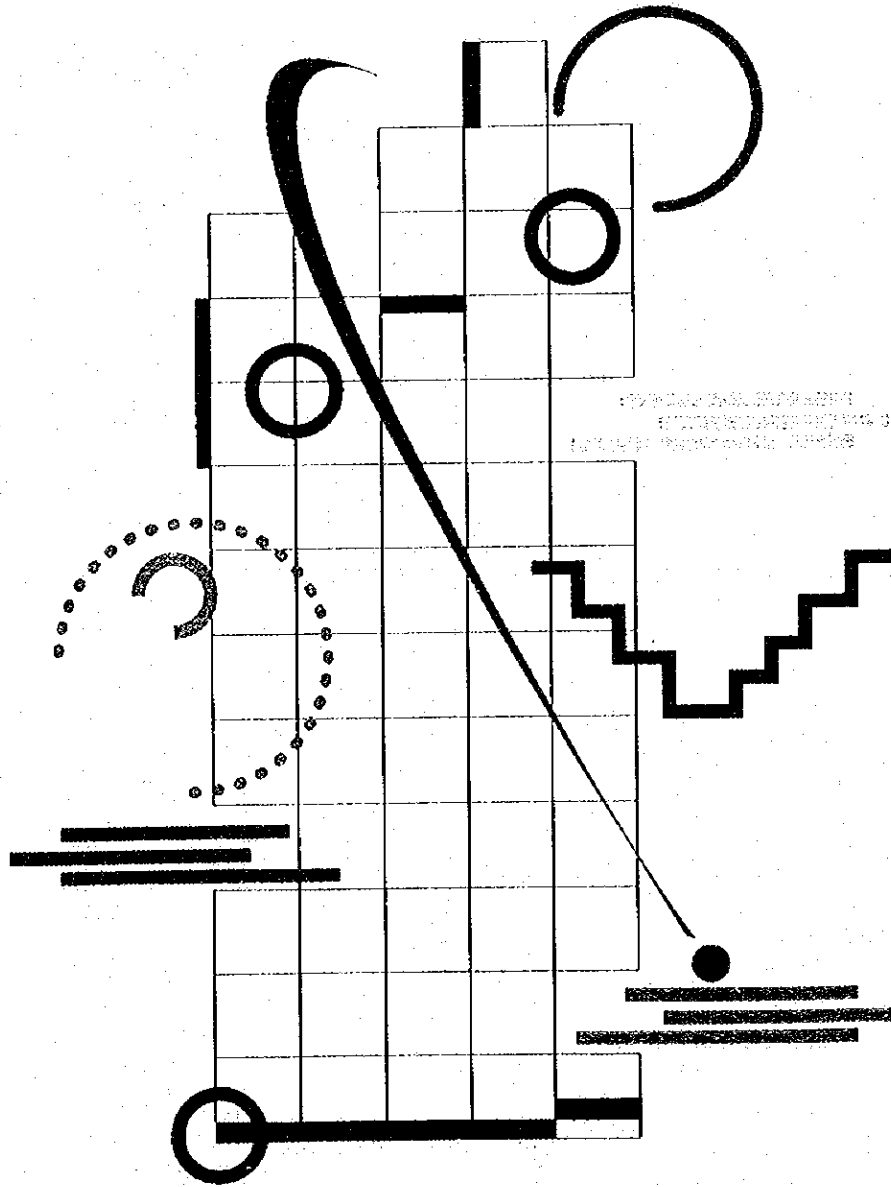
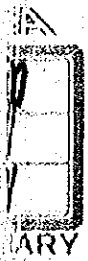


海外交通安全ハンドブック

# 海外交通安全ハンドブック



国際協力事業団  
青年海外協力隊事務局



JICA LIBRARY



1111457(6)

国際協力事業団

25993

# 海外交通安全ハンドブック

国際協力事業団  
青年海外協力隊事務局

# 目 次

はじめに	
第1章 安全な歩行と生活のために	1
第2章 交通機関の安全利用のために	7
第3章 自転車の安全利用のために	11
第4章 安全な二輪車利用のために	15
第5章 隊員交通事故の発生傾向	22
第6章 交通事故事例に学ぶ	26
第7章 安全性適性検査を役立てるために	48
第8章 二輪車安全運転の技能訓練	52
第9章 発生事故の教訓から学ぶ	57
第10章 事故発生への備えと安全自己管理	71
[参 考]	83

## はじめに

青年海外協力隊の隊員として開発途上国で活動する場合には、一般の日本人旅行者や駐在員などに比較して、生活条件や働く環境にも厳しいものがあり、隊員の健康と安全を守ることがとりわけ重要な課題となっています。なかでも一瞬にして悲惨な結果をもたらしかねない交通事故は、ちょっとした不注意や気の緩みに起因していることが多く、このことは過去の事例からも明らかです。

事務局はこれまでに「海外交通安全ハンドブック」「交通事故事例研究」を作成し活用を願ってきました。また派遣国の内に「交通安全委員会」を設け、隊員一人ひとりが委員会のメンバーであるという自覚を求め、交通安全の意識の高揚を図ってきたところです。

このたび、従来「海外交通安全ハンドブック」と「交通事故事例研究」を、常時携行してより有効に活用してもらうために内容を改訂し、一冊にまとめ新たに「海外交通安全ハンドブック」として作成しました。本書が派遣前訓練のテキストとして、また現地においては交通安全の実用本として、隊員一人ひとりの交通安全確保の一助となることを願ってやみません。

平成6年3月

国際協力事業団  
青年海外協力隊事務局  
事務局長 高橋 昭

# 第1章 安全な歩行と生活のために

## 1 異なる交通環境と交通行動の中へ

### 1) 交通・道路事情の違いを熟知しよう

人間が移動する場合、その基本は「歩く」ことです。青年海外協力隊員の任国における最初の行為は、文字どおりその第一歩を踏み出すことにあり、まさに隊員活動は、現地を歩き、知るところから始まります。すなわち、すでに描いていた任国へのイメージをもとに、無意識のうちにもさまざまな情報をキャッチし、速やかな対応などができるように自分自身を仕向けているはずで

す。このように、何もかも珍しく、すべてが新鮮にとらえられる中であって、決して忘れてはならず、十分意識して情報を入手し、「赴任直後」から速やかな対応法を身につけなければならない重要なことがあります。

それは、任国での「安全な歩行&生活の確保」という点です。ぜひ先輩隊員などからの知識や情報を得た上で、常に自分自身で危険性を見極めながら、安全な判断と行動ができるように習慣づけて下さい。

これまで、先輩隊員の遭遇した歩行中、自転車利用中、二輪車（バイク＝単車）運転中などの交通事故には、任国の交通および道路事情の違いが十分認識されていなかったために発生したものが少なくありません。あるいは、任国での生活にも慣れたころ、いわゆる「油断の心」が表れて交通事故にあった隊員もいます。

生活や文化、気候・風土などが日本と異なる任国においては、交通・道路事情のほか、運転行動もまったく異なるということを前提に、その第一歩を印した直後から、安全な歩行と生活に対する「強い意思」と、その具体的な「対応法」を身につけなければなりません。



現地の人も道路横断は命がけ（ドミニカ共和国）

## 2)信頼をしない、できない

青年海外協力隊員の派遣されている国々では、近年、共通して急激なクルマ社会化が進み、いわゆる「クルマ優先社会」のもとにあります。歩行者を邪魔物視して警笛を鳴らし続けたり、その車の持つ目一杯の速い速度で走ったりする乱暴な運転も珍しくありません。今よりも良い交通マナーや譲り合いの運転行動が見られるようになるには、まだまだ時間がかかるでしょう。

このような交通社会下で安全な歩行を確保するためには、任国のドライバーの運転を、決して全面的に信頼してはなりません。「信頼が寄せられない」のです。現地の交通状況を的確につかみ、「自分の身は自分で守る」という点を再確認して下さい。それぞれ多少の違いはあるものの、隊員派遣国の交通状況は、およそ以下のようになっています。

### 【隊員派遣国に共通する交通状況】

- ①体系的で一貫した形の道路整備が行われていない。つまり、同一国内において、近代的な幹線道路などが見られる一方で、特に、隊員が多く利用する地方部の道路は、二輪車も含めた自動車交通および自転車利用にも不適當な道路が珍しくない。
- ②道路の維持管理体制が未発達の状態にある。したがって、一応良好な道路に続いて、突然、細心の交通注意力を必要とするような極めて危険な道路が見られる。
- ③各国に共通して、ここ数年、急激なモータリゼーションの進展が見られる。それは、特に都市部を中心に進んでいるものと認められる。
- ④バスや鉄道、タクシー類などの公共交通機関の発達・成熟状況は、途上国それぞれに異なるものの、全体的に貧弱である。したがって、隊員がそれらの提供を受ける場合、かなり危険性の高い交通機関の利用を余儀なくされるケースが生じている。さらには、長距離バスなどを利用する際、基本的な快適性などの面で大きな負担を余儀なくされている隊員も少なくない。
- ⑤近年、全体的に、極端に古い車や整備不良車はいくらか少なくなったように思われる。このことは、長距離バスやタクシー類においても同様であるが、反面、それなりに進展している道路整備とあいまって、速い速度で走行することからの危険性と被害の重大性をもたらすような傾向を生んでいる。
- ⑥全体的には、いわゆるクルマ優先の交通社会の段階にあり、共通する形で、社会合意的な交通安全意識が国民の中に未形成の状況となっている。
- ⑦したがって、牛馬交通や自動車、二輪車、自転車、歩行者が混然一体的に道路利用しているほか、いわゆる放置動物が共通的にみられ、それに起因する交通事故の発生も珍しくない。



## 2 主体的な安全意識の持続を

### 1) 大切な自己管理能力と客観性

隊員は、歩いたり自転車を利用したり、自ら二輪車を運転するほか、他人の運転する自動車などによって「移動」を行います。そして、派遣国の人の運転するバスやタクシー利用などを別に考えた場合、誰もが一人の「交通参加者」として位置づけられます。

つまり、二輪車貸与を受けた隊員は、「運転者」として任国の交通の場に参加し、あるいは、自転車も二輪車も利用しない隊員は、もっぱら「歩行者」として任国での交通参加者になるわけです。ときとして、二輪車貸与を受けた隊員も、歩行する立場からの交通参加者になるのはいうまでもありません。

では、この場合、交通事故にあうことも交通事故を起こすこともなく、無事帰国できること――すなわち「望まれる交通参加者の条件」として、どういうことが求められるのでしょうか。別図は、それを示したものです。

大きい円の中の「5条件」の意味は、下に説明していますが、それを強く支えるものとして、「A. 自己の位置づけと自己コントロール能力、自己の客観視」が不可欠だというわけです。また、「B. 遵法精神」など五つの小円は、それぞれ重なり合っていて描かれていますが、その意味は、一つだけ抜き出すことなく、何よりもバランスよく備わっていなければならない点を表しています。

### 【望まれる交通参加者の条件】

A. 自己の位置づけと自己コントロール能力、自己の客観視

B. 遵法精神

C. 安全(運転)態度

D. 他者(運転)寛容心

E. 安全(運転)スキル

F. (運転)操縦スキル

B = 文字どおりルールやマナー・法規を守ろう、それに従おうという気持ち。仮に任国ドライバーの遵法精神が日本と大きく掛け離れていても、それに染まらない精神。

C = 貸与バイクを安全に運転しよう、道路横断は細心の注意で、といった「意気込み」のこと。また、協力活動がうまく行かなかったりホームシックにかかったりした時でも、この態度を途切れさせず、習慣づいていること。

D = 安全運転態度も低く、遵法精神もなんのその、といった人々や運転行動を目にした場合でも、それをあるがままに受け止め、その分だけ余計に自分の運転や自転車利用、歩行時の安全を期す「他者への寛容心」のこと。

E = 単なる技能ではなく、不測の事態を予測し、これに備えることが常にできる技量。自分以外の人から客観的な「安全信頼」が寄せられる熟練ぶり、巧妙さのこと。

F = バイクなどを単に「操る」能力。腕がいい、運転がうまい、というだけではダメ。たとえば暴走族などに、これだけが突出していて、事故を繰り返す者がいる。

【交通安全教育の総合的・計画的推進に関する調査研究】報告書から

## 2) 情緒の安定と持続に努めよう

交通事故は一般に、人間側の持つ要因と、道路・交通環境などがもたらす要因とが複雑にからみあって発生することが多いといわれます。隊員の遭遇したこれまでの交通事故をみた場合、その人間側からの事故誘因の一つになったと考えられる注目すべき「心理特性」が浮かび上がってきます。

それは、「情緒の不安定性」と事故発生との間に、かなりの相関関係が認められる点です。つまり、その人に本来的な情緒の不安定性傾向があったり、それまでと異なる任国の環境におかれて一時的に情緒の不安定性傾向に陥った場合などは、事故にあいやすかったり、起こしやすくなるということです。

事実、少なくない隊員が、赴任当初の半年ほどの間に、情緒の不安定とはいかないまでも「体調を崩す」傾向があるようです。では、努めて「情緒の安定性」を保つためにはどう心がければよいのでしょうか。それには、前頁の図示にある「自己の位置づけ」を常に保っておく努力が大切になります。

まったく異なる生活や文化、気候・風土の環境に置かれた場合、ときとして、「自己存在の揺らぎ」すなわち「アイデンティティー危機」といった心理傾向をきたしがちであり、「自己の位置づけ」を見失う恐れがあります。そんな場合は、事故にあうまい、起こすまいという意識とは裏腹に、事故当事者になることもあります。いわゆる「肩の力」を抜きながら、派遣期間中を通じて、「情緒の安定とその持続」に努めることが期待されます。

なお、先輩隊員は、任国の道路・交通状況について、主として以下のような意見をアンケートで寄せています。

### 【任国の道路・交通状況に関する隊員の意識】

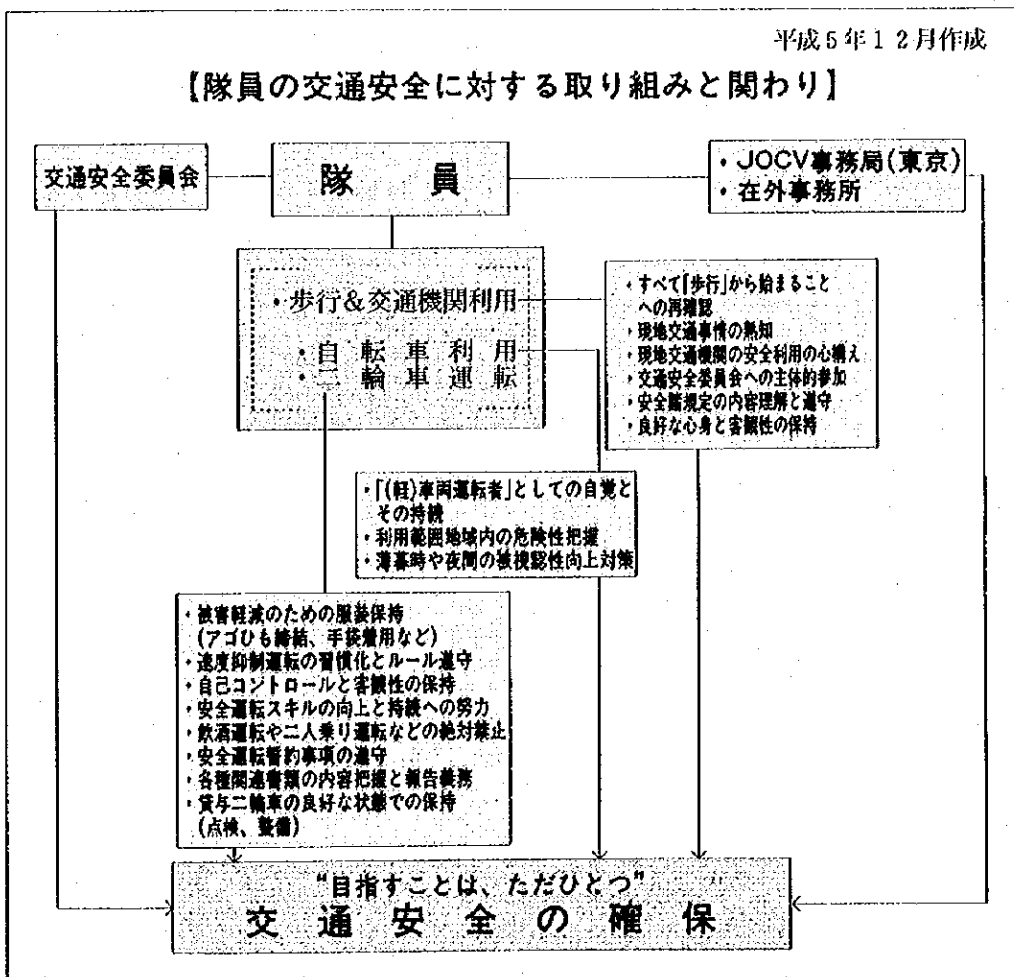
- ◇現地ドライバーの運転を信用してはいけない。判断力、決断力、危機回避能力に欠ける。車優先意識が強く、一つのことに気をとられたり、他に注意が回らず、よそ見が多い。  
(電子機器・男・29)
- ◇現地ドライバーのマナーに問題が多い。日本の何倍かの注意力がないと、自分自身が守れない。  
(歯科医師・女・31)
- ◇現地のマナーの悪さへの怒り、反発を抑えるのに、半年以上の期間が要る。  
(建築製図・男・33)
- ◇現地車両の不備(方向指示器、ミラー、ライトが無いものなど)が目につく。  
(栄養士・女・30)
- ◇原則として日本の法令を順守すべきである。誰にも注意される環境にない。自分自身にブレーキをかけないと…。現地の医療体制の貧弱さへの理解も。  
(薬剤士・男・28)
- ◇交通事故による受傷はバカシイこと。常に自分を戒めて安全に心がけている。  
(映画・男・31)
- ◇安全は、個人の意識・自覚の問題。  
(農業土木・男・23)(体育・女・30)(薬剤士・女・29)(水質検査・男・29)(船舶機関・男・27)
- ◇急がず、あわてず、注意して→日常生活と同じ。  
(建築設計・男・33)
- ◇責任はすべて自分にあるという気持ちがあれば事故は減る。  
(浄水場機械・男・36)

### 3 交通安全への取り組みと位置づけ

#### 1) 隊員としての取り組みと関わり

個々の隊員は、任期中を通じて、どのように広く交通安全と関わるのでしょうか。また、何よりも自らの問題として、どのようにこのことへの取り組みが求められているのでしょうか。

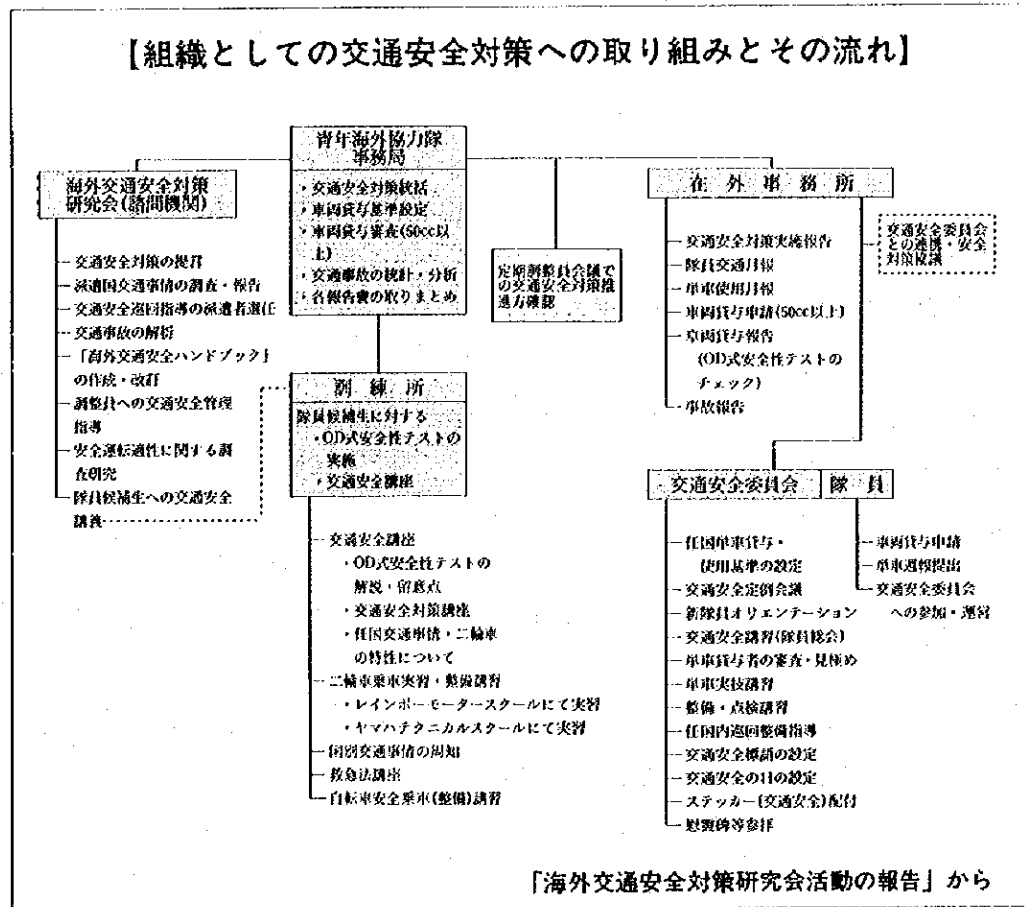
下図は、その点を示した内容です。「歩行&交通機関利用時の安全確保」をすべての隊員の共通事項に、自転車利用時、そして過去において少なくない重大事故の発生をみている「二輪車運転時」それぞれにわたり、交通安全委員会メンバーであるという位置づけのもと、在外事務所とりわけ担当調整員などのサポートを受けて、目指すことはただ一点、交通安全の確保というわけです。



## 2)組織としての取り組みと流れ

個々の隊員を中心に据えた交通安全への取り組みと関わりについては前頁で述べました。一方、それを統括する青年海外協力隊事務局（東京）、在外事務所、あるいは外部専門家を取り込んだ諮問機関も含めて、JOCV組織全体の交通安全対策への取り組みとその流れなどは、どうなっているのでしょうか。

下図は、そのおおまかな内容について示したものです。すべての隊員が、無事、笑顔で帰国してほしいという願いのもと、従来とは異なる抜本的な対策が講じられつつあります。



## 第2章 交通機関の安全利用のために

### 1 できるだけ安全な交通機関を選ぶ

#### 1) 他人まかせの安易な乗車をしない

歩くことを基本としながらも、任国ではさまざまな乗り物=交通機関を利用することになります。その場合、どうせ他人が運転するものだから、いくら交通安全の確保といっても自分ではどうにもならない、というような気持ちに陥りがちです。しかし、果たしてそうでしょうか。

たとえばバスやタクシーなどを利用する場合、まず、その運転者の顔付きや態度、さらに車両整備状態などを「見定める」ことが大切になります。ある任国では、「バイクタクシー」を利用する場合、顔や腕などに「事故の傷痕」が無いかどうかを安全運転者の目安にしています。また、「若くてスピードを出しそうな運転者」を避けたり、整備不良のオンボロ車は控える、といった頭のめぐらし方が求められます。

もうひとつ、知り合いの車に乗る場合も、「安易な同乗は禁物」です。最近、いわゆる「好意同乗中」での隊員の重大事故が目立ちます。任国派遣先の乗用車つまり公用車であっても、他の公共的な乗り物と同様に、必ずしもその運転には信頼ができません。たとえばイスラム圏の任国では、断食期間中のドライバーが空腹などのため、「覚醒度の低い」状態で運転することがあります。

結局、より安全な交通機関を選ぶため、先輩隊員から情報を得たり、自ら安全のための「アンテナ&センサー」を働かせ、様子が飲み込め、慣れるまでは慎重第一に、ということです。

たとえば、信頼できるタクシー運転者をみつけたら、その人と顔なじみになって反復利用したり、その顔なじみの運転者や信頼できる人間にタクシーなどを選んでもらうこと。さらには、その乗り場所や利用時間などについても、より安全かどうかの判断が必要となります。



「バイクタクシー」の利用は顔や腕に事故の傷痕がないのを見定めてから（ドミニカ共和国）

## 2) 飲酒運転者 (車) に要注意

現地では公共的な乗り物であっても、その飲酒運転には油断なりません。そのため、これまでの隊員も重大事故に遭遇しています。過去、日本においても、飲酒運転による死亡事故が今よりも多発しましたが、現在、かなりの派遣国では、飲酒運転による交通事故発生で悩んでいます。

ここでは一層、どうせ他人が運転するものだから自分ではどうにもならない、といった気持ちは禁物です。事実、後述するように、飲酒運転に恐ろしくなった女性隊員は、意を決して途中下車し、3時間かかって目的地まで歩いた例もあります。では、高い速度で走ることと並んで、最も怖い飲酒運転によるバスやタクシーなどの利用を避けるには、どんな知恵を働かせるべきでしょうか。隊員派遣国には、共通して、飲酒運転による自動車が増加する場合の特徴があります。たとえば、週給制をとるところでは給料日後の週末→金曜日や土曜日、月給制の場合は月末などに、飲酒運転が増えるといわれます。あるいは、さまざまなお祭りやイベントにかこつけて飲酒した後、そのまま自家用車やトラック、バス・タクシーなどを運転することもあるようです。

もちろん、現地の人も、飲酒運転者の車に乗りたくないことは私たちと同様ですが、運行回数が少なかったり、もっと安心できるものは利用料金が高かったりして、我慢しながらもそんなバスやタクシーなどに乗っているわけです。

したがって、現地の人と同じ暮らしをする、という隊員共通のモットーはありますが、こと公共交通機関を利用する場合は、少し“奮発”して、少々割高であっても、より安心できる乗り物を使う、という先輩隊員も少なくありません。さらには、今日は給料日、バスやタクシーでの外出は控えるという知恵を働かせる隊員もいます。公共的な交通機関だから、まず安心だろう、という考えは、途上国では避けなければなりません。



飲酒運転による深夜のタクシー死傷事故(トンガ)

## 2 万一の場合は、被害を最小限に

### 1)安全な乗車位置と方法を選ぶ

ひとくちに公共的な乗り物といっても、任国に応じてその形や利用方法などはさまざまです。文字通り人力によるリキシャから、3人乗り定員のバイクタクシー、バイクにサイドカーをつけたもの、三輪・四輪の小型タクシー、小型トラックなどを改造したバス、あるいは、屋根無し荷台に乗る“トラックバス”が唯一の公共的な交通機関という派遣国（離島など）もあります。屋根無しのトラックバスに乗っていてスコールがくると、全員でシートをかぶります。以上のほか、共通的には一般的な形のバスやタクシーも多く走っています。

ところで、邦人も含めた他人の運転する車に乗る場合に共通して必要なことは、「シートベルトを必ず締める」という点です。乗用車などに「好意同乗」させてもらう場合も、遠慮なく、自分は「公的な人間」であることを自覚し、万一の場合に備える安全態度が求められます。同様に、ムチ打ち症を防ぐためにはヘッドレストが有効であることや、助手席よりも後部席の安全確率が高い点などにも無頓着であってはなりません。

さらには、バスを利用する場合は特に、非常口に注意を払って、途上国に多い転落事故にも備えなければなりません。あるいは、正面衝突事故に備えて最前席は避ける、というように、より被害が軽減されるような「乗車シート位置を選ぶ」といったことも必要です。



派遣国ではさまざまな乗り物が走る(バングラディシュ)

## 2)途中で下車する勇気を持つ

下記に、乗り物利用を他人任せにせず、途中下車して3時間歩いたという実話を紹介しています。もうひとつ、アフリカでは、現地の人と一緒に「もっと速度を落とせ」と抗議していた矢先に乗っていたバスが転落。その負傷は比較的軽かったものの、被害に遭遇した隊員事故が発生しています。

一方、直接的に隊員活動と関係して、たとえばトラックの荷台に乗らなければならないケースも生じます。このような乗車は避けるに越したことはありません。しかし、やむを得ない場合は、転落事故などに備えて、より安全な乗車位置を選ぶことや、あらかじめ「遅い速度で走る確認」などを、その運転者さらには責任者などに要請してから利用することが求められます。

また、車に乗車中だけの安全や被害軽減方策を考えているだけではダメです。過去、バスに乗ろうと待っていたところ、その時間遅れにイライラした人が殺到し、人の波におしつぶされて骨折被害を被ったという隊員事故もあります。さらには、巡回先の村にバスから降り立った後、その追い越し車にひかれて重大事故になったケースもあります。ともあれ、他人の運転する乗り物利用の場合でも、「自分の身は自分で守る」という意識が改めて大切になります。

### 飲酒トラックバスで「途中下車」 おじいちゃんと3時間歩き帰宅

これぞ隊員のカガミ、というお話し。大洋州S国に派遣された看護婦さん隊員の任地は離島。ここの“バス”は、すべてトラックの荷台に乗車する形のもの。やむなく彼女も時々トラックバスを利用する。

「牧場兼飛行場」から派遣先の診療所に帰るため、ある時乗ったトラックバスに驚いた。

明かに、ドライバーは飲酒状態。そういえば、今はお祭りのシーズン。次第に不安が募る彼女の心とは裏腹に、トラックバスは右へ左へ、蛇行運転もする。平坦な道をしばらく遅い速度で走ったかと思うと、山道カーブをそれ以上の速い速度で走ったりする。

現地の人も、かなり不安気味だが、唯一の輸送手段とあって我慢しつつ乗っている。少し前、この島では、飲酒運転による死亡事故もあった。

そこで、彼女は、意を決して停車を命じ、顔見知りのおじいちゃんと下車して歩き始めた。それに正真正銘3時間を要したという。こうでなくちゃ!



トラックバスへの乗車を余儀なくされる隊員もいる



## 第3章 自転車の安全利用のために

### 1 安全な利用のための心構え

#### 1) 身体に合った自転車を使う

自転車の貸与を受ける際に、自分の体格に合った自転車を選ぶことが大切です。サドルにまたがったときに両足先が地面につき、ハンドルを握ったときに上体が少し前に傾くものがよいでしょう。ブレーキの具合やハンドルの具合をよく確かめて乗り手の意志どおりに停止したり、障害物を避けたりすることができるかどうかを確かめることも必要です。

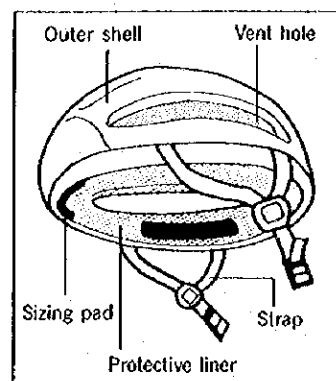
自転車走行時に万一の場合を考えて、下図のような自転車用のヘルメットをつけることをお勧めします。頭部によくフィットし、ヘルメットが簡単にはずれないストラップ、風通しをよくする通気孔のあるもので、視界を妨げない、外部の音をよく聞けるようなものを選ぶとよいでしょう。

#### 2) 現地の事情に早く慣れる

第1章で述べたように任国での交通事情は日本の場合と相当異なります。自転車だからといって安易な気持ちでいると予想を裏切ることになりますので、現地の事情に早急に慣れることが必要です。自分で現地の事情を肌で感じるまでは慎重な態度が望まれます。普段われわれはいろいろな交通の場面で相手の行動をごく自然に予測していてその結果うまく行っている場合が多くあります。自分の周囲の人々がどのような行動の特性を持っているのかを肌で感じる必要があります。「自分の安全は自分で守る」という態度がまず必要です。そして現地の事情に慣れてきたら自分を守るだけでなく、一歩先に進んで周囲をも自分の行動で危険な目に会わせないようにする心配りが必要です。

たとえば交差点で大型の車と並んで停車した場合、自分が相手構わずに直進するのではなく、その車の進路を確認するぐらいの心の余裕を持つことが相手に事故を起こさせないことにつながります。

自転車は歩行者に対しては加害者的であり、自動車に対しては被害者的であります。任国での自転車と歩行者の関係、自転車と自動車との関係に注意を払うことが必要です。



## 2 安全な乗り方

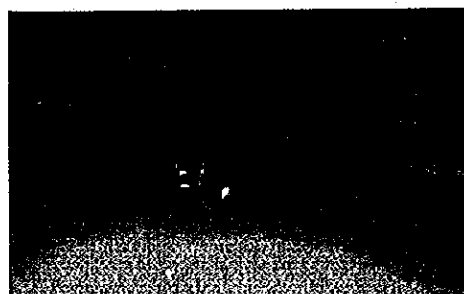
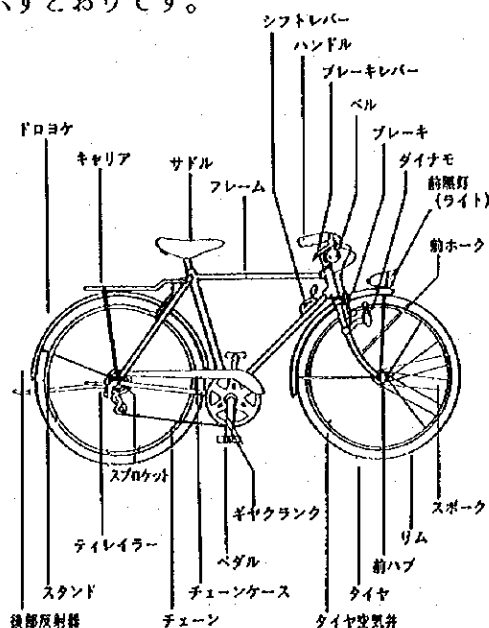
自転車は自動車のドライバーからは見られにくいといえます。一般にドライバーは他の車には注意をよく払いますがバイクとか自転車には注意をさほど払っていないものです。自転車の乗り手は進路変更などの自分の行動をはっきりと周囲に伝える必要があります。必要に応じて手信号で合図を送り、相手はその信号を受け取っていることを確認してから行動をしたいものです。

夜間での自転車の被視認性は一層悪くなります。夜間の走行ではライトを必ず点灯し、被視認性を高めることが必要です。場合によっては後方に赤色のライトをつけたり、スポーク部分と腕や体に反射材をつけて他から見られやすくすることが事故防止に役立ちます。自分の存在を確認してもらうための工夫をすることが夜間の事故防止には大切です。

雨天での走行はリムとブレーキブロックとが濡れるため摩擦力が大きく取れません。またタイヤと路面との間も同じですからブレーキをかけた場合、停止距離が長くなります。タイヤがロックしないように急ブレーキをかけることができないよう走行することが必要です。

## 3 自転車各部の名称

自転車の各部分の名称は、次の図に示すとおりです。



自転車のライトをつけずに走っているとき



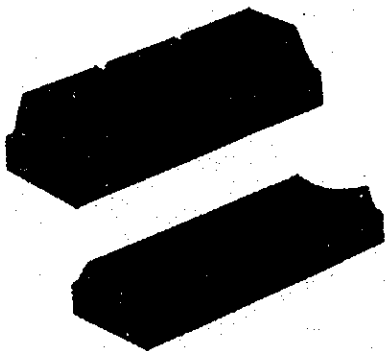
自転車のライトをつけて走ると  
〔安全場面における心の科学〕より

## 4 自転車の点検と整備

日常の点検項目と整備項目を下の表に示します。最低限の工具を用意して手元においておくといよいでしょう。また、遠距離走行のときにはパンク修理や応急処置ができる程度の工具を携帯することが必要です。

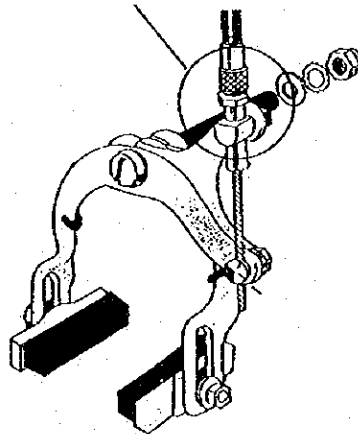
サイクル	点検・整備項目
毎日	(1) 音がいつも同じか＝異常な音が自転車から出ていないか 異常な音があった場合原因を確かめる (2) ライトや反射材が汚れていないか 汚れている場合きれいにする (3) ブレーキは働くか ブレーキレバーを握ったとき効くか もし効かなかった場合、ブレーキワイヤーを調整する (4) タイヤに空気は充分入っているか
1週間	(1) ブレーキブロック（リムを押さえつけるゴム）が摩耗していないか (2) タイヤが傷ついているか タイヤの一部が急ブレーキなどですり減っていないか
1ヵ月	(1) ボルトナットなどがゆるんでいないか ブレーキ、泥除け、荷台など (2) タイヤが鈍行していないか スポークが損傷したりゆるんでいないか ブレーキをかけないでリムにブレーキブロックがあたっていないか (3) チェーンが摩耗していたりゆるんでいないか (4) ブレーキワイヤーが傷んでいないか (5) ギヤ、スプロケットなどの駆動装置が傷んでいないか (6) フレーム、クランクなどが変形していないか
給油	(1) チェーン (2) 変速装置のギヤ一部 (3) ブレーキワイヤー (4) ペダル (5) ハブ部

正常ブレーキブロック



不良ブレーキブロック

ブレーキワイヤー調整

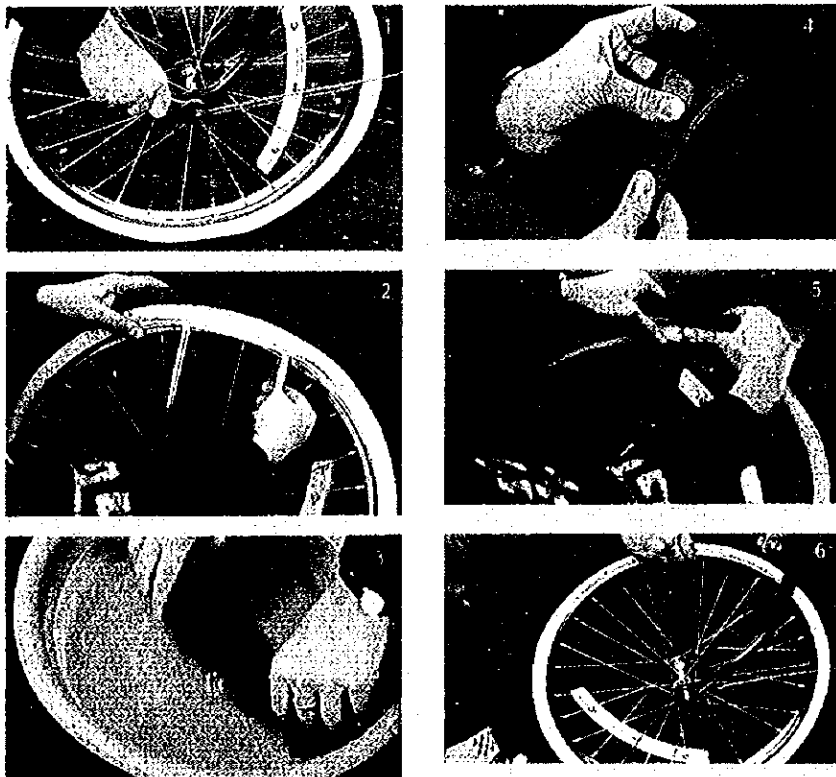


## 5 パンク修理

パンク修理には次の工具が必要です。タイヤレバー2本、タイヤをはずすためのスパナ、ポンプ、サンドペーパー、パッチ（あてゴム片）と接着剤。パンク修理の手順は下の写真のように6段階で行ないます。

- 1段階 タイヤをはずす。タイヤの空気を完全に抜かないとブレーキ部分を通らない場合があります。
- 2段階 タイヤレバーを使ってタイヤをリムの外側にはずします。チューブを傷つけないように注意して下さい。チューブを取り出します。
- 3段階 パンクしている箇所を捜します。唾液をつけても分かります。
- 4段階 パンク箇所をていねいにサンドペーパーで軽く磨いて、パッチを接着します。
- 5段階 チューブをタイヤのなかに元通りに戻します。リムに装着します。
- 6段階 点検をしてからタイヤを自転車に装着します。

パンク修理をする前にタイヤ空気弁（通称ムシゴム）が不良の場合がありますから唾液などを空気弁に塗って不良かどうか確かめることができます。



〔The ROSPA Bicycle Owner's Hand Book〕より)

# 第4章 安全な二輪車利用のために

## 1 ヘルメットと安全な服装

改めて確認するまでもないことですが、貸与二輪車の運転時には、ヘルメットの完全着用と、転倒時などの受傷被害を軽くするための望ましい服装着用が求められます。しかし、任国での生活に慣れるにしたがって、アゴひもダラリ、Tシャツにゴム草履履き、といった安易な乗り方をする隊員の姿も見かけます。任国での二輪車利用のために、下記内容を参考に十分な準備をして下さい。

<p><b>【ヘルメットの選び方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・頭のサイズに合ったもの</li> <li>・規格に合った強度のあるもの (JISまたはSマークのついたもの)</li> <li>・用途に合ったもの</li> <li>・あまり重くないもの</li> <li>・視認性のよいもの (強い衝撃を受けたものは再使用しないこと)</li> </ul>  <p>フルフェイス型      ジェット型</p> <p><b>【着用の手順と注意事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内部やアゴひもに損傷が無いか確かめる</li> <li>・やや前からかぶる</li> <li>・アゴひもを確実に締める</li> <li>・前髪は視界を妨げないように中にいれる</li> </ul>	<p><b>【正しい服装について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●サングラス(ゴーグル)             <ul style="list-style-type: none"> <li>①軽くて、顔にピッタリ合うもの</li> <li>②視野の広いもの</li> <li>③色は薄めのもの</li> </ul> </li> <li>●ヘルメット             <ul style="list-style-type: none"> <li>①SあるいはJISマークのついているもの</li> <li>②「白だつ色」のもの</li> <li>③薄くて、圧迫感のあるものはよくない</li> <li>④大きな衝撃を受けたものはよくない</li> </ul> </li> <li>●なるべく軽くて、しかも風をあまり通さないもの</li> <li>●明るい色のもの</li> <li>●ウェア             <ul style="list-style-type: none"> <li>①そでがダブついたり風でバクついたりするのはよくない</li> </ul> </li> <li>●手袋             <ul style="list-style-type: none"> <li>①指の動きをさまざまにできないもの</li> <li>②汗でかたくなるもの</li> <li>③なるべく金具類のないもの</li> </ul> </li> <li>●靴(ブーツ)             <ul style="list-style-type: none"> <li>①ヒモのからむおそれのないもの</li> <li>②カカトのあるもの</li> <li>③回帰性反射テープをつけよう</li> </ul> </li> <li>●すそが細く、ペダル操作のじゃまにならないもの</li> </ul> 
<p><b>【ヘルメットの構造と衝撃吸収の仕組み】</b></p>  <p>衝撃吸収ライナー、シェル(楕体)、内装、衝撃吸収ライナーの文化部分、すき隔、あごひも</p>	<p><b>【賢い隊員の安全服装】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑り止めつきの「軍手」を任期中分用意し(5〜6足)、持参した隊員がいる。ちょっとした負傷でも破傷風が怖い。</li> <li>・風にあたると、日射光でヒリヒリ痛みだしたり(やけどと同様)、心地よいと思っっているうちに体温を奪われ、集中力も落ちてくる。そのため、乗車時は必ず長袖にし、あとでTシャツに着替える隊員がいる。靴も同様に、乗車時はカカトのあるスニーカー、後で草履などに履き替える。</li> <li>・軽くて丈夫な雨合羽を持参するのが賢い隊員。</li> </ul>

## 2 安全運転のポイント

任国に共通して目立つ具体的な運転行動や、日本とは異なる放置動物事情、道路形態などを整理してみました。下記事項を参考に、何よりも「自分の目で確かめて」、安全な運転を心がけて下さい。

なお、二輪車利用時には、慣れるまでは近辺走行だけ、夜は乗らない、などの段階を踏んだ運転に努めたり、さらに、任国の歩行者や自転車利用者など「相手を絶対傷つけない」という強い決意も求められます。

### 【任国の運転行動や放置動物、道路形態などの特徴】

①車がいつも優先＝クラクションを鳴らし続け、あたかも歩行者を蹴散らすように走る車も珍しくない。当初は、日本と様変わりするような光景に驚きながらも、次第に同じような走り方をしている隊員もいる。現地事情に合わせて、という基本はあるものの、ここはやはり、マナーのよい運転を心がけたい。ただし、自分の身を守ったり相手方に戸惑いを与えないためには、「現地スタイルの運転方法」も必要。一方、歩行者などもそんな運転ぶりに慣れ切っていて、こちらを見ていながら直前まで道を動かなかったりするので、ご用心。

②放置動物が多い＝隊員派遣国全体の公道上には、鶏、犬、牛、馬(ロバ)、羊、ヤギ、豚、猿、ラクダ、ダチョウ、亀、そして象、他の野生動物も多い。ここは悲しいところ、それら動物の動きが予測できず、トラブルにあう隊員は予想以上に多い。その通過まで待つか、減速し即座に止まれる制動準備して走行するのが原則。バイクを追いかける犬にはくれぐれも注意を。

③「片目の車」や制動灯不良車が多い＝貸与バイクを運転して困るのは、現地の整備不良車。片目のヘッドライト、ミラー不備、制動灯不良で相手車のブレーキ感覚がつかめないことなどが多い。それに、ブレーキの効が悪い状態での車使用も目立つ。それらの存在を前提にした慎重運転をする以外ない。

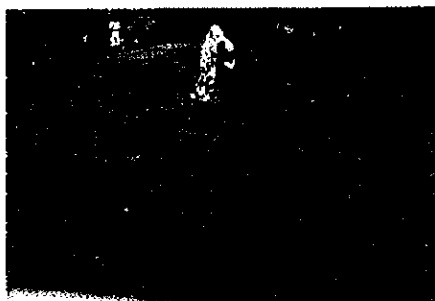
④路肩段差&穴ぼこ道路での失敗＝極端な段差のある路肩部分や、立派な舗装路での穴ボコにハンドルを取られたり、あるいはそんなところでの不用意な制動のため重大事故に陥る隊員が少なくない。朝の通過時には何となく、スコールの後に突然の穴ボコ出現、というのが途上国の道路事情。危険予知への「アンテナ&センサー」をお忘れなく。

⑤ラウンドアバウトと直線路での速度感覚マヒ＝ラウンドアバウト(ロータリー)方式の交差方法をとる派遣国が多い。そこで基本ルール学習後は、じっくり1～2日、そばで観察するぐらいの心構えで、また、カードルールも無く路肩を広くとった道路が普通。ついスピードを出しがちなので注意を。

⑥その他＝橋部分で急に道幅が狭まったり、橋げたの無いもの、砂&泥による滑り事故、水たまりでのトラブル、夜間照明の無いことなどへも心構えを。



隊員の二輪車事故では放置動物とのトラブルが目立つ(バラグアイ)



こんな場所でブレーキミスする隊員も多い(ガーナ)

### 3 正しい乗車姿勢と視野特性

安全な運転を行うためには、自己のコントロール能力および客観視のもと、遵法精神や安全態度などの意識面と、操作スキル面などがバランスよく備わっている必要があることを記述しました。しかし、なんとといっても、安全運転の基本となるのは、まず「操作・技能力」を身につけることです。

そして、運転上の望ましいテクニックまたはスキルを身につけるためには、「正しい乗車姿勢」が大切です。とりわけ任国での激しい交通・道路環境下を走る上では正しい乗車姿勢が不可欠となります。この場合、以下のような諸点に注意し、今一度、自分の乗り方を振り返り、もし「悪いクセ」があったら自ら直すことが求められます。

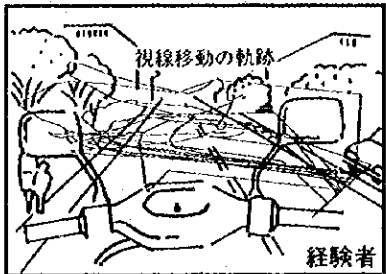
- ◇目=一点を注視せず広く見る。
- ◇肩=力を抜いて自然な状態にしておく。
- ◇ひじ=力を抜き、スプリングの役目を持たせる。
- ◇手=無理のない握り方をする。
- ◇腰=位置が悪いととっさの動作ができにくい。
- ◇ひざ=ひざを開かず、タンクに触れておく。必要によってタンクを強く締めつける。
- ◇つま先=常につま先は前向きに、土踏まはステップの上に水平に乗せる。

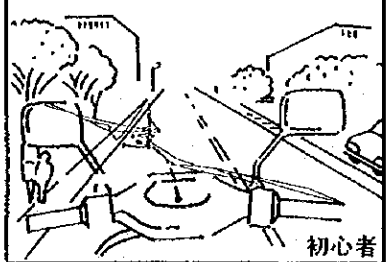
一方、正しい乗車姿勢を保つためには、目の機能すなわち「視野特性」を十分理解する必要があります。たとえば下図のように、初心者とベテラン・無事故運転者の「目の動き」は違います。もし自分の車両コントロール能力に納得いかず自信が無いような場合や、これまでヒヤッとしたりハッとした経験がある場合は、下図の説明とともに、「遠くを見る、目を動かし続ける、視界を広くとる、自分がよく見えるようにする、いつも逃げ道を残しておく」という「五つの安全運転ポイント」を意識した運転を心がけてみて下さい。

**【初心者とベテランで違う目の動かし方】**

簡単に両者の相異点を見ると、経験者は、まず目のつけどころが違う。危険を発見しよう、減速・制動などの安全行動を起こそうと「待ち構えながら」、広く遠く目を動かし、気配りしている様子がわかる。

一方の初心者。いわゆる近場に目が落ち、気になるものだけ、偏ったもの以外に目の動きがない。右ミラーの使い方に、この点が最もよく表れている。経験者は、右側から出ようとしている車の動向をとらえながら、同時に右ミラーで後方の様子も把握。つまり、直接の注視点は前方右側の車、周辺視野で後方の動きにも気配りしているというわけ。





ホンダ安全運転普及本部資料から

## 4 安全を左右する制動テクニック

これまでの二輪車貸与隊員の事故では、「ブレーキの操作ミス」によるものが圧倒的に目立ちます。つまり、誰がやっても車両コントロール能力を失ってしまうような土壇場まで追い詰められた中で、いわゆる過剰反応を余儀なくされての「パニック・ブレーキ」で事故に至るケースや、あるいは、同じく土壇場まで追い詰められ、「何の反応もできず」に重大事故に遭遇している場合も少なくありません。

この問題は、単にテクニック&スキルが伴わないからというのではなく、まず「危険に近づかず、遠ざかる」という安全意識面の希薄さに関係していると思われます。さらには、それでも時として緊急的なブレーキ操作を行わざるを得ないのが任国での二輪車運転だととらえるべきです。

では、土壇場まで追い詰められない「危険に近づかず、遠ざかる」運転を目指すためには、具体的に、どんな運転操作方法が考えられるでしょうか。それには、ブレーキの第一手順は「アクセル戻し」だという考えと、それを自らに「クセづける」操作方法をお勧めします。下記事項を参考に、今一度、危険回避の基本となる自らの「減速そして制動方法」を振り返ってみて下さい。

### 【「アクセル戻し」をクセづける運転で】

#### ①「アクセル戻し」の意味

「アクセル戻し」をクセづける運転とは、アッ!と思った時は誰しも手足や目が硬直し、身体が思うように動かないことがあると肝に銘じ、たとえば駐停車両のカゲからの飛び出し警戒や、牛・羊の側方通過時など「もしかしたら?」という際、文字どおりアクセルを戻し、次の手順としての「ブレーキ準備」をしながら走る習慣を持つこと。アクセルを開けた40km/h走行と、戻した状態の40km/h走行とでは、とっさの制動対応がまったく異なってくることが多い。また、交通状況に応じては、常に「指2本」を前ブレーキ・レバーにかけ、制動準備をしたままの警戒運転も必要。

#### ②誰も生理的限界を持つ

アクセル戻し状態からでない「とっさの制動」では、必ずといってよいほど「強めブレーキ」になる。また、次に述べるような「傾いた状態での制動」となりがち。この場合、直進性・方向性を失うコントロール不能、そして転倒へ至る確率は格段に高まる。

#### ③傾いた状態での制動は危険

二輪車は「傾けて曲がる乗り物」といわれるが、それは、路面も前方も明かに安全な状態でのこと。主となる考え方は、なるべく「傾けないで曲がる乗り物」であり、路面に対して二輪車も人間も、垂直かつ直進走行状態にある時が最も安定するという。二輪車と人間の傾きが少ないと、それだけ左右のアンバランスも小さくなり、もし急制動を余儀なくされても転倒などの確率が少なくなる。カーブ走行や車線変更時など、なるべく傾けないで曲がり、走行するためには「速度を落とす以外ない」。傾いた状態からの急制動は、たとえ低速であっても、ことに前輪ブレーキに強く効いた場合には転倒などに至りやすい。

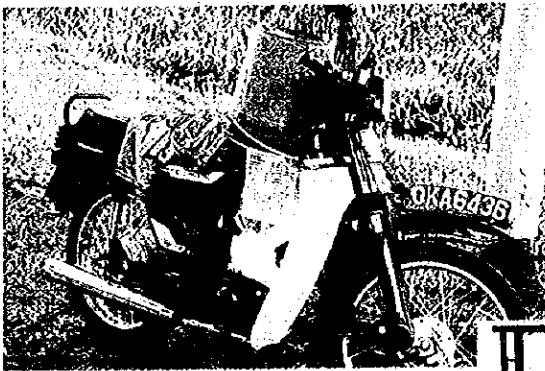


## 5 ベストライダーの10カ条

先輩隊員は任国での運転について、次のような意識を持ち、その安全確保に努めています。また、とりわけ生活に慣れたころ、落ち込んだ時、体調の悪い時、帰国間近になった時ほど、以下に示すアドバイスを参考に、安全な運転に努めましょう。さらに、もし周囲に「事故を起こすのでは」と心配される仲間がいたら、「何か手を貸して」やりたいものです。

### 【先輩隊員の安全運転に対する意識】

- ◇道が広く直線で、速度感がつかめず、つい速度超過をしてしまったり、自分の能力を過信してしまう。
- ◇事故にあわない知恵をもつ。必要以外に乗らない、運転時に事故の可能性を考える、大型車両に近寄らない。
- ◇現地ドライバーの行動予測が困難。
- ◇常に周囲の状況(前方、両側、後方)を見ながら走る。どんな出来事にも対処できるように。速度の抑制も大切。
- ◇自己規制、ゆったりした気持ちで。
- ◇体調の悪い時は乗らない。
- ◇飲酒、わき見などの自己規制で、かなりの事故が抑止できる。
- ◇自分で自分の身を守る。飲酒運転をしない。運転に集中する。予測と判断を大切に。
- ◇事故の恐ろしさの認識不足。恐ろしさをすぐ忘れる。



雨ノバイクの傘はバケツ。こんな心配りをする隊員もいる  
(マレーシア・東)



真剣にバイク整備の学習をする隊員  
(パプアニューギニア)

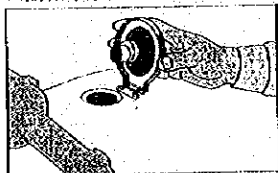
## 【ベストライダーの10カ条】

- ①二人乗りはダメ＝禁止行為、ということだけでなく、任国の交通状況下での二人乗りは、よほどの人でも操作ミスが出る。制動性能なども一人分を前提にした設計だ。恥ずかしい二人乗り&飲酒運転は絶対ダメ！
- ②夜間は半分目隠し＝隊員の重大事故は薄暮時などを含む夜間に目立つ。ことに道路照明施設の貧弱な任国で、昼間と同じ速度、乗り方をしているのはダメ。50cc車のヘッドライトは「前方15mの障害物視認性能」が前提（原付2種で前方50m）。夜間は「掛け値なしで30km/h以内」運転を。
- ③路面変化に細心注意を＝工事中の予告看板も無く、掘った土&穴ポコそのままも珍しくない。昼間はまだしも夜間走行が怖い。一般道路だけでなく、施設構内などでの隊員の失敗例が目立つ。さらに、雨天時、車の流れが速い幹線道路、初めての道路などの走行時には、文字どおり落とし穴がある点を忘れずに。
- ④くせ者は「つなぎ目段差」＝道路の路肩→舗装と非舗装とのつなぎ目に、高低さまざまな段差があることも多い。段差を手前から見つけても、その高低差までは見当つけにくい。そこに幅寄せされて急ブレーキ、という事態では、まず転倒の覚悟が必要。段差の出入移行は、減速して深目の角度＝直角に近い形で。
- ⑤安全確認は直接目視でも＝こちらの速度は低いからと安心したり、音や気配だけに頼り、不用意な進路変更などで後方および側方車から追突・接触される事故例が目立つ。バックミラーのほか、「常に頭を動かして」「直接目視」する安全確認手法をクセづけるのが大切。
- ⑥ホーン使用に工夫を＝歩行者などの側方通過時に警笛を鳴らすのが「ルール・合図」になっている任国もある。また、動物などへの警笛は、くれぐれもご法度。動くまで待つのが原則。
- ⑦砂ぼりでの視界不良＝次第に少なくなっているとはいえ、「砂ぼり」の中や虫の飛び交う道路の走行を余儀なくされることも。メガネ、ゴーグル、シールドなどでの対策が必要。
- ⑧南国の雨でブルブル＝耐え難い炎天下の後のスコールは、予想以上に冷たい。雨宿りして待つのが原則。雨中の走行では、集中力が衰え、的確な状況判断や操作ができにくくなる。
- ⑨上手な追い越され方を＝こちらは50ccバイク。前方からの対向車や上り坂の有無、後方からの追い上げ車の有無などを総合的かつ早めにとらえ、上手な追い越され方を心がけたい。
- ⑩自分をみせる工夫を＝車体の小さい二輪車は、どうしても無視・軽視されがち。目立つヘルメット&服装のほか、ここ一番の時は手を上げたりライト・オン（パッシング）で自分の行動や進路などを相手方へ伝える。

## 6 二輪車安全整備の手順

図ネン 燃料タンク

○燃料は十分入っているか。



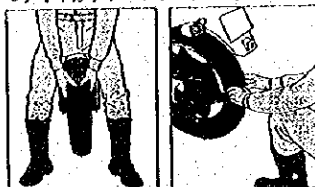
図オ エンジンオイル

○エンジンオイルの量はるか、汚れていないか。



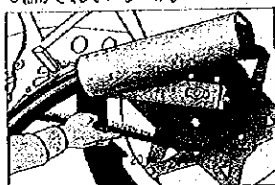
図シャ 車輪

○車輪にガタはないか。  
○タイヤにキズや異物はないか。  
○空気圧は適正か。  
○タイヤはすりへっていないか。



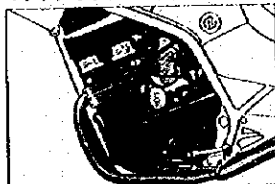
図チ チェーン

○チェーンの張り具合はどうか。  
○油が塗られているか。



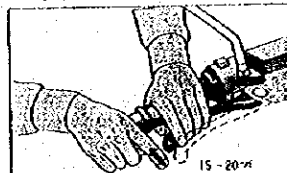
図エ エンジン

○エンジン回りからオイルやガソリンもれはないか。  
○ドレンボットのゆるみはないか。  
○プラグキャップの取付具合はどうか。



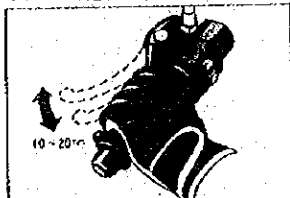
図ブ ブレーキ

○ブレーキは前・後輪ともよくきくか。  
○ブレーキ液量は十分か。  
○ブレーキペダルとレバーの遊びは適正か。(15~20mm)



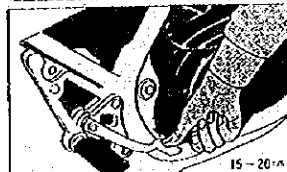
図ク クラッチレバー

○クラッチレバーを全部握った時ギヤがスムーズに入るか。  
○レバーの遊びは適正か。(10~20mm)



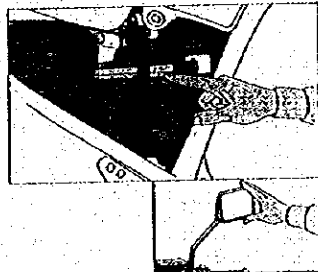
図ウ ウィンカー

○灯火類はつくか。(ヘッドライト、ウィンカー、ストップランプなど)  
○ホーンは鳴るか。



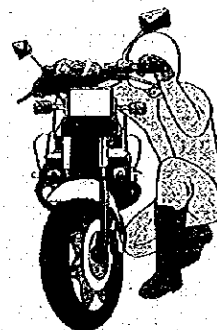
図バ バッテリー

○バッテリーの液量は十分か。  
○ターミナルが腐蝕していないか。  
○バックミラーの調整。  
○ハンドルにガタはないか。



図シメ シメ

○最後に各部のボルト、ナットなどのシメつけ具合を点検する。



以上の点検内容をゴロ合わせにすると、  
ネン・オ・シャ・チ・エ・ブ・ク・  
トウ・バ・シメとなります。

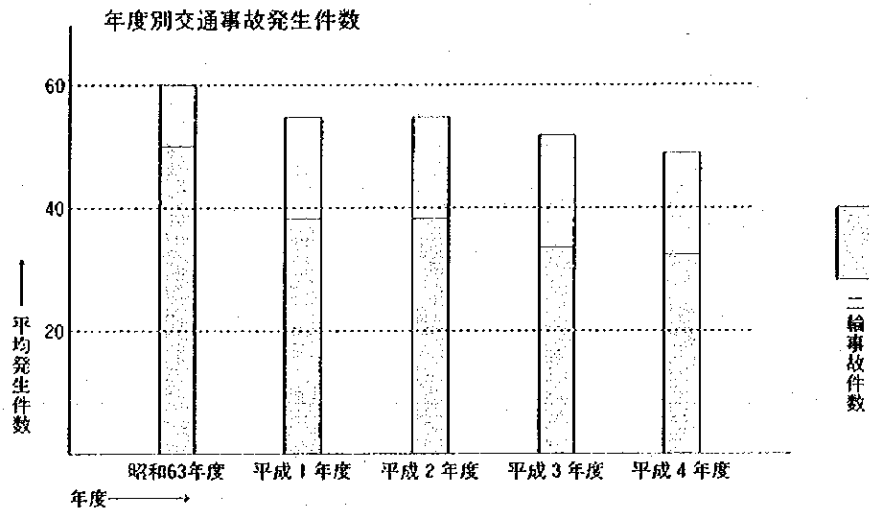
## 第5章 隊員交通事故の発生傾向

この章では、青年海外協力隊員が任国において出合った交通事故の発生傾向を示しています。地域や年度によって傾向にいくぶん差がありますが、海外における事故発生状況を知り、今後の事故防止を考えるのに役立つはずです。

なおデータは、各国から事務局本部に報告されたものをもとにしました。

### 1 概況

#### 1) 全体の件数はやや減少傾向



最近の5年間の推移を見ますと、発生件数全体ではやや減少傾向にあります。また、単車乗車中の事故もほぼ同じ傾向を示しています。さらに、全事故発生件数に占める単車事故の割合は、昭和63年度が約83.3%であったのに対して、平成4年度は約68.8%と相当低くなっています。

#### 2) 帰国療養者は横ばい状態

帰国療養者は次の表のように平成2年度を除いて、ほぼ横ばい状態を示しています。また、死者数は、昭和63年度が3件、平成元年度1件で、その後2年間発生はありませんでしたが、残念なことに平成4年度に1件発生しています。

年 度	昭 和 63年度	平 成 1年度	平 成 2年度	平 成 3年度	平 成 4年度
帰国療養者	7	7	11	6	7
死 者	3	1	—	—	1

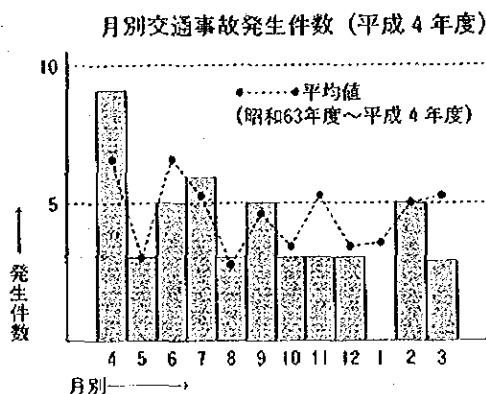
### 3) 四輪車同乗中の事故は増加傾向

四輪車関係事故推移

	昭和 63年度	平成 1年度	平成 2年度	平成 3年度	平成 4年度
四輪車等運転中	3	2 (1) トラクター	2	1	2 (1) 三輪
四輪車等同乗中	2	3	5	8	3 (1) 三輪
バス、タクシー乗車中	1	4	3	7	2

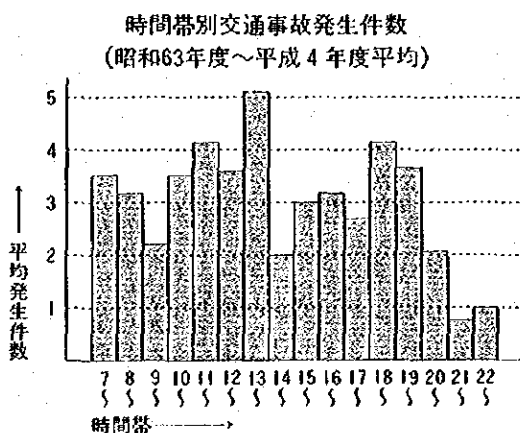
四輪車運転中の事故はほぼ横ばいですが、配属先や知人の車に同乗中、またはバス、タクシーに乗車中の事故は増加傾向にあります。また、バスへの飛び乗りや降車時の事故も起きていますので、注意が必要です。

### 4) 4月と6、7月の発生が多い



平成4年度と最近の5年間の平均を見ますと、4月と6月、7月が目立ちその他9月、11月、2月、3月も発生の多い月になっています。

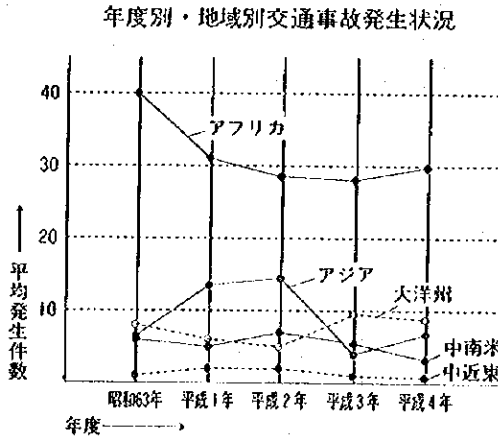
### 5) 昼食前後の時間帯での発生が多い



図では7時から22時台までの件数を示しました。通勤時間帯の他食事後と思われる時間帯での発生が多くなっています。

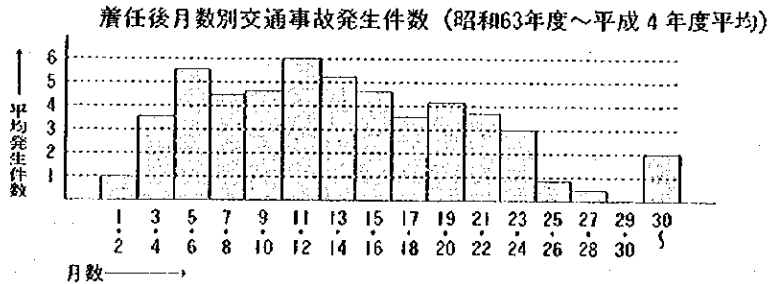
また、図示以外にも、深夜の時間帯(12時～3時)の事故発生が見られ、行動面の自己抑制が必要だと思われます。

## 6) 相変わらずアフリカ地域が突出



地域別ではアフリカが突出しています。この地域は、隊員の派遣数および単車の貸与も多く、また平均走行距離も長いので、これらが事故率の増加に影響しているとも考えられますが、貸与車両数当たりの事故件数を見ても、アジア、中南米地域に比べてかなり高い割合を示していますので、やはり注意が必要です。

## 7) 着任後6カ月と1年目あたりが要注意

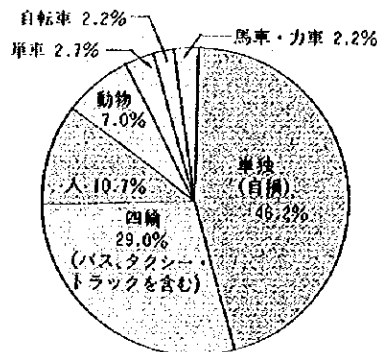


着任後の月数別では、任国の環境や仕事に慣れてきた6カ月目と活動が活発になる1年目あたりに多く発生していることがわかります。

## 2 単車の事故

### 1) 自損事故が多いが、対四輪事故も3割を占める

単車の事故の相手(昭和63年度～平成4年度)



事故の相手では「相手なし」つまり、単独(自損)事故が全体の46.2%と最も多くを占め、次いで四輪車、人の順になっています。

## 2) 転倒も多いが接触が増えた

昭和63年度には7：3だった転倒と接触の割合が、平成4年度には接触6対転倒4の割合に逆転してきています。これは、各国における車の増加等交通事情の変化によるものと考えられます。

転倒では、急な方向転換やブレーキ操作に伴いバランスをくずす形が多く、その原因としては、

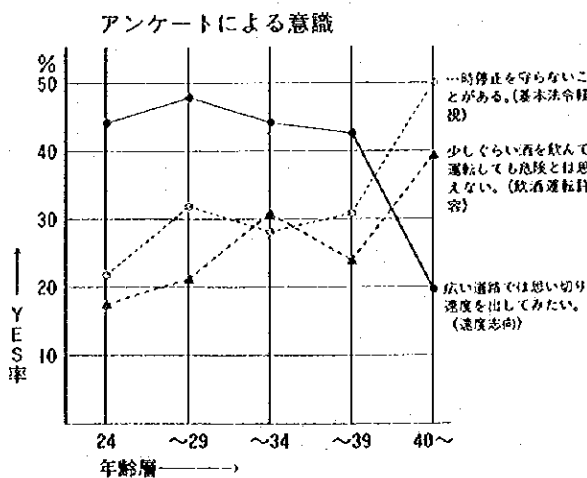
- ・路面の砂や濡れた道、ラフロードでハンドルを取られた
- ・路上の穴を避けようとして
- ・段差や分離帯に乗り上げて
- ・車の異常な動きや人や動物の飛び出しを避けようとして
- ・大型車の風圧にあおられて

等があげられます。

衝突では、他の四輪車に追突されるケースが最も多いほか、相手車両の不規則な行動や、人または動物の飛び出しに原因する接触等が目立ちます。ただし、ほんやり運転による他車への追突や、不注意運転による正面衝突等の重大事故も起きています。

## 3 事故要因と意識

事故の要因には、任国の道路・車両の整備不良や運転者、歩行者のルールやマナーの軽視、さらに運転技能の未熟等の問題点がありますが、隊員自身もこうした道路や交通の特性を十分理解しないまま、容易な態度で行動することがあると考えられます。



図は、危険な行動に結び付く意識について調べたものですが、『速度志向』『基本ルール軽視』および『酒気帯び運転許容』等の意識を持っている隊員が相当多いことを示しています。

こうした意識は、結果的に重大事故に結び付くことになりまので、速度抑制などセルフコントロールに努め、早めの危険予知と的確な判断をもとにした安全な行動を習慣付けるようにして下さい。

## 第6章 交通事故事例に学ぶ

### 事例1

# 歩行者の立場での自己防衛も大切

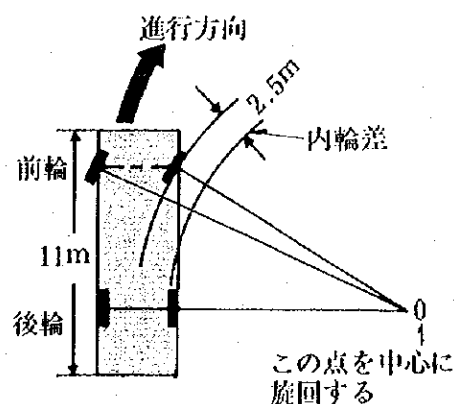
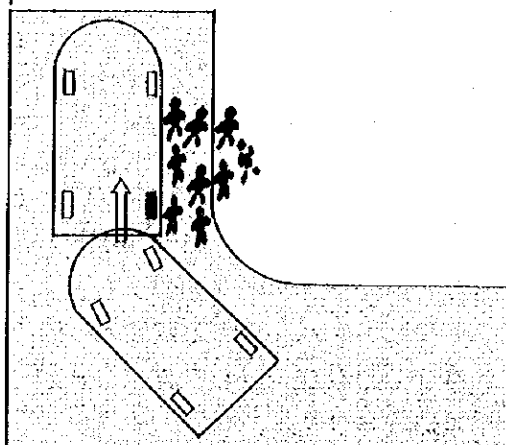
派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
フィリピン	男性(30歳) 赴任後1年10か月	歩行者	路線バス	骨折等	5月

### 事故発生の状況

午前9時頃、マニラで業務を終えオフィスへ帰る途中、バスターミナルで路線バスの到着を待っていた。例によってバスのスケジュールが乱れ、ターミナルはイライラした乗客であふれていた。

そこにバスが到着。あわてて乗り込もうとした乗客に押されてバスに接触、右前輪に左足くるぶしをひかれ、うつ伏せに転倒、さらに右後輪で左腕肘をひかれた。

### 事故発生の状況図





## アドバイス—この事故を防ぐために—

### 責任はない しかし自衛しなければ

心構えの面から

- イライラした乗客に押し倒されて転倒。そこへバスが来てということだから、もちろん隊員に責任はない。しかし、それをいってみても、痛い目を見るのは自分自身なのだ。自分のことは自分で守るという基本的な考えと態度を持たなければ、生き残れない。

### バスの運転態度にも問題

運転操作上から

- バスの運転について考えてみよう。遅れたタイムスケジュールを取り戻そうというのではないと思うが、人の群に、かなり乱暴に寄っていった形跡がある。このようなときには、もっと慎重に接近しなければいけなかったはずだ。

### 危険を感じるカンを持って

状況把握の面から

- 列の前、というよりバス待ちの群の一番前に立っていて、後ろにはイライラした人達がいる。こうしたことから、当然結果が予測できるはずである。状況把握力と分析能力（簡単にいえばカン）が事故を未然に防ぐことになる。

### データは語る…

内輪差は意外に大きい(左図参照)

- 隊員は左足首を前輪でひかれ、転倒したところをさらに左腕肘を後輪でひかれた。バスがハンドルをいっぱい切った状態だったら間違いなく後輪は、身体の上を通る。こうした知識を持つこともサバイバルの一つだ。

### 学習と指導のポイント

状況から結果を予測する

- 車のときも、バイクのときも、また、歩いているときでも“危険に対するカン”のわるい人が、最も多く事故を起こし、また事故の相手となりやすい。
- 状況を見て結果を予測する能力を養うことが、事故防止につながる。

## 事例2

# 意識された横断歩行を

派遣団	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
ホンデュラス	女性 (29歳)	なし	四輪車	打撲傷 骨折	9月

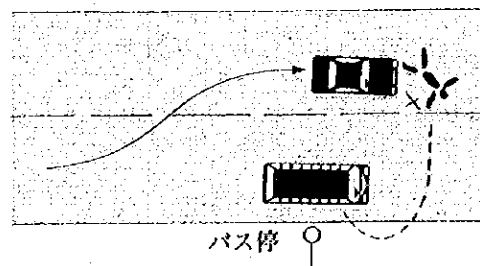
## 事故発生状況

オコテペケ県センセンテにおいて午後3時頃発生した女性隊員と乗用車との接触事故である。目的地のある村へ到着しバスを降りてそのまま道路を横断しようとしたところ、このバスを追い越そうとしていた乗用車にはね飛ばされたが、幸い打撲傷と骨折ですんだ。



バスの直前直後横断は危険

## 事故発生状況図



# アドバイス—この事故を防ぐために—

## 自分の行動を意識する

心構えの面から

- 人間だれでも気持ちが悪くどこかへ行ってしまうと、行動が無意識になされることがある。一種の条件反射的行動である。この女性隊員も「自分が今から道路を横断するのだ」という意識が弱くなっていたのだろう。
- この隊員は、何か考えごとに熱中して、追い越して来る車のことはまったく考えてもいなかったのではないか。

## 歩行を安易に考えない

運転操作上から

- この事故は日本でも起こり得る。しかし途上国では、無謀な追い越しの頻度はもつと高いから、この種の危険場面はさらに多いと考えられる。たかが横断、されど横断なのだ。任地で車にハネられることは本当につまらないことだと思う。

## 自分の命は自分で守る

状況把握の面から

- 日本でのように相手に多くを期待することは途上国では無理である。自分の命は自分で守る。どんなささいなことも、自分を安全サイドへ持ってくる様な鋭い状況把握が大切だ。

### データは語る

区	歩行者	2,094
区	左側通行	21
区	右側通行	93
分社	歩行者	3
分社	左側通行	252
分社	右側通行	293
分社	歩行者	2,264
分社	左側通行	2,162
分社	右側通行	648
分社	歩行者	331
分社	左側通行	49
分社	右側通行	292
分社	歩行者	350
分社	左側通行	45
分社	右側通行	4,114
分社	歩行者	181
分社	左側通行	2
分社	右側通行	14,319

●我が国の歩行者事故のうち歩行者の違反別にみたのが左の表である。「飛び出し」と「違法横断」が全体の80パーセント以上に達している。  
(平成4年 警察統計より)

### 学習と指導のポイント

#### 安全な歩行を確保しよう

- 道路の正しい横断は誰にでも出来るはず。しかし、それがときとして忘れられるのは、その行為が簡単だけに無意識行動に移り易いためである。

### 事例3

## バスが7回転し50m下の谷底へ 隊員は全身打撲で乗客2人死亡

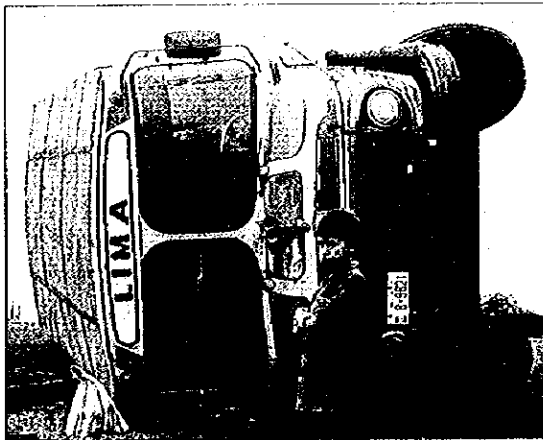
派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
ポリビア	女性(37歳)	長距離バス 同乗	単独	全身打撲	9月

### 事故発生の状況

民族舞踏のグループとともに遠征公演に行くため、長距離バス（貸し切り）に乗車中の事故であった。

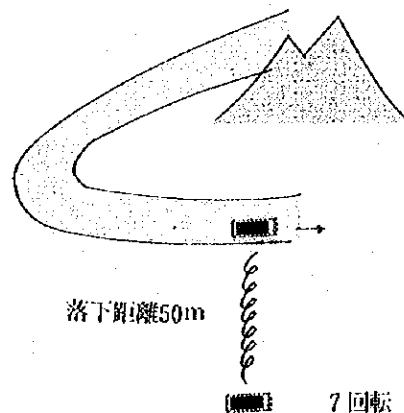
目的地まで50kmという地点で、バスが道をはずれ、50m下の谷底に7回転しながら転落した。事故原因は飲酒運転によるもの。

バスは大破。乗客は2人が死亡、21人が重軽傷を負った。隊員は奇跡的に全身打撲だけですんだ。



バスの横転事故(ホンデュラス)

### 事故発生の状況図



## アドバイス—この事故を防ぐために—

### 朝7時に飲酒運転事故！

心構えの面から

- れっきとした長距離バス会社のバスが、朝7時、飲酒運転による転落事故を起こすのである。たぶん、前夜からのアルコール分が残っていたか、出発の間際まで飲んでたのかも知れない。第一に、遅い時間までの深酒は、翌日も酒気帯び状態になるのを教訓にしたい。それと、出発前、運転手の様子はどうだったのだろうか。身を守るためには、そこらあたりにも注意したいもの。

### 転落事故が珍しくない途上国

運転操作上から

- 途上国に珍しくないバス転落事故。過去にも多く隊員が被害に遭っている。未舗装の山道で、飲酒運転により、50mもの谷底へ7回転しながらの転落事故となると、怖い。この事故では、隊員側から、その運転操作上、何ら果たすべき措置もない。だが、命をゆだねるバス。せめて出発前の運転手の態度を観察したり、非常口確認、車外放出を避ける乗車位置の確保などには気を回したい。

### 「身構えながら」の同乗も必要

状況把握の面から

- この事故では、どうも転落に至る瞬間、バスに乗っていた女性隊員が「身構えた」とも考えられる。意表をつかれた事故と「身構えた」事故では、被害の多寡へ影響する場合もある。山道&谷底への状況判断を忘れず、リュックなどを頭への防護物として身構えた上で、命に別状なかったのであれば、こんなすばらしいことはない。



途上国では飲酒運転の車両が少なくない  
(パプアニューギニア)

## 学習と指導のポイント

### 飲酒運転を見破る方法

- 交通警察官が飲酒運転者(車)を見破るのは大きく以下の二点から。どうも変だな、と感じたら、途中下車するなどの対策が重要。車内での観察では、前かがみで抱え込むようにハンドルを握ったり、身体が左右に揺れ動いたりしていたら要注意。
  - ・ 速度が一定しない。突然、カーブ地点で急に速度を上げたり、逆に、直線路では周囲の流れと異なった緩い走り方をする。
  - ・ 真っすぐ走れず蛇行やフラフラ運転をする。また、車線をまたいだ運転、車線内を片寄った走行、対向車線に出る運転をする。

### 事例4

# 同乗の四輪車が転覆・大破 歩行不能に陥り帰国療養へ

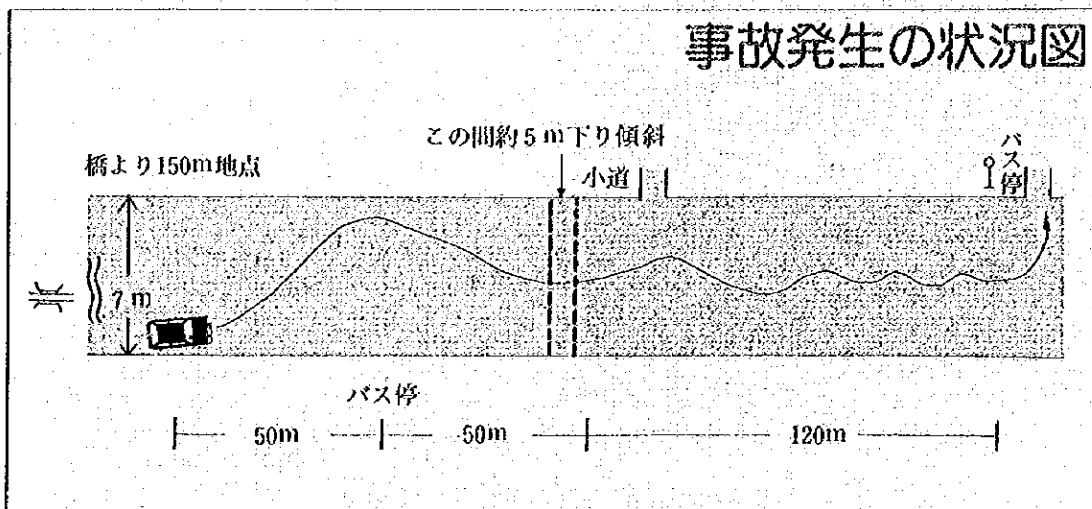
派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
マレーシア	女性（?歳）	四輪車同乗	単独	背中強打・歩行不能 （帰国療養）	4月

## 事故発生の状況

村落開発プロジェクト用のランドクルーザーを隊員が運転し、もう一人の隊員が同乗していた際の車両転覆事故である。発生時間は昼の12時頃。幅員約7mで下り勾配、路面は砂利と堅い地面の露出や砂が混じり合った未舗装道路。

橋を過ぎた下り坂を加速しながら走行中、後部車輪が滑り出した。これを始まりに車両コントロールができなくなり、左右への蛇行状態に陥る。懸命の立て直しおよび蛇行回避操作を試みたが、結局、おかしくなってから200m以上、滑り出してから約80mの“暴走後”に転覆した。車両は前部座席の上部が大破し、同乗隊員は背中を強打して歩行不能に陥り、帰国療養を要する重症となった。

## 事故発生の状況図



# アドバイス—この事故を防ぐために—

## スキッド（横滑り）事故に対して無知であった

心構えの面から

- これは、典型的な「スキッド（横滑り）事故」である。後述するように、単なる「スリップ事故」とは明確に異なるメカニズムで発生するもの。直線の平坦な舗装道路でも発生する。日本での、「高速度暴走型事故」の多くがこれに該当する。下り坂→不安定かつ滑りやすい路面→不適切な高い速度→左右蛇行に対する不適切なハンドル操作→転覆に至る直前の制動など、スキッド事故に至るすべての要件が備わっていた事故である。
- この場合、同乗隊員に求められる心構えとしては、運転者の「安全志向・態度」などを日頃から観察し、「速度を出すな！」と要求することくらい。両者のシートベルト着用状況は不明。ただ車外放出を免れたことと、ロール・バーで車両補強していたのが幸いした。過去にも同様の隊員死亡事故が発生している。

## やってはならない操作を行った

運転操作上から

- 運転操作上からの重要なことは二点。まず、路面と下り勾配、運転技量などに不適切な高い速度が問題だ。60~70km/hくらい、と事故報告されているが、加速されてもつと出ていた可能性が高い。この事故を避け得るには、報告速度の半分まで落とす必要があった。
- 最初、「路面の凹凸」を拾って滑り出したと推定されている。また、大きく右に傾いたので危険を感じて「ブレーキを踏んだ」ところ、車両左側が浮き上がり、急な勢いで転覆したという。この制動操作も不適切。よほど専門的な訓練を経ても、以上の状況からは避けられない事故である。

## 自分自身と道路環境への「判断の甘さ」

状況把握の面から

- 実は、運転隊員に対して、安全性適性検査結果からの「指摘」があった。同結果は、何よりも安全自己管理のためのもの。それを自身への戒めとして生かし切れなかったのが残念。
- 率直な言い方になるが、同乗の女性隊員に「いいところ」を見せたかったのかも知れない。繰り返すが、滑りやすく凹凸のある下り坂を、60~70km/hか、それ以上で走ったこと自体に、自分自身と道路環境に対する大きな「判断の甘さ」があった事故である。

## 学習と指導のポイント

### スキッドの発生と対応の基本

上述のようなスキッド事故は、右表に基づくとおよそ四つと、あるいは、それぞれ複合したメカニズムで発生する。この場合、いわゆるパニック状態になりがちな生理的限界上からも、大半の人間にはスキッドの「立て直し」→右表の「何をすべきか？」を行うのは、ほぼ不可能であると考えべきである。スキッドという「危険に近づかない運転」のための参考にしたい。

「スポーツマンライク・ドライビング」(JAF出版) から

原因	ブレーキによる横滑り	アクセル・ペダルによる横滑り	バンク角による横滑り	バンクによる横滑り
原因	ブレーキを強く踏みすぎで、一つ以上の車輪をロックさせてしまう。	アクセル・ペダルを急に強く踏み過ぎる。	曲がるときに、後ろのタイヤのトラクションが失われてしまう。	タイヤの空気圧が突然失われてしまう。
発生条件	急停止、滑り易いぬれた道路、凹凸道。	強い急な加速、滑り易い路面。	速度を上げて曲がること、磨耗したタイヤ、滑り易い路面。	タイヤのバンク、磨耗、空気圧過多、荷の積み過ぎ。
何が起こり得るか?	ハンドルの操縦能力が失われる。前輪がロックすると、車はまっすぐに滑っていく。後輪のみがロックすると、横へ滑っていく。くると回ってしまうこともある。	前輪駆動車はかろうじてまっすぐ前方へ進む。後輪駆動車は後輪が横へ滑る。車が回ってしまうこともある。	ハンドルの操縦能力が失われる。後輪が横滑りし、曲がっていく道からそれる。車はまっすぐ進む続ける。	バンクした前タイヤのほうへ、強く引つ強られる。後ろタイヤがバンクした場合は、バンクした側へ引つ強られたり、左右に揺れたり、反跳りをしたりする。
何をすべきか?	ブレーキ・ペダルから足を離す。ハンドルを回す。タイヤが再び回転して、車が前進し始めれば、ハンドルの操縦能力は回復する。	車両の回転不均衡が止まるまで、アクセル・ペダルを上げておく。車の向きをまっすぐにする。車が回り始めたら、逆ハンドルを当てる。	アクセルから足を完全に離す。車の向きをまっすぐにする。	ブレーキはかけない。一定のバンク角を確実に守る。速度を急に突如とはならない。少しずつ減速して道路外へ出る。

※隊員の四輪車運転は原則禁止となっており、この事例は、特に在外事務所車両の運転や隊員帰国後の安全運転上の参考に供すべきものです。

### 事例 4

# 同乗の四輪車が転覆・大破 歩行不能に陥り帰国療養へ

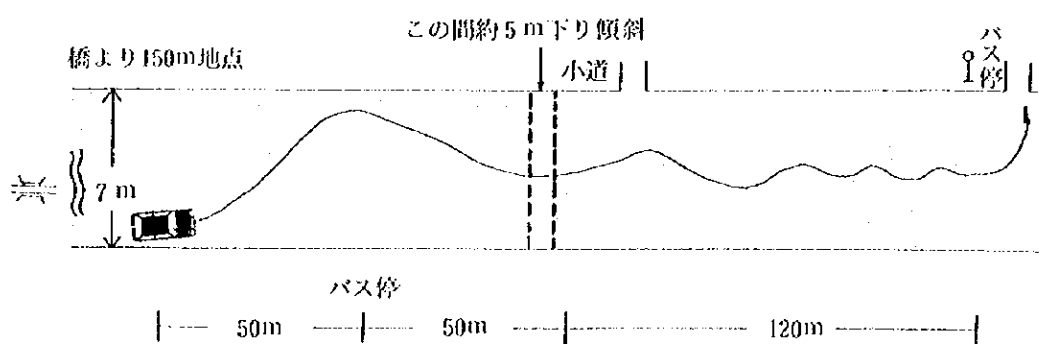
派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
マレーシア	女性（?歳）	四輪車同乗	単独	背中強打・歩行不能 （帰国療養）	4月

## 事故発生状況

村落開発プロジェクト用のランドクルーザーを隊員が運転し、もう一人の隊員が同乗していた際の車両転覆事故である。発生時間は昼の12時頃。幅員約7mで下り勾配、路面は砂利と堅い地面の露出や砂が混じり合った未舗装道路。

橋を過ぎた下り坂を加速しながら走行中、後部車輪が滑り出した。これを始まりに車両コントロールができなくなり、左右への蛇行状態に陥る。懸命の立て直しおよび蛇行回避操作を試みたが、結局、おかしくなってから200m以上、滑り出してから約80mの“暴走後”に転覆した。車両は前部座席の上部が大破し、同乗隊員は背中を強打して歩行不能に陥り、帰国療養を要する重症となった。

## 事故発生状況図





# アドバイス—この事故を防ぐために—

## スキッド（横滑り）事故に対して無知であった 心構えの面から

- これは、典型的な「スキッド（横滑り）事故」である。後述するように、単なる「スリップ事故」とは明確に異なるメカニズムで発生するもの。直線の平坦な舗装道路でも発生する。日本での、「高速度暴走型事故」の多くがこれに該当する。下り坂→不安定かつ滑りやすい路面→不適切な高い速度→左右蛇行に対する不適切なハンドル操作→転覆に至る直前の制動など、スキッド事故に至るすべての要件が備わっていた事故である。
- この場合、同乗隊員に求められる心構えとしては、運転者の「安全志向・態度」などを日頃から観察し、「速度を出すな！」と要求することぐらい。両者のシートベルト着用状況は不明。ただ車外放出を免れたことと、ロール・バーで車両補強していたのが幸いした。過去にも同様の隊員死亡事故が発生している。

## やってはならない操作を行った 運転操作上から

- 運転操作上からの重要なことは二点。まず、路面と下り勾配、運転技量などに不適切な高い速度が問題だ。60~70km/hぐらい、と事故報告されているが、加速されてもっと出ていた可能性が高い。この事故を避け得るには、報告速度の半分まで落とす必要があった。
- 最初、「路面の凹凸」を拾って滑り出したと推定されている。また、大きく右に傾いたので危険を感じて「ブレーキを踏んだ」ところ、車両左側が浮き上がり、急な勢いで転覆したという。この制動操作も不適切。よほど専門的な訓練を経ても、以上の状況からは避け得ない事故である。

## 自分自身と道路環境への「判断の甘さ」 状況把握の面から

- 実は、運転隊員に対して、安全性適性検査結果からの「指摘」があった。同結果は、何よりも安全自己管理のためのもの。それを自身への戒めとして生かし切れなかったのが残念。
- 率直な言い方になるが、同乗の女性隊員に「いいところ」を見せたかったのかも知れない。繰り返すが、滑りやすく凹凸のある下り坂を、60~70km/hか、それ以上で走ったこと自体に、自分自身と道路環境に対する大きな「判断の甘さ」があった事故である。

### 学習と指導のポイント

#### スキッドの発生と対応の基本

上述のようなスキッド事故は、右表に基づくおよそ四つと、あるいは、それぞれ複合したメカニズムで発生する。この場合、いわゆるパニック状態になりがちな生理的限界上からも、大半の人間にはスキッドの「立て直し」→右表の「何をすべきか？」を行うのは、ほぼ不可能であると考えるべきである。スキッドという「危険に近づかない運転」のための参考になりたい。

「スポ・ツマンライク・ドライビング」  
(JAF出版) から

横滑りの面	ブレーキによる横滑り	動力による横滑り	コーナリング中の横滑り	バンクによる横滑り
理由	ブレーキを強く踏みすぎて、一つ以上の車輪をロックさせてしまう。	アフセル・ペダルを急に強く踏み過ぎる。	曲がるときに、後ろのタイヤのトラクションが失われてしまう。	タイヤの空気圧が突然失われてしまう。
発生条件	急停止、滑りやすいぬれた道路、凹凸道。	強い急加速、滑りやすい路面。	速度を上げて曲がること、磨耗したタイヤ、滑りやすい路面。	タイヤのバンク、垂れ、空気圧過多、荷の横の過重。
何が起こり得るか？	ハンドルの操縦能力が失われる。前輪がロックすると、車はまっすぐに滑っていく。後輪のみがロックすると、横へ滑っていく。くると回ってしまうこともある。	前後駆動車は力ろうじてまっすぐ前方へ進む。後輪駆動車は後輪が横へ滑る。車が回ってしまうこともある。	ハンドルの操縦能力が失われる。後輪が横滑りし、曲がっていく道からそれる。車はまっすぐ進むだけ。	バンクした前タイヤのほうへ、強く引く。後ろタイヤがバンクした場合は、バンクした側へ引く。左右に揺れたり、左右に倒れたり、戻りをしたりする。
何をすべきか？	ブレーキ・ペダルから足を離す。ハンドルを回す。タイヤが再び回転して、車が前進し始めれば、ハンドルの操縦能力は回復する。	車両の回転不均衡が止まるまで、アフセル・ペダルを上げておく。車の向きをまっすぐにする。車が回り始めたら、逆ハンドルを当てる。	アフセルから足を完全に離す。車の向きをまっすぐにする。	ブレーキはかけない。一定のハンドル移りを確実にこなす。速度を急に落とすのは避ける。少しずつ減速して道路外へ出る。

\*隊員の四輪車運転は原則禁止となっており、この事例は、特に在外事務所内での運転や隊員帰国後の安全運転上の参考に供すべきものです。

### 事例5

## 下り坂から20km/hで交差点へ 自転車と小型トラックとが衝突

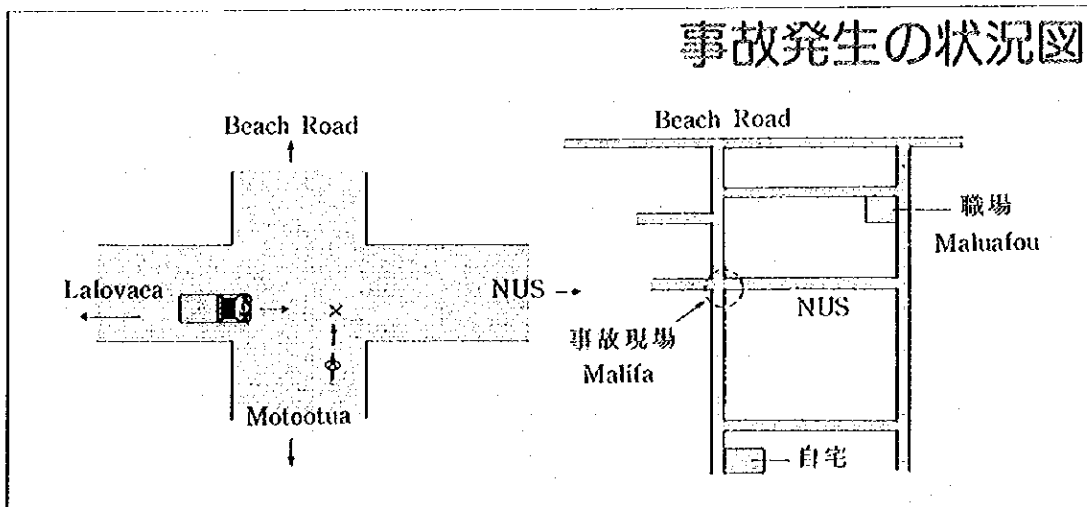
派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
西サモア	男性(32歳)	自転車	小型トラック	打撲	6月

### 事故発生の状況

自宅から自転車で出勤途中の事故だった。ちょうど下り坂だったため、自転車の速度も出ていた。そのまま交差点に進入した。まさか直進してくる車があるとは思わなかった。

小型トラックに気づいてブレーキをかけたが間に合わず、自転車の左側と、小型トラックの左前部が衝突し、左足が車と自転車の間に挟まり、隊員は打撲傷を負った。自転車の速度は約20km/h。幸い相手車速度が10km/hほどだったので大事に至らなかった。

### 事故発生の状況図



## アドバイス—この事故を防ぐために—

### 交差点での徐行義務を忘れる

心構えの面から

- この事故では、隊員側に優先通行権があり、直進自転車と交差する道路側の自動車は停車していた。しかし、周囲には警察官もいる朝の渋滞時間帯。なぜか小型トラックは進行してきた。こんなことも途上国では珍しくない。警察での事情聴取で隊員は、交差点に進入する際、徐行するようにいわれた。すべての通行者（車）に万国共通で課されるのが「交差点徐行義務」。

### 怖いのは自転車の速度超過

運転操作上から

- 一気に下り坂から交差点に進入した様子。自転車が小型トラックよりも速い速度で衝突した。自転車が小型トラックの「左前面に衝突」という点でも、そのスピードぶりがうかがわれる。自転車の前・後輪タイヤ接地面は、片方の靴底の接地面よりも少ない。にもかかわらず20km/hという速度では、その操作能力の巧拙とは別に、ブレーキでの回避は間に合わない。物理的限界を超えた事故。

### 通り慣れた場所で落とし穴へ

状況把握の面から

- 通り慣れた、様子のわかっている道で事故に遭遇した。周囲には警察官がいたということからも、この時間帯は渋滞を来だし、いわゆる危険な場所である。日本でも途上国でも、事故は、いつ何が起こるかわからない状況下で発生する。隊員は、出勤を急ぎ、焦っていたのかも知れない。相手側への責めは別として、この事故では、明かに周囲への状況判断が甘かった。



自転車利用の元気な隊員（パラグアイ）

### 学習と指導のポイント

死亡事故の約6割は「急ぎと不満」心理で

- 死亡事故を起こした603人（第一当事者）に対して、埼玉県で追跡アンケートを行った結果、男性ではその61%に「焦り、不満」があったと回答している。女性で約55%。
- 焦りの理由で最も多いのは「急ぐ用事」。次に「帰りを急いだ」「時間に遅れる」の順。忙しさ・せわしなさの常態化している日本だが、そのままのペースを任国にも持ち込まないようになりたい。

## 事例6

# 自転車で通行中に後方からのトラックに巻き込まれる

派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
ガーナ	女性 (31歳) 赴任後5か月	自転車	トラック	死亡	8月

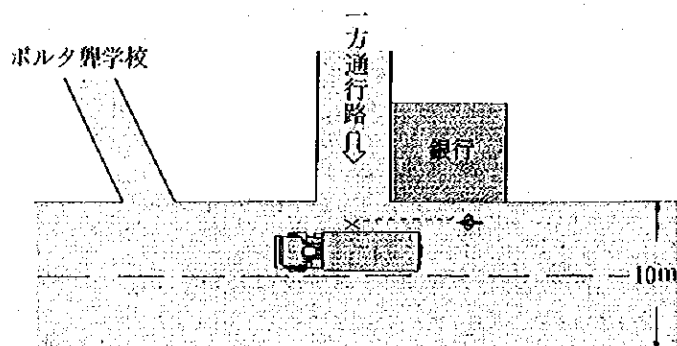
## 事故発生の状況

午後1時15分頃ホホエ市内中心部の幅員約10メートルの道路を自転車で通行していた。一方通行交差点付近で、走行の安定を失い、後方から追越しをかけてきた大型トラックの右側部分に接触転倒し、からだだけが右後車輪に巻き込まれた。



隊員の交通事故殉職メモリアル  
(ガーナ)

## 事故発生の状況図



# アドバイス—この事故を防ぐために—

## 自転車だからという油断は禁物

心構えの面から

- 事故は自転車が道路の側端から中央にわずかに進路を変えた時におきている。自転車は交通上の弱者だから、よけてくれるだろうという考えは通用しない。
- 後方からのトラックやバスは、速度を下げないで自分のペースで通り過ぎていくと思うこと。自分で自分を守ることを心掛ける以外には、事故を防ぐ方法はない。

## 道路の側端をふらつかないで通る

運転操作上から

- 自転車はふらつきやすい乗り物だ。特に路面状況がよくない場所ではふらつきが当たり前の状態になる。このようなときにはまず、道路側端の安全な場所を選んで通ることが大切で、車の多く通る部分には出ていかないことだ。
- ペダルをこぐため一度に足に力を掛けると、バランスがくずれやすいので、平均した力でこぐようにするのがよい。
- 衝突が回避できないような状況のときには、自転車を捨てて、自分を守るようにする（この事故では自転車は損傷なし）。

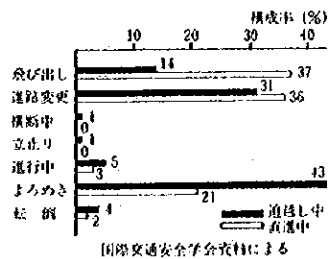
## とにかく車を信用しないこと

状況把握の面から

- 後方に対する警戒も大切。進路を変えようとするときには、振り返って自分の目で後方の確認をする習慣をつけたほうがよい。
- 交差点では自動車の行動に充分注意を払う。ちょっとおかしいと思ったら止って動きを見るぐらいの警戒心が必要。

### データは語る...

わが国のプロドライバーが直進または追越し時にヒヤリハットを感じる自転車の状況は「よろめき」「進路変更」「飛び出し」が多い。



### 学習と指導のポイント

#### 自転車の乗車訓練をしよう

- 自転車は誰でも乗れるものだという考え方を改めて、教育・訓練を行う必要がある。
- 訓練は、任国の交通法規と実技訓練とし、実技はバイクの訓練に準じて行う。
- 自転車の整備・点検もバイクに準じて行う。

## 事例7

# ノーヘルで大型トラックに追突され、左肘と前歯骨折

派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
ケニア	男性（27歳）	二輪車	大型トラック（逃走）	複雑骨折、 上歯骨折など	5月

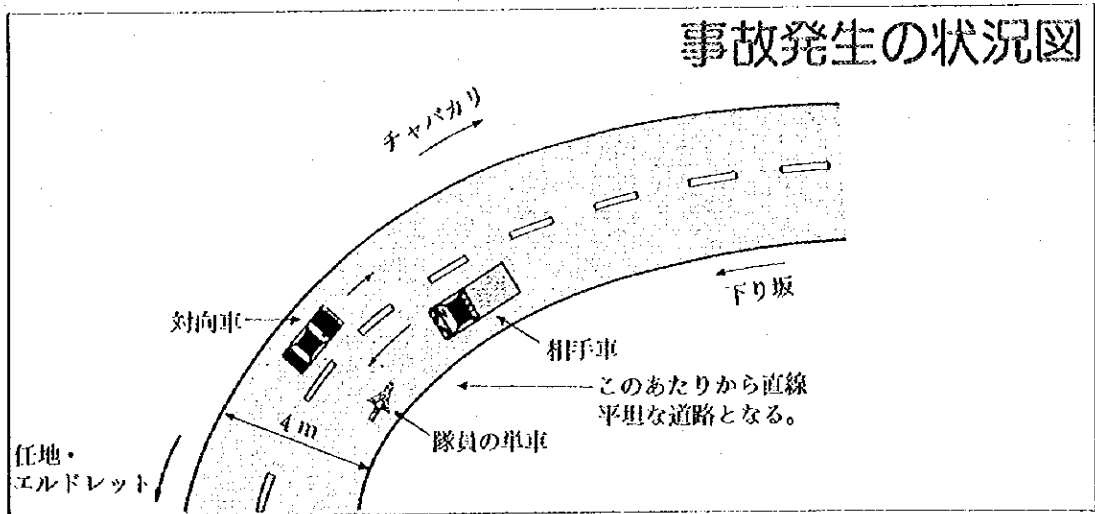
## 事故発生の状況

自宅から4 km離れたガソリンスタンドで調理用のガスを充填し、ポンベを積んで、約20km/hの速度での帰宅途中だった。

ゆるやかな下り坂カーブの終わった直線道路に入った地点で、突然、後方からの大型トラックに追突された。そのトラックは二輪車を追い越そうとしたが、対向車があったため果たせず追突した模様。トラックはそのまま逃走した。

二輪車から投げ飛ばされた隊員は路肩のジャリの上に落下し、左肘の複雑骨折・挫創、左上歯の骨折被害を被り、一時療養帰国となった。近距離だからと思い、ノーヘルだった。

## 事故発生の状況図



## アドバイス—この事故を防ぐために—

### まず、ノーヘルが問題である

心構えの面から

- 近距離だったから、ヘルメットをかぶらないで出かけたという。まず、これが問題だ。ガス切れを思いだし、無帽でマアいいか、というわけで出発した模様だ。この事故ではヘル着用で少なくとも前歯骨折だけは避け得たかも知れない。アゴひもを締めると気持ちも引き締まるもの。赴任当初の、あの「新鮮な心」を忘れたのかも知れない。無くそう油断心！

### 普段の操作能力の半分で運転

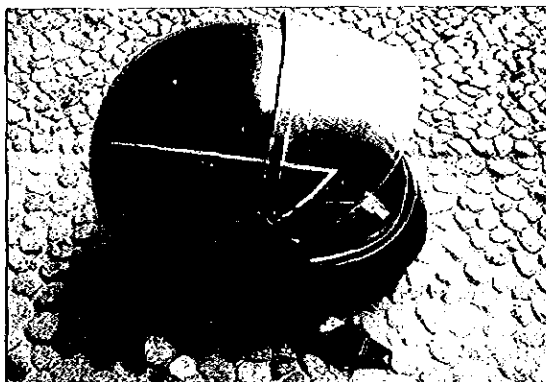
運転操作上から

- いくらのボンベ重畳だったか不明だが、相当重かったはず。それに、縛り方はどんな状況だったのかも気になる。事故の起こり方からみて、慣れない重畳物運搬のもと、ボンベが落ちないかを心配しての相当キツイ走り方をしていた様子。これでは誰でも、自分の持つ普段の運転操作能力が「半減」される。そのことへの心構えも、ノーヘル同様に欠けていたのではないか。

### 「危険から遠ざかる動作」が無かった

状況把握の面から

- 少なくとも対向車の存在を相当手前から知り得たはず。それに、後続トラックの気配もエンジン音などから「聞こえて」いたと思われる。この状況からは当然、高い確率で「追い越される」場面と、それが不成功に終わり幅寄せ・追突される場面などが生じ得る。が、事前にその危険から遠ざかる動きが二輪車側に無かった。心構えも、操作・状況把握面も甘い中での事故といえる。



あごヒモを結んだ、こんな着用はダメ！

### 学習と指導のポイント

見れども見えず、聞けども聞こえず

- 対向車が見える状況にあり、後続トラックの接近エンジン音も聞こえる状況にあったこの事故。しかし、網膜に映像が達し、鼓膜に音が達していながら、ギリギリ追い詰められた位置に自車を置いたまま、というのは危険。
- 積載物や他のことに気をとられ過ぎると、どんな人間でもこんな状況に陥ることがある。慎重運転の第一歩は、この「生理的限界」を肝に銘ずること。この限界は、誰しも持つ。

事例 8

# 二人乗り走行中子供が飛び出す 脳震盪で1日間の記憶無くなる

派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
セネガル	男性(36歳)	二輪車二人乗り	子供 (歩行者)	脳震盪 (一時的記憶喪失)	12月

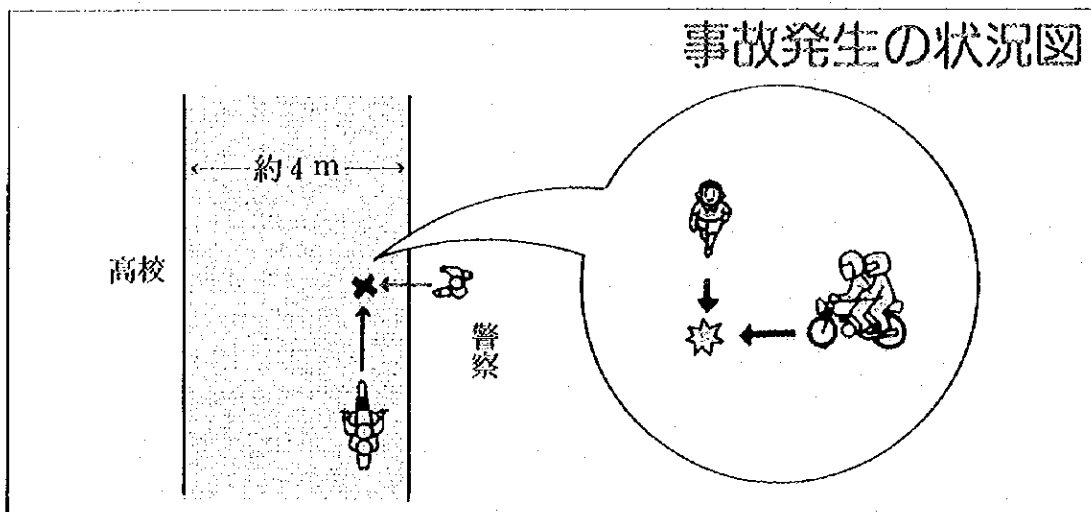
## 事故発生の状況

週1回、仏語の個人授業を受けている隊員が、自宅から家庭教師宅へ送り返す途中の二輪車二人乗り事故である。午後6時頃の発生。

道幅約4mの舗装した直線道路を走行中、道路わきから飛び出した子供に接触。二輪車は転倒した。ヘルメットは着用。車両は小破(走行速度の記載は無い)。

隊員は転倒時、頭部を打ち、脳震盪で約1日分の記憶が無くなった(一時療養帰国)。家庭教師は、左膝・肘へのカスリ傷程度ですんだ。

## 事故発生の状況図





## アドバイス—この事故を防ぐために—

### 二人乗り不可の「ペーパー携行」を

心構えの面から

- 「二人乗り」は明確なルール違反。しかし、移動手段が貧弱な任国では、しばしば二人乗りの必要性が生じ、頼まれれば断るのも厄介という事態が少なくない。その場合、最初が肝心になる。つい、マアいいか、前任者もやっていたということだし、となると、1~2回は何事もなく過ぎ、次第に常習化する。この点、酒気帯び運転の常習化問題と似ている。
- そこで提案。「二人乗り絶対不可」のペーパーを作り、携行すること。内容は、◇貸与取り消しになる◇保険契約上から不可◇車両構造上からも不適切などの文面で、現地語訳文も重々しく添え、在外事務所長などのサインのあるものが適切。断る場合これを見せて行くと、同一人物は二度と二人乗りを頼まないはず。この方式がない任国では、ぜひ、交通安全委員会全体で実現を。

### 車両構造上からも危険な二人乗り

運転操作上から

- まず、50cc貸与二輪車は、車両構造上からも二人乗りに適さないことを忘れずに。特に、制動性能基準は、一人乗りを前提にしたもの。形こそ小さいが、二人乗り運転は、ダンプカーが過積載を行い、ブレーキの効きが思った以上に悪くて事故に至る点と同義になる。
- この事故のように、予期しない状態で目の前に飛び出された場合、運転操作の巧拙とは関係なく、まず転倒は免れない。かなりの年齢の子供や、大人も飛び出しをやるので、日本の「幼児への警戒」というイメージだけを持つと危険。

### 他人を絶対傷つけてはならない

状況把握の面から

- もし自分がケガをしても、他人を負傷させてはならない、という強い覚悟が、貸与二輪車の運転上で求められる。この点は、日本でも任国でも同じ。そう考えると、子供などの飛び出しに対する警戒心は、一層強くなるはず。交通環境への状況把握面でも、この事故はいま一つ甘かった。
- そんな強い覚悟を持ちながらも、任国特有の歩行行動などがあり、トラブルに至ることがある。その場合の第一の原則は「負傷者の救護」。この点も万国共通のこと。



雨の中、段ボールをかぶって道路横断をする子供  
(パラグアイ)

### 「危険マップ」を作り飛び出しに備えよう

以下の事項を参考に、走行エリアの「飛び出し危険マップ」を作り、安全運転に備えよう。

◆駐車車両のカゲからの飛び出し、といった点は日本と同じ。加えて、道路両側の「草木」の中や間から子供や動物が飛び出す例も多い。草木の繁茂状態は雨期・乾期で一変することにも注意。

◆こちらを見ているから安心、というのは禁物。これは、大人の歩行者でも同じ。前方に一人見かけたら、他にいても知れないと考えて徐行するのが鉄則。二輪車に飛び込むように近づいたり、目の前を横切ったりする。途上国の子供は駆け込むスピードも速い。危険マップは公道以外も含めて。

事例9

# 豚と正面衝突して意識喪失 精神不安も出て帰国入院へ

派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
ザンビア	男性(32歳)	二輪車	豚	左鎖骨骨折 (精密検査帰国入院)	8月

## 事故発生の状況

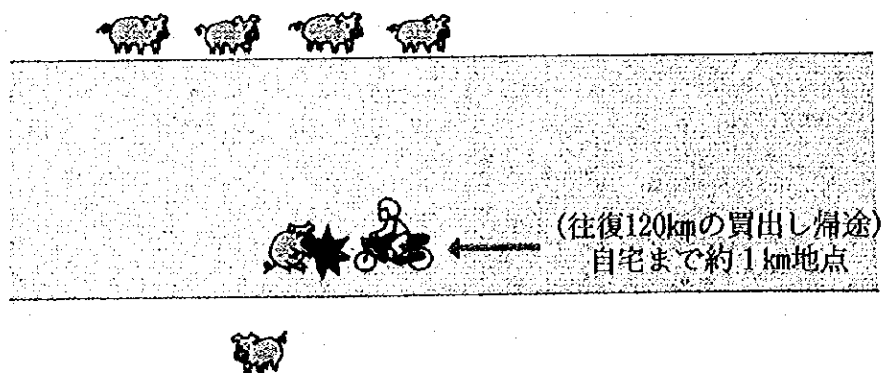
祝日、任地より約60km離れた町へ買い出しに出かけ、帰途、自宅まで約1kmという地点での動物の飛び出しによる二輪車事故。午前11時過ぎの発生。

“突然出現した”豚と正面衝突して転倒。気がついた時は、二輪車の下敷きになっていた。走行速度はおよそ45～50km/hだった。ヘルメット着用。

当初、負傷は左鎖骨骨折と膝の打撲傷程度と考えられたが、およそ12時間後から頸・頭部の痛みが出現。過去の二輪車事故によるクモ膜下出血経験からも本人の頭部異常への不安が高まって、精神不安定状態を来した。

治療および精密検査の目的により、一時療養帰国するに至った。

## 事故発生の状況図



## アドバイス—この事故を防ぐために—

### ホッと気を抜いた時が危ない

心構えの面から

- 隊員の買い出しは、重要な作業。出かける前は、当然、身支度を整え、事故には気をつけようと考えて出発したはず。この事故は、任地まであと1kmで帰り着くという、いわば自分の行動エリア内で発生している。そういった地点や状況下では、再度、気を引き締め直すことが大切になる。もうすぐ着く→「ホッと気を抜いた油断」が事故につながったとも推察される。
- 周囲には、気をつけて行けよ、帰れよなどと「一言かけてくれる人」がいないのが普通。自分が自分自身に「最後まで気を抜くなよ」と語りかけると、気持ちが改まるもの。

### 「運転疲労」が少なくない長距離走行

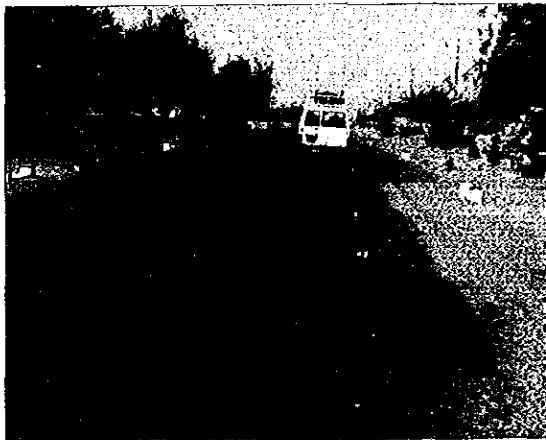
運転操作上から

- 猛暑期ではないというものの、この季節、ザンビアでの往復120kmの運転は楽ではない。まず、この場合、本人の運転レベルに対する推察と、事故結果からみて、他のバスなどを利用したほうが良かったと考えられる。二輪車運転は、予想以上に疲れるものでもある。
- 運転疲労は、その人の「技量」に正比例した形で現れる。つまり、同じ距離・時間を走っても、あまり疲れない人と、余計な部分に神経を使い過ぎ、運転の後にグッタリする人がいる。自前の交通手段を持つのは便利だが、往復100kmを超えるような利用は避けたほうが無難。運転疲労は知らず知らず生じやすく、判断や反応遅れなどの思わぬ運転ミスが出る。

### 動物には徐行接近が鉄則

状況把握の面から

- 本人は、豚が“突然出現した”と述べ、一方、警察の事故証明書では「(豚が)群れに合流しようとして道路を横断して来た」と記述されている。つまり、まったく他の豚もいなかった状態から一匹の豚と遭遇したのか、道路わきなどに何匹か見えていて、意表をついた一匹の豚とぶつかったのかは定かではない。もし、群れが見えていたのであれば、当然、“突然の出現”をも予想して徐行接近する運転が必要だった。状況把握への甘さはなかったのだろうか。



途上国では放置動物が珍しくない(ニジェール)

### 学習と指導のポイント

#### 放置動物の行動特徴と留意点

以下の点を参考に、どんな危険が伴うのかなどを学習し、その情報が、先輩から後輩隊員へ、十分伝わるような手立てを再構築してほしいもの。

◆一部の動物を除き、共通して特に家畜類は、群れや集団でいることが多い。その場合、取り残されたりして、母羊の方へ子羊が急に駆け出すなどの習性がある。動物を驚かすのは絶対禁物。

◆隊員の動物とのトラブルでは、その習性への理解不足から、よもや、という中で圧倒的に多く発生。過去、突然飛び上がった鶏に驚いての事故や、犬にはえつかれたりしての事故もある。「動物危険マップ」作りを提案したい。

### 事例10

## 飲酒後の深夜に二人乗り運転 同乗者重傷、双方が療養帰国

派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
ガーナ	男性 (34歳)	二輪車	同乗中	右頬骨骨折 (顔面裂傷など)	7月

### 事故発生の状況

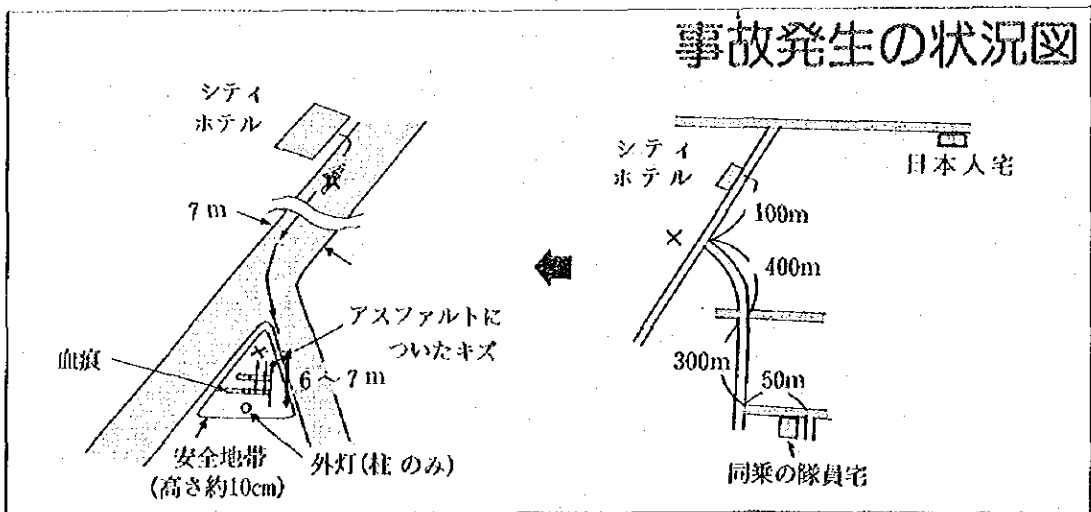
ホテル・レストランで食事後、同僚隊員の二輪車に二人乗りして、自宅に送ってもらう途中の単独転倒事故である。食事にはアルコールも出た。深夜12時過ぎの発生。ヘルメット非着用であった。申告された推定速度は30~50km/h。

街灯のないY(T)字路で、左折が遅れ、高さ10cmの安全地帯に乗り上げ、転倒した。出発地点からは100m、目的地までは750mほどの地点であった。

転倒後、約1時間の意識不明状態が続き、すぐ病院に運ばれた。右頬骨の陥没骨折、顔面裂傷、上・下肢の擦過傷と打撲の重傷。

二人乗りの隊員の双方には、一時療養の帰国措置がとられた。

### 事故発生の状況図



## アドバイス—この事故を防ぐために—

### 飲酒運転は恥ずかしいこと！

心構えの面から

- この事故には、高い確率で、「飲酒運転」だったのでは？ということが推定される。もちろん運転隊員は、十分酔いを覚ましたと判断したはず。だが、よく知っている道路で、きわめて単純な、飲酒運転に特徴的な運転ミスをやってしまった。これは恥ずかしいことである。
- このような事故は、最初からの運転態度→ひいては基本的な隊員活動に対する「姿勢・考え方」の問題でもある。「自分の位置づけ」をしっかり持ち、任期をまっとうしたいもの。

### 高速度になる反面、判断・反応は遅れる

運転操作上から

- 酒酔い・酒気帯びの状態では、自然に速い速度を出しがちな反面、判断や反応が遅れることが多い。前輪が大きく変形し、チェーンが外れたことから、かなりのスピードが出ており、おそらくノー・ブレーキ状態で突っ込んで行ったと考えられる。
- 酒酔い・酒気帯び運転では、その人が持つ運転操作能力が発揮できない。その意味でも、安全運転確保のためには、自己の客観視能力とあいまって、遵法心や安全態度などの精神面が重要視されることを再確認したいもの（3頁参照）。

### 1 km弱の道程は、歩こう！

状況把握の面から

- ホテルから自宅までは約850m。どちらが言い出したかわからないが、この事故発生は、すぐ近くだから二人乗りで行こうとらえるか、すぐ近くだから「押して歩いて行こう」とするかで、問題が分かれる。上り坂であっても、ギアを一速にして軽く駆動すると、比較的楽に押して歩ける。飲酒後の二輪車運転に対して、基本的な姿勢が甘く、その結果から、街灯の暗さなどの道路状況を把握し得ない状態で発生した。当然、同乗した隊員の安全態度も問題である。



任期をまっとうし元気に帰りたいもの（ホンデューラス）

### 学習と指導のポイント

派遣国・地域で「飲酒許容度」に格差ある

◆主観による見方だが、任国ごと、または同一任国であっても地域ごとに「飲酒運転許容度合い」に格差がある様子。酒の出る席には、貸与二輪車で行かないという基本を再確認してもらいたい。

◆「飲んだら乗るな、乗るなら飲むな」ということが共通認識として備わっている国・地域では、誰かしっかりした隊員のペースメーカーがいて、この問題に限らず、みんなの隊員活動そのものにも活気などが感じられる。ここは、先輩隊員から後輩隊員へ、飲酒事故防止の伝統が引き継がれていくことを、ぜひ期待する。見て見ぬふりもダメ！

### 事例11

## ガソリンスタンド構内で転倒 2週間後に傷が悪化して入院

派遣国	当事者	運転車両等	相手	被害	発生時期
タンザニア	男性 (27歳)	二輪車	単独	膝の外・内傷 肘の外傷	10月

### 事故発生の状況

スタンドで給油しようと思い、下り坂道路を減速しながらその敷地内に入ったところ、前に給油中の車があった。そこで瞬間的に前ブレーキを強くかけてしまい、それと同時に2mほどスリップして転倒・横転した。

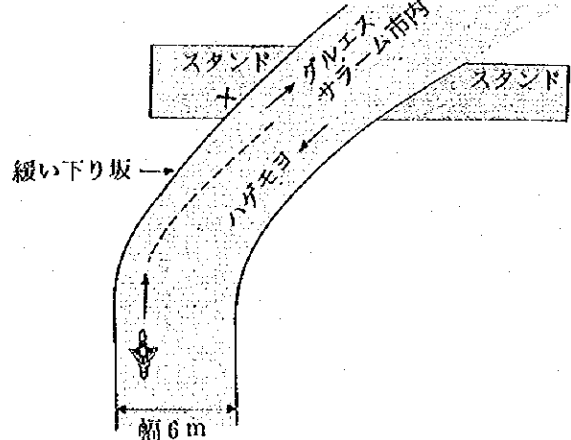
速度は約15km/h。下り坂だったため、アクセルはふかしていなかった。

事故当時、バイクはあまり損傷がなく、ケガも軽い外傷だと考えて業務を続けていたが、外傷がほぼ回復した2週間後、急に負傷した膝が痛み出した。病院での診断の結果、膝が内出血していたためとわかり、4日間入院した。



途上国のガソリンスタンド (セネガル)

### 事故発生の状況図



# アドバイス—この事故を防ぐために—

## 本人は判断の甘さを反省

心構えの面から

- まず、負傷した際の心構えをしっかり持っておきたい。本人が大反省したこの事故の場合、安易に考えず、すぐ病院での診察を受け、湿布治療などを行っていたら、入院の必要は無かったと考えられる。こんなケガくらいと思わず、負傷被害は「最大限手当てを尽くして軽く」という心構えと決意が大切。そんな意識を持つと、日常の好ましい安全運転態度にも表れてくるもの。

## 公道以外で「油断心」が出る

運転操作上から

- 隊員は意外に、学校構内、勤務先の敷地内などで単独事故を起こしている。この事故もGS構内での自損によるもの。事故報告書の記載は「運転不慣れのため」。あわてて瞬間的にかける「強めの前ブレーキ」は、まず転倒に至ることを実証した事故である。公道での細心注意の安全運転を、どうぞ、構内や施設敷地内などでも、ぜひお忘れなく。

## 安易さが被害を大きくした

状況把握の面から

- この事故には、自分の進路に給油中の車があることへの状況判断の甘さ・遅れと、負傷度合いを軽く考えた二つの安易さがある。過去、二輪車転倒事故で頭を打ち、フラフラ状態で歩いていたのを他の隊員に発見された事例もある。このような「判断の甘さと安易さ」=安全態度は、相手方が歩行者などでない「動物とのトラブル」や「公道以外の事故」としても現れやすい。



半ズボンのこんな乗車はダメ!

## 学習と指導のポイント

下肢のケガが多く、素肌負傷は治りにくい

- 二輪車運転では、とかく頭部や頸椎部など致命傷に至りがちなものを取り沙汰されやすい。が、部位別で圧倒的に高い構成率は「下肢負傷」。半ズボンはダメ。丈夫な長ズボンと靴を。
- 転倒時、摩擦熱&力により、単なる切り傷と異なる「面的な皮膚破壊」をおよぼすのが二輪車事故の特徴。治りにくい。地面と素肌の間に(衣類着用で)「布切れ一枚」が挟まれていると、摩擦熱&力を和らげて負傷を軽くする。化膿の心配も少ない。Tシャツ、手袋無しでも、路面がサンド・ペーパー変わりになる。

# 第7章 安全性適性検査を役立てるために

## 1 適性検査のねらいと目的

運転をはじめてから長い間事故を起こさない人と、何度も事故を繰り返す人とがいるものです。交通事故の発生にはこのように個人差があります。任国における交通事故を防止するために、隊員は安全性適性検査を受検し、その診断結果で、自己の運転適性を客観的に正しく認識し任国に赴任してもらうことになっています。

診断結果は、受検者が任国において車両運転をする際、留意しなければならない以下のような合計16項目および総合評価について判定されています。

### 1) 運動機能 (7項目) ※ ( ) 内は、評価D~Eの人へのアドバイス

- ① 注意力 (交通標識や信号を見落としがちであり、信号のない交差点等で、出会い頭の事故を起こしやすい。横道からの車や人の飛び出しに注意すること。)
- ② 判断力 (交通量の多い道路や複雑な道路では特に運転に注意すること。また、「~だろう」の予測運転は絶対に危険。)
- ③ 柔軟性 (運転環境が変わった時に特に注意することが必要。不慣れた道での運転には注意。運転中には他の事は考えないようにする。)
- ④ 決断力 (とっさの判断を必要とする場面での運転に特に注意。思わぬ事態での対応、処理を常に考えておくこと。)
- ⑤ 緻密性 (運転前にいつも重要なポイントを点検する習慣を身につけること。常に基本に忠実な操作を心掛けること。)
- ⑥ 動作の安定性 (ささいなことで感情が高ぶり冷静に運転ができなくなる。疲労や、睡眠不足を感じている時は運転をしないこと。)
- ⑦ 適応性 (運転環境が変わった時などに、事故を起こしやすいので慎重な運転が必要。)

運転操作などの技能面の能力をみるこの系列は5段階方式で評価されています。したがって、その評価がDまたはEの評価となっている特性項目があったら、それは要注意です。

### 2) 健康度・成熟度 (3項目) ※ ( ) 内は、評価Cの人へのアドバイス

- ① 身体的健康度 (心身が常に健康であるよう、節度ある生活を心掛けること。長時間の運転はできるだけ避け、時間的に余裕をもって運転すること。)
- ② 精神的健康度 (自分の力に自信を持つことが必要。運転中は、あまり悩まず、運転に集中するように心掛けること。)
- ③ 社会的成熟度 (多くの友人と交際するようにし、相手の感情や考えを理解するように努める。自分の感情を抑えられる冷静さを心掛けること。)

### 3) 性格特性 (5項目) ※ ( ) 内は、評価Cの人へのアドバイス

- ① 情緒不安定性 (不愉快なことや心配事がある時は、それらを顔から追放して運転するように。常にゆとりのある運転ができるように心掛けること。)
- ② 衝動性・暴発性 (ちょっとしたことで、自分を抑えられなくなる。割り込みされたり、他車から文句をつけられたりした後の運転には特に注意が必要。)
- ③ 自己中心性 (相手の車の動きを自分勝手に解釈する傾向がある。無理な追い越しや割り込みは避け、追い越し時には十分安全を確認するように心掛けること。)
- ④ 神経質・過敏性 (ちょっとした心配事や悩みごとでも、気になり集中力が散漫になりやすい。時間や心に余裕を持って運転することを心掛けること。)
- ⑤ 虚飾性 (他人の目を意識し、派手な運転になりがちである。無理な運転をさげ、安全運転を常に心掛けること。)

### 4) 運転マナー (1項目) ※ ( ) 内は、評価Cの人へのアドバイス

- (道路は自分一人のものではないとの意識を高め、相手に不快感を与えるような運転はしないこと。相手に道を譲る気持ちを常に持つこと。)

以上の各特性項目は性格とか運転マナーなど安全運転に大切な要素が3段階で評価されていますので、Cの評価をされている項目については要注意です。



### ■総合評価について

総合評価は、運転適性度と安全運転度の二元評価となっております。運転適性度は「運動機能」の特性評価値をもとに、技術面の運転適性を総合的に判断し5～1の数字で示し、安全運転度は「健康度・成熟度」「性格特性」および「運転マナー」の特性評価値をもとに、交通事故を起こす危険性の度合いをA～Eのアルファベットで示しています。下表「総合評価分析表」は、二元評価されている総合評価をクロスさせてタイプ別に分類し、懸念される交通事故の態様を示しております。

総合評価分析表

		安全運転度 → 悪い				
		A	B	C	D	E
運転適性度 ↓ 悪い	5	安全運転 タイプ			重大事故 タイプ	
	4					
	3	(約69.1%)		(約11.9%)		
	2	もらい事故 タイプ			事故違反多発 タイプ	
	1	(約6.2%)			(約12.8%)	

\*の部分は他のタイプに変わる可能性もあります。注意して下さい。

( )内は、全国年間集計(平均)における各出現率を表しています。

この総合評価分析表によって、自己の総合判定がどのタイプに位置しているかを確認して下さい。診断書右上に(4B)などと示されています。

重大事故型、事故違反多発型、もらい事故型にランクされている場合は、それぞれのタイプに応じた交通事故防止に特別の注意が必要です。

なお、(3C)の評価は、分類上は安全型ですが、他のタイプとの接点に位置しており要注意です。

### ■総合診断について

診断書には、受検者の16特性評価や総合評価の結果を総合して交通安全についてのアドバイスを文章でコメントしてあります。このアドバイスには、特に受検者の性格と交通事故とのかかわりについて、留意しなければならない点を解説しています。

## 2 どのように役立てるか

これまでの先輩隊員の任国での交通事故発生状況を適性診断結果からみると、特性項目では、次の6項目について、要注意とのシグナルが出ていました。

- ①注意力 ②情緒不安定性 ③適応性
- ④柔軟性 ⑤自己中心性 ⑥衝迫性・暴発性

これらの特性項目をみるにつけても、任国における交通事情と隊員の交通事故とのかかわりがそれなりにうなずかれるものとなっています。

特に情緒不安定性、適応性などの項目が上位にランクされており、任国の環境等に馴染めぬ事情も推測され、任国着任後、早い機会に事故を起こしている隊員の多いこと、単車の単独事故が全事故の44%とかなりの数を占めていることなど、注目される傾向となっています。

このように、診断結果が任国事情ともあいまって、交通事故との相関関係が深い点に留意し、また交通事故防止上、自己の診断書の各評価を「自己管理の大切な資料」と位置づけ、その内容を十分に理解しかつ持続的に交通事故防止に役立ててほしいものです。

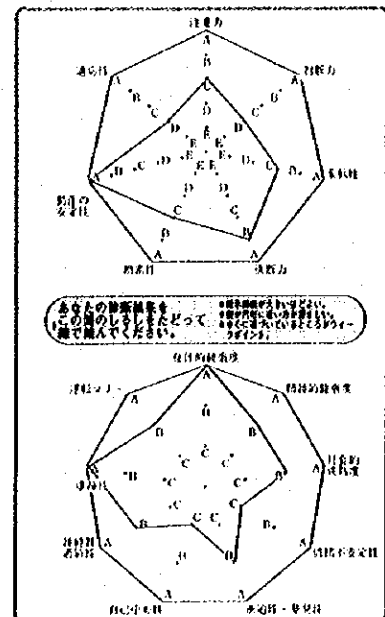
また、先輩隊員で事故を起こした隊員の要注意タイプ別出現状況をみると、

重大事故型	7.43%
もらい事故型	5.71%
事故違反多発型	5.71%

と、なっていました。前頁の表の全国平均からすると比較的低位率ですが、これらのタイプにランクされている場合は、それなりに事故の確率は高いので要注意です。さらに、安全型の中でも上記要注意タイプの接点にあって、ともするとそれらのタイプに移行する恐れがある(3C)と評価されている隊員は28.0%と、かなり高い比率になっています。この評価の場合も安全運転に十分な注意が必要です。

なお、診断書には右図の特性チャートが用意されており、例示されているように、特性評価値を転記し線で結び、自己の傾向を確認して下さい。評価を結んだ円型は凹凸が少なくかつ大きさが大きいほど望ましく、その逆の場合は要注意です。

〔16特性のチャート図〕(例示)



### 3 安全自己管理の必携品

車の運転をする場合はもちろんのこと、隊員活動のあらゆる場面での事故や災害から自分を護るために大切な資料としていつも目の届くところにピンナップするなど、身近に備えて安全自己管理に役立ててほしいものです。その好事例として以下の手記を紹介します。

#### アフリカの交通安全委員長は 自分への戒めに「ピンナップ」

さすが交通安全委員長、というお話し。かつてアフリカ・ザンビア国に派遣されたS隊員。みんなから推されて交通安全委員会委員長になった。そんなおり、二輪車安全運転巡回指導のため、一人の専門家が訪れた。同国のバイク貸与隊員は、アフリカでの死亡交通事故発生が目立っていたころでもあり、ことのほか熱心に受講した。南から北まで、ひととおりの巡回を終えた日、車中でその専門家はS隊員に次のようなことを言った。

「OD式安全性適性検査、君はその結果を覚えている？ちょっと気になるんだけど」

S隊員は、記憶していなかったため、その会話は、途中で終わった。その夜、他の交通安全委員も交えた巡回指導の反省会の席上、S隊員は次のように専門家に語りかけた。

「先生、私は“事故違反多発型”の総合評価になっていました。どうしてわかったんですか？」

その専門家は、安全講習の際、S隊員には「スピードに対する怖さ」が少ないことに気づき、気になったのである。人柄も良く人望もあり、明るい性格のS隊員。それに、帰国後の人生設計もちゃんと考えてある様子の彼だが、それとは別に、“事故違反多発型”の総合評価となっていたわけである。

すばらしいのは、忘れず任国に評価表を持参したほか、すぐ探し出し、注意点に「マーカーでアンダーライン」を引き、さらに部屋の壁にピンナップした点。

こうなると、“事故違反多発型”という検査結果を弾き出したコンピュータは、絶対人間の能力&可能性に勝てない。評価表を探し出し、アンダーラインを引くという行動で弱点を再度振り返り、戒めとして壁にピンナップ。これらの行為により、好ましい安全自己学習が果たされたのである。S隊員のようなことを期待するところに、何よりも同検査の実施目的がある。もちろん彼は、いい協力活動を行って無事帰国した。

## 第8章 二輪車安全運転の技能訓練

### 1 安全スキルを高めるために

これまでの例からみて、意外に基本的で正しい二輪車の操作・運転技能を修得していない隊員が目立ちます。いわゆる「我流の乗り方」をしているのです。したがって、任国での慣れない交通・道路環境の中で安全な運転を行うためには、正しい操作および運転技能の修得が不可欠となります。

任国の交通安全委員会などの主催により、次項で述べる三つの訓練課題を基本に、場合によっては悪路走行要領、整備・点検要領などを含めて、安全運転スキルを高めるための訓練&講習を行うようお勧めします。なお、その場合、以下の留意点を参考にして、安全確保には十分な配慮をして下さい。

#### 【二輪車技能訓練上の安全確保対策】

##### (1) 集合・参加

- ◇貸与二輪車を講習場所まで長い距離から運転してきたの参加は避けること。比較的近い場所から参加する隊員の二輪車を利用したり、二輪車を陸送して、1台につき2～3人宛ての講習車両で行うのがよい。
- ◇貸与二輪車を運転してきた参加する隊員については、いつもの走行環境などと異なる場合、事前に経路・危険箇所などを把握したり、安全走行計画書などの提出を求めることが望ましい。

##### (2) 服装・保護装備・ゼッケン

- ◇ヘルメット、長袖シャツ、手袋着用など、安全訓練にふさわしい服装および保護装備によって行うこと。
- ◇番号を付したゼッケンや腕章を用い、訓練への参加意識を持たせながら行うこと。

##### (3) 事前準備

- ◇特に講習場所や走行コースについては、試走などを行い、参加者の技能レベルと課題内容などをとらえながら、考えられる危険の排除に努めること。暴走などに備えて十分なセーフティゾーンを確保すること。

##### (4) リーダー選出

- ◇お互いに批判し合いながら、和やかに講習を進める場合でも、全体のリーダー（複数でもよい）を決めておくこと。訓練では、自分勝手に走行したりせず、節度と規律ある行動を進めること。

##### (5) 見学者などの危険防止

- ◇一般の人は訓練場所への立ち入りができないところで行うのが望ましい。
- ◇ロープなどで仕切ったり、場合によっては整理係をおくこと。

##### (6) その他

- ◇救急箱を必ず用意すること。
- ◇声が伝わりにくい場合は、拡声器を用意したり、統一のサインを決めておくこと。

## 2 訓練の内容と方法

### 1) 定常円旋回走行訓練

訓練目標	基本的な操作特性と車両感覚を総合的に体得する。併せて、二輪車運転の基本となる「目線の配り方」を修得する。
コース 訓練車両 教材等	<ul style="list-style-type: none"> <li>①平坦な非舗装路(舗装路可。両者での比較走行ができればなおよい。芝生地でもよい)。</li> <li>②半径約3.5～4mの円を表示する。</li> <li>③石灰粉(代用品でもよい)。</li> <li>④原則として貸与二輪車を使用。</li> <li>⑤パイロン(古タイヤなどを利用した代用品でもよい。目立つもの)。</li> </ul>
訓練項目	①正しい乗車姿勢(特につま先)②アクセルワーク特性③目の機能特性(特に配り方)④全体的な車両操作感覚。
訓練内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円の内側を、できるだけゆっくりした速度で、かつ人・車を傾けないで旋回走行を行う。</li> <li>②特にニーグリップ(ひざ締め)をしっかりやり、目を走行ラインの先へ先へ配るようにして走る。</li> <li>③一定の低速アクセルワークで走り、次に反対回りでも行う。</li> </ul> <p>※以上の内容の一層高度な修得方法として、頭からお尻まで真っすぐな状態での「立座」による旋回走行もある(ただし、トライアル走行のように傾けてバランスをとらず、アクセルワークで車両コントロールを行うこと)。</p>
指導ポイント 評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>①乗車姿勢は正しいか→ひざ締めが不安定でないか、人・車を傾けたり速度を上げてバランスをとろうとしていないか。</li> <li>②目の配りはよいか→視点を落とさず先へ先へ配っているか。</li> <li>③アクセルワークを一定にできず、ハンドルでバランスをとっていないか。走行軌跡が偏っていないか。足付きがないか。</li> <li>④特に肩や腕に力が入っていないか。</li> <li>⑤ニーグリップをしっかり保持し、かつ目線を先へ先へ配ることによって、基本操作上で最も難しい低速度での円周回が安定して行えるようになったか。</li> </ul>

## 2) 8の字走行訓練

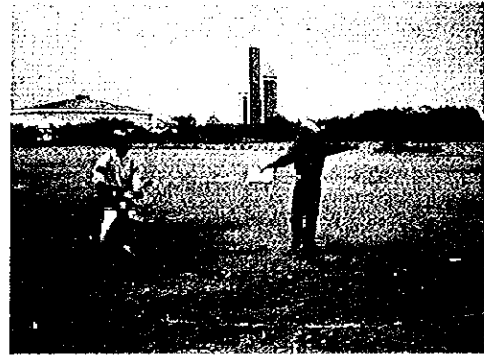
<p>訓練目標</p>	<p>定常円旋回走行訓練の目標に準ずる。特にアクセルワークによる車両挙動の変化や、バランス保持要領を修得する。</p>
<p>コース 訓練車両 教材等</p>	<p>①定常円旋回走行訓練のコース地に準ずる。 ②パイロン2本を約8～10m離して置き、そこを8の字型に走行する（定常円旋回コースを二つ並べた位置づけで）。</p>
<p>訓練項目</p>	<p>①定常円旋回走行訓練に準ずる。 ②加減速によるバランス保持要領(アクセル開→外側に膨らむ&amp;前輪が直立する。同閉→前輪が内側に倒れ込む)。</p>
<p>訓練内容</p>	<p>①定常円旋回走行訓練では白線などで表示された円内を周回したが、今度は、それを二つ並べた形となり、かつ白線表示が無いコースを時計回りそして反対回りというように回る。 ②円周回部分ではできるだけ低速で、さらにニーグリップを効かせ、目を先へ先へ配りながら回る。 ③パイロン2本の中間では、左右旋回の切り返しを行うことになる。 ※ここでも、高度な修得方法として、頭からお尻まで真っすぐな状態での「立座」による旋回走行方法がある。</p>
<p>指導ポイント 評価の視点</p>	<p>①定常円旋回走行訓練での指導ポイントおよび評価の視点に準ずる。 ②パイロン中間における切り返し、特に目の配り方においてスムーズに行えるか。「足つき」をしなかったか。 ③円旋回時はゆっくり、そして直線走行に移る際には速度を上げ、再び低速で走るといように、身体の緊張を解きながらメリハリを効かせた運転の「コツ」が身についたか。 ④一定の速度＝アクセルワークで走った場合でも、目線を先へ先へ配ることによって、自然に二輪車が円旋回をすることが納得されたか。</p>

## 3) 目標地点停止訓練

訓練目標	いかなる走行速度の時でも、的確なブレーキ操作を行い、スリップやロックをさせずに安定した制動で正確に停止できる技術を修得する。特に、危険に近づかず、それから遠ざかるために必要な「アクセル戻し」(減速)の習慣化方法を学ぶ。
コース 訓練車両 教材等	<ul style="list-style-type: none"> <li>①非舗装地＝路面凹凸や制動位置に勾配がない場所。</li> <li>②スタート地点から停止位置までは約50mの距離とする。</li> <li>③車両やパイロン(目標停止位置用＝被視認性を高めて)の用意は、1)、2)の訓練課題に準ずる。</li> </ul>
訓練項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>①前後輪ブレーキ併用の安定した減速&amp;制動手法。</li> <li>②助走区間における規定速度までの加速技能。</li> <li>③加速→減速&amp;制動という中での正しい乗車姿勢保持。</li> <li>④さまざまな走行速度での安定した減速&amp;制動手法。</li> </ul>
訓練内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>①最初、自分で安定停止ができると判断した速度で行う。</li> <li>②スリップやロックをさせず、かつ急ブレーキでない停止を行う。</li> <li>③右足は制動ペダルに乗せ、左足着地の形により、最後まで乗車姿勢も含めた安定停止に努める。</li> </ul>
指導ポイント 評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>①急ブレーキによるスリップやロックはしなかったか。パイロンなどで表示された停止位置の手前や、それを越えて停止しなかったか。ふらつかなかったか。</li> <li>②あわてたり、身体や車体が傾いた状態での強い制動は不安定になりがちであり、特に前輪の強めブレーキは転倒に結びつきやすいことが理解できたか。</li> <li>③早すぎる「クラッチ切り」と直前での強めブレーキがスリップ・ロックを招き、それを防ぐにはもっと手前からの「アクセル戻し」が重要であることを理解できたか。</li> <li>④舗装路でも砂や土、水たまりなどがあると非舗装路と同じ条件になることへの理解が進んだか。</li> <li>⑤自分が緊張する体質であることなど、頭で思うようには身体が動かないという生理的な限界が理解できたか。</li> </ul>

#### 4)各訓練課題の写真紹介

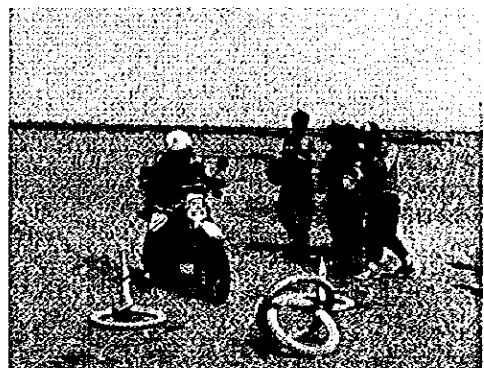
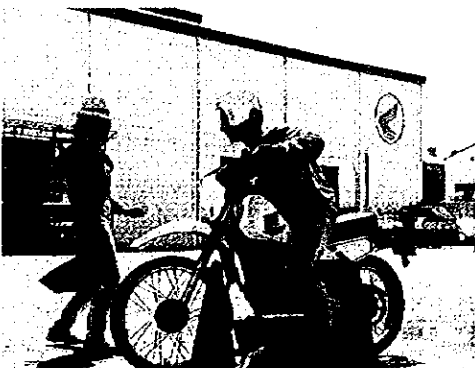
##### (1)定常円旋回走行訓練 (マラウイ、マレーシア)



##### (2) 8の字走行訓練 (モロッコ、バングラデシュ)



##### (3)目標地点停止訓練 (フィリピン、セネガル)





## 第9章 発生事故の教訓から学ぶ

次頁からの一覧表は、データベースとして把握し始めた1988年4月から、最近までの青年海外協力隊による交通事故の発生状況です。

この中には、身体は無傷だったり、ごく軽い負傷ですんだものも多いのですが、不幸にして死亡重大事故に至ったケースも含まれています。

少なくとも自分の派遣国については、同一覧表を見て、過去どのような交通事故が発生しているかを認識し、二度と同じような事故を起こしたり、遭遇したりしないように心がけて下さい。あるいは、任国外研修旅行の際など、その国ではどのような交通事故に気をつけないといけないかといった点を学習するために役立てて下さい。



こんな道路でのバス乗車を余儀なくされる隊員も（マレーシア・東）



霧（雲）の夕暮れ、突然こんな陥没道路も（ホンデュラス）

表：事故事例一覧 (1988.4.～1993.10)

年月日	時間	園名	階次	職種	負傷部位	当事者	相手側	原因状況
93/10/09	7:30	ジョイトン	4/2	手工芸	異常なし	カバン	乗用車	カバンが手陰にて左折する時、対向車に気づかなかつたため側面を衝突される。隊員は助手席に乗り、隊員の自動車は突然車線をはずれ右手の方向へ突進。乗員の鉄交差を突き破り約10m走ったところで木に衝突し停止。隊員は助手席に回帰。
93/10/09	8:00	サレ7	3/3	社会学	左前額部挫傷	自動車	自損	隊員は荷台に同乗。
93/10/09	8:00	サレ7	3/3	理科科教師	左後頭部切創	自動車	自損	隊員は荷台に同乗。
93/10/07	11:00	ハンガラ	4/1	野菜	右肩、右膝	単車	自損	隊員は荷台に同乗。
93/10/03	17:00	サレ7	3/3	理科科教師	右腕骨折	単車	自損	隊員は荷台に同乗。
93/09/29	17:30	ジュー4	3/1	稲作	右足甲骨折、左足左	単車	乗用車	小石の多い道路から砂地に変わる箇所があるのを気づかず自転。暗くなると前に自転を降りつきまいたため通常よりスピードを出していた。
93/09/24	16:00	カボチ47	4/3	看護婦	右足甲骨折、右肘打撲	自転車	単車	乗用車の後ろ5-6mを走行していたところ、車が悪に右折したため避けきれず右ドアに衝突。
93/09/11	7:00	サレ7	3/2	臨床検査技師	全身打撲	自転車	乗用車	自転車で横断途中に二人乗り単車にぶつけられる。単車側が自転車を認知したと判断。
93/09/10	17:00	サレ7	3/1	稲作	左手小指第一関節に	自転車	乗用車	乗用車で横断途中に二人乗り単車にぶつけられる。単車側が自転車を認知したと判断。
1993/8/	7:45	西サレ7	4/1	無線通信機	報告なし	単車	自損	乗用車から物が落下した事を知り急ブレーキをかけたところ前輪がかが状態になり転倒。
93/08/17	23:10	サレ7	4/1	陸上競技	左足小指、薬指間に	自転車	自転車	前方の3台の自転車が急に右へ曲がったため、避けきれずに接触転倒。相手側の後輪がタイヤによつかり怪我をする。
93/08/16	17:00	サレ7	3/3	理科科教師	報告なし	単車	自損	砂地を低速で右折時転倒。単車が右足首に乗っかかる。
93/08/06	23:30	ジョイトン	4/2	シフトメン7	顔部打撲及び内臓破裂	乗用車	四輪車	同乗車が反対車線に飛び出し対向車に接触後、後路側に激突。
93/08/06	23:30	ジョイトン	4/3	工作機械	左腕助身1本骨折	乗用車	同上	同上
93/08/06	23:30	ジョイトン	3/2	体育	右肘先端部骨折	乗用車	同上	同上
93/08/06	23:30	ジョイトン	2/2	水泳	右足親指の骨	単車	単車	減速し左折しようとした時に単車(4人)に追突され転倒。
93/08/06	11:30	サレ7	4/2	自動車整備	右足親指の骨と打撲	単車	単車	減速し左折しようとした時に単車(4人)に追突され転倒。
93/08/02	10:05	ハンガラ	4/1	獣医師	右足親指の骨と打撲	単車	自損	雨天後のぬかるんだ下り坂で後輪が滑り転倒。
93/08/02	18:30	サレ7	4/2	村務開発普及	左足打撲	単車	自損	道路側に一時停車しようとした際、辺りが暗かったため路上の砂利に気づかずスリップし転倒。
93/07/08	16:45	サレ7	4/2	自動車整備	両膝両肘挫傷、左	単車	自損	下り坂でブレーキをかけたところ前輪がかがし体勢くずれ転倒。
93/07/04	14:10	サレ7	3/1	理科科教師	報告なし	カバン	トカゲ	トカゲが突然カバンの車線に進入したためカバンが急ハンドルをきり横転。
93/06/18	1:30	サレ7	4/1	地質学	報告なし	バス	乗用車	乗用する長距離バスが横転。
93/06/10	17:10	サレ7	3/3	社会学	報告なし	単車	乗用車	小石の多い道路の右前部にぶつかつたところ後輪がかがし対向車線の上にリアブ
93/06/10	18:10	西サレ7	4/1	無線通信機	左足打撲	自転車	小型バイク	下坂から交差点進入時に左方から進入した小型バイクと衝突。左足が車と自

年月日	時間	園名	陸大	職種	負傷部位	当事者	相手種	原因状況
93/06/01	17:00	モリイ	2/2	船舶機関	要の骨折、顔、口腔 指を切り離合	単車	自損	駐車中に歩む。 飲み会を退席し、二人乗りで走り出して周もなく建物にぶつかると。帰園療 養中（4-5週間の入院を要する見込）。
93/05/31	14:30	セキヤ	3/2	看護婦	報告なし	カブ	カブ	同上タイプの事故（正面衝突）。
93/05/21	8:00	サナ	4/2	農業機械	特に異常なし	単車	自損	自宅そばの道でカブを走らせたら転倒。カブがカブに損傷。
93/05/21	11:10	セキヤ	3/2	臨床検査技師	胸骨、右肩、左向こ	カブ	カブ	同乗の7人乗りカブが逆走しをかけた際に対向車線のカブと衝突。
93/05/20	12:55	ハラカ	4/1	家政	胸骨、右腕、左手 うね、右腕、右足 背腰筋の打撲、右足 右足脛部分の裂傷	単車	自損	道路のくぼみに前輪をとられ右側へ転倒。
93/05/17	17:00	ワビ	2/1	養殖	外傷なし	単車	乗用車	道中（判明次第別途追電）、骨折、内臓破裂なし。足の脛の肉の盛り上 りを持って緊急手術の予定。
93/05/06	9:00	サナ	3/3	理数科教師	外傷なし	四輪車同乗	カブ	事故所に向かう途中、交差点を右折する際に逆走してきたカブと左側後部 が衝突。一時呼び寄せの事も巻き込まれ、専門家の運送。
93/05/02	15:40	ジョウ	4/3	音楽	外傷なし	バス	自損	乗っていた乗客バスがバスの出しすぎのためカブを曲がりきれず横転。 事故現場より宿泊先に戻り事務所へ連絡。調整員が向かう。
93/04/25	18:40	ケ	3/1	自動車整備	報告なし	単車	カブ	自宅へ帰宅途中のカブにて対向大型車との接触を避けるため路肩へ逆走し 転倒転落。
93/04/18	22:30	サナ	4/2	理数科教師	右後頭部、右腰部 右肘	歩行中	カブ	徒歩で帰路途中カブに背部を逆突され2m程飛ばされ転倒。警察病院の救急 外来を受診した。頭蓋内、内臓損傷の兆候なし。
93/03/16	19:15	セキヤ	3/1	野菜	骨折（大腸骨）	単車	単車	トラックを避け避けたところ単車（白人運転、二人乗り、125CC）と正面 衝突、単車は炎上
93/03/07	11:00	バ	3/2	土木施工	擦過傷（右足）	単車	四輪車	自宅ゲートへ入る為右へ横断しようとしたが、後方より来た車が追越しを かけ接触転倒
93/03/07	13:45	バ	3/3	自動車整備	なし	その他	単車	オート三輪が中央分離帯よりはみだしてきた単車と衝突を避けようとハン ドルをきり横転
93/02/24	21:30	ジ	2/2	理学	裂傷離合（前額部）	単車	自損	飲食店で分離帯に乗り上げ、通常道路へ戻り転倒。意識不明で仲間の隊 員に発見される
93/02/19	14:00	イト	3/2	日本語教師	打撲	その他	四輪車	駐車時に後輪にかかとを踏まれる
93/02/11	07:45	マ	3/3	理学療法士	打撲（前頭部）	自転車	自損	後方からの車を選ぼうとバランスを崩し、転倒
93/02/08	11:30	カ	3/1	理数科教師	打撲	単車	自損	交差点の砂に前輪がすくわれ転倒
93/02/04	08:00	サナ	4/1	建築	骨折（左鎖骨）	単車	動物	定行中横断している犬を避けようとハンドルを切った所、急にいぬが動きだし 単車と正面衝突
92/12/20	12:30	マ	4/1	助産婦	打撲（左腕、顔面）	自転車	自損	前方歩行中の車が、左折のため右にぶくらんだのを見逃し、自転車の操作 を誤り路肩より滑って転倒
92/12/14	11:30	PNG	3/1	体育	なし	単車	バス	幅5mの道で、ウインカーを出し右折しようとした時、後ろからきたバスに 気づき路上外へ逃げようとして左折したが、バスも左へ寄り追突される
92/12/14	17:20	マ	2/3	作業療法士	擦過傷（左肘、足首） 打撲（右手左大腿部）	自転車	四輪車	後方よりきた車が自転車のハンドルに接触、転倒
92/11/23	07:57	サナ	3/3	市場調査	打撲	単車	四輪車	交差点左方から進入してくる車があったが、こちらがメイン道路だったの

年月日	時間	園名	職次	職種	負傷部位	当業者	相手種	原因状況
92/11/17	09:45	カブサニ7	3/1	農業土木	なし	単車	自転車	で雷箭を飛ばして交差点に入ったが、車は停止せず衝突
92/11/08	07:30	カブサニ	3/1	理科数科教師	なし	自転車	自転車	坂道を上って来た自転車、突然道路を霧が形で左折、避けられず衝突
92/10/27	15:00	カブサニ7	4/1	家庭科	打撲(右足首) 裂傷(右膝)	単車	自転車	坂道でスピードがですぎ、制動しきれなくなり転倒
92/10/26	10:20	カブサニ7	4/1	野菜	打撲(膝) 擦過傷(肘、膝)	単車	自転車	未舗装路を走行中、凹凸の箇所を転倒、足指が草に挟まる
92/10/10	11:00	カブサニ7	3/2	音楽	擦過傷	自転車	自転車	ガンリンスタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/09/30	18:30	カブサニ7	2/2	電気交換機	裂傷(膝) 打撲(右足首)	自転車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/09/27	14:30	カブサニ7	3/2	野菜	擦過傷	自転車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/09/21	13:00	カブサニ7	3/3	音楽	擦過傷	自転車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/09/10	12:05	カブサニ7	3/1	音楽	擦過傷	自転車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/09/01	20:00	カブサニ7	3/1	農業機械	擦過傷	自転車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/08/18	13:30	カブサニ7	2/2	音楽	擦過傷	自転車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/08/11	16:05	カブサニ7	2/1	電気機器	骨折(右手第4、5指)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/08/03	11:15	カブサニ7	3/3	理科数科教師	擦過傷(左下腿外側)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/07/31	10:00	カブサニ7	3/1	野菜	擦過傷(左下腿外側)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/07/17	16:30	カブサニ7	3/2	野菜	擦過傷(左腕)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/07/13	16:30	カブサニ7	2/2	電気機器	擦過傷(右肘)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/07/07	08:00	カブサニ7	2/3	家政	擦過傷(右肘)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/07/06	00:40	カブサニ7	3(昼)	配管	骨折(右足首)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/07/04	11:00	カブサニ7	2/2	音楽	骨折(右足首)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/06/30	22:30	カブサニ7	2/2	無線通話機	擦過傷(右肘)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/06/28	07:37	カブサニ7	2/1	経済	むち打ち症	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/06/26	11:00	カブサニ7	2/1	音楽	擦過傷(右肩)	単車	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/06/24	08:30	カブサニ7	3/3	雑物	擦過傷(後頭部)	歩行中	自転車	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒
92/06/03	17:00	カブサニ7	3/1	土壌肥料	打撲(膝)	乗車時	バス	タクシースタンドで急停止した際前輪ブレーキの力を強くかけすぎ、転倒

年月日	時間	区名	階次	職業	負傷部位	当車	相手側	原因状況
92/05/25		サビ7	2(仮)	家庭司書	打撲(顔面、鼻血)	四輪車同乗	自損	婦人乗車 ザンビ人運転の自家用車に同乗中、運転ミスで工事現場に突入しドラム缶に衝突
92/05/06	08:20	サビ7	2/1	獣医師	打撲(左胸部)	単車	トラック	前走中の大型トラックが穴を避けるため急に大きく曲がり巻き込まれる
92/05/02	11:30	サナ	2/2	電子機器	打撲(左肘)	単車	トラック	前方不注意により減速中のトラックに衝突
92/04/23	07:30	サビ7	3/1	理数科教師	擦過傷(左腕、小指)	単車	自損	カーブでタイヤが空に滑って転倒
92/04/17	11:30	サナ	3/1	写真	骨折(右とう骨先端)	単車	四輪車	職場に向かう途中、突然左側より横断する車が出たので回避しようとしたが、後輪が擦れ転倒
92/04/16	10:30	セナ4	2/2	稲作	打撲(右腕、肘)	単車	自損	村に行く途中横断の悪い十字路で右から車が来たため急制動をかけた後輪がロックしスリップ転倒
92/04/16	23:20	7/ジ-	2/2	電子機器	打撲(前頭部)	タクシー	四輪車	トラックで煽り中、一方通行出口より飛び出してきた乗用車に衝突
92/04/15	18:40	セナ4	2/3	視覚覚教育	擦過傷、左肘先端とど	単車	人	道路より煽り中、子供が飛び出してきたので急制動をかけた転倒
92/04/13	07:45	P.N.G	2/3	シラビョウゴ	なし	単車	四輪車	職場に向かう途中、交差点で信号待ちをしていたところを逸突される
92/04/11	14:00	サナ7	1/2	理数科教師	婦人乗車、骨折(右内果骨、肘骨)	単車	動物	単車走行中、飛び出してきたインパラーに逸突転倒
92/04/10	17:15	P.N.G	2/2	美術	擦過傷(右前腕、右腕)	単車	動物	道路上に犬がいて、横を抜けたら犬が追いついてきて衝突転倒
92/04/06		サナ7	2/2	電気工事	なし	単車	自損	夜間自宅への途中、前方にいた犬を避けようとして転倒
92/03/30	15:50	セナ72X	2/2	音楽	なし	タクシー	四輪車	T字路を左折しようとした時、前方から来る車を見落とし擦撞(乗員4名同乗)
92/03/29	09:20	サナ7	3/1	獣医師	頸椎に怪いずれ	単車	四輪車	交差点右折のため停止していたところ、対向車線より右折してきた乗用車に正面衝突されはね飛ばされる
92/03/28	00:30	サナ7	2/3	電気工事	骨折(肋骨)擦過傷(四肢)	単車	動物	市道を走行中、飛び出してきた犬をはね転倒
92/03/21	08:45	7/ジ-		調整員	首の痛み、頭痛	四輪車	四輪車	ラジエーターへの水補給のため右折した際、後ろからきた他車が右後部へぶつかったため横転、SM先の排水溝に落ち停止
92/03/16	11:45	P.N.G	2/3	シラビョウゴ	なし	単車	四輪車	各道待たため一時停止中、バンクミラーで接近してくる車両を確認したが優先道路の交通量から先に進み避けることができて逸突され転倒
92/02/25	15:00	セナ4	6/3	紅葉	打撲(右肩、胸背部)	四輪車同乗	自損	OB(旅行中)運転の車に同乗し、未舗装路を約80km/hで走行中ぬかるみにタイヤをとられてスリップし排水溝に衝突
92/02/08	03:00	ドミコ		調整員	打撲(右腕)	四輪車同乗	四輪車	交差点を走行中、相手車が一時停止せずに飛び出し、右側面に逸突し逃走
92/02/01	22:00	セナ4	3/1	野菜	擦過傷(左腕3針)	単車	自損	自宅前で停止しようとしたが、雨上がりのアスファルト路面だったため、前輪がスリップ転倒
92/01/31	22:00	シラビョウゴ	2/2	音楽	軽傷	四輪車同乗	四輪車	交差点にて信号が変わった後、左折進行中左側より相手車が突っ込んできた、同乗車大破
92/01/29	01:30	セナ4	2/1	電気	打撲(右腕、臀部)左膝擦傷	単車	自損	同乗員飲酒の上、二人乗りにて深夜、自宅より約100km離れた地点を走行中、横断道路の穴を避けようとして未舗装路でバランスを失い転倒
92/01/28		セナ7		調整員	打撲(胸、腕、尾てい骨)	四輪車同乗	自損	運転手付き借上車に同乗中、事故に遭遇

年月日	時間	別名	階次	職名	負傷部位	当事者	相手車	原因状況
92/01/23	07:10	カガニ7	3/3	海技	骨折(両胛骨)	單車	自転車	中央分離帯寄りを走行する自転車を(通幅7m)左側より追い抜こうとしたら、左折してきたので避け切れず衝突
92/01/06	13:00	カニ7	2/2	シフトメンバニ7	骨折(右足)	單車	四輪車	走行中、乗用車が側面より追突し対向車線のタクシーに衝突し転倒。追突された時に右足を潰され骨折
91/12/30	00:30	カニ7	1/3	臨床検査技師	打撲(右肘関節、前腕)	單車	自損	走行しながら時計を見たため、道路脇の草むらに突っ込み転倒
91/12/29	19:00	カガニ7	2/2	電話交換機	骨折(両胛骨、肋骨ひび)	單車	自損	帰宅途中交差点手前1.0mで横転
91/12/21	16:40	カニ7	2/2	理数科教師	なし	單車	人	見通しの良い道路を走行中歩行者が道路を突然横断、ブレーキをかけたが間にあわず衝突
91/12/18	12:00	カガニ7	3/1	野菜	骨折(左鎖骨鎖端)	單車	人	見通しの良い凸凹道を30km/hで走行中、人が道路確認せずに横断、ブレーキをかけたが間にあわず衝突
91/12/04	12:15	カガニ7	3/1	果樹	骨折(右足首上部)	單車	自損	昼食のため移動中、T字路右折時、砂地で転倒。右足がバイクの下敷きとなる。
91/12/01	10:10	カガニ7	2/2	電子機器	ヒビ(右手首)	單車	自損	交通巡回指導講習で單車停止練習中に転倒
91/11/30	13:00	カガニ7	2/1	薬剤師	脳震盪、擦過傷(手足)	單車	自損	走行中、段差にひっかかりスリップ転倒(小雨)
91/11/22	11:00	P.N.G	2/2	土壌肥料	打撲(右肋骨部)	單車	自損	走行中よそ見運転し、道路脇の岩にバイクを乗り上げ転倒
91/11/17	09:30	カガニ7	2/1	村落開発普及員	打撲(左上腕、腰部頭部)	自転車	自損	巡回指導後、帰宅途中転倒
91/11/15	18:00	カガニ7	3(振)	看護士	打撲(経度)	四輪車同乗	バス	現地人運転の公用車(ツカ)に他4名の乗員と同乗中、交差点でバスと衝突
91/11/07	13:00	カニ7	1/2	テレックス	打撲(右足)	單車	トラック	右前方走行中(同車線)のローリーが急停止しでいきなり左折し、本人ブレーキをかけるがローリーの左側と單車右側が衝突、横転
91/10/24	09:50	カガニ7	1/2	栄養士	裂傷(右下肢)	自転車	自転車	自転車で走行中、反対側から来た自転車と衝突転倒
91/10/19	08:45	カガニ7	2/3	養殖	擦過傷、打撲(両下腿)	單車	四輪車	走行中(急いでいた)道路欠陥部を避け対向車線へ道路変更後、対向車と正面衝突
91/10/11	08:10	カガニ7	2/2	音楽	なし	バス	四輪車	115人乗りワゴン同乗中、ラウンドアバウトで接触事故発生(走行中)
91/09/20	09:00	P.N.G	2/3	シフトメンバニ7	挫傷(左前腕) 打撲(左足首)	單車	自損	單車交差点に向かう途中、下り右カーブ曲がり切れず、ブレーキ、スリップ転倒
91/09/16	18:00	カガニ7	1/3	自動車整備	骨折(肋骨スレ、上唇)	單車	自損	夜道が暗くない下りカーブで、黒いアスファルトの山腹みの確認ができずほとんどのブレーキで衝突
91/09/11	10:45	カガニ7	2/2	野菜	擦過傷(左膝、両膝頭)	單車	四輪車	走行中前方左に車を横切、右側で指手停止と判断そのまま直進したが指手止まらず、衝突を避けようとして急制動、スリップし転倒
91/08/17	19:00	カニ7	2/2	無償運賃機	骨折(左鎖骨、肋骨)	單車	自損	帰宅中、交差点を曲がるうとして転倒(道路凸凹)
91/08/06	12:20	カガニ7	1/2	栄養士	擦過傷(右下肢、左上腕)	單車	トラック	急発進での急発進、前方の道路中央走行中の軽トラックが方向変更無しに左に方向を転じたため前輪に接触し転倒
91/08/06	13:30	P.N.G	1/3	合気道	なし	單車	四輪車	買い物帰りに途中T字路で停止後、左右確認のため1m程度前進し再停止した時、後続車に追突
91/07/27	11:00	カガニ7	1/2	電気機器	右側顔面打撲	自転車	トラック	仕事の打ち合わせのため自転車にて移動中、側路から出てきたトラックが

年月日	時間	氏名	階次	職種	負傷部位	当事者	相手側	原因状況
91/07/19	20:00	ケンコウ	2/2	森林経営	臍合(右肘3針)	単車	自損	追突され転倒
91/07/18	08:20	P.N.G	2/1	乗道	打撲(右肩)	単車	トラック	行での乗員送別会後、帰宅途中路上の穴にはまっまって転倒 JICA事務所へ行く途中、交差点で信号待ちで停車中の大型トラックに追突し右肩打撲
91/07/09	15:30	コウジ	1/3	映画	左足甲打撲	自転車同乗	四輪車	対向車がカーブを曲がりきれずに停車したこちらに衝突
91/07/09	18:00	コウジ	1/1	格闘	臍合(左側頭部2縫)	バス	トラック	三叉路で右側から来たトラックに追突しそのまま左に避け木に追突
91/07/01	13:05	ケンコウ	63/1	診療放射線	軽いむち打ち症	タクシー	トラック	タクシーが停車したとき、後方より小型トラックが追突
91/06/27	10:00	ケンコウ	1/1	家庭経済	打撲(左足)	単車	四輪車	対向車が左折、本人直進にてお互い止まるものと思いきりながら衝突
91/06/26	08:30	ケンコウ	2/2	野菜	なし	単車	自損	カーブでスピードを出し走行中対向車を発見、回避中スリップ転倒
91/06/17	17:30	ケンコウ	1/3	電子機器	擦過傷(左腕)	単車	動物	畑路中山羊が飛び出してきて避けられず転倒
91/06/09	11:00	ケンコウ	1/1	食用作物	擦過傷(膝)	単車	自損	道が雨でぬかるんでいたためスリップ転倒
91/06/05	07:40	P.N.G	1/3	木工	打撲(頭部)	単車	四輪車	交差点を直進中右折してきた乗用車と接触接触
91/05/29	11:50	ケンコウ	1/3	理数科教師	骨折(頸椎) 頸部痛	タクシー	自損	走行中タイヤに異常が発生しスリップ回転しながらガードレールに衝突
91/05/19	13:30	ケンコウ	1/3	看護婦	臍合(左右腕、背中)	四輪車同乗	自損	橋の上で減速中スリップし川に転落、岩に衝突
91/05/12	17:00	ケンコウ	1/3	電子機器	側頭部打撲	バス	人	飛び出した子供を避けようとしてハンドルの操作を誤り横転
91/04/30	16:25	ケンコウ	1/1	考古学	裂傷(右腕部打)	四輪車同乗	四輪車	溝窪地に行く途中見通しの悪いカーブで保護所の車と接触、路肩と衝突
91/04/24	09:30	ケンコウ	1/1	獣医師	なし	単車	四輪車	前走車が止まると思い、追い越しをかけたが右に曲がってきて接触転倒
91/04/17	13:00	ケンコウ	1/2	農業土木	擦過傷	単車	動物	仕事場から事務所へ戻る途中、ブッシュの中から飛び出した山羊と衝突
91/04/16	20:45	ケンコウ	2/1	獣医師	打撲(右膝) 切り傷	単車	自損	大学にはいるとき暗くてゲートの遮断機が見えず、衝突転倒
91/04/14	16:00	ケンコウ	1/2	自動車整備	打撲	タクシー	バス	タクシーがカーブで中央を割ってしまいい対向してきた中型バスと衝突
91/04/14	18:00	ケンコウ	1/2	実習	臍合(足4針)	単車	人	行進していた宗教団体の一人が突然飛び出し、避けきれず衝突
91/04/07	16:00	ケンコウ	2/1	理数科教師	擦過傷(右腕)	単車	自損	小隊の中、降路についたが右カーブで急進に前輪を取られ転倒
91/03/23	17:00	ケンコウ	1/1	看護婦	打撲(右腕、歯2本)	単車	人	溝の中、走行中人影を見たので警笛を鳴らし避けようとしたが、こちらの避け方へ寄ってきたので接触し転倒
91/03/09	09:55	ケンコウ	1/2	養殖	なし	単車	単車	前方のバイクを左に除けたところ、これを避け越してきた2人乗りのバイクと衝突
91/03/07	15:50	ケンコウ	1/1	看護婦	打撲(右腕)	自転車	単車	渋滞の中で停止していたところ、自転車の前輪へ他の単車が接触し、横転
91/03/04	14:30	ケンコウ	2/1	工作機械	打撲	単車	人	前方の車を追い越そうとしたとき、人が道路の中央まで出て来たので右側へ避けようとしたところ再び路肩側へ戻ったので衝突した
91/03/04	12:20	ケンコウ	2(昼)	竹藪開発	捻挫(右膝)	自転車	四輪車	道路右折時、後方の車が追い越しをかけ、自転車後輪と車の前バンパーが接触し路肩へ転倒した
91/03/02	12:30	ケンコウ	1/1	食用作物	打撲(左足)	単車	バス	買い物のための帰り道、直進道路でマダツ(乗り合いバス)が追い越しをかけたためからのすり道、直進道路でマダツ(乗り合いバス)が追い越しをかけたため左折したとき巻き込まれた
91/03/02		ケンコウ	63/3	織物	打撲(左腕)	単車	人	車を避けようとした老女が、飛び出してきたので、避けようとして転倒
91/02/26	11:00	ケンコウ	1/1	配管	骨折(右頸椎)	単車	人	市内を単車で走行中、信号無視をして横断中の現地の人と接触、転倒
91/02/25		ケンコウ	1/1	獣医師	打撲(右膝)	単車	バス	業務で777号路に移動中、前方を走行していたバスが発停車したため、追突

年月日	時間	経名	職種	負傷部位	当業者	相手車	原因状況
91/02/18	18:40	5795	地下水開発	打撲	単車	単車	左折中、後ろから来た単車に追突され、転倒
91/02/11	17:35	5777	無業	擦過傷(両手両足)	単車	四輪車	滑走途中、乗用車が横断してきたので、警笛を突したが、気付かれず前方
91/02/10	17:15	5777	建築機械		四輪車	四輪車	外かに乗車中、渋滞に巻き込まれて停止したところ後続車が追突してきた
91/02/09	18:30	7777	視覚覚教育		単車	自損	市内へ並車中、渋滞に巻き込まれて停止したところトラック避け、センターライ
91/02/08	09:40	5777	臨床検査技師		自転車	四輪車	ンを越えたとところ致差があり、これにタイヤを取られ転倒
91/02/03	20:30	4777	柔道		単車	人	自転車で出勤中、後ろから乗用車に接触され、転倒
91/01/29	08:20	5777	上下水道設計	擦過傷(左前腕)	単車	動物	ドミトリへの帰路中に道路を右折したところ松葉杖使用の男性の松葉杖
91/01/25	18:45	5777	臨床検査技師	なし	歩行中	単車	に接触し男性が倒れた
91/01/21	18:45	5777	写真	打撲(左足内出血)	歩行中	四輪車	出勤途中、横断している犬を避けようとして転倒
91/01/19	07:50	5777	理数科教師	骨折(右内果骨)擦過傷(左前腕)	単車	四輪車	タクシーを先にやり過ごし、道路を渡ろうとした時、タクシーの影からバ
91/01/11	16:20	5777	建築	擦過傷(左肘)	歩行中	四輪車	イクが出てきて接触した
91/01/10		5777	理数科教師	骨折(右頸骨)	自転車	自損	通りを横断しようとして、グリーンベンペルト上で車の流れが途切れるのを待つ
90/12/23	11:30	5777	保健師	擦過傷(左前腕部)	単車	馬車	いたところ後方から来た左折車に左足を踏かれてしまった
90/12/21	18:00	5777	電気機器	擦過傷(左肘)	単車	人	右折中、乗用車に追い越しをかけられ、右マフラー部に追突され転倒
90/12/08	15:30	5777	音楽	擦過傷(左前腕部)	単車	自損	滑走途中、前方を走行中の自動車が発進しターンしたため、これを避け切れ
90/11/29	17:00	5777	看護	打撲	自損	自損	ず接触し転倒
90/11/21	19:30	5777	自動車整備		自損	自損	自転車で走行中、バスを避けようとして路肩によつたところ、路面段差にタ
90/11/11	10:00	5777	業漁		自損	自損	イヤを取られ転倒
90/11/10	15:00	5777	土木施工	打撲(左足)擦過傷	単車	四輪車	バイクで会車先へ向かう途中、横断してきた馬車(シャレット)に衝突
90/11/10	20:00	5777	業漁	打撲(手首)	単車	自損	単車に向乗させてきた乗用車を自毛へ送り届ける途中、子供が飛び出し接
90/11/01	15:00	5777	婦人子供服	なし	バス	四輪車	触す
90/10/27	10:00	4777	電子工学	擦過傷(左中指)	単車	単車	帰宅途中、道路状況が悪いため、転倒
90/10/10	12:20	7777	農業機械	打撲(右足、手首)	単車	四輪車	運動途中、ぬかるみにはまり、転倒
90/10/07	19:05	5777	野菜	なし	単車	人	乗用車追突後に、横断
90/10/05	13:30	5777	果樹	打撲(右小指)	単車	自損	配属先へ行く途中、バウダー上の砂道にハンドルを取られ転倒
90/10/01	19:30	5777	電話線路	骨折(右前腕)、全身打撲	単車	バス	丁字路走行中、左折の為中央に寄つたところ、後方より追い越しをかけた



年月日	時間	区名	隊次	職種	負傷部位	当事者	相手物	原因状況
90/09/30	12:40	マツマ	63/2	乗組		四輪車	動物	100km/hにて走行中、前方に牛を突見。避けようとしてハンドルを切った子供が飛び出してきたのを避けようとして転倒
90/09/19	07:30	シブエキ	1/2	土壌肥料		単車	人	左折中、スリッパ転倒
90/09/11	14:00	シブエキ	1/1	起作	打撲(両下腕、顔面)	バス	人	長距離バスにて帰路途中、対向車線を走っていた小型トラックに正面衝突されバスの床と窓ガラスに挟まれた
90/09/09	17:00	マツマ	1/3	保健婦	顔部捻挫	四輪車同乗	トラック	出張からの帰途、同乗していた車がトラックに衝突した
90/09/07	19:00	シブエキ	63/3	野菜	顔部捻挫	四輪車同乗	トラック	出張からの帰途、同乗していた車がトラックに衝突した
90/09/07	19:00	マツマ	2/1	野菜	顔部捻挫	四輪車同乗	トラック	出張からの帰途、同乗していた車がトラックに衝突した
90/08/22	19:30	マツマ	1/3	統計	骨挫傷(右肘、膝)	単車	自損	帰宅途中、右折車を避けようとして路肩を踏みはずし、転倒
90/08/19	18:00	P.N.G	63/3	サツカー	胸腹部、腕、むち打ち症	四輪車同乗	四輪車	同僚の運転するトラックの急ブレーキで、1台の車が走行急接近したため
90/08/03	17:06	マツマ	1/2	電子機器	骨折(右腕骨)	単車	自損	職場から帰る途中、右カーブの後に道を逸ったところ、坂から脱輪し横転
90/07/31	15:30	マツマ	63/2	自動車整備	打撲(背部、左腰部)	単車	四輪車	職場へ戻る途中十字路で、右折車と衝突
90/07/16	09:30	マツマ	63/1	臨床検査技師	胸大筋部、膝挫傷	単車	自損	ゼンビニア南部チャオマからペンバンへ向かう途中、路上の故障車を回避し転倒
90/07/09	07:30	マツマ	63/3	日本語教師	骨折(右鎖骨)	単車	自損	学校へ向かう途中、交差点にて警備車で走っていたところ、相手方から衝突され転倒
90/06/28	16:00	マツマ	63/3	電気工事	骨挫傷(右肘、膝)	単車	単車	直線道路走行中、追い越しをかけてきた乗用車に接触された
90/06/03	15:30	マツマ	63/2	理数科教師	骨折(右肘、腕、肘)、打撲(右肩)	単車	四輪車	برانタイア市内を単車で走行中、小型トラックに追突
90/06/02	21:00	マツマ	63/1	写真	骨折(右第5趾骨)	単車	トラック	在地区の路上にて単車で走行中、後方からトラックに追突され、衝撃により単車より投げ飛ばされ負傷
90/05/17	16:00	マツマ	63/3	食品加工	骨折(右尺骨桡骨)	単車	自損	坂道で単車がガス欠となりミニトラックのまま、坂を下り道路の穴にタイヤがはまり横転
90/04/28	19:30	マツマ	62/3	経営	打撲(胸骨部) 右手捻挫	単車	自損	コタマルドゥクの近くでプロジェクタ車面を運転中、ラフロードで横転
90/04/27	12:00	マツマ	1/1	村営開発	打撲(足部)	四輪車同乗	自損	上記に同じ(助手席に同乗中)
90/04/27	12:00	マツマ	1/2	保健婦	打撲(背中)	四輪車同乗	自損	道路直進中人が道路を横断せずに横断してきたので必死に避けたが、ひざがぶつかり転倒させる
90/04/25	12:15	マツマ	63/1	獣医師	打撲(胸骨部)	単車	人	湖に向かう途中、道路欠陥により転倒
90/04/01	14:00	マツマ	1/2	自動車整備	骨折(右鎖骨)	単車	自損	帰宅途中、路上のオイルに車輪を取られて転倒
90/03/20	15:05	P.N.G	63/3	電気	骨折	単車	自損	乗用車が突然バックしてきて避けきれず衝突
90/03/12	ハナカマ	マツマ	1/1	市場調査	打撲(腕、膝、踵下股)	四輪車同乗	四輪車	同乗していた車が横転、後部座席より転落
90/03/05	06:15	マツマ	1/2	農業協同組合	打撲(顔部、腕)	単車	自損	通行人を避けそこね転倒
90/02/10	スベール	マツマ	1/1	電器業	打撲(左肩)	単車	自損	帰宅途中、止まっているところへ単車が突入
90/02/08	18:00	マツマ	63/3	看護婦	打撲(右足、肩)	単車	単車	帰宅途中、道を避けようとして転倒
90/02/05	10:00	マツマ	1/1	食用作物	脱臼(右足関節)	単車	自損	帰宅途中、道を避けようとして転倒

年月日	時間	園名	階次	職業	負傷部位	当事者	相手側	原因状況
90/02/04	19:30	ケ-7	63/2	理数科教師	打撲(肩、足、手)	単車	自損	犬の飛び出しによる転倒
90/01/29	07:00	ニジ-4	63/2	土壤肥料	打撲(腕)	単車	四輪車	駐車していく途中、後方からきた車にハンドルを引っかかれ転倒
90/01/24	11:00	747E-7	62/3	家庭科	擦過傷(右手、両膝 顔面)、打撲(左腕)	単車	自損	帰路途中、スリッパによる転倒
90/01/22	07:40	ケ-7	62/2	理数科教師	打撲(右膝)	単車	自損	仕地に戻る途中、前走車が急停車したため、間に合わず転倒
89/12/20	15:30	ケ-7	63/2	理数科教師	打撲(右肩、膝)	単車	自損	走行中、牛の突然の飛び出しにより、スリッパ転倒
89/12/24	19:20	パ-37	62/3	自動車整備	骨折(肋骨)、破裂(脾臓)	単車	牛車	帰宅途中、バスを避けようとして牛車と衝突
89/12/24	21:00	パ-37	63/2	二木	擦過傷(左上下肢)	単車	人	帰宅途中の接触事故
89/12/05		パ-37	63/1	家政	骨折(右腕骨)	タクシー	自損	乗車中、パワーステアリングを崩し転倒
89/11/16	19:00	パ-7	63/1	家政	吹傷(右足頭部)	自転車	動物	自転車で行く途中、木に突然右足を絞まれた
89/11/11	16:00	パ-7	63/1	日本語教師	擦過傷(腕、足)	歩行中	単車	山道を歩行中、後方からきた単車が転倒、巻き添えとなり負傷
89/11/10	19:00	パ-7	61/2	建築	擦過傷(右肘、大腿)	単車	四輪車	ハンドル操作を誤ったクタクタシに接触、転倒
89/11/01	13:30	パ-7	63/3	果樹	打撲(手、足) ひび (左肋骨)	単車	自損	出勤途中、転倒
89/10/31	21:30	747E-7	62/2	農産物加工	擦過傷(右足)	単車	動物	職場より帰宅中、犬が走り出し接触
89/10/10	10:00	パ-7	62/2	解磁器	打撲(腕)	自転車	自損	自転車の故障による転倒
89/10/06		パ-7	63/2	映画	打撲(左腕部)	単車	自損	転倒
89/10/01	22:00	パ-7	63/3	写真	骨折(左頭骨、ひざ) 打撲(下肢、腕)	単車	四輪車	空港より帰宅中、空り板にて前方から乗用車が追突してきた
89/09/30	08:15	パ-7	63/2	音楽	打撲(頭部)	歩行中	バス	道路横断中、後ろから来た右折したバスに接触
89/09/30	20:00	パ-7	63/3	体育	打撲(頭部)	バス	バス	乗車中のバスが横転、乗客の下敷きになる
89/09/25	13:00	ケ-7	62/3	理数科教師	打撲(両腕)	自転車	自損	自転車運転中、石につまずいて転倒
89/08/06	21:30	パ-7	63/2	解磁器	打撲(両腕)	単車	自損	帰宅途中、小雨によるスリッパで転倒
89/07/28	07:30	747E-7	62/2	747E-7	不明	単車	自損	ハンドルの揺れにより、制御不能となり転倒
89/07/17	10:30	パ-7	63/3	音楽	打撲(両腕)	四輪車同乗	自損	乗合車の助手席後部に乗車中衝突
89/07/13	15:00	パ-7	63/3	臨床検査技師	擦傷(右足)	単車	自損	職場に戻る途中、発行中チェーンが外れ転倒
89/07/09	12:00	パ-7	63/3	稲作	外傷(顔面)切傷(左中指)	トラクタクター	自損	トラクタクター運転中、木が倒れボンネットに当たり負傷
89/07/08	17:20	パ-7	62/2	測量	擦傷(左腕内側)	単車	自損	歩道上のオイルのため、転倒
89/07/06		パ-7	63/2	助産婦	外傷(頭部)	単車	自損	友人の運転する車がスリッパにより横転
89/07/01		パ-7	63/2	森林経営	打撲(頭部)	バス	自損	乗車中の小型バスが、クラッシュ故障のため路肩へ衝突
89/06/29	08:10	747E-7	62/3	統計	打撲(尾椎骨) 捻挫 (頸部)	単車	人	中学生の飛び出しによる接触事故
89/06/26	07:50	747E-7	62/3	看護婦	擦過傷(顔面、上肢 下肢)	単車	自損	工事中の道路での転倒
89/06/26	18:25	パ-7	63/3	747E-7	打撲(左足、腕、顔、頭 部)	自転車	四輪車	交差点での乗用車との接触事故
89/06/24	11:10	パ-7	63/2	塗装	擦過傷(右腕)打撲(左足)	単車	人	歩行者の飛び出しによる接触事故
89/06/19	107:50	747E-7	63/1	測量	打撲(両腕)	単車	四輪車	出勤途中、右折車に追突される。

年月日	時間	区画	職水	職種	自傷部位	当事者	相手側	原因状況
89/06/17	00:00	カチニ7	63/2	建築設計	骨折(右腕尺骨)	単車	四輪車	対向車との接触事故
89/06/16	10:30	カチニ7	62/2	土木施工	裂傷、捻挫	単車	自損	飛び出した自転車を受けようとして転倒
89/06/14	14:03	ニジエ4	63/2	土木肥料	打撲(膝)	単車	自損	前走車の停止にブレーキが遅れスリップ転倒
89/06/14	20:30	カチニ7	63/2	農業機械	不明	単車	自損	道路欠陥による転倒
89/06/07	16:00	カチニ7	63/2	理数科教師	打撲(顔部)	単車	自損	モンパサへ向かう途中、ラフロードで転倒
89/06/04	17:00	カチニ7	62/2	建築	骨折(左頰骨、肋骨)	単車	自損	市外にて、道路の凹凸による転倒
89/06/02	16:10	カチニ7	63/1	司書	擦過傷(顔、足)	単車	動物	突然の犬の飛び出しによる衝突
89/05/22	08:22	トミナ	62/3	電気交換機	打撲(顔)	四輪車同乗	なし	喧嘩が原因で車から転落
89/05/20	16:45	バツラ7	62/1	食料作物	打撲(部位不明)	単車	自損	対向車を受けようとして転倒
89/05/16	20:00	カチニ7	62/1	秘書	打撲(左腕)	単車	自損	路内に単車を入れようとして転倒
89/05/04	12:30	カチニ7	63/2	電話機	打撲(右腕)	単車	自損	前走車が急停止したため、ブレーキをかけ転倒
89/05/04	13:40	カチニ7	63/1	電気工事	骨折(頰部)	単車	トラック	職場に向かう途中、工字路で右折車と衝突
89/04/27	10:00	セキヤ	62/1	ポンプ	裂傷(下唇) 頰骨電	自転車	自損	走行中、格子状の鉄板にはまり転倒
89/04/24	10:45	カチニ7	62/3	通信電力	骨折(頰骨)	単車	自損	砂利道にタイヤを取られて転倒
89/04/16	09:10	カチニ7	63/2	村舎開発	擦過傷(右上下肢)	単車	自損	工事現場に向かう途中、スリップ転倒
89/04/08	13:00	カチニ7	62/3	物産機器	打撲(右肩、上腕)	単車	自損	道路状況が悪く、スリップ転倒
89/04/07	15:45	ニジエ4	63/2	自動車整備	擦過傷(右腕、腰)	単車	自損	前走車が急停止したので、ブレーキをかけスリップ転倒
89/04/04	19:27	カチニ7	63/1	建築施工	打撲(腕)	自転車	単車	自転車を追い越した際、前方から来た単車と衝突
89/03/28	バツラ	カチニ7	61/2	野菜	打撲(顔、腰、右下肢)	単車	力車	買い物に行く途中、力車と接触、転倒
89/03/20	19:10	カチニ7	62/1	建設機械	骨折(頰骨) 擦過傷(顔)	単車	動物	犬の飛び出しにより転倒
89/03/15	カチニ7	カチニ7	63/2	森林経営	打撲(右腕)	単車	自損	単車運転練習中にスリップ転倒
89/03/14	18:30	カチニ7	62/3	養殖	擦過傷(肩、腕)	単車	動物	友人宅に向かう途中、犬との衝突により転倒
89/03/13	07:30	カチニ7	63/1	電気機器	打撲(足)	単車	動物	前者の急ブレーキにより衝突
89/03/13	19:00	カチニ7	62/3	診療放射線	打撲(右腕)	単車	自損	後輪スリップによる転倒
89/03/06	09:00	カチニ7	62/3	植林	骨折(頰骨)	単車	動物	突然の羊の飛び出しにより衝突、転倒
89/03/04	カチニ7	カチニ7	63/2	電気交換機	打撲(右肩)	単車	自損	単車貸与事業中、制止できず転倒
89/02/28	14:00	P.N.G	63/1	土木施工	打撲	単車	自損	わき見運転による追突事故
89/02/28	14:00	カチニ7	62/3	看護婦	骨折(骨盤)	単車	自損	出張中、木造橋でスリップ転倒
89/02/21	07:00	カチニ7	60/3	看護学	擦過傷(左半身)	単車	自損	突然の犬の飛び出しにより転倒
89/02/13	20:50	カチニ7	62/2	工作機械	挫傷(右中指)	単車	自損	砂にタイヤを取られ、転倒
89/02/10	14:30	カチニ7	62/2	郵便	打撲(顔部、右腕)	自転車	自損	道路左側を徐行中、後ろからきた乗用車に衝突された
89/02/06	19:30	カチニ7	61/3	電気機器	打撲(右腕)	単車	自損	橋を渡る途中、水量が増加していたため流れられる
89/01/25	08:15	カチニ7	61/2	村落開発	骨折(右頰骨)、擦	四輪車	自損	道路のくぼみを受けようとして、制御不能になり横転

年月日	時間	回名	隊次	職種	負傷部位	当事者	相手側	原因状況
88/01/22	10:15	サマ7	63/A	獣医	挫傷、血筋	単車	四輪車	わき道よりでてきた車が、左折しようとして直進してきた隊員と衝突
88/01/20	18:30	サマ7	63/A	村医	骨折(左腕骨)	単車	自損	一時停止時、バランスを崩し転倒
88/01/21	18:40	サマ7	63/A	理学療法士	打撲(右大腿、左足)	単車	四輪車	中央分庫着の切れ目より車が右折、直進していた隊員と衝突
88/01/21	18:40	サマ7	62/2	美籍	骨折(肋骨)	単車	自損	単車で材料運搬中に転倒
88/01/21	13:55	サマ7	63/A	花屋管理	骨折(頭部、肋骨)	単車	自損	停止していたバスを追い越そうとして、出会い頭に衝突
88/01/27	13:20	サマ7	63/A	森林経営	骨折(頸骨)打撲	単車	単車	他2台の隊員運転の単車と走行中、トンガ人運転の400cc単車と正面衝突
88/01/26	19:30	サマ7	62/A	農業土木	(頭部)	単車	自損	飛び出してきた車を避けようとして転倒
88/01/22		P.N.G	60/2	畜産物加工	打撲(左肋骨)	単車	自損	雨で濡れた道でスリップ転倒
88/01/17	19:10	サマ7	61/A	家庭科	擦過傷(両腕)、左頬擦傷	単車	自損	川の氾濫により、アスファルトの段差で転倒
88/01/15		サマ7	62/A	獣医師	擦過傷	自転車	自損	
88/01/09	12:00	サマ7	62/3	無線通信機	骨折(右足趾骨)	単車	四輪車	右折中、後者を追い越そうとした2台後方の車に追突される
88/01/01	07:15	サマ7	62/3	測量	擦過傷(右手打撲(左腕))	単車	四輪車	横断しようとして止まっていた人が、突然飛び出し衝突
88/01/27	12:30	サマ7	62/3	森林経営	打撲(右腕)	単車	自損	転倒
88/01/21	10:00	サマ7	62/2	理科教師	打撲(頭部)	単車	その他	落ちかけたバックを取ろうとして乗合ジープより転落、頭部打撲
88/09/28	18:30	サマ7	60/2	家庭科	擦過傷(左腕、肘)	単車	自損	クワッドアパルトにて後部を車と擦撞
88/09/28	22:00	サマ7	62/3	通信電力	打撲(左腕)	単車	自損	穴を避けそこね転倒
88/09/30		サマ7	62/2	陶磁器	打撲(右腕)	単車	自損	悪路にハンドルを取られて、転倒
88/09/10	17:00	サマ7	61/3	測量	打撲(左腕)	単車	自損	友人宅より帰宅途中、道路欠損により転倒
88/09/01	11:30	サマ7	61/3	測量	打撲(右腕)	単車	自損	徐行中、後方より車に追突されて、転倒
88/08/15	08:50	P.N.G	61/3	測量	打撲(右大腿部)	単車	自損	右折の際、対向車を避けようとして衝突
88/08/14	14:00	サマ7	61/2	薪み物	打撲(右腕、肩、腰)	単車	四輪車	左折してきたクワッドが、突然右折したため擦撞
88/08/09	13:15	サマ7	62/3	獣医師	打撲(右腕、腰)	単車	自損	対向車が突然追い越しをかけたため衝突
88/07/25	13:00	サマ7	61/1	自動車整備	打撲(左腕)	単車	自損	後方からきた車に追突され転倒
88/07/19	16:15	サマ7	62/2	測量	打撲(右腕、腰)	単車	自損	ヒッチハイクした車が、穴にはまり蛇行後、道を外れた数回暴走
88/07/09	23:00	サマ7	61/2	電話交換機	打撲(頭部)	単車	自損	大型トラックに追い越しの際、巻き込まれる
88/07/05	20:00	サマ7	60/3	美籍	打撲(左腕)	単車	自損	道路欠損による転倒
88/06/28	13:00	サマ7	62/3	測量	打撲(左腕)	単車	自損	クワッドアパルトにて、前車急停止のため追突
88/06/27	15:30	サマ7	62/2	測量	打撲(腰)	単車	自損	突然道路を横断してきた人と擦撞、転倒
88/06/16		サマ7	62/1	臨床検査技師	打撲(左腕)	単車	自損	後道より走行してきた大型トラックにはねられた
88/06/14		サマ7	61/2	ポンプ	火傷(右下肢)	単車	自損	自転車の突然の飛び出しに避けきれず追突
								前方を走行中の車が急に右折したため擦撞、転倒
								飛び出した子供を避けようとして転倒

年月日	時間	園名	園次	職種	負傷部位	当事者	相手側	原因状況
88/06/24	11:30	カブネ7	61/2	野菜	打撲(頭部)	四輪車	自損	砂にハンドルを取られ横転
88/06/10	13:00	シブエ1	62/1	電気機器	擦過傷(右膝、大腿)	岸車	自損	路面の砂でスリップ転倒
88/06/06	08:00	イサキ	60/2	歯科医師	捻挫(右足首)	單車	四輪車	交差点で対向車の突然の右折により転倒
88/05/24	19:00	マツキ	61/2	無線通信機	挫傷(左第4指)	單車	自損	すれ違い時接触、横転(窪地ドライバイ運転)
88/05/23	19:00	サツキ7	60/1	理療科教師	打撲(頭部、左肩、膝)	四輪車同乗	四輪車	自宅に向かう途中、子供の飛び出しにより接触、転倒
88/05/03	12:12	トシキ	60/3	養鶏	打撲(膝、肘)	單車	人	下りようとして転倒
88/04/30	16:30	シブエ1	62/1	電気工事	骨折(右足中趾骨)	單車	自損	左折中に後ろからきた車が追突、転倒
88/04/22	18:00	サツキ	62/1	自動車整備	打撲(膝、右足)	單車	四輪車	悪路で発見が遅れ接触、転倒
88/04/20	19:00	サツキ	60/1	稲作	骨折(右趾骨)	單車	自転車	子供が飛び出し接触
88/04/09	18:15	サツキ	61/1	測量	擦過傷(前額、右膝)	單車	人	バスの原圧でバランスを失い転倒
88/04/08	15:30	サツキ	61/1	野菜	なし	單車	自損	路上の砂でスリップ転倒
88/04/02	13:10	カブネ	60/1	果樹	打撲(左腕部)	單車	自損	

メモ

## 第10章 事故発生への備えと安全自己管理

### 1 事故時の対処方法

万一の事故発生に備えて、以下の内容を十分理解しておいて下さい。この6項目の手順とともに、在外協力隊事務所の電話番号など具体的なことを記入したものは、常時携帯しておくようにしましょう。

#### 【事故時の対処方法】

##### (1)加害者になった場合

- ◇速やかに警察に連絡する。
- ◇被害者の身元を確認する。
- ◇速やかに在外協力隊事務所にも連絡し、事務所の指示に従って下さい。

##### (2)被害者になった場合

- ◇加害者の身元を確認する。
- ◇警察、在外協力隊事務所に連絡する。

##### (3)事故スポットにおいて

- ◇二次的事故を防ぐことに全力をあげて下さい（身体／車などの安全圏への移動、小枝等を路上に置いて他の通行車両に知らせることなど）。
- ◇傷の応急処置を的確に行う（「健康管理ハンドブック」参照）。

##### (4)緊急の場合

- ◇フライング・ドクターの利用（在外事務所より詳細説明）。

##### (5)身体チェック

- ◇自分勝手にケガが軽いと判断せず、病院で診断し、逐次在外事務所に経過を報告して下さい。

##### (6)事後の在外協力隊事務所への報告義務・警察調書の写しの提出

- ◇規定の交通事故報告書の提出
- (注) 赴任国での連絡網を確認し、それに従って下さい。

## 2 単車貸与の条件（申請書式例参照）

単車貸与には、以下の条件が考慮され、また、JOCVでは原則として50cc車の貸与を行っています（『原則50cc車貸与は「適人・適地・適車」の考え方で』参照）。

また、単車使用申請書（同付属書等を含む）の提出が義務づけられています。

### 【単車貸与の条件】

- (1)業務上使用することが必要と認められる。
- (2)原則として日本の単車免許を取得している。任国の単車免許も有する。
- (3)任国交通安全委員会／JOCV在外事務所の指導を受け安全性が認められる。
- (4)現地訓練期間を終了している。
- (5)生活上不可欠と認められる。片道4km以上あり、他に交通手段がない。
- (6)安全運転誓約事項を遵守することに同意する。

## 3 自転車貸与の条件（申請書式例参照）

前記の単車貸与条件(1)、(3)～(6)が考慮されます。

## 4 安全自己管理と各種書式例など

各隊員には、以下の書式の作成・提出が求められています。

### 【各種書式例と内容】

- (1)安全運転誓約書<単車・自転車貸与に関する誓約事項>（書式例参照）（77頁）  
単車・自転車貸与者に提出が義務づけられています。
- (2)危険マップの作成（作成例参照）（78頁）  
現地入りした後は、自らの目や先輩隊員の情報をもとにした任地の危険マップを作成し、より具体的な危険回避ができるよう努めて下さい。
- (3)運転管理週報（書式例参照）（79頁）  
単車貸与者に作成・提出が義務づけられています。
- (4)交通事故報告書の提出（書式例参照）（80頁）  
この報告義務は、隊員の処罰が目的ではありません。あくまでも事故の教訓を生かし、以後の隊員自身の安全を確保するためのものです。隊員自身が責任をもって報告することにより、他の隊員への良い意味での警鐘となります。
- (5)貸与二輪車の記録一覧表（書式例参照）（82頁）  
隊員活動自体の足跡を残すためにも記録して下さい。



## 単車使用申請書(例)

申請日 平成6年2月8日

G 国事務庁  
〇〇 XX 展設 (車両管理責任者)

隊次・職種: 平成6年1次隊 稲作  
氏名: 協力 太郎

《申請理由》 (何故単車を必要とするかについて具体的に記入すること)

現在農村開発局において「モデル農村開発計画」に係る調査及び計画運営を主な業務として活動している。

同計画はA県G村とZ村を中心に展開されており、事前調査と業務調整を行なっていくには農村開発局と現場とを頻りに移動する必要がある。しかしながら配属先には適当な交通手段がなく、また公共の交通手段もないため、業務に支障をきたしている状態となっている。

今後計画が進むにつれて現場と配属先とのやりとりが増えることが予想され、適当な交通手段の確保は活動を円滑に進めいく上で必要不可欠なものとなっている。

よってこれらの状況から協力隊所有の単車を活動機材として貸与していただくべく申請いたします。

以上、上記理由により単車を申請致します。

- 添付資料
1. 隊員日常生活圏略図
  2. 交通事情調査
  3. 単車申請付属書
  4. 危険マップ

單車申請付屬書 (例)

(派遣国 G国)

記入日:平成6年2月8日

1. 隊員氏名: 協々太郎 職種: 稲作

2. 日本にて取得した運転免許

免許の種類	免許取得日	取得場所	運転歴
普通	平成3年3月3日	東京	2年11ヵ月
自動二輪(中型)	平成3年5月3日	東京	2年9ヵ月

3. 任国の運転免許取得方法(具体的な試験内容を記載)

免許の種類: 單車免許 受験地: A都 受験費用: 10ドル  
 試験内容: ①学科 免除

②実技 指定されたコースを走行し検査の審査を受ける。コースは90度曲がるが、未舗装道路の走行は必要である。

4. 日本での事故・違反歴 0 件

5. 自己の運転上の弱点 気分がムラがあり、調子のいい・悪いがはっきりしている。スピードとムラい傾向にある。

6. 日常整備点検の能否(具体的な知識等を記入)

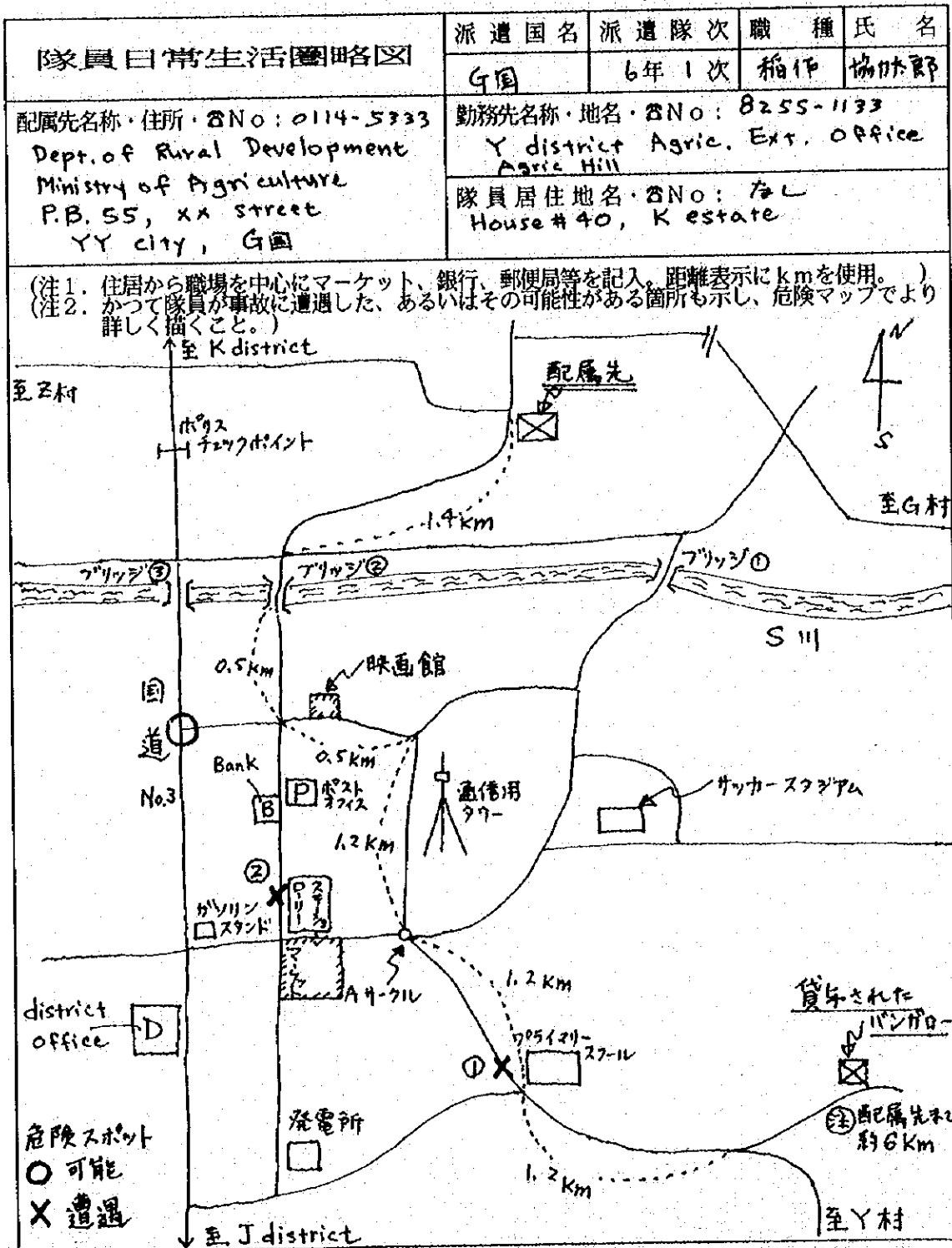
パンク修理、ブレーキシューの交換、チェーン張り等は実施可能。キャブレターの点検等は不可能。

7. 以下の余白に「私の交通安全対策について」心構えと小論文を記すこと。

日本で2年余り單車を運転して来たが、その間事故・違反歴等はないが、しかしこれは技術的に優れていると言うよりはむしろ運がよからずはないかと感じている。

運転上一番の弱点として気分がムラがあり、調子の良し悪しがはっきり運転に影響してくるとか挙げられる。これを克服していくには運転前にまず自分の状態を確認し、調子の悪い時には一息入れてから運転する余裕を持たないと思っている。また常にスピードの出し過ぎにも気を付けて運転していきたい。(足りない場合裏面に記入)

隊員日常生活圏略図 (例) 記入日: 5年12月26日



(派遣国 G国) 隊員任地交通事情調査 (例) 記入日: 平成6年2月8日

氏名: <u>協力太郎</u>	隊次: <u>平成6年1次隊</u>	職種: <u>稲作</u>
業務形態 (該当に○印): <u>(1)</u> 村落型 (2) 教室型 (3) 現場勤務型 (4) 本庁・試験場勤務型		
勤務地 ( <u>A郡</u> 周辺): (1) 首都 (2) 地方の大都市 <u>(3)</u> 中都市 (4) 農村 (5) 僻地		
自宅から職場までの距離: <u>6</u> km	自宅から最寄りの商店までの距離: <u>3</u> km	
通勤上使用する道路の状態 (国道・ <u>県道</u> ・その他) (該当に○印) (1) 道幅: <u>5</u> m (2) 道路状態 <u>①全舗装</u> (コンクリート・アスファルト等) <u>②全未舗装</u> (その状況: <u>土が露出している</u> ) ③舗装 ( % ), 未舗装 ( % )		
業務上使用する道路の状態 (国道・ <u>県道</u> ・その他) (該当に○印) (1) 道幅: <u>8</u> m (2) 道路状態 <u>①全舗装</u> (コンクリート・アスファルト等) ②全未舗装 (その状況: ) ③舗装 ( % ), 未舗装 ( % )		
隊員が通勤・業務上使用する道路の一般的使用形態を記入 (走行車の種類、混雑状況、歩行者の多少ヤギ、水牛等も歩行しているか否か等の特長を記入): <u>国道には大型車も通行している。県道については歩行者(特に子供)が多く混雑している</u>		
現地人の交通マナー事情 (日本と違う点を記入): <u>車に関しては左・右折の際ウィンカーを出さないことや整備不良車も多いことからマナーはあまり悪いと思われる</u>		
任地の交通ルール事情 (日本と違う点を記入): <u>車優先の社会であるため、常に注意を払っていないと事故に合う可能性が高い</u>		
隊員の通勤交通手段と種類 (自動車・単車・自転車のいずれかに○印) (1) 協力隊貸与の (自動車・単車・自転車) (2) 個人購入の (自動車・単車・自転車) a: その車種・排気量 ( : cc) (3) 配属先提供の (自動車・単車・自転車) b: 貸与年月日 年 月 日 (4) <u>バス、徒歩</u> その他 ( )		
隊員の業務上交通手段と種類 (自動車・単車・自転車のいずれかに○印) (1) 協力隊貸与の (自動車・単車・自転車) (3) 配属先提供の (自動車・単車・自転車) a: その車種・排気量 ( : cc) (4) <u>バス、徒歩、その他(買い物に同乗)</u> b: 貸与年月日 年 月 日 (5) 配属先保有車両台数: 車 <u>0</u> 台、単車 <u>0</u> 台 (2) 個人購入の (自動車・単車・自転車)		
協力隊貸与の自動車・単車の週当たり平均業務使用日数 (予測): 週 <u>5</u> 日間業務上使用する予定		
協力隊貸与の自動車・単車の1日当たり平均走行距離数 (予測) (1) 通勤: <u>6</u> km (2) 業務上: <u>25</u> km (3) 私用: <u>2</u> km		
隊員配属先の職域の一定数現地職員の交通手段の割合 --- 対象職員数 <u>20名</u> (交通手段): 公共バス ( <u>0</u> % ), 自家用車 ( <u>10</u> % ), 単車 ( <u>0</u> % ), 徒歩 ( <u>80</u> % ) 職場等の公用車 ( <u>10</u> % ), その他 (種類: <u>馬車等</u> , % )		
隊員がこれまでに交通事故に遭遇した件数 --- ( <u>0</u> 件 ) (事故の程度: )		
任地に発生する一般的交通事故例とその原因について記入 <u>車と人との接触事故: 運転者が歩行者に対してあまり注意を払っていない</u>		

< 単車・自転車貸与に関する誓約事項 > (例)

1. 貸与単車: ヤマハ DT 50
2. 登録番号: 8H 975

本単車は隊員の協力活動を円滑に遂行するために貸与されるものである。本単車使用に当たっては下記事項を厳守するものとする。誓約事項を怠った場合は、単車貸与を取り消す。

記

1. 業務用に必要な場合に限る。これには通勤を含むが、公私の旅行は禁じる。
2. 貸与された隊員以外の者が運転することを禁ずる。(又貸しの禁止)  
ただし、止むを得ざる場合には事前に調整員等(単車管理責任者)の承認を必要とする。
3. 常に点検・整備を行ない、不具合のままの使用を禁ず、また盗難、管理等十分注意すること。
4. 許可なく単車の改造をしてはならない。
5. 運転の際ヘルメットは必ず着用し、サンダル履き、半ズボン等では運転してはならない。
6. 運転には安全を期し、無謀運転、飲酒運転、二人乗りは厳禁する。
7. 夜間の使用はやむをえない場合を除き極力避けること。
8. 当国運転免許を取得し、交通法規を厳守すること。
9. 運転管理週報、車両記録簿を記入し、調整員等の指示により提出して、使用状況の監査を受けるものとする。
10. 任地を離れて業務上の出張をする場合には、事前に単車の使用計画書を提出し、承認を得ること。
11. 業務上要する燃料費、部品費等維持費、管理費は極力配属先の負担で支出できるよう折衝する。
12. 自過失による事故の場合、保険の免責額は運転者の負担とする。ただし、業務上の事故であって自己に過失のない場合は、保険の範囲で求償対処すると共に別途協議するものとする。
13. 配属先に係る事項については、別途協議の上、確認文書を締結するものとする。
14. 単車の返却を命じた場合は、直ちに返還するものとする。

< 誓約書 >

平成 6 年 2 月 8 日

G 国 調整員(単車管理責任者)  
O O X X 殿

上記「単車貸与に関する誓約事項」を厳守することを誓います。

G 国

平成 6 年 / 次隊

業 種: 稲作

氏 名: 協力太郎

署 名: Taro Kyoryoku

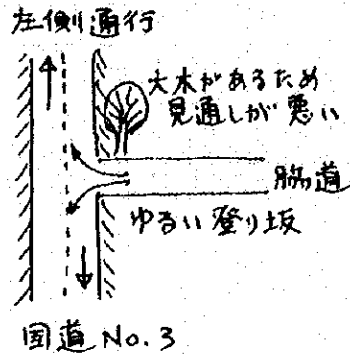
※自転車の貸与に関しては、上記厳守事項のうち該当する項目について厳守することを確認すること。

危険マップ (例)

記入日: 平成6年 2月 8日

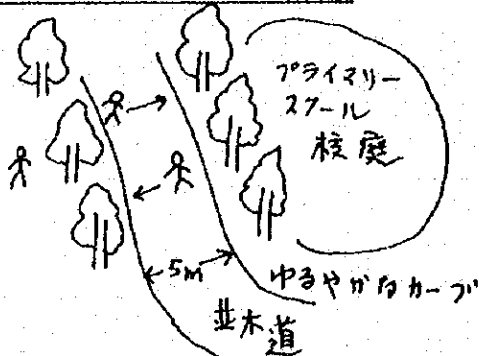
派遣国: G国	任地: Y市	氏名: 協力太郎	隊次: X年X次隊	職種: 稲作
---------	--------	----------	-----------	--------

1) 可能性の高いスポット



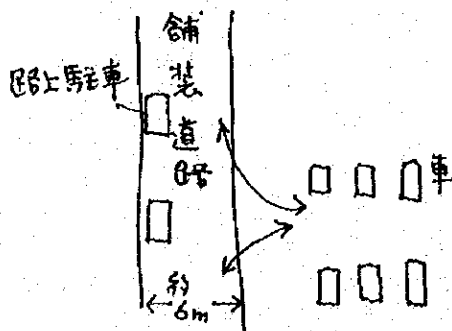
← トラックのように車が動く  
 ← 急な飛び出しが散見される  
 このスポット付近では速度もゆるめて対応する必要がある。

2) 事故遭遇スポット①



児童の飛び出し、あるいは水くみの子ども達の飛び出しがあり、かつて隊員が子どもと接触②避のため転倒したスポットである。

事故遭遇スポット②



乗り出しバス、タクシーの出入りが多く、人の目に入った場所であり路上駐車した車の影からの飛び出しが多く見られ、隊員の接触事故(歩行中に車にあられた)があった。

## 単車・公用車 運転管理週報

使用者氏名		免許番号			
所 属		車輛番号			
使用期間	年 月 日より 年 月 日まで				
使用目的 (具体的に)					
走行距離	累計 km		平均/日 km		
補 給	ガソリン	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル	その他
	L	L	L	L	
	月 日	月 日	月 日	月 日	月 日
区分	点検整備箇所	良	否	対 策	交換部品 価 格
エ ン ジ ン	ラジエーター水量、水もれ				
	ファンベルト張り、摩耗、スリップ				
	オイルクーラエレメント、エアクーラエレメント				
	バッテリー液量、ターミナル端子、汚れ				
	ポイントギャップ、プラグ				
	○エンジンオイルレベル、汚れ				
	○配線、目録、前照灯、停止灯、方向指示器				
本 体 ・ 足 廻	○始動性、排気色、異音				
	ハンドル遊び、がた、振れ				
	○前後輪ブレーキ、ブレーキリンカーズ				
	クラッチ				
	シャシスプリング、ショックアブソーバ				
	○ドライブチェーン張り				
	スポーク、リム				
タイヤ					
	トランスミッション デフアレンシアルギア	オイルレベル、汚れ			

○印は運転の都度チェックすること

# 交通事故報告書

国名：  
 報告日： 年 月 日  
 報告者：

年次	氏名	業種	性別	年齢
発生日時	年 月 日 A.M. P.M. 時 分			
場 所				
相 手 方	氏名(名称) 住所(所在地) 職業(事業内容) (代表者) 役職 氏名			
所 轄 警 察 署	警察署 係			
天 候	晴 曇 小雨 雨 暴風雨 濃霧 その他：			
道 路 状 況	道路の巾 m 舗装 未舗装 直線 カーブ (右・左) T字路 十字路 ラウンドアバウト 坂 (上り・下り・緩・急) でこぼこ 道路欠損 工事中 その他：			
標 識	速度制限 ( km/h) 追越禁止 なし その他：			
信 号 機	有 無	交通量	多い 少ない 中位	
交 通 手 段	四輪車 (車種 ) 単車 (車種 ) 自転車 徒歩 走行中 停車中 同乗中 その他：			
事故直前の処理	相手を発見した ( ) m手前 警笛を鳴らした 鳴らさない ブレーキをかけた (スリップ m) かけなかった 方向指示灯・・・した しない 速度は・・・約 km/h 相手は約 km/h			
歩行者の場合	横断・・・横断歩道 交差点 横断禁止場所 その他： 車の直前 直後を横断 (した しない) 通行・・・歩道 車道 歩車道の区別のない道路 車と同方向 対面方向			
事故の相手	大型車 乗用車 単車 自転車 人 動物 その他：			
事故の原因	衝突 接触 追突 横転 スリップ その他：			
破 損 状 況	本人・・・大破 中破 小破 その他： 相手・・・大破 中破 小破 その他：			



ヘルメット着用	有 無	シートベルト装着	有 無
過失の割合	本人 %	相手方 %	
その他参考事項	相手方よりの賠償金の有無等		

具体的な発生状況（記述）

- ① どこからどこへ・なんのために・なにをしに・なにをしようとしていたのか・なにをしてきたのか。 ② どのようにして・どこを・どのようになったのか。

現場見取図

（注）道路方向の地名（至〇〇方面）、道路幅、信号、横断歩道、区画線、道路標識、接触点等くわしく表示してください。

出発場所から行先まで経路距離等の略図

（事故発生場所を含む）

表示符号

自 車	▲	横断禁止	⊗	進行方向	↑	自 転 車 } 小
相 手 車	◡	人	⊗	信 号	◻	オートバイ } 小
				(赤,黄,青の表示)	◻	横断歩道
				一時停止	⌵	接 触 点
						×

事務局送付用

貸与二輪車の記録一覧（毎月記入すること）

年月日	貸与後月	累計距離	走行距離	部品交換、その他
	0			
	1			
	2			
	3			
	4			
	5			
	6			
	7			
	8			
	9			
	10			
	11			
	12			
	13			
	14			
	15			
	16			
	17			
	18			
	19			
	20			
	21			
	22			
	23			
	24			
	25			
	26			
	27			

## 【参考】 原付50cc車貸与は「適人・適地・適車」の考え方で

青年海外協力隊では、従来からの「原則50cc排気量車貸与」基準について、以下のような経緯や考え方を持つとともに、現在、いわば「適人・適地・適車」の方針をとっています。以下、参考のために掲げます。

青年海外協力隊では、かつて隊員の重大交通事故が頻発したことを背景に、「原則50cc車貸与」の基準が設けられた。この措置は、当時、主に次の二点の基準方針にしたがってとられたものである。

①派遣国活動地域のさまざまな交通事情および道路環境や、協力活動上の使用形態の「実状に整合する程度」の車両であること。

②隊員の交通事故防止のためと、保守点検の確保ができる程度の車両であること。

この二点の基準方針は、現在の二輪車貸与上においても、基本的にはほぼ不都合がないと考えられる。しかし半面では、その後、近年の派遣国における交通事情の変化も大きく、また、より充実した協力活動を目指す観点から、一部の隊員や派遣国からは、たとえば山岳国などで坂道が多いことによる「パワー不足問題」などを理由に、原則50cc車規制を見直すべきだという意見が従来から寄せられていたところである。

そして、それらの意向に沿うために、青年海外協力隊事務局では、当該分野の外部識者らとともにこの事項を討議し、およそ以下のような項目に配慮しつつ、使用車両の見直し対策も進めている。

①任国の交通事情および道路環境やモータリゼーションの変化に対応できること。

②協力活動の積極的支援にふさわしい車両選択であること。

③任国の交通規制や運転免許制度などが考慮された車両選択であること。

④任国での人手の容易性や維持管理上のメリットなどに配慮した車両選択であること。

⑤隊員の運転技能に見合う車両・車種であること。

したがって、超50cc二輪車については、上記5項目に配慮するため、在外事務所のみ判断による貸与ではなく、青年海外協力隊事務局（東京）での「貸与審査」を経た上で行われるところとなっており、現在、マレーシア（70ccステップスルー型）やブータン、パラグアイ（一部70～100cc）などで、超50cc二輪車が貸与されている。

なお、青年海外協力隊事務局（東京）での「貸与審査」では、いわば「適人・適地・適車」の考え方に基づき、たとえば協力活動の充実面や坂道が多いなどの理由が十分認められる場合にあっても、上記⑤の内容すなわち客観的にもその隊員の「安全運転が担保されるかどうか」を見極めた上でなければ認めない方針をとっている。この点は当然、在外事務所における一般的な50cc二輪車貸与の場合にも共通する。さらに、単に「安全および被害軽減面で、50cc車と超50cc二輪車との相関的データはない」といった理由での貸与も認めていない。

しかしながら、今後、50cc以上の二輪車貸与が進められている派遣国を「モデル（試験的）貸与」ケースとしてとらえ、そこでの安全実績などを見極めながら、使用車両の見直し研究を一層深めていく方針である。

## 海外交通安全対策研究会

会長	小林 實	財団法人国際交通安全学会 主任研究員
前会長	長江 啓泰	日本大学工学部 教授
	岡野 道治	日本大学工学部 教授
	大久保慎也	財団法人レインボーモータースクール
	川勝 拓	財団法人尾久自動車学校
	清水 昭	財団法人国際交通安全学会 特別研究員
	岩瀬 制海	二輪車問題研究所 所長
	畑江元文二	財団法人電脳 常務取締役
	岩見 洋	財団法人日本交通管理技術協会 理事
	松本 弘之	財団法人日本交通管理技術協会 調査役

平成6年3月  
海外交通安全ハンドブック

不許複製

発行	国際協力事業団 青年海外協力隊事務局 〒150 渋谷区広尾4-2-24 ☎ 03-3400-7261(大代表)
制作	財団法人日本交通管理技術協会 〒162 新宿区市谷田町2-6 エアマンズビル市ヶ谷 ☎ 03-3260-3621
印刷	財団法人企業開発センター 〒160 新宿区新宿1-29-4 横山ビル ☎ 03-3341-4915

JICA