

和歌山県

高校生の 交通安全



日ごろ、ついやってしまう危険な行動を見直し、
交通事故から自分の身を守りましょう！

絵：星林高校生徒作品

第2ブロック生徒指導連絡協議会

はじめに

自動車やバイクの普及とその利用は、社会の発展に大きく寄与し、計り知れない恩恵をもたらした一方で、いまだに多くの交通事故犠牲者を生んでいます。交通事故は、被害者はもちろん、加害者を含め、その家族をも巻き込み、悲惨な結果を招くことは言うまでもありません。

交通事故から一人でも多くの人を守ることは社会の急務です。この目的のために、高校教育のなかでも交通安全教育は、一層重要性を増しています。県教育委員会も生徒指導の方針としてその重要性を強調し、具体的な取り組みとして、教科、特別活動面での指導とあわせて「3+1ない運動」を推進しています。

この「高校生の交通安全」は、県の指導方針に基づき、第2ブロック生徒指導連絡協議会が中心となって作成したものです。高校生の皆さんがこの資料を積極的に活用され、地域の交通安全に寄与することを期待してやみません。

目次

- 和歌山県の交通事故発生状況 3
- 道路を安全に歩行するために 10
- 自転車を安全に利用するために 17
- バイクを安全に利用するために 29
- もしも交通事故に遭遇したときは 34
- 近い将来、車を運転する前に知っておこう 43
- 車に同乗したときの心得 46

和歌山県の 交通事故発生状況



●和歌山県の交通事故	4
●和歌山県の高校生の交通事故	8

※事故データは、和歌山県警察本部交通部提供

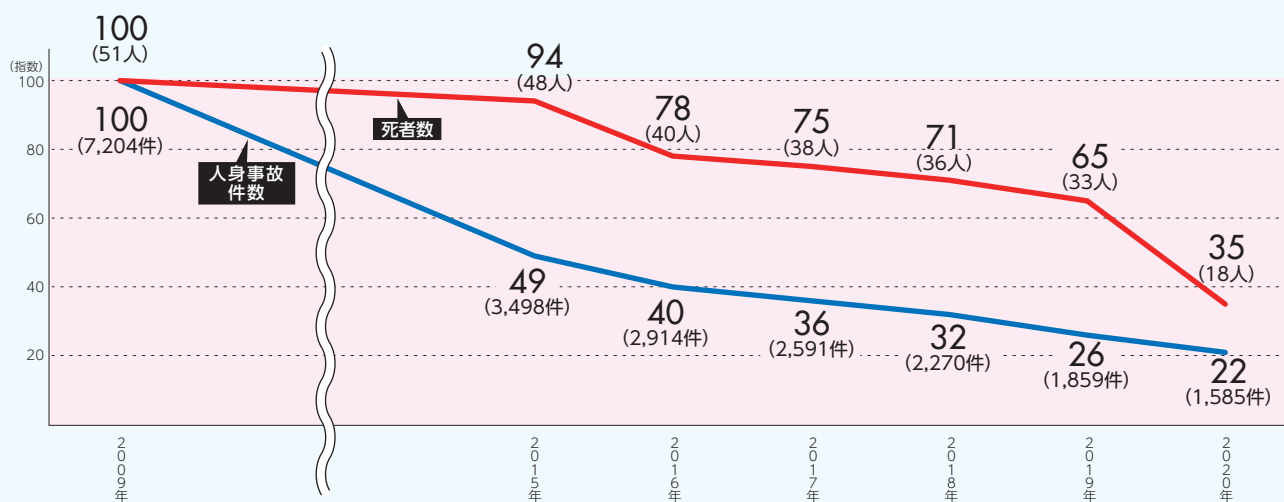
①和歌山県の交通事故

1.県内の交通事故は、どれほど発生している？

県内の人身事故件数は2009年から8割ほど減ったが、死者数は6割余りの減少にとどまっている



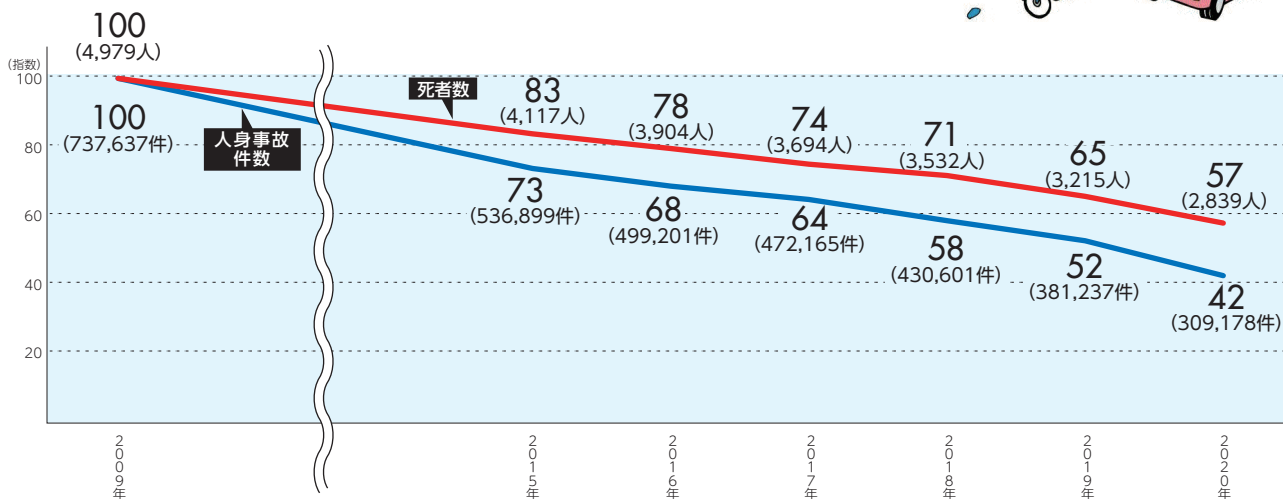
■和歌山県の交通事故の年別推移 ※2009年の人身事故件数・死者数を100とした場合の指数



【参考】全国の人身事故件数はおよそ6割減と和歌山県内ほどは減っておらず、死者数は4割余りの減少にとどまっている



■全国の交通事故の年別推移

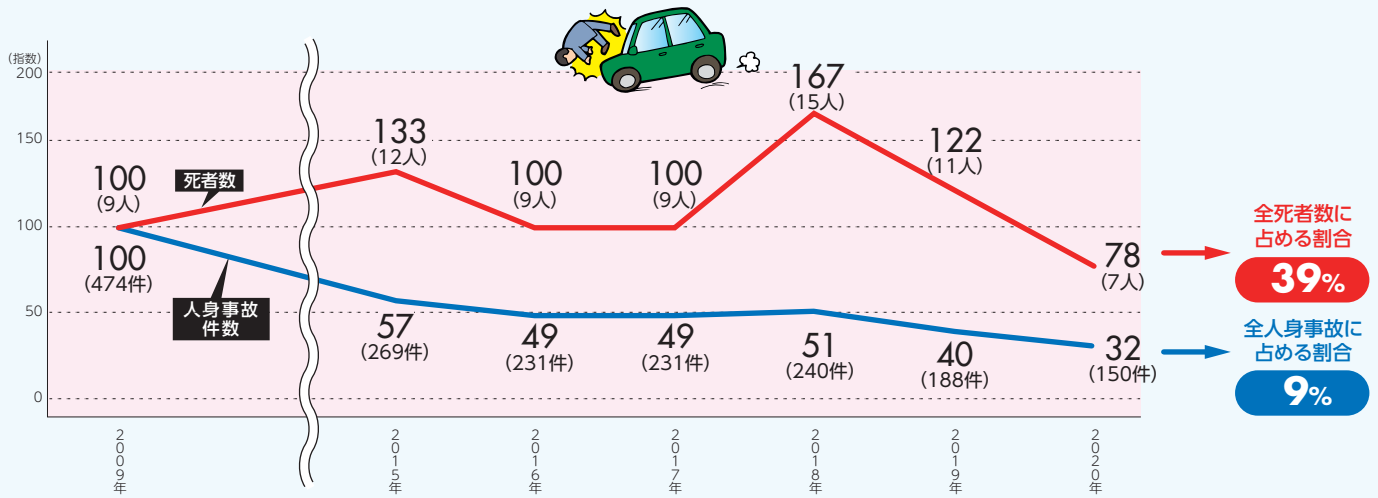


※警察庁交通局「令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」による
 ※2009年の人身事故件数・死者数を100とした場合の指数

「歩行者」「自転車」「原付」の事故は近年減少傾向、 死者数はそれぞれ年によって差がある

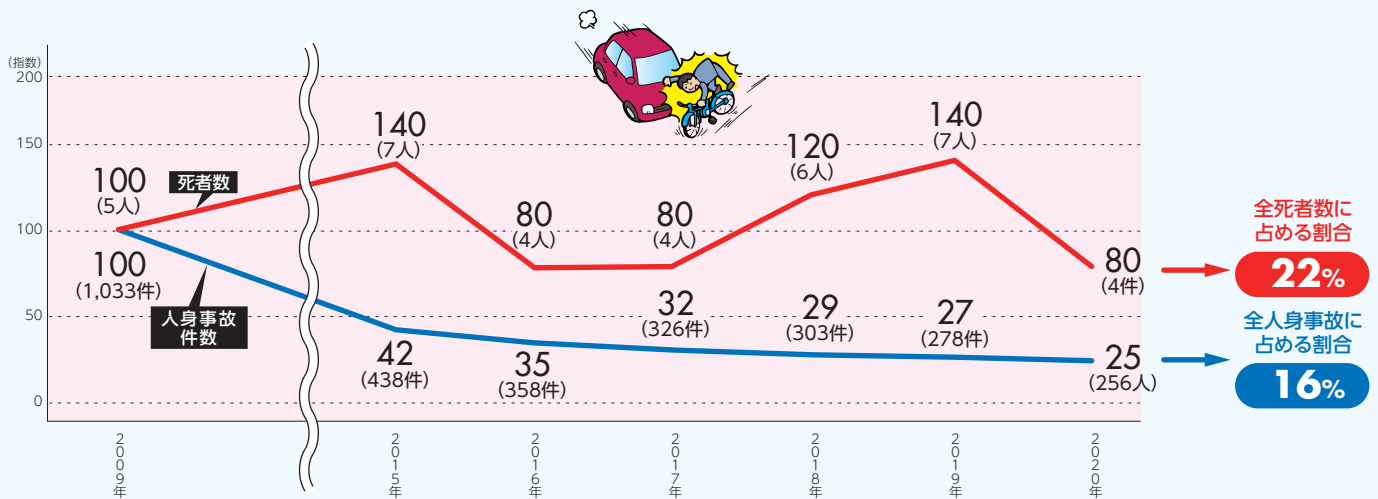
和歌山県の「歩行者事故」の年別推移

※2009年の人身事故件数・死者数を100とした場合の指数



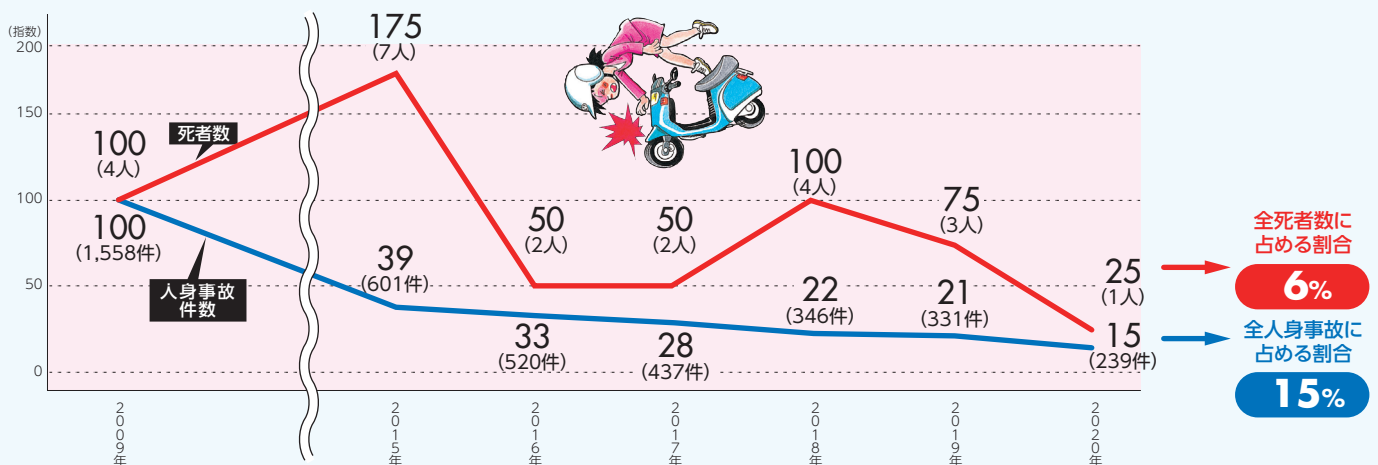
和歌山県の「自転車事故」の年別推移

※2009年の人身事故件数・死者数を100とした場合の指数



和歌山県の「原付事故」の年別推移

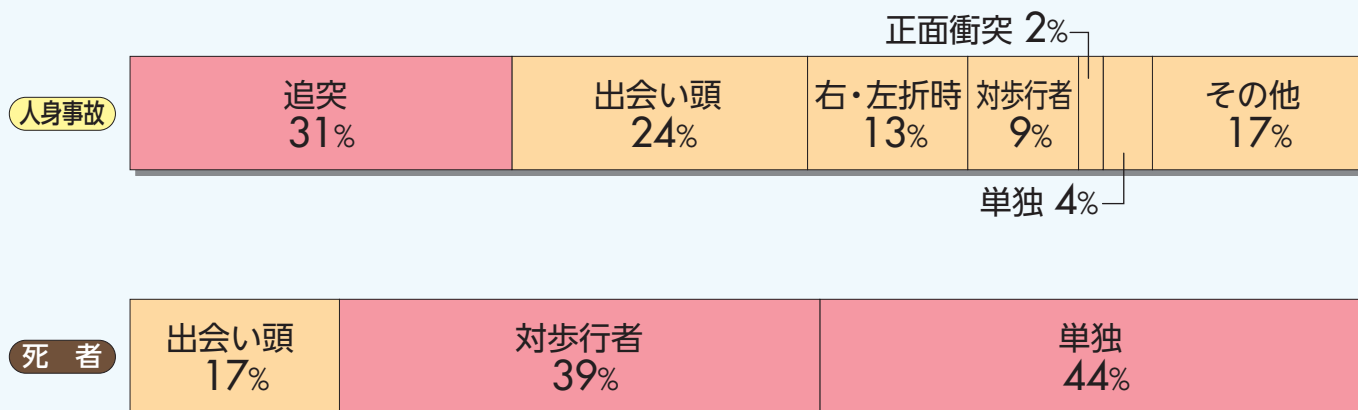
※2009年の人身事故件数・死者数を100とした場合の指数



2.県内の交通事故は、どのような事故が多い？

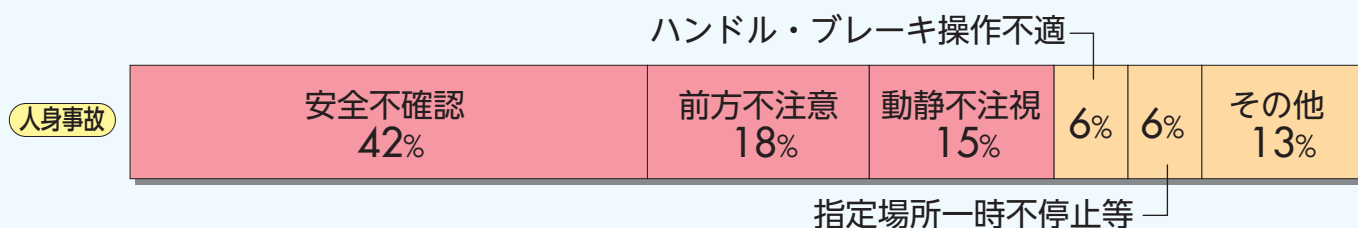
人身事故では「追突」事故が3分の1ほどを占めて最多、
死者数では「単独」と「対歩行者」事故で8割以上を占める

■和歌山県の交通事故 **【類型別】** 発生状況(2020年) ※対自転車を含む



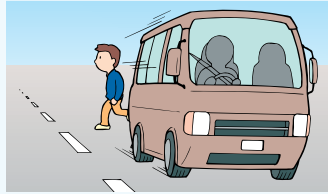
「安全不確認」や「前方不注意」、「動静不注視」といった、
ドライバーのちょっとした不注意による事故が圧倒的に多い

■和歌山県の交通事故 **【ドライバーの違反種別】** 発生状況(2020年) ※自動車・原付の事故、第一当事者

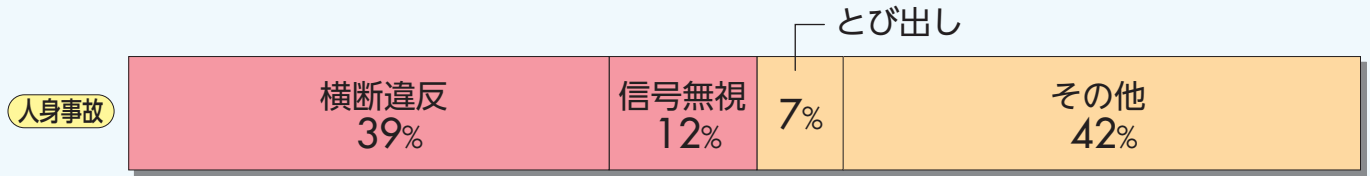


- **安全不確認**…相手当事者等を確認することが可能な状態にあったのに、安全確認をしなかったり、安全確認が不十分だったために相手当事者等を発見できなかったり、その発見が遅れたりしたことが事故の要因になったもの
- **動静不注視**…相手当事者を発見・認識していたが、危険な状態ではないと判断し、その動静に対する注視を怠ったことが事故の要因になったもの
- **前方不注意**…考え事をしていた—とか、ボーッとしていた—など、心理的・生理的要因によるドライバー自身の運転操作以外の動作を伴わない前方不注意が事故の要因になった「漫然運転」と、ドライバー自身の運転操作以外の動作を伴う前方不注意が事故の要因になった「脇見運転」

「横断違反」と「信号無視」で半数以上を占める



和歌山県の歩行者事故 歩行者の違反種別 発生状況(2020年)

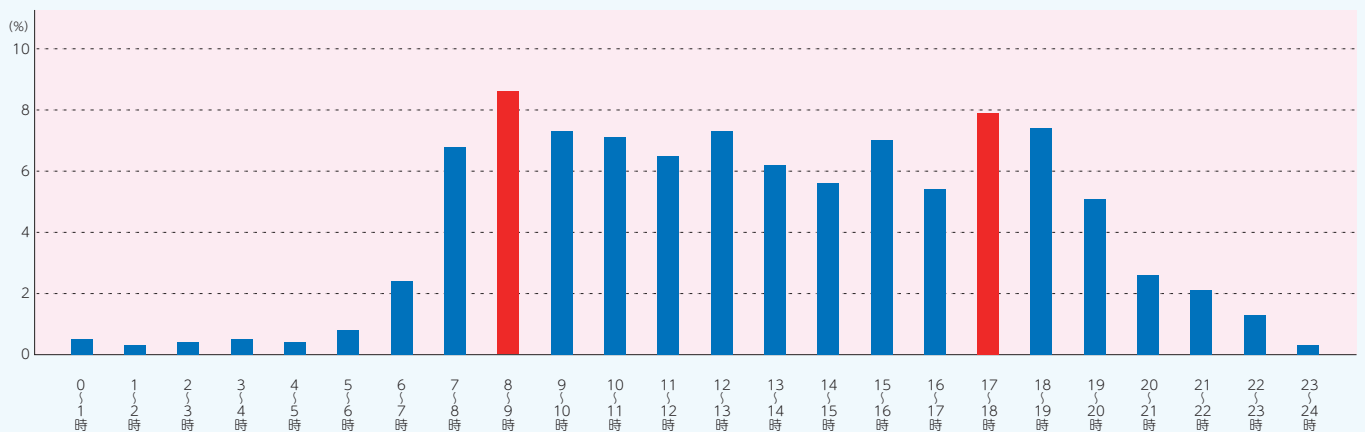


※違反なしを除く

※横断違反…横断歩道が近くにある付近での横断歩道外横断、斜め横断、車両の直前直後横断など横断方法の違反

日中に発生している事故が多く、朝と夕方の「通勤時間帯」がピーク

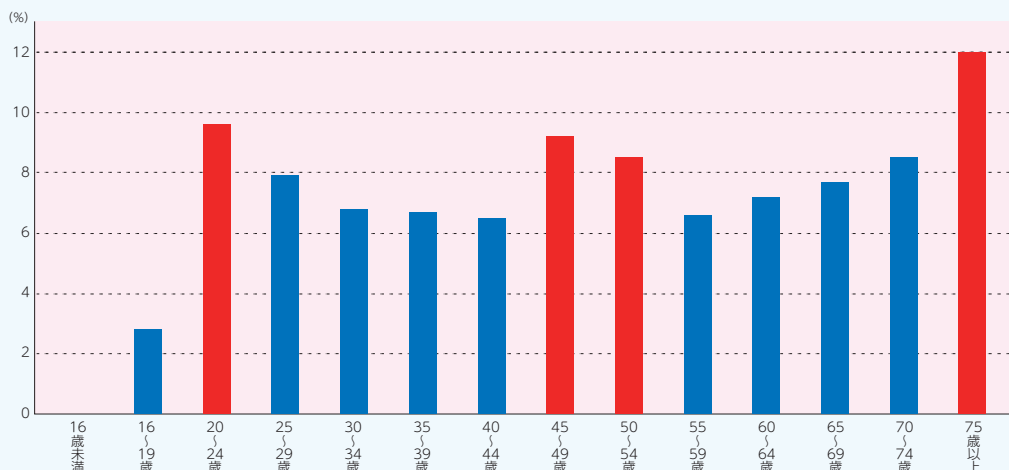
和歌山県の交通事故 時間帯別 発生状況(2020年)



75歳以上の高齢ドライバーが最多だが、20～24歳と50歳前後のドライバーによる事故も少なくない

和歌山県の交通事故 ドライバーの年齢層別 発生状況(2020年)

※自動車・原付の事故、第一当事者 ※不明を除く



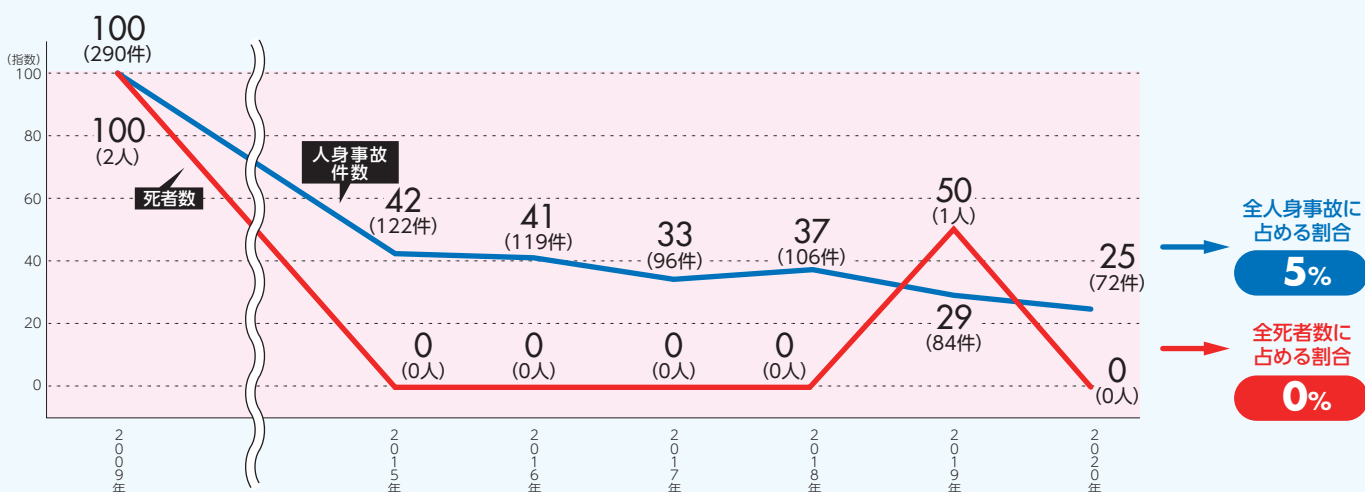
②和歌山県の高校生の交通事故

1. 県内の高校生の交通事故は、どれほど発生している？

近年、県内の高校生の事故はゆるやかに減少、
昨年(2020年)は死者は発生していない

■和歌山県の「高校生」の交通事故の年別推移

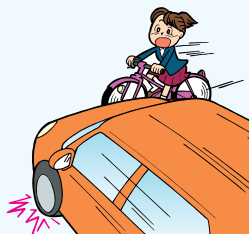
※2009年の人身事故件数・死者数を100とした場合の指数



2. 県内の高校生の交通事故は、どのような事故が多い？

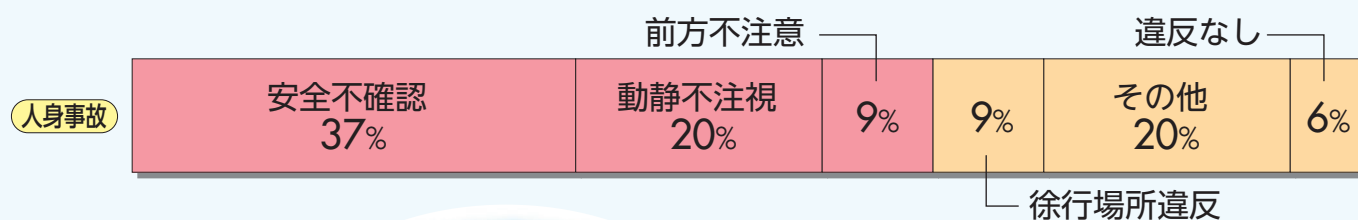
「自転車」乗車中の事故死傷者が6割と圧倒的に多いが、
「二輪車」乗車中の死傷者も2割余りを占める

■和歌山県の「高校生」の事故死傷者の「状態別」発生状況(2020年)



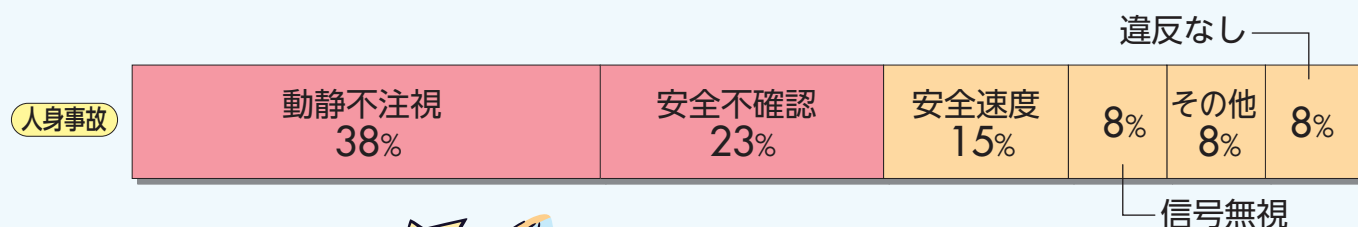
「自転車」を運転していた高校生にも違反行為があった事故がほとんどで、「安全不確認」などちょっとした不注意によるものが圧倒的に多い

和歌山県の **高校生** の自転車事故 **自転車の違反種別** 発生状況(2020年) ※第一当事者・第二当事者



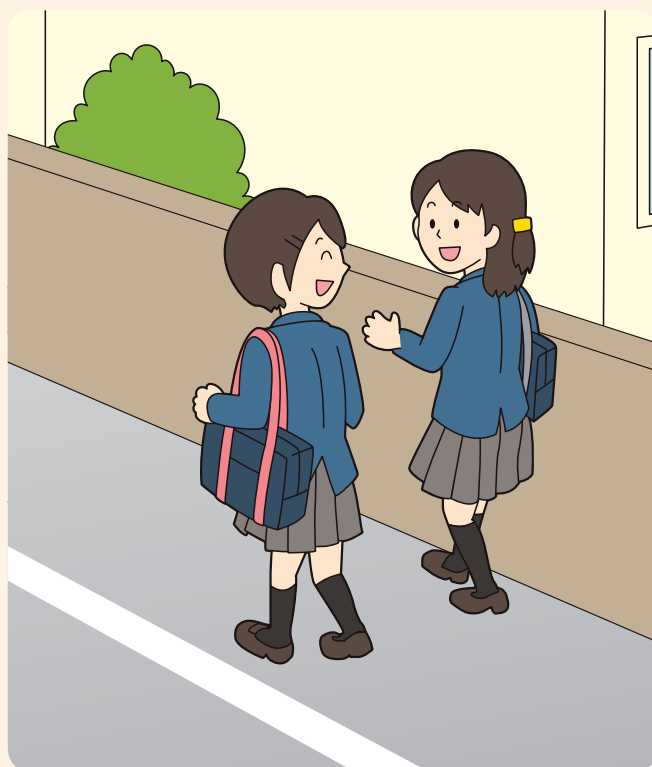
「二輪車」を運転していた高校生の「動静不注視」や「安全不確認」など、ちょっとした不注意による事故が多い

和歌山県の **高校生** の二輪車事故 **二輪車の違反種別** 発生状況(2020年) ※第一当事者・第二当事者



- **安全不確認**…相手当事者等を確認することが可能な状態にあったのに、安全確認をしなかったり、安全確認が不十分だったために相手当事者等を発見できなかったり、その発見が遅れたりしたことが事故の要因になったもの
- **動静不注視**…相手当事者を見・認識していたが、危険な状態ではないと判断し、その動静に対する注視を怠ったことが事故の要因になったもの
- **前方不注意**…考え事をしていた一とか、ボーッとしていた一など、心理的・生理的要因によるドライバー自身の運転操作以外の動作を伴わない前方不注意が事故の要因になった「漫然運転」と、ドライバー自身の運転操作以外の動作を伴う前方不注意が事故の要因になった「脇見運転」

道路を安全に 歩行するために



- 歩行者の交通安全テスト 11
- 歩行者事故の特徴と事故防止のポイント... 12
- 通行場所のルール 13
- 道路横断のルール 14
- その他のルール 16
- 「夕暮れ・夜間」の
歩行者事故を防ぐために 16

歩行者の交通安全テスト

■自動車と同じように、歩行者に対しても交通ルールが定められており、それに従って通行しなければなりません。しかし、そうした交通ルールや、歩行者の交通事故実態を正しく理解していなかったために、交通事故に遭うことが少なくありません。

■歩行者の安全通行のノウハウが身についているか、テストで確認してみましょう。

Q1 歩行者事故で最も多いパターンはどれ？

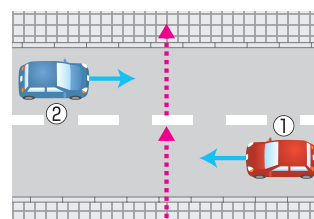
- ①前からきた車と衝突
- ②後ろからきた車と衝突
- ③道路横断中に車と衝突



正解は 12 ページを読もう！

Q2 歩行者の横断中の事故、左右どちらからきた車と衝突したケースが多い？

- ①右からきた車
- ②左からきた車



正解は 12 ページを読もう！

Q3 この道路では、歩行者はどの部分を通るのが原則？

- ①道路の右側の端
- ②道路の左側の端
- ③どこでもよい



正解は 13 ページを読もう！

Q4 この道路では、歩行者はどの部分を通るのが原則？

- ①車道
- ②歩道
- ③どちらでもよい



正解は 13 ページを読もう！

Q5 この道路では、歩行者はどの部分を通るのが原則？

- ①白線の外側
- ②白線の内側
- ③どちらでもよい



正解は 13 ページを読もう！

Q6 道路を渡るとき、どの場所で渡ってもよい？

- ①どこで渡ってもよい
- ②渡ってはいけない場所がある



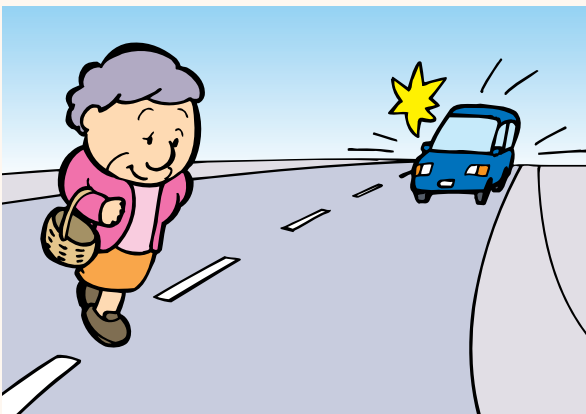
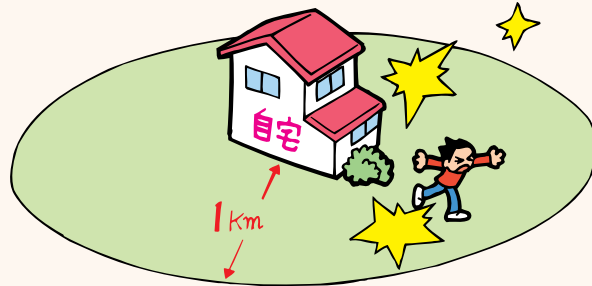
正解は 14 ページを読もう！

歩行者事故の特徴と事故防止のポイント

■歩行中の事故を防ぐためには、歩行者の事故が、どのような場所・状況で多く発生しているのか—を正しく理解したうえで、安全通行に努めることが大切です。

①歩行者の自宅付近での事故が多い！

- 歩行者の自宅から1キロ以内の道路での事故が6割近くを占めています。
- 「通り慣れた場所だから…」という油断は、大変危険です。

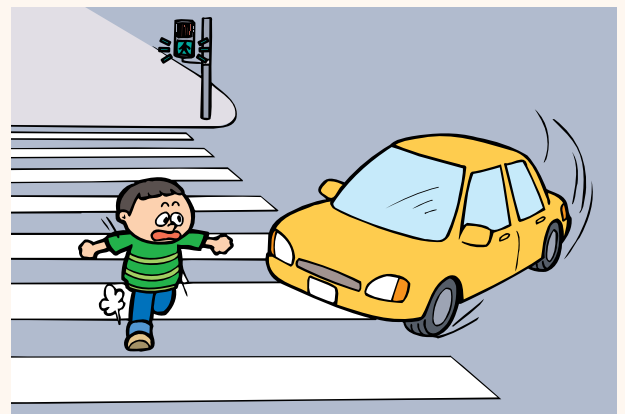


②道路横断中の事故が多い！

- 歩行者の事故は、道路横断中の歩行者が車と衝突したパターンが圧倒的に多く、道路の左からきた車と衝突したケースのほうが多くなっています。
- ふだん車があまり通らない道路でも、**横断前に必ず一度立ち止まって、車が近づいてきていないか確認**しましょう。また、横断中も周囲に目配りし、特に道路を半分渡り終えた**横断後半は、左から車が近づいてきていないか確認**しましょう。

③市街地の信号がある交差点での右・左折車との事故が多い！

- 青信号で交差点を横断中、交差点を右・左折してきた車と衝突する事故も少なくありません。
- 青信号でもいきなり渡ろうとせず、**横断前に交差点を広く見渡し、右・左折車がきていないか確認**しましょう。また、横断中も周りの状況にしっかり目配りしましょう。



④死亡事故は夜間に多発！

- 歩行者が車と衝突して死亡した事故の7割は、夜間に発生しています。
- 「暗くても、ドライバーのほうが歩行者の存在に気づいてくれるだろう…」とたかをくくらず、**反射タスキ**や**明るい服**を着用し、近づいてくる車があるときは、その車が通りすぎるまで待ちましょう。

通行場所のルール

歩行者が道路を通行するとき、通行する部分は以下のように定められています。

●歩道や路側帯がある道路では、その歩道や路側帯を通行しなければなりません

- 罰則…（警察官等の指示に従わずに歩道や路側帯を通行しなかった場合）
2万円以下の罰金または科料
- 車道を横断するときや、道路工事などで通行できない場合は車道を通行できます。



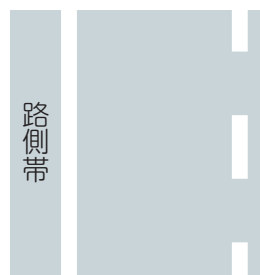
●歩道も路側帯もない道路では、道路の右端を通行しなければなりません

- 罰則…（警察官等の指示に従わずに右側通行をしなかった場合）
2万円以下の罰金または科料
- 横断を繰り返すことになって危険な場合などは左端を通行することができます。



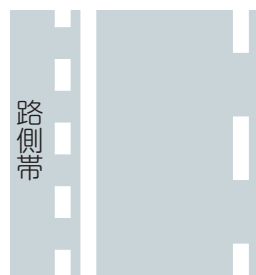
●路側帯とは、歩道のない道路で、白い線によって区分された道路の端の帯状の部分をいいます

■「実線1本」の路側帯



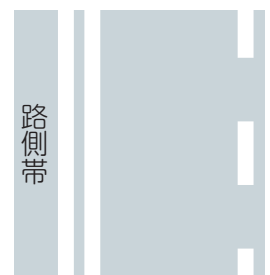
・車の通行が禁止されている

■「実線と破線」の路側帯



・車の通行が禁止されている
・車や自転車などの駐停車が禁止されている

■「実線2本」の路側帯



・車や自転車などの通行と駐停車が禁止されている

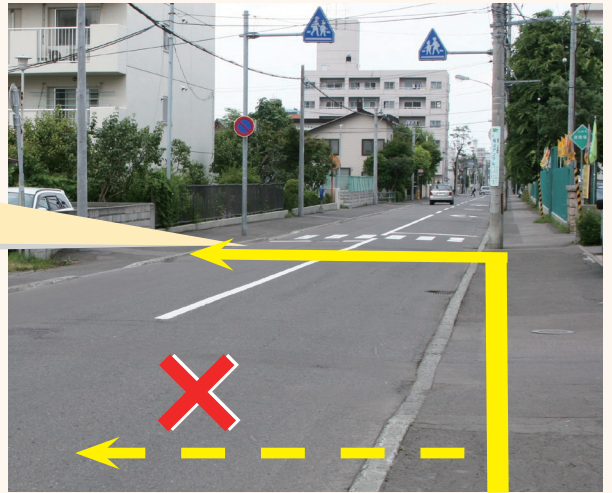
路側帯の種類

道路横断のルール①

歩行者が道路を横断するときには、以下のようなルールを守らなければなりません。

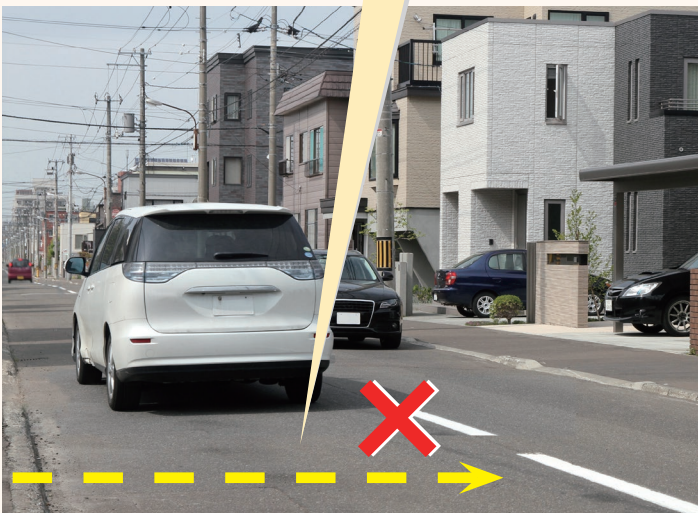
●横断歩道が近くにあるところでは、その横断歩道を渡らなければなりません

- 罰則… (警察官等の指示に従わずに横断歩道外横断をした場合)
2万円以下の罰金または科料
- 横断歩道付近で横断すると、車のドライバーが歩行者に気づきにくいので危険です。



●自動車のすぐ前やすぐ後ろから道路を横断してはいけません

- 罰則… (警察官等の指示に従わずに直前直後横断をした場合)
2万円以下の罰金または科料
- 車の直前直後から横断すると、その車が視野の妨げになり、歩行者自身が安全を確かめにくいだけでなく、近づいてくる車のドライバーも歩行者の存在に気づきにくくなるので危険です。



●「横断禁止」の標識があるところでは、横断してはいけません。



「歩行者横断禁止」の標識

- 罰則… (警察官等の指示に従わずに横断禁止場所を横断した場合)
2万円以下の罰金または科料

●道路を斜めに横断してはいけません。

- 罰則… (警察官等の指示に従わずに斜め横断をした場合)
2万円以下の罰金または科料
- 斜め横断をすると、横断に余分な時間がかかって危険です。
- スクランブル交差点では、歩行者用の信号に従って、斜めに横断することができます。

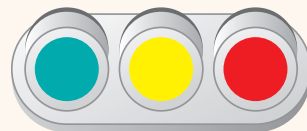
道路横断のルール②

●信号に従って 通行しなければなりません

- 罰則…2万円以下の罰金または料料
- 2色の信号機があるときは、その信号に従いましょう。3色の信号機しかないときは、その信号に従いましょう。



2色の信号機



3色の信号機

信号の意味を正しく理解しましょう！



青信号では…



歩行者

進むことができます。

自転車

直進または左折することができます。



青の点滅信号では…

歩行者

自転車

横断を始めてはいけません。



黄色信号では…

歩行者

横断を始めてはいけません。

自転車

停止位置から先に進んではいけません。



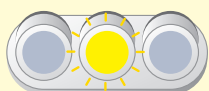
赤信号では…

歩行者

横断してはいけません。

自転車

横断を始めたたり、停止位置を越えて進んではいけません。



黄色の点滅信号では…

歩行者

自転車

他の交通に注意して進むことができます。



赤の点滅信号では…

歩行者

他の交通に注意して進むことができます。

自転車

停止位置で一時停止をして安全を確かめてから進むことができます。

その他のルール

■その他、以下のようなルールも守らなければなりません。

●交通量の多い道路で
キャッチボールや
ローラースケートなどを
してはいけません

■罰則…5万円以下の罰金

●路上で立ち話をしたり、
しゃがみこんだりして、
交通を妨げてはいけません

■罰則…5万円以下の罰金

●歩行者用道路では、
歩道通行や右側(右端)通行の
義務はありません



「歩行者専用」の標識

歩きながらスマートフォンを使用すると、
危険を見落とすやすくなるのでやめましょう！

「夕暮れ・夜間」の歩行者事故を防ぐために

■夕暮れ時や夜間は、仕事や学校などから帰宅する車と歩行者が錯綜するほか、交通状況が見えにくくなるため、歩行者事故が多発する危険な時間帯です。事故防止のために、以下のことをしっかり実践しましょう。

●衣服や持ち物などに反射材を取りつけましょう

■車のヘッドライトは非常に明るく見えますが、実は、車のドライバーからは歩行者がよく見えていません。特に学生服などの黒っぽい色の服装だと、暗やみにまぎれて非常に見えにくくなります。

■反射材でヘッドライトの光を反射し、自分(歩行者)の存在をアピールしましょう。

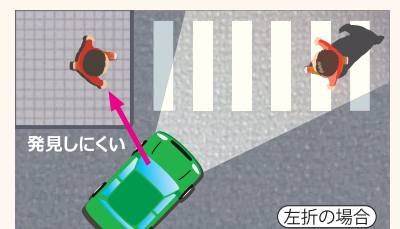


●車のヘッドライトで照らされていない部分は、注意しましょう

■車のヘッドライトは正面向きに固定されているため、側方を照らすことができず、夜間、その部分に歩行者がいてもドライバーからはよく見えません。

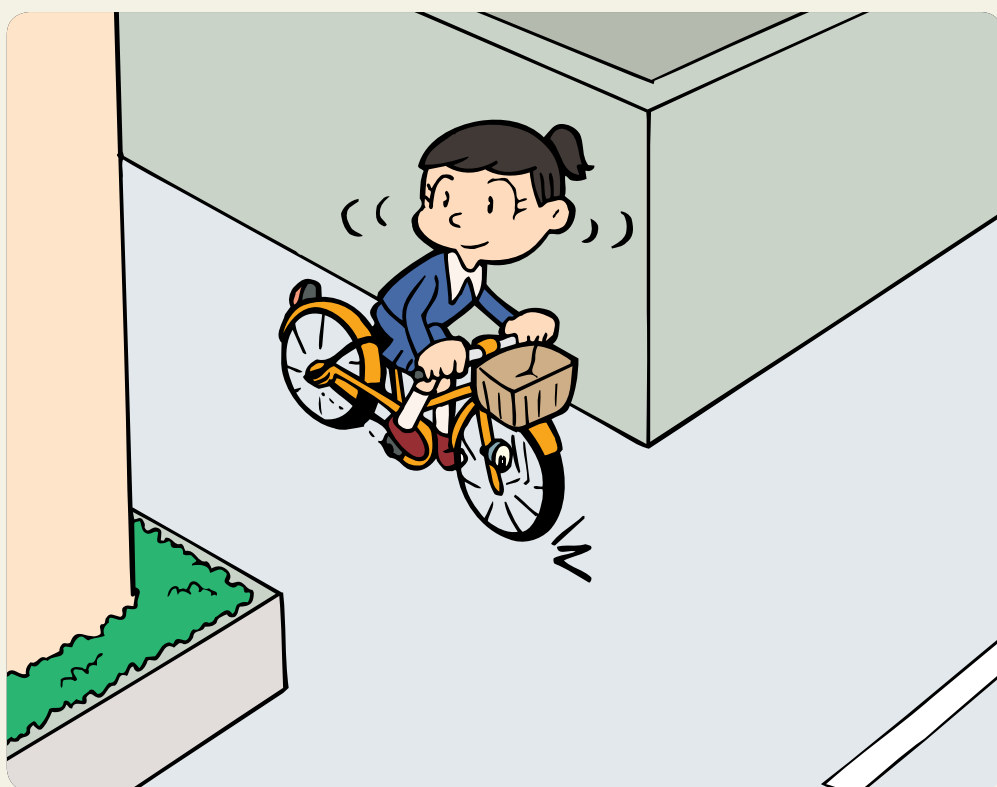


右折の場合



左折の場合

自転車を安全に 利用するために



- 自転車の交通ルールテスト 18
- 自転車事故の特徴と事故防止のポイント... 19
- 「車道」の通行ルール 20
- 「歩道」の通行ルール 22
- 「信号がない交差点」の通行ルール 24
- 「信号がある交差点」の通行ルール 25
- 「夕暮れ・夜間」の通行ルール 27
- その他のルール 28

自転車の交通ルールテスト

■自転車は、自動車やバイクと同じ「車両」の仲間で、歩行者とは違った交通ルールに従って通行しなければなりません。自転車の交通ルールをよく理解していなかったために、結果的に違反をし、交通事故の原因となることも少なくありません。

■自転車の交通ルールを正しく理解できているか、テストで確認してみましょう。

Q1 自転車は道路(車道)のどの部分を通る？

- ①道路(車道)の右側の端
- ②道路(車道)の左側の端
- ③どこでもよい



正解は 20 ページを読もう！

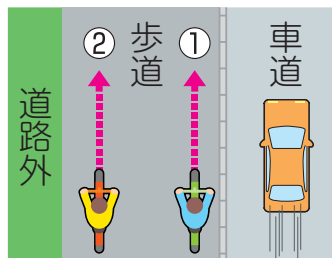
Q2 自転車が歩道を通れるのは、どんなとき？

- ①急いでいるとき
- ②20歳未満の人が運転しているとき
- ③標識などで定められているとき

正解は 22 ページを読もう！

Q3 歩道では、自転車はどの部分を通る？

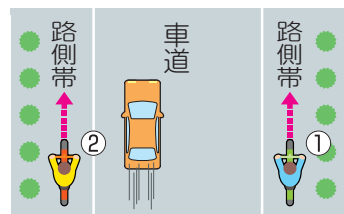
- ①車道側に寄った部分
- ②道路外に寄った部分
- ③どこでもよい



正解は 23 ページを読もう！

Q4 道路の両側に路側帯があるとき、自転車が通れるのはどっち？

- ①右側の路側帯
- ②左側の路側帯
- ③どちらでもよい



正解は 23 ページを読もう！

Q5 この標識があるとき、自転車はどうする？

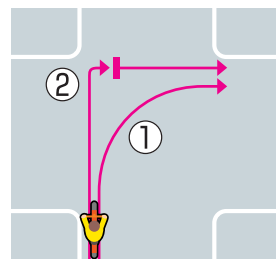
- ①必ず一時停止をする
- ②車がきていたら一時停止をする
- ③見通しが悪ければ一時停止をする



正解は 24 ページを読もう！

Q6 信号がない交差点での正しい右折方法は？

- ①交差点の中心近くを通過して右折
- ②交差点の内周に沿って右折
- ③どちらでもよい



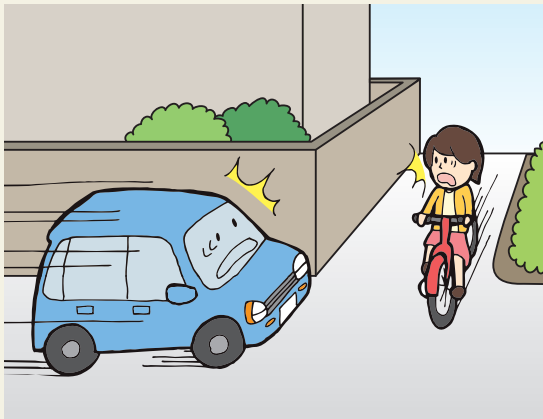
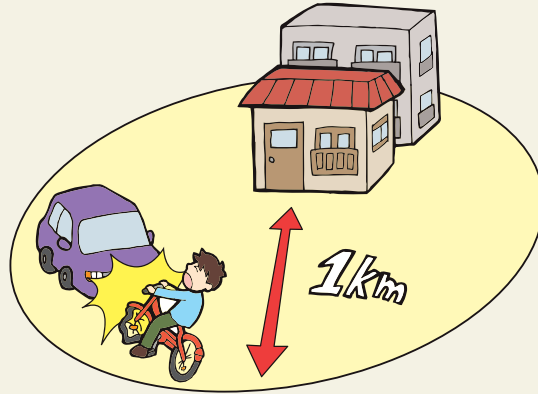
正解は 24 ページを読もう！

自転車事故の特徴と事故防止のポイント

■自転車の事故を防ぐためには、自転車の事故が、どのような場所・状況で多発しているのか—を正しく理解したうえで、安全運転に努めることが大切です。

① 自転車利用者の 自宅付近での事故が多い！

- 自転車利用者の自宅から1キロ以内の道路での事故が半数以上を占めています。
- 「通り慣れた場所だから…」という油断は、大変危険です。

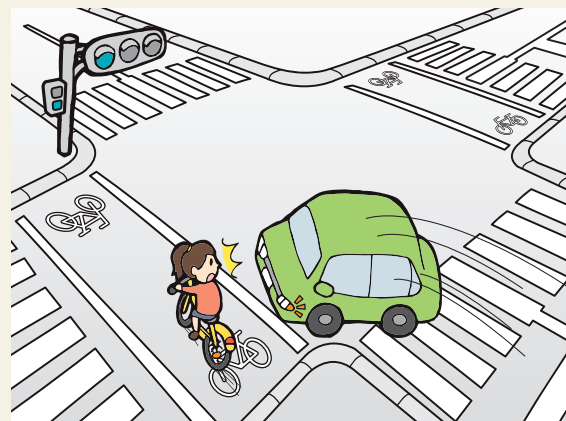


② 市街地の信号がない交差点での 出会い頭事故が多い！

- 自転車が、信号がない交差点で一時停止や安全確認を怠ったことによる事故が多くなっています。
- いつもは車があまり通らない交差点でも、必ず一時停止をして安全を確認してから通行しましょう。

③ 市街地の信号がある交差点での 右・左折車との事故が多い！

- 青信号で交差点を通行中、交差点を右・左折してきた車と衝突する事故が多発しています。
- 青信号でもいきなり渡ろうとせず、交差点を広く見渡して、右・左折車がきていないかどうか確認しましょう。



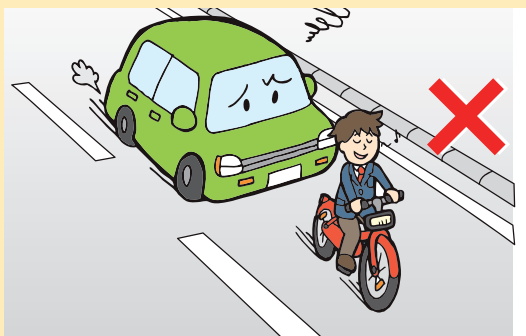
④ 歩道通行中の事故も少なくない！

- 歩道を通行しているとき、駐車場などの路外施設に出入りしようとして歩道を横切ろうとした車と衝突する事故が少なくありません。
- 歩道でも油断せず、歩道を横切ろうとする車がないか確認しながら通行しましょう。

「車道」の通行ルール①

■「軽車両」である自転車は、原則として車道を通行しなければなりません。

●車道の左端に寄って通行しなければなりません



■罰則…3月以下の懲役
または5万円以下の罰金

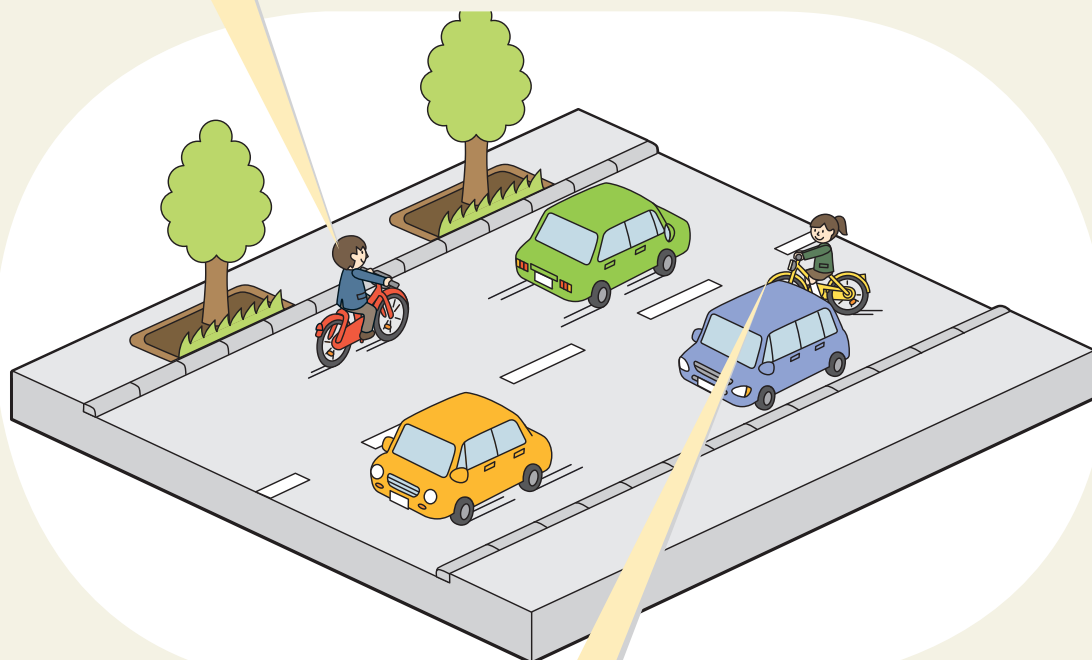
■歩道と車道の区別がない道路では、道路の左端を通行しましょう。

●「自転車専用通行帯」があるときは、そこを通行しなければなりません

■罰則…5万円以下の罰金、過失も同じ



「普通自転車専用通行帯」の標識(上2つ)と道路標示(右)



●後方からくる車に迷惑をかけるような急な進路変更をしてはなりません

■罰則…5万円以下の罰金



■進路を変更するときは、一時停止をして、車が近づいてきていないか確かめてから進行しましょう。

「車道」の通行ルール②

●以下の場所では、 徐行しなければなりません



「徐行」の標識

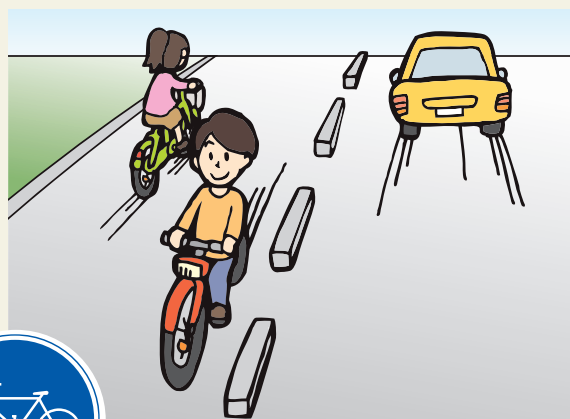
- ①「徐行」の標識があるところ
- ②左右の見通しが効かない交差点
- ③道路の曲がり角付近
- ④上り坂の頂上付近
- ⑤急な下り坂

※徐行…すぐに停止できるような速度で進行すること。
通常、人が歩く程度の速さとされています。

■罰則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金、過失は10万円以下の罰金

●「自転車道」があるときは、 その左側を通らなければなりません

- 罰則…(普通自転車が自転車道を通らなかった場合)
2万円以下の罰金または科料
(自転車道を右側通行した場合)
3月以下の懲役または5万円以下の罰金



「自転車専用」の標識

◎「自転車一方通行」の標識がある自転車道では、
標識の矢印が示す方向にしか通行することができ
ません。

- 罰則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金、
過失は10万円以下の罰金



「自転車一方通行」の標識

「歩道」の通行ルール①

歩道を通行できる場合でも、「歩行者優先」が基本です。

●普通自転車は、「通行可」の標識や標示のある歩道を通ることができます



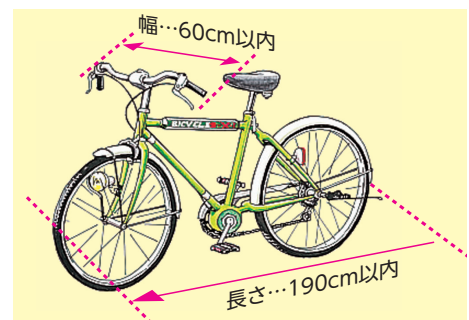
「普通自転車の歩道通行可」を示す標識(左)と道路標示(右)

◎以下の場合に限り、「通行可」の標識や標示がない歩道も通ることができます。

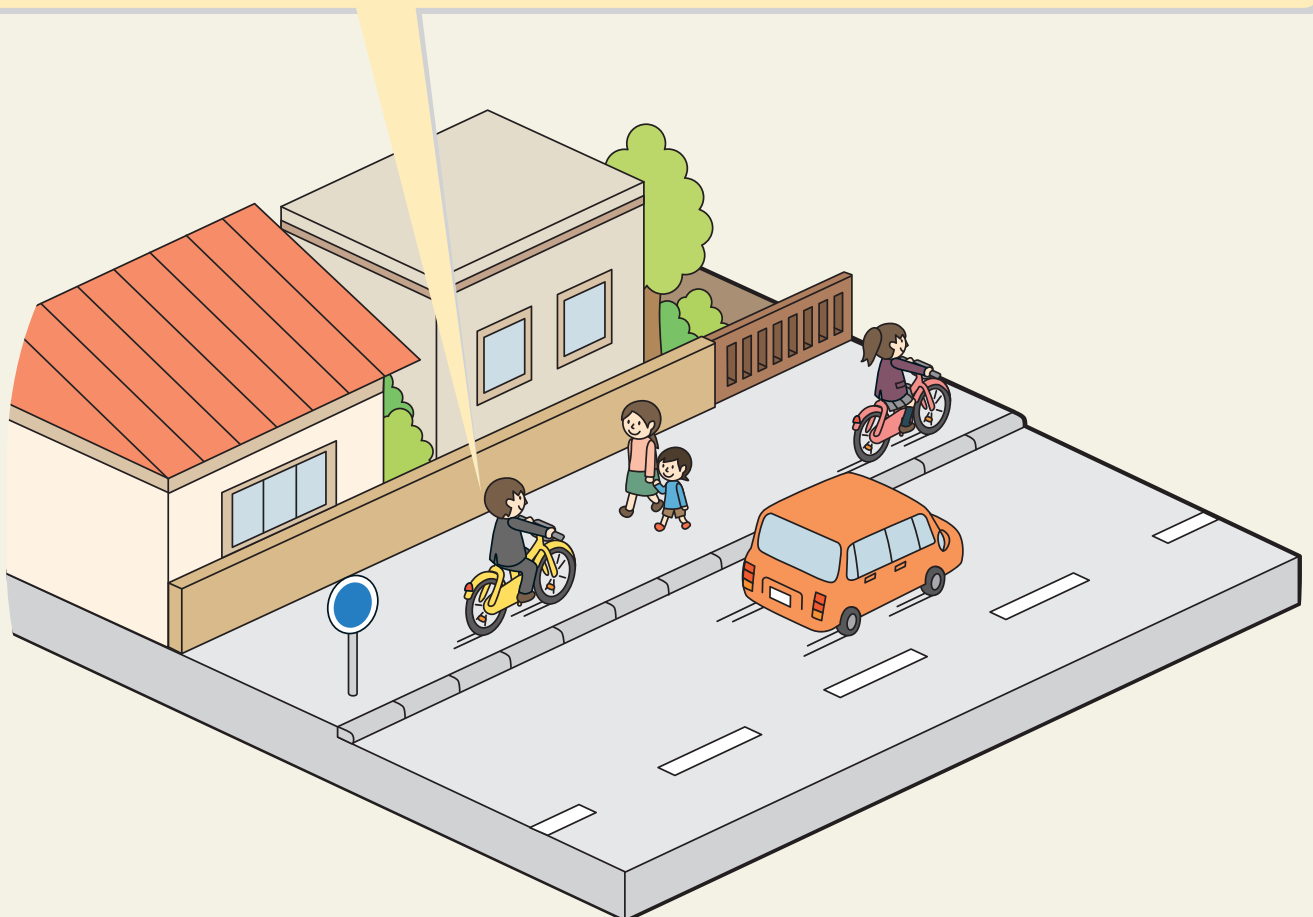
- ① 13歳未満や70歳以上の人、体の不自由な人が運転している場合
 - ② 車道で道路工事をしている一、車道が狭くて車が多いなど、車道通行が危険な場合
- ※警察官等から歩道を通行してはならない旨を指示された場合は歩道を通行できません。

■罰則…(上記以外の場合で歩道を通行したとき)
3月以下の懲役または5万円以下の罰金

【普通自転車とは…】



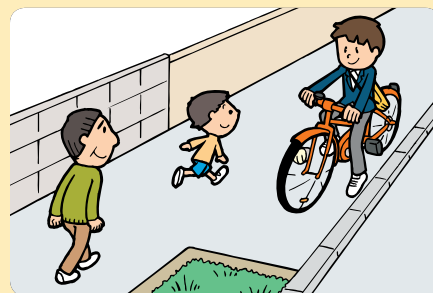
四輪以下の自転車で、長さが190cm以内、幅が60cm以内、運転席が一つといった条件を満たす自転車のこと。



「歩道」の通行ルール②

●歩道では、すぐに停止できるような速度(徐行)で進行しなければなりません

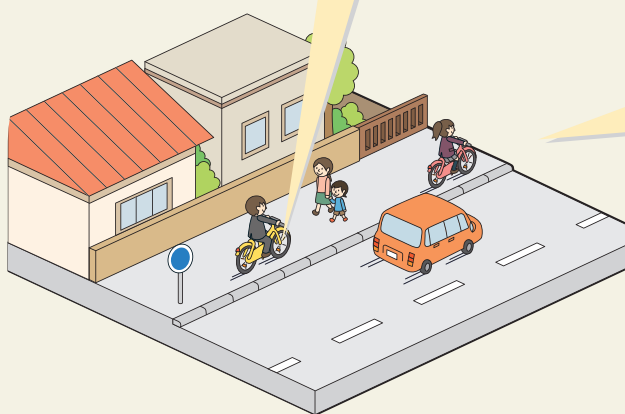
■罰則…2万円以下の罰金または料料



●歩行者の通行を妨げそうなときは、一時停止をしなければなりません

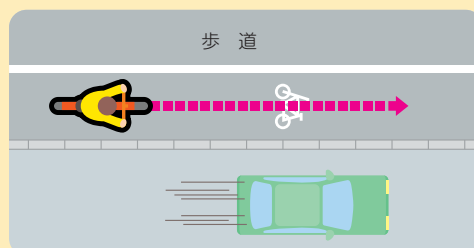
■罰則…2万円以下の罰金または料料

- むやみにベルやブザーを鳴らしてはいけません。
- 歩行者が多いときは、自転車を押して歩きましょう。

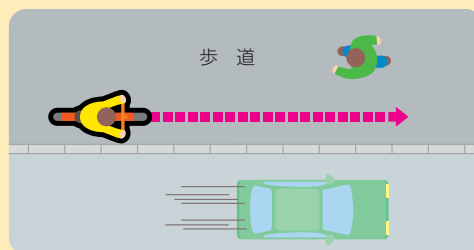


●通行部分が指定されているときは、その部分を通行しなければなりません

■罰則…2万円以下の罰金または料料



■道路標示がないときは、車道寄りを通りましょう。



■他の自転車とすれ違うときは、ハンドルを左に切って避けましょう。

◎「自転車一方通行」の標識がある歩道では、標識の矢印が示す方向にしか通行することができません。(21ページ参照)

●道路の左側に、歩道の代わりに「路側帯」があるときは、その路側帯を通行することができます

※路側帯…歩道と車道の区別がない道路の端に引かれた白線の外側の部分。

■路側帯を通行するときも、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければなりません。

■罰則…2万円以下の罰金または料料

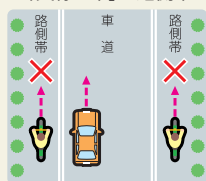
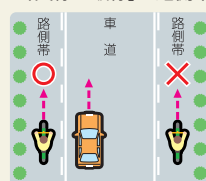
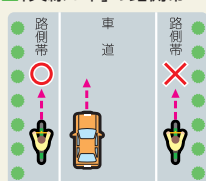
自転車を通れる路側帯

自転車を通れない路側帯
(歩行者用路側帯)

■「実線1本」の路側帯

■「実線と破線」の路側帯

■「実線2本」の路側帯



※道路右側にある路側帯は通行できません。

「信号がない交差点」の通行ルール

■信号がない交差点は、特に車との出会い頭事故を警戒して通行しましょう。

●「止まれ」の標識のあるところでは、必ず一時停止をしなければなりません



■罰則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金、過失は10万円以下の罰金

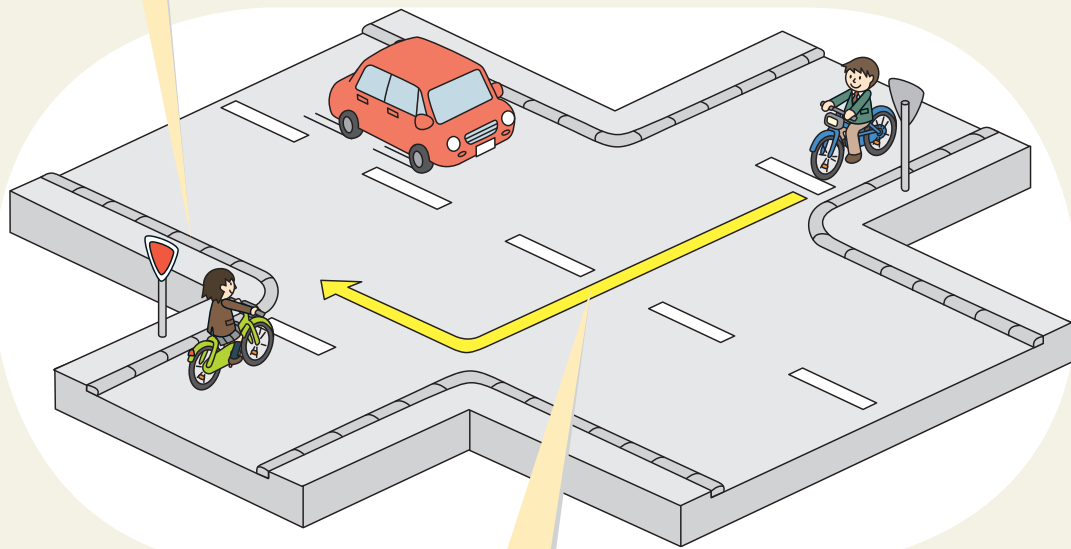
■一時停止をしたあと、しっかり安全を確認してから交差点を通行しましょう。



■一時停止標識がない場合でも、必ず安全を確認めましょう。



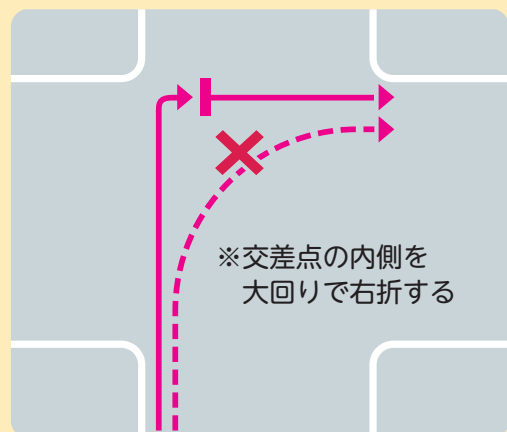
■左折の合図を出している車の側方に入るのは危険です。



●右折するときは、できるだけ道路の左端に寄り、交差点の内側に沿って、大回りに徐行しなければなりません

■罰則…2万円以下の罰金または料

■必要に応じて、交差点の向こう側で一度止まり、安全を確認してから進行しましょう。



「信号がある交差点」の通行ルール①

■青信号でも油断せず、特に右・左折車の動向に目配りしながら通行しましょう。

●信号に従って通行しなければなりません



■罰則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金、過失は10万円以下の罰金

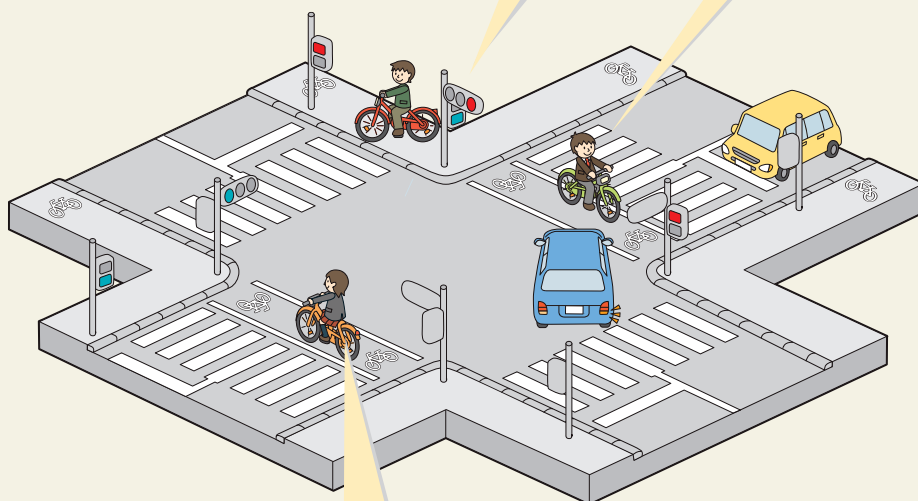
◎「歩行者・自転車専用」の信号機があるときは、その信号に従わなければなりません。



※信号の意味は15ページ参照

●交差点では、他車(者)に注意し、安全を確かめてから進行しなければなりません

■罰則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金



●「自転車横断帯」があるときは、必ずそこを通過して横断しなければなりません



■罰則…(警察官等の指示に従わずに自転車横断帯を通行しなかった場合)2万円以下の罰金または料



「自転車横断帯」の標識



「横断歩道・自転車横断帯」の標識



「自転車横断帯」の道路標示

■横断歩道だけがあるときは、その横断歩道を通ることができず、横断歩道は歩行者優先です。

●横断中の歩行者の通行を妨げるおそれがあるときは、自転車に乗ったまま横断歩道を通りてはいけません。

●横断歩道に下の信号機(歩行者用信号機)があるときは、その信号に従いましょう。



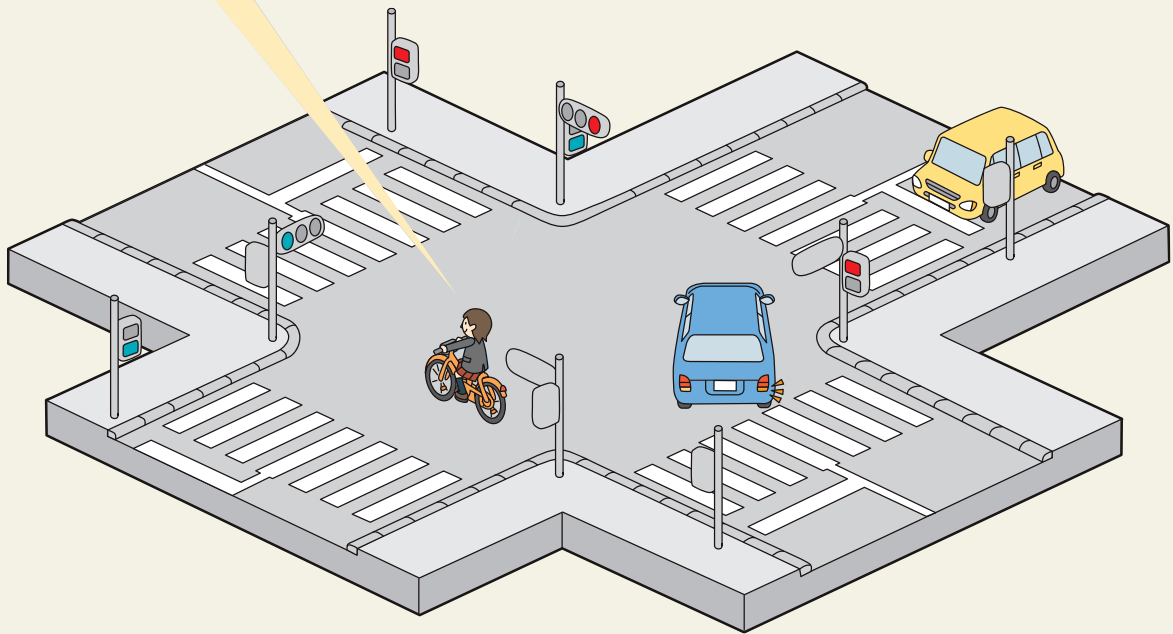
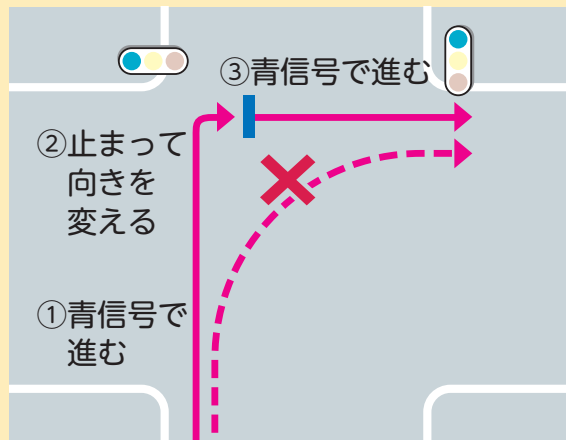
「信号がある交差点」の通行ルール②

●右折するときは、交差点を大回りしなければなりません

■罰則…2万円以下の罰金または料料

■青の矢印信号が右向きに出ているときも、自転車は右折できません。

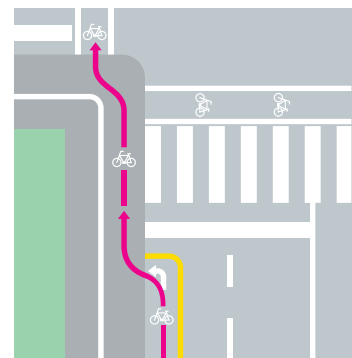
信号がある交差点での右折方法



●車道通行中、「交差点進入禁止」の道路標示があるときは、そのまま車道を通って交差点に進入してはなりません

■罰則…(警察官等の指示に従わずに進入禁止の交差点に進入した場合) 2万円以下の罰金または料料

■矢印に従って左側の歩道に入り、「自転車横断帯」を通って交差点を渡りましょう。



「夕暮れ・夜間」の通行ルール

■夕暮れ時は、帰宅する歩行者や自転車、車が道路で錯綜し、また、夜間は、暗やみでドライバーに自転車が見落とされやすくなる危険な時間帯です。

●夜間は必ずライトを点灯しなければなりません

■罰則…5万円以下の罰金、過失も同じ

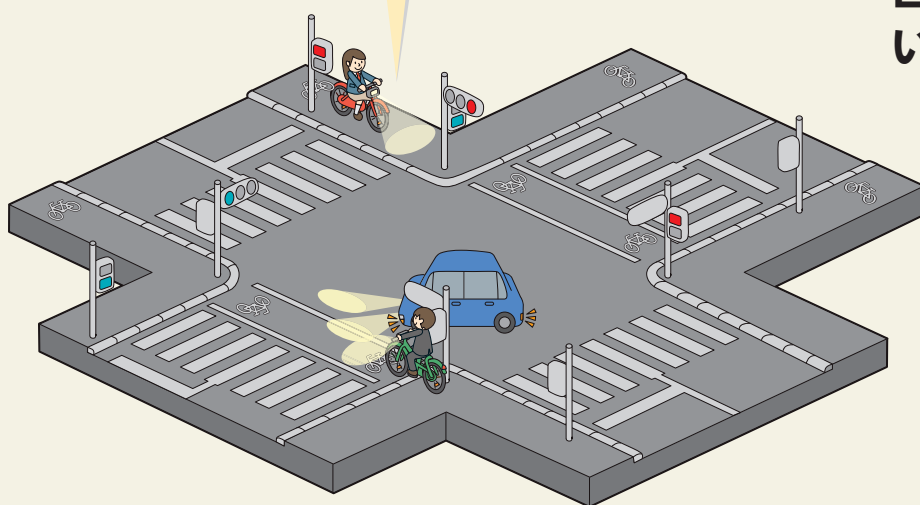
■無灯火の自転車は、車のドライバーからはよく見えないため危険です。

■自転車のライトは、自分の視界を確保するためだけでなく、他車（者）に自転車の存在をアピールするためのものでもあります。



●尾灯または反射器のない自転車に乗ってはいけません

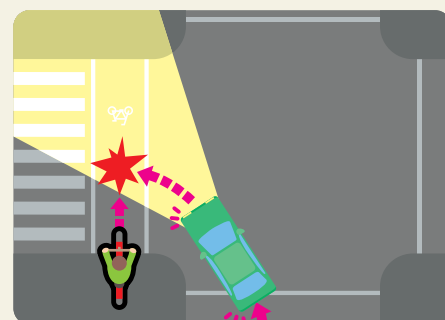
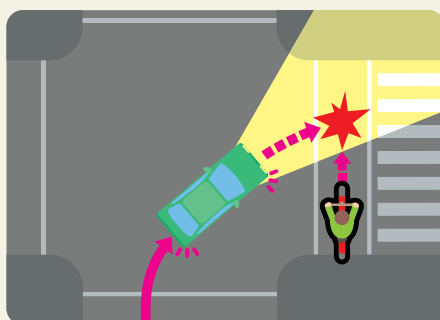
■罰則…5万円以下の罰金、過失も同じ



■前・後輪のスポークにも反射器材をつけるとより安全です。

■夜間の交差点を通行するときは、右・左折車の動向にも目配りしましょう。

■車のライトは側方を照らさないため、右・左折車のドライバーが自転車に気づいていないおそれがあります。

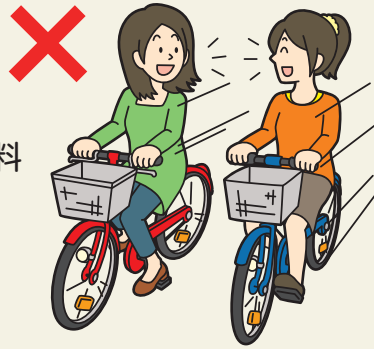


その他のルール

■その他、以下のようなルールも守らなければなりません。

●他の自転車と横に並んで走ってはいけません

■罰則…2万円以下の罰金または料料



■「並進可」の標識がある道路では、2台までは並んで走ることができます。

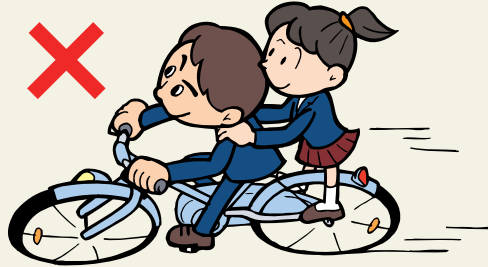


「普通自転車並進可」の標識

●二人乗りをしてはいけません

■罰則…2万円以下の罰金または料料

■16歳以上が幼児用の座席に幼児を乗せているときなど、公安委員会規則で決められている場合は除きます。



●運転中に携帯電話を手にとって使用したり、イヤホン等を使用したりしてはいけません



■罰則…5万円以下の罰金

●傘差し運転をしてはいけません



■罰則…5万円以下の罰金

●ブレーキが故障している自転車に乗ってはいけません

■罰則…5万円以下の罰金、過失も同じ

●急ブレーキをかけてはいけません

■罰則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金

■危険を避けるときは除きます。

バイクを安全に 利用するために



- 「3 + 1 ない運動」の意義 30
- バイクの危険な特性 31
- バイク事故の特徴と事故防止のポイント… 32
- その他の注意点 33

「3+1 ない運動」の意義

「3ない運動」とは、和歌山県高等学校PTA連合会が全県的に推進しているもので、①高校生に運転免許を「取得させない」、②単車等を「購入しない」、③単車等を「使用させない」という運動のことです。昭和63年からは、これに「親は子どもの要求に負けない」を加えた「3+1ない運動」として推進しています。他府県では、これに「単車には乗せてもらわない」等を加えた運動を展開しているところもあります。

運転免許取得の制約は、高校生の生命にかかわることであり、高校生による交通違反および暴走行為等の非行の防止に万全を期するためのものです。理由の如何を問わず全面一律に禁止しているものではなく、事前に保護者から同意書発行願の提出があり、必要と認められる場合には取得を認めるようにしています。したがって、生徒諸君の権利を直ちに侵害しているものではありません。

以上のことが「3+1ない運動」の概要です。この運動のできた背景を考えると、以下の4点を挙げるができるでしょう。

その一つは、何とんでも交通事故・交通違反の多発です。本県において昭和54～56年の3年間に高校生が歩行者や同乗者を死亡させた事故件数だけで11件あり、違反となると昭和55年の1年間だけで少年(16～19歳)の違反件数が2万件を超えました。「何とかして尊い命を守りたい!」という保護者、学校、地域社会の願いがこの運動をおこし、今日に至っているわけです。

二つ目は、高校生としての「本来の目的は何か」という点です。高校時代は肉体的にも精神的にも大きく成長する時期です。大いに鍛え、大いに学習し、一生を有意義に生き抜くための体力、知力の向上を図らなければいけません。このように大切な時期に、本当に単車等が必要なのでしょうか。自分というものについて、もう一度考えてほしいと思います。

三つ目は、経費の問題です。単車の購入費、保険料、燃料費だけを考えても、相当の経費が必要です。その一部でも工面しようとアルバイトをする人がいるわけですが、このことがまた別の道、いわゆる非行化へつな갑니다。

四つ目は、社会に非難される行為を犯すものが増加した問題です。単車を運転する者のなかには、自己中心的な考え方から「単車」というメカニズムによってスピードを競い、法を無視し、他人を傷つけ、自らも傷つくなど、人道的に許されないことを行っている者がいるのが現実です。立派な社会の形成者を目指す高校生として、この現実を目を向けてほしいと思います。

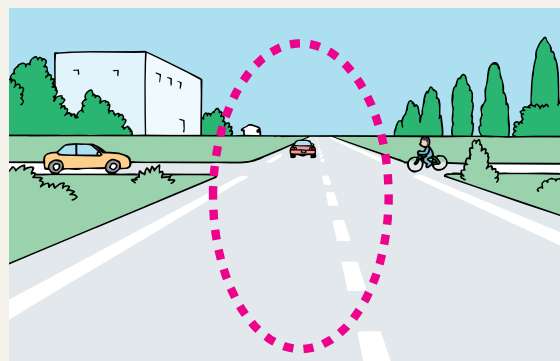
高校時代は精神的にも肉体的にも発展途上で不安定な時期であり、スピードの魅力にげん惑され、人生を縮めることがないように…と、この運動が進められていることをよく考えてください。そして、いま必要なことは、自分の生命、他人の生命を尊重できる人間を目指して欲求に耐え、それにより人間を強く大きく成長させることだと思ひます。

バイクの危険な特性

■ バイク事故を防ぐためには、交通事故の誘因ともなるバイクの危険な特性を正しく理解したうえで、安全運転に努めることが大切です。

① バイク運転中の視野は狭い

■ 路面上の小石一つでもハンドルをとられて転倒する危険があるバイクを運転しているときは、視線が進路上に集中しやすく、その結果、視野が狭くなり、交差道路などへの目配りが甘くなる—という特性があります。



② 車の死角に入りやすい

■ バイクは四輪自動車に比べて車体が小さいため、四輪自動車に混じって走行しているバイクは四輪自動車の死角に入りやすく、他車のドライバーに見落とされやすい—という特性があります。

③ バイクとの距離やバイクの速度は過小評価されやすい

■ 四輪自動車のドライバーが、進行してくるバイクの存在をはっきりと認めていながら、バイクとの距離やバイクの速度を過小に評価し、「まだ大丈夫」とか「危険はない」などと判断して、そのまま進行して事故に至ったケースが少なくないのもバイク事故の特徴の一つですが、これも、車体が小さいバイクが招く特性の一つです。



● 正しい姿勢で運転しましょう！

- 前かがみの姿勢だと、走行が不安定になるほか、視野が狭くなって危険の発見が遅れますので、**背すじをできるだけ伸ばし、視線を水平方向に保つ**ようにしましょう。
- サイズの合った**ヘルメットを必ず着用**し、あごヒモをしっかり締めましょう。また、転倒時などのケガを軽減するため、**厚手の服を着る**ようにしましょう。

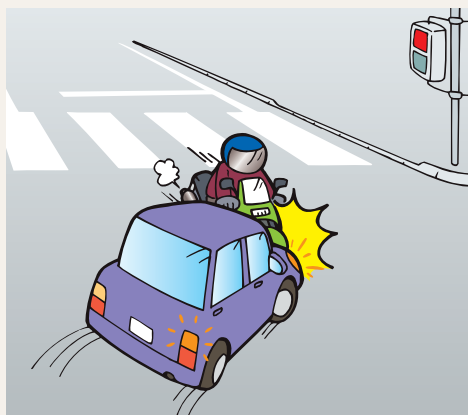


バイク事故の特徴と事故防止のポイント

■バイク事故を防ぐためには、バイクの事故が、どのような場所・状況で多発しているのか—を正しく理解したうえで、安全運転に努めることが大切です。

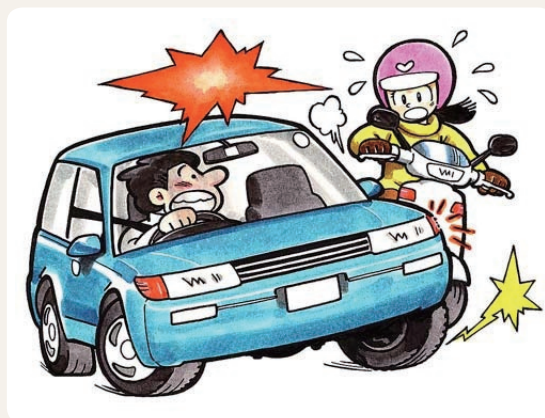
①信号がない交差点での 出会い頭事故が多い！

- 交差道路からきた車と出会い頭に衝突する事故が多発しています。
- 自車側に一時停止の標識がある場合はもちろん、標識がない場合でも、**交差車両の有無をしっかりと確認**してから通行しましょう。



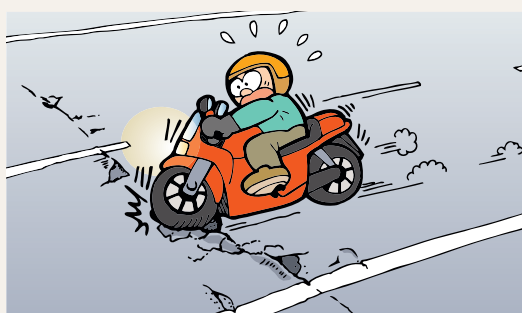
②信号がある交差点での 右直事故が多い！

- 信号がある交差点では、交差点を直進する際、対向車線から右折してきた車と衝突する、いわゆる「右直事故」が多発しています。
- 交差点を直進するときは、**対向右折車の有無をしっかりと確認**し、減速して通行しましょう。



③左折車に巻き込まれる 事故が少なくない！

- 交差点を左折しようとした先行車に巻き込まれる事故が少なくありません。
- 車のドライバーからバイクが見落とされ、車の**死角に入らない位置を走行**しましょう。



④転倒など単独事故が多い！

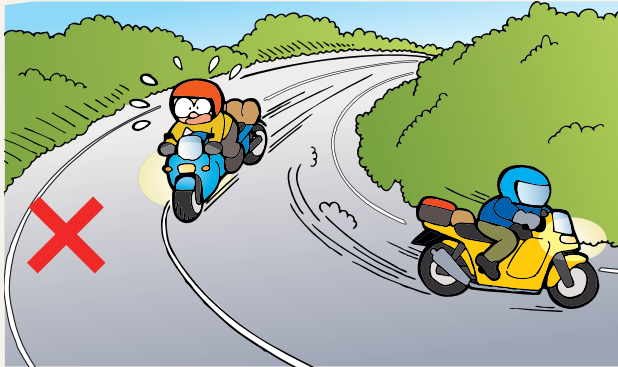
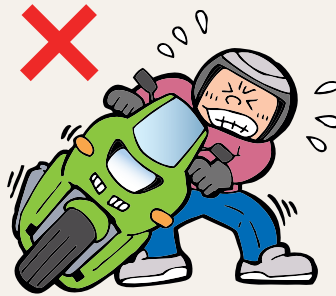
- 荒れた路面にハンドルを取られたり、カーブでスリップしたりして転倒する事故が意外に多く発生しています。
- 路面状況を確認し、カーブ手前では十分に減速**しましょう。

その他の注意点

■その他、以下のようなことにも注意して運転しましょう。

①自分の体格や体力に合ったバイクを選ぶ

■無理に大きなバイクに乗ると、扱い切れず、思わぬ転倒や危険回避行動の遅れにつながります。

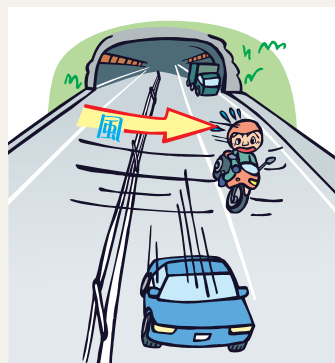


②タイヤやブレーキなどの日常点検をしっかりと行う

■すり減ったタイヤで走行していると、カーブや濡れた路面でスリップして転倒しやすくなるほか、いざというときに急ブレーキをかけても止まり切れず、思わぬ事故を起こす危険があります。

③夜間はこまめにライトをハイビームに切り替える

■ずっとロービームのまま走行していると、道路を横断している歩行者などの危険の発見が遅れます。先行車や対向車がないときは、ハイビームに切り替えましょう。



④風の影響を考慮して運転する

■車重の軽いバイクは、横風にあおられるとバランスが崩れたり、進路を乱したりしやすく、特に橋の上やトンネルの出口などでは注意が必要です。

もしも交通事故に 遭遇したときは…



- 交通事故が発生したときは …………… 35
- 交通事故を起こしたときの責任 ……… 41

交通事故が発生したときは…

■交通事故が発生したとき、その車両等（バイクや自転車を含む）を運転していた者には、負傷者の救出や安全な場所への移動、119番への通報、医師・救急車が到着するまでのあいだの止血・心臓マッサージ（胸骨圧迫）などの可能な「応急救護処置」などを行わなければならない義務があります。いざというときにしっかり実践できるようにしておきましょう。

負傷者の救護と110番通報

①ただちに車両を止め、事故概況を確認

■軽微に思える事故でも、右のような事故概況を確認します。

- 死傷者はいるか
- 事故車は自走可能か
- 危険物が流出・飛散していないか
- 事故衝突地点

②負傷者がいたら、応急救護処置を行う

■軽いけがでも必ず警察官に報告し、外傷がなくても頭部などに衝撃を受けたときは、後遺症が起きた場合に備え、医師の診断を受けましょう。

③続発事故の防止措置をとる

■右のことを素早く行います。

- 車両が自走できる場合は、事故現場近くの路肩や空き地などに車両を速やかに移動
- 後続車に事故発生を知らせる
- ガラスなどの飛散物の除去

④警察に報告し、指示を受ける

■110番通報し、以下の事項を報告します。

- 事故発生の日時・場所
- 死傷者の人数や負傷の程度
- 損壊物・損壊の程度
- 事故現場で講じた措置



⑤家族や学校に連絡

事故現場に
居合わせた人も
協力しましょう！

- 負傷者の救護、事故車両の移動を積極的に手助けしましょう。
- また、ひき逃げを見かけたときは、ナンバー、車種、色など車の特徴を110番通報などで警察に通報しましょう。

④ 心臓マッサージ(胸骨圧迫)を行う

- 心臓マッサージ(胸骨圧迫)を開始する前に、ハンカチやタオル(マスクや衣類でも代用可)などがあれば負傷者の鼻と口にそれをかぶせます。
- 胸の真ん中に一方の手のひらの基部(手掌基部)をあて、その手の上にもう一方の手を重ねて置きます。垂直に体重が加わるように両ひじを真っすぐに伸ばし、圧迫部位の真上に肩がくるような姿勢をとり、圧迫を繰り返します。
- 疲れてくると圧迫が弱くなったり、テンポが遅くなったりしがちなので、他に手伝ってくれる人がいる場合は、1～2分を目安に交代します。
- AEDが到着したときは、AEDの使用を優先します。(38ページへ)

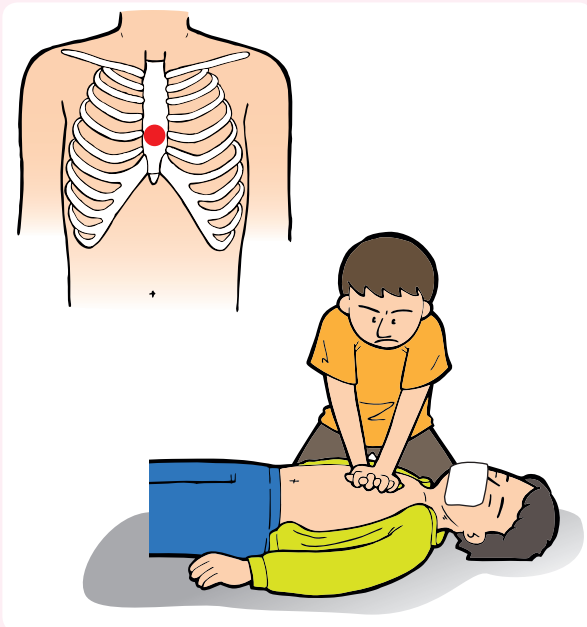
心臓マッサージ(胸骨圧迫)のポイント

- 胸の真ん中(胸骨の下半分)
- 強く(成人は約5cm、小児は胸の厚さの約1/3)
- 速く(1分間に100～120回のテンポで)
- 絶え間なく
- 圧迫の十分な解除

心臓マッサージ(胸骨圧迫)はいつまで続けるか

- 負傷者に普段どおりの呼吸が戻って呼びかけに反応したり、目的のあるしぐさが認められるまで(判断に迷うときは胸骨圧迫を続ける)
- AEDを装着するまで
- 救急隊などに引き継ぐまで

■ 心臓マッサージ(胸骨圧迫)をする場所



※ 人工呼吸の技術を身につけていて、人工呼吸を行う意思がある場合でも、人工呼吸は実施せずに心臓マッサージ(胸骨圧迫)だけを行います。子どもに対しては人工呼吸の技術を身につけていて、人工呼吸を行う意思がある場合には、心臓マッサージ(胸骨圧迫)を30回続けたあと、人工呼吸を2回行い、その組み合わせを絶え間なく続けます。その際、手元に人工呼吸用の感染防護具があれば使用します。

● AEDの使用方法

① AEDを準備する

- 心臓マッサージ(胸骨圧迫)や人工呼吸を行っている途中でAEDが届いたら、すぐにAEDを使う準備に移ります。心臓マッサージ(胸骨圧迫)や人工呼吸を開始する前に届いた場合は、AEDの使用を優先します。
- AEDを負傷者の頭の近く(耳の横)に置くと操作がしやすくなります。

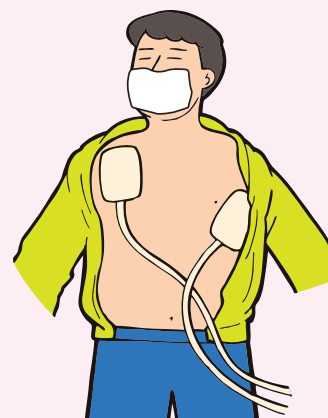


② 電源を入れる

- AEDの機種によって、電源ボタンを押すタイプと、ふたを開けると自動的に電源が入るタイプがあります。
- 電源を入れたら、音声メッセージとランプの点滅によって指示されるので簡単に操作ができます。

③ 電極パッドを貼りつける

- 電極パッドの一枚を胸の右上に、もう一枚を胸の左下側の肌に直接貼りつけます(貼りつけ位置は電極パッドなどにイラストで描かれています)。



④ 心電図の解析(AEDが自動的に行う)

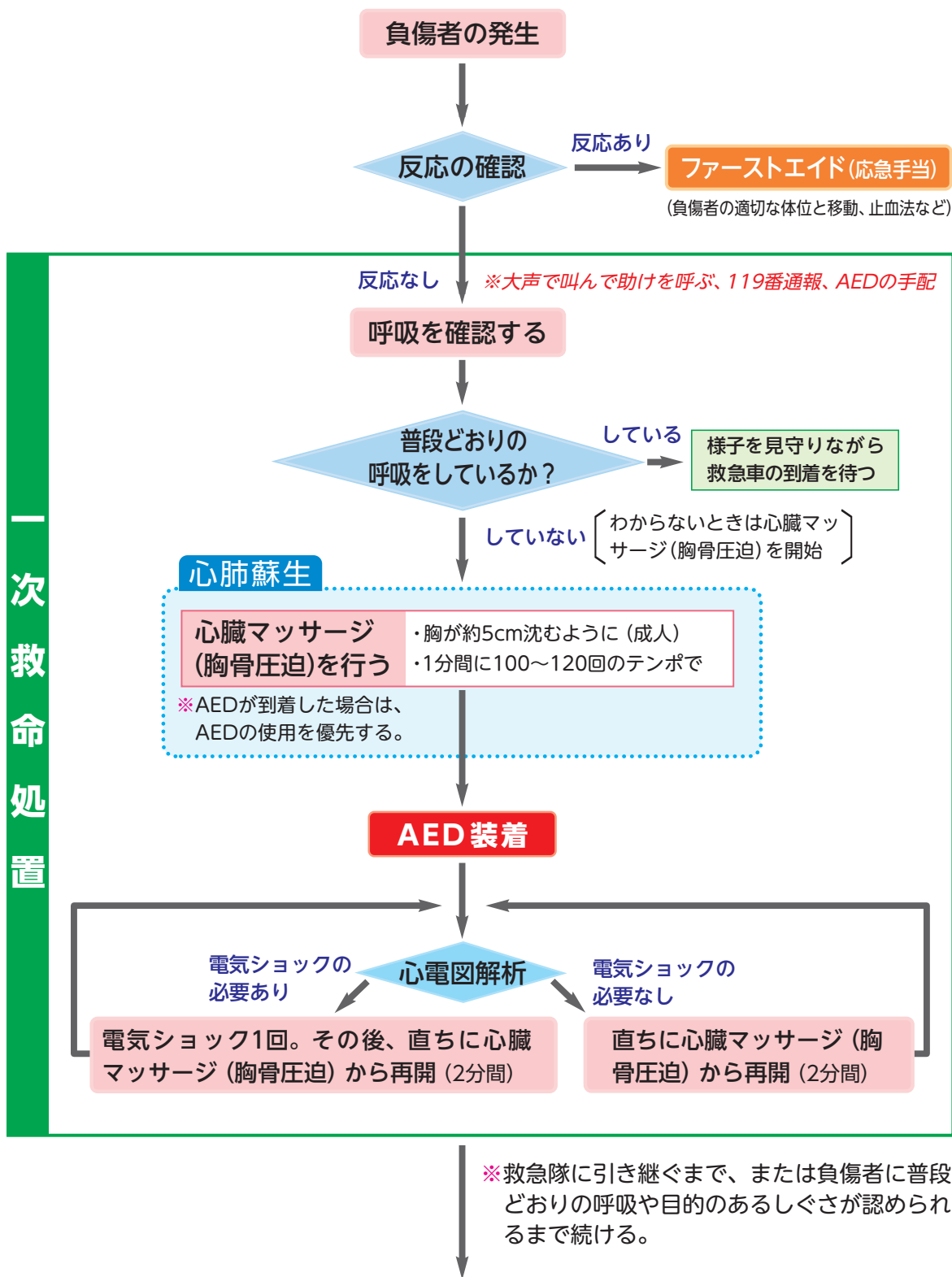
⑤ 電気ショックと、心臓マッサージ(胸骨圧迫)の再開

- 電気ショックが必要な場合は、AEDが自動的に充電を開始します。周囲の人が負傷者に触れないよう声をかけ、誰も触れていないことを確認してから音声メッセージに従ってボタンを押し、電気ショックを行います。
- AEDからショック不要の指示が出たとき、または、電気ショックを行ったあと、直ちに心臓マッサージ(胸骨圧迫)を再開します。

⑥ 心臓マッサージ(胸骨圧迫)とAEDの手順の繰り返し

- 心臓マッサージ(胸骨圧迫)を再開してから2分たつと、再度、AEDが心電図を解析し、電気ショックが必要かどうかを決定します。以後、心臓マッサージ(胸骨圧迫)とAEDの手順を繰り返します。

心肺蘇生と除細動の手順 (負傷者が成人の場合)



一次救命処置

二次救命処置

救急救命士や医師による高度な救命医療

※負傷者を救急隊に引き継いだあとは、速やかに石けんと流水で手と顔を十分に洗う。負傷者の鼻と口にかぶせたハンカチやタオルなどは、直接触れないようにして廃棄するのが望ましい。

呼びかけに応じるなど負傷者に反応がある場合

●負傷者の体位と移動

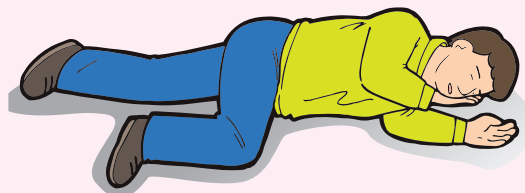
■救急車が到着するまでは、負傷者が望む姿勢にして安静を保ちます。ただし、車が通る路上など負傷者が危険な場所にいる場合は、安全な場所に移動させます。

■反応はないが正常な呼吸をしている負傷者は、横向きに寝た姿勢（回復体位）にして、のどの奥の空気の通り道が狭まったり、おう吐物で詰まったりすることを予防します。

■頭部に外傷があるなど、頸椎の損傷が疑われる場合は、負傷者の頭を手で両側から包み込むように支えて、首が大きく動かないようにします。

※負傷者の頭を支える場合、頭を引っ張ったり曲がっている首を戻そうとしたりせず、そのままの位置で保持します。

■回復体位



●止血法

■出血部位を確認したら、ガーゼやハンカチ、タオルなどを重ねて出血部位にあて、その上を圧迫します。圧迫位置が出血部位から外れていたり、圧迫する力が弱いとうまく止血できませんので、出血部位を確実に押さえることが重要です。

■止血の際に救助者が負傷者の血液に触れて感染症を起こす危険性はわずかですが、念のために、可能であれば救助者はビニール手袋やビニール袋を使用します。

■直接圧迫止血法



交通事故時の義務を怠ると、罰則等が適用されます！

■「負傷者の救護」や「危険防止の措置」をしなかったら…

【死傷事故を起こした場合】罰 則…10年以下の懲役または100万円以下の罰金
(自転車の場合、1年以下の懲役または10万円以下の罰金)
違反点…35点(自転車の場合はなし)

【物損事故を起こした場合】罰 則…1年以下の懲役または10万円以下の罰金
(自転車の場合も同じ)
付加点…5点(自転車の場合はなし)

■「警察官への報告」をしなかったら… 罰 則…3月以下の懲役または5万円以下の罰金
(自転車の場合も同じ)

交通事故を起こしたときの責任

- 自動車・原付や自転車で交通事故を起こして他人を死傷させた場合、罰金や懲役といった「刑事上の責任」を負います。また、その損害(物品の破損を含む)を賠償する「民事上の責任」も生じ、場合によっては何千万円、何億円という金額が要求されることもあります。

自動車・原付で死傷事故を起こしたときの刑罰

●過失運転致死傷罪

- 運転上必要な注意を怠り、死傷事故を起こした自動車・原付の運転者は、過失運転致死傷罪で裁かれます。

罰則 **7年以下の懲役・禁錮または100万円以下の罰金**
(無免許運転の場合は10年以下の懲役)

●危険運転致死傷罪

- 悪質性の高い「危険運転」をして死傷事故を起こした自動車・原付の運転者は、過失運転致死傷罪よりも罰則が重い危険運転致死傷罪で裁かれます。

罰則 **【人を死亡させた場合】最長20年の懲役**
(無免許運転の場合も同じ)

【人を負傷させた場合】最長15年の懲役
(無免許運転の場合は最長20年の懲役)

自転車で死傷事故を起こしたときの刑罰

●過失致死傷罪

- 必要な注意を怠り、死傷事故を起こした自転車の運転者は、過失致死傷罪で裁かれます。

罰則 **【人を死亡させた場合】50万円以下の罰金**
【人を負傷させた場合】30万円以下の罰金または科料

●重過失致死傷罪

- 過失が重い場合は、過失致死傷罪よりも刑罰が重い重過失致死傷罪で裁かれます。

罰則 **5年以下の懲役・禁錮または100万円以下の罰金**

自動車による交通事故の損害賠償例

●車でバイクと衝突

■車で交差点に進入した際、大型二輪と衝突し、運転者に重傷・後遺障害を負わせた。

※バイクでこのような事故を起こした場合でも同じです。

損害賠償
約3億2,000万円

自転車による交通事故の損害賠償例

●自転車で歩行者に衝突

■夜間、無灯火のまま徐行せずに歩道を通行中、前方の交差点の信号に気を取られ、前にいた歩行者に気づくのが遅れて衝突し、死亡させた。

損害賠償 約4,000万円

●自転車同士が衝突

■二人乗りで信号がない交差点に大回りで左折して交差道路の右側に進入し、対向の自転車と衝突、重傷・後遺障害を負わせた。

損害賠償 約3,500万円

交通事故に備えて、保険に加入しましょう

●自動車損害賠償責任保険・共済(自賠責保険・共済)

■自動車・原付を使用する際に加入が義務づけられている保険で、対人賠償のみを対象としています。死亡事故の場合、最高3,000万円の補償を受けることができます。

■原付など250cc以下のバイクの場合、車検がないため、自賠責保険・共済の更新を忘れることが多いので注意しましょう。

●TSマーク付帯保険

■自転車安全整備店で自転車の点検整備(有料)を受け、それを証明するTSマークを自転車に貼ってもらうと、傷害保険・賠償責任保険がつきます。



第一種TSマーク
(青マーク)



第二種TSマーク
(赤マーク)

区分	傷 害 補 償		賠償責任補償	被害者見舞金
	入院15日以上	死亡、重度障害	死亡、重度障害	入院15日以上
第一種 TSマーク	一律 1万円	一律 30万円	限度額 1,000万円	
第二種 TSマーク	一律 10万円	一律 100万円	限度額 1億円	一律 10万円

●バイク保険・自転車保険

■自賠責保険・共済やTSマーク付帯保険で受けられる補償の金額は限られています。**限度額を超える高額**の損害賠償に備えるため、バイク保険や自転車保険にも加入しましょう。

近い将来、 車を運転する前に 知っておこう



●交通事故の実態を正しく理解 …………… 44

交通事故の実態を正しく理解

■高校卒業後、あるいは就職に備えて卒業前から自動車教習所に通い、免許を取得しようと考えている人もいるでしょうが、車の運転は、一步間違えると人命を奪う可能性もある大きな責任を負う行為です。車の運転を始める前のこの時期から、意外な交通事故の実態について正しく理解しておくことも大切です。

意外な交通事故の実態

①若者ドライバーは、事故の加害者となる確率が非常に高い

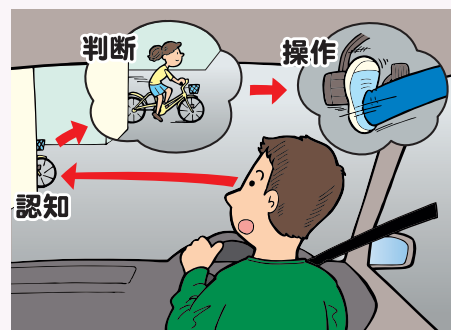
■交通事故データを分析してみると、自動車・原付のドライバーが加害者（第一当事者）になった人身事故のうち、24歳以下の若者ドライバーが加害者になった事故は13%を占めており、人身事故の加害者となる確率は、ドライバー全体で見ると年間およそ200人に一人であるのに対し、若者ドライバーに限ると年間およそ100人に一人で、2倍も高くなっています。

②若さによる反射神経のよさは、事故防止の決め手にはならない

■「自分は運動神経がいいから、運転もうまくできるはず…」という人がいるかもしれませんが、車のハンドルさばきやアクセル・ブレーキ操作などの腕前の良さは、あくまで「操作」の巧みさだけを意味しているにすぎず、安全運転の決め手にはなりません。

■なぜなら、運転は「認知」「判断」「操作」という3つの作業の繰り返しで成り立っていますが、交通事故のほとんどは、「危険に気づくのが遅れた」とか「危険に気づかなかつた」などの危険に対する「認知ミス」や、「危険ではないと思った」など状況の「判断ミス」によって発生しており、操作ミスによるものはきわめて少ない—というのが実態だからです。

■交通事故を起こさないためには、危険を早め早めに発見し、的確な状況判断ができる頭脳プレーのレベルを上げることが何よりも大切——ということを理解しておきましょう。



③「ゆっくり走れば安全…」というわけではない

■若者ドライバーの事故は、それ以外の年齢層の事故に比べて、高い速度域での事故が多くなっていますが、だからといって、「スピードを出さなければ大丈夫」というものでもありません。

■なぜなら、交通事故が起きた直前の車の速度を調べてみると、事故のおよそ90%は時速40キロ以下で発生しており、死亡事故に限っても、時速60キロ以下での事故が80%以上を占め、時速80キロを超える速度での事故はほとんどない—というのが実態であり、「ゆっくり走っていれば安全…」とは言えないからです。

■「安全な速度」というのは一定不変のものではなく、その場その場の交通状況との関係によって変化するものであり、同じ速度でも、「安全な速度」となる場合もあれば、危険な「スピードの出しすぎ」となる場合もあります。交通状況をしっかりと確認し、それに応じたスピードコントロールを確実に行わなければ、どんなスピードでも、危険な「出しすぎ」となる——ということを理解しておきましょう。

④交通事故のほとんどは、ちょっとした一瞬の「不注意」が原因

■交通事故のほとんどは、ドライバーのちょっとした一瞬の「不注意」が大きな原因になっていますが、自らすすんで「不注意」になろうとする人は誰もいないはずですが、にもかかわらず、「不注意」による事故が絶えないのはなぜか—というと、「不注意」現象は、注意しようと思いがけさえすれば防げるほど単純な心的現象ではないからです。不注意現象は、「不注意」というかたちで単独に現れるのではなく、「注意を保つ」という反応のなかで出現してくるもので、いわば、「注意」と「不注意」は表裏一体の関係にあり、両者は同時に存在するものなのです。

■試しに右の図を見てください。黄色い4つの矢印に注目すると、黒い部分にあるHの図形が見えなくなり、逆に、黒い部分にあるHの図形に注目すると、黄色い4つの矢印は見えなくなるはずですが、このように、一方に注意が向けば、もう一方は不注意になり、どんなに注意しようと思いがけても、不注意は必ず生じてしまうものなのです。

■「注意して運転すれば大丈夫…」とたかをくくらず、多少の不注意が生じても、それを交通事故に直結させないように、常に危険を先読みしながら運転することが肝心—ということを理解しておきましょう。



⑤交通状況に目を向けていても、「見落とし」による事故は起きる

■「しっかり注意して見てさえいれば、見落としなどするはずがない」と思うかもしれませんが、運転中、安全を確認するために「見る」時間はせいぜい1秒程度の「瞬間視」というのが実態であり、この1秒程度でドライバーが判別できるものの数は限られています。

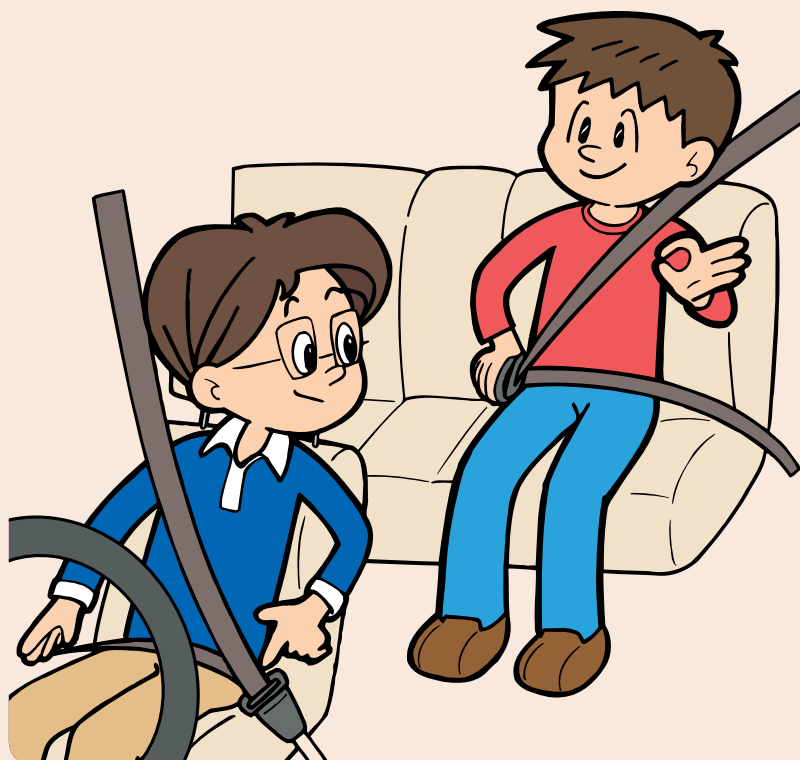
■試しに、下のテストパターンを1～2秒しっかり見たあと、目を閉じて、どんな文字・記号があったかを答えてみてください。せいぜい4～5個しか確認できていないのではないのでしょうか。

■しかし、同じテストパターンの文字・記号のなかに○がいくつあるか、目的を定めてみると、1秒程度でも十分確認できるはずですが。

■このように、運転中の「見落とし」による事故を防ぐためには、事故に直結しやすい危険を知り、その危険に目的を定め、その危険を探し出すように「見る」ことが大切—ということを理解しておきましょう。



車に同乗した ときの心得



- 全席でシートベルトを着用 47
- その他の心得 48

全席でシートベルトを着用

■家族などが運転する車に同乗したとき、助手席ではシートベルトを着用するのに、後部座席では着用しない人も少なくありませんが、座席の位置にかかわらず、車に乗ったらすべての座席でシートベルトを着用しなければなりません。

シートベルト着用が必要である理由

①交通事故はまれな出来事ではない

■ドライバーは年間、全国でおよそ120人に一人という高い確率で人身事故の当事者になっています。当然、同乗者にとっても事故は他人事ではありません。

②非着用だと死亡率が高い

■シートベルト非着用の同乗者が死亡する確率は、着用者に比べて、助手席同乗者で10倍以上、後部座席同乗者で3倍以上になっています。

③ちょっとそこまで…でも、交通事故の危険性が高い

■自動車乗用中の死亡事故の大半は、運転を開始してから30分以内に発生しています。

後部座席で非着用だと、前席乗員に危害を加える！



■後部座席の乗員自身が重い傷を負う確率が高くなるのは言うまでもありませんが、衝突の勢いで前方に投げ出されて前席のシートバック（背もたれ）にぶつかり、ドライバーや助手席乗員を押しつぶすなどして、重大な傷害を負わせる危険もあります。

後部座席で非着用だと…

違反点 **ドライバーに対して 1点**

※高速自動車国道・自動車専用道路での非着用に限る。

後部座席のシートベルト着用率が低迷…

■事故時にシートベルト非着用で死亡した後部座席乗員の約7割は、着用していれば助かった可能性がある一との調査結果がありますが、警察庁とJAF(日本自動車連盟)によるシートベルト着用率調査によると、和歌山県での後部座席の着用率は、一般道路で43.8%、高速道路で89.6%と、特に一般道路で低くなっています。

運転席 **99.4% (99.7%)**

助手席 **93.9% (98.1%)**

後部座席 **43.8% (89.6%)**

※2020年10～11月実施・和歌山県

※一般道路、()内は高速道路等

その他の心得

① 車内で騒がない

- 同乗者が車内で大声を出したり、大きな動きをしたりすると、ドライバーが運転に集中できなくなって危険です。

② 乗降時はドアに注意

- 車に乗り降りするとき、ドアをしっかり支えていないと、ドアが強風にあおられて勢いよく開き、となりの車にぶつかって傷つけるなどのおそれがあります。
- また、車から降りるとき、いきなりドアを大きく開くと、前や後ろからきた車や自転車がドアに衝突する危険があります。
- ドアを開くときは、ドアをしっかり支えておくとともに、周囲の状況をしっかり確かめるようにしましょう。
- 特に道路で車に乗り降りする必要があるときは、他車の通行を妨げないよう、できるだけ左側のドアから乗り降りするようにしましょう。

③ ドライバーをサポートする

- 地図などを見てドライバーに道案内する、カーナビゲーションの操作をする、駐車料金の小銭を用意する—など、ドライバーの安全運転を積極的にサポートしましょう。
- また、運転中のドライバーの様子をこまめに観察して、ドライバーがぼんやり運転や居眠り運転に陥っていないか—など細心の注意をはらい、こまめに休憩を促すなどしましょう。





高校生の 交通安全



絵：星林高校生徒作品