大切なの？

- ✓ 追突事故を防止するためだよ！
- ✓ 車間距離を保持しないと罰則を科されることもあるんだよ！
- ✓ 適切な車間距離をとると渋滞防止にもつながるよ！



©Dワンダくん

近年の傾向として、事業用貨物自動車の事故類型別の構成率をみると、追突事故は非常に多く、事故件数全体の概ね半数を占めています。



また、追突事故について危険認知速度別に発生件数をみると10km/h以下といった非常に低い速度でも追突事故が多く発生しています。

渋滞時のみならず、発進時に周囲の車の動きにつられて発進してしまい、直前の乗用車に追突するケースも発生しています。



追突事故を防ぐためには、まず前方の車両などに追突せずに止まれる**車間距離を保つこと**が必要であり、渋滞時、停止時においても長めに車間距離をあけることで追突事故の予防になります。



3. 事故をおこした際のリスクと 基本に徹した安全運転の実施

追突事故を防止するための最低限の車間距離をあける方法の一例を紹介しします。

<p>ここで紹介する方法は、直前を走行する車両と自車の車間距離を時間、 「^{ゼロイチ}01、^{ゼロニ}02」に置き換えて調整する方法です。</p>		
<p>その1</p>	<p>まず、前方を走行する位置を目標位置とします。その際、標識などを目印とします。</p>	
<p>その2</p>	<p>走行しながらゆっくり「^{ゼロ}0・^{イチ}1・^{ゼロ}0・^ニ2」と数えます。</p>	
<p>その3</p>	<p>「^ニ2」のとき、自分の車が目標位置より手前であれば、最低限確保すべき車間距離が保たれます。</p>	
<p>これは、あくまで一般道において最低限確保すべき車間距離の取り方の一例です。「^{ゼロイチ}01、^{ゼロニ}02、^{ゼロサン}03」など、その時の走行速度なども考慮して長めに車間距離を取ることが必要です。</p>		

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」

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」

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」

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」

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。



まとめ



これまでの経験から、自分なりの運転方法が身についてしまい、無意識のうちに安全確認を怠ったり、道路標識を見落とすドライバーも少なくありません。しかし、基本的なルールを守らず、勝手な思い込みで運転することは違反行為につながり、非常に危険です。

初心に戻って基本的なルールを順守し、かつ自動車のプロドライバーとして冷静な判断、危険予知を行うとともに、落ち着いた余裕のある運転を実施し、違反や事故を起こさぬよう徹底した安全運転を心掛けてください。

メモ



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Blank writing area with 12 horizontal dotted lines.

Blank writing area with 12 horizontal dotted lines.

Blank writing area with horizontal blue dotted lines.

安全運転をつくろう。
 自動車安全運転センター
<http://www.jsdc.or.jp/report/index.html>
〒102-0084 東京都千代田区二番町3番地



SD Fungakun

※ 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。

平成 25 年度調査研究報告書

交通事故映像の活用による交通安全教育DVDに関する調査研究()

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。
無断使用を禁じます。

平成 26 年 3 月



自動車安全運転センター調査研究部

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地

URL <http://www.jsdc.or.jp/report/index.html>