

# Sj

人とクルマのいい関係をめざして

8  
2007 AUGUST

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
本田技研工業株式会社  
安全運転普及本部内  
電話 03(5412)1736  
●編集人：千葉英雄  
●年間購読料：1200円(定価1部100円+消費税込)  
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273  
※加入者名：(株)アストクリイティブ  
安全運転普及本部係

安全運転普及活動ホームページ <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

## 今月の スポット

交通安全については、歩行者も含めたすべての交通参加者が相手の行動特性を知り、自分の行動を考え直してもらうための教育を広げていく必要があります。(特集より)

### CONTENTS

特集：新「鈴鹿サーキット交通教育センター」オープン……1  
「気づき」を促す  
運転者教育の進化と広がり  
NEWS REVIEW ……4  
●軽井沢自転車セーフティラリー  
TOPICS ……4  
●ホンダ輸送グループ安全協議会/交通安全標語・ポスター表彰式  
●活動短信/交通教育センター7月  
OPINION ……5  
●徳田克己・水野智美/視覚障害者が安心して歩ける  
点字ブロックの設置が必要  
SAFETY COMMUNITY ……5  
●埼玉県立本庄北高等学校/交通ルールを守ることの  
意味を伝え、交通社会人としての自覚を促す  
DOCUMENT EYE ② ……6  
●朝の通勤時間帯に信号無視をする歩行者を観察する

## 特集：新「鈴鹿サーキット交通教育センター」オープン

# 「気づき」を促す運転者教育の進化と広がり



1964年の開設以来、運転技術に偏らないモラルを持ったドライバーを育てる「人間教育」を基本理念に、日本の安全運転教育をリードしてきた鈴鹿サーキット交通教育センター(三重県鈴鹿市)が8月2日、新たに生まれ変わった。より質の高い指導を可能とする先進の施設や新しい教育プログラム、それらを実際に体験した方々の声を紹介しながら、自らの運転について、より一層の「気づき」を促す安全教育の進化と広がりを探る。



近年の交通事故状況は死者数がこの5年間で年々減少し8000人台から6000人台前半へと減少しているのに対し、交通事故件数、負傷者数は、昨年は前年を下回ったものの、事故件数では90万件前後、負傷者数では100万人を超える高い水準で発生し、推移している。また、高齢者の事故に加えて少子化にもかかわらず子どもが被害にあう事故も少なくない。

鈴鹿サーキット交通教育センターは、こうした近年の事故状況、交通社会の動向を背景にした社会のニーズへの対応と、お客様の期待に込める安全運転教育の提供を目的として生まれ変わった。

具体的には次のような課題を設定した。

### 社会のニーズ

- 追突事故・出会い頭事故など多発する自動車事故の防止
- 致死率の高い夜間事故の防止
- 増加する高齢運転者事故の防止

### お客様の期待

- 個人に応じたきめ細やかな教育
- 認知・判断のミスへの効果的な教育
- 進化した車両に対応した教育
- 安全で快適な研修環境

これらの課題に対して、新たにオープンした鈴鹿サーキット交通教育センターでは3つの施策を展開していく。

- 第1は先進技術を取り入れた質の高い新しい4つの教育プログラム①多発事故対応②夜間事故対応③安全デバイス体験④運転習慣チェックの導入である。
- 第2は、効果的で効率の高いコースレイアウト、安全で快適な施設、環境の充実である。
- 第3は、全ての交通参加者により一層の気づき・行動変容を促す教育手法を基に指導するインストラクターのレベルアップを図ることである。

# 最新技術を取り入れ、より進化した安全運転教育を提供

鈴鹿サーキット交通教育センターでは個々のお客様のニーズに対応するために、先進技術を取り入れた質の高い4つの教育プログラムを提供できるようになった。また、施設面ではクルマを操る楽しさ、走る楽しさをさらに体感できるトレーニングコースに生まれ変わった。

1

## 多発事故対応プログラム

主に事故を起こした人、高齢者を対象に、追突や出会い頭事故などの多発事故の防止のため、記録映像を見ながらの振り返りや体験を通じて意識を変え、より良い運転行動の定着を図る。プログラムは基本の流れを次のように構成。お客様のニーズにより、柔軟にカリキュラムや時間を設定することが可能。

- ① 前走行(設定コースを走行し、運転行動を記録)
- ② 振り返り(記録映像を見ながらインストラクターと振り返り・気づく)
- ③ 理解促進(問題行動修正のための実践教育)
- ④ 確認走行(再び走行し、修正を確認)
- ⑤ まとめ

### 【特徴】

- 運転行動をCCDカメラ画像と運転操作データとともに映像として記録。
- インストラクターとともに行う映像の振り返りから、運転行動の良い点、悪い点を気づかせ、行動の変容につなげる教育方法。(※自己観察法)
- シミュレーターや実技、座学を織り込み、事故防止の理解促進を図る教育を適宜行う。

車載のCCDカメラで撮影した、ドライバー自身の様子と走行中の車両前方の風景、また操作状況を1つの画面に合成した映像を使って振り返りを行う



ドライバーの安全確認動作やハンドルなどの操作状況

車両前方の風景

アクセル(TP)、ブレーキ(BK)の操作状況



### ■本館

ロビーやラウンジは快適で、くつろぎ感のあるスペースを確保。教室は8室、シミュレーター室は3室。8団体300人までの研修に対応できる。



### ■スラロームコース

フラット化され、二輪車のトレーニングの安全性が向上。四輪大型車の利用も可能になった。



2

## 夜間事故対応プログラム

小学生、中学生、高校生から企業ドライバー、高齢者まですべての人が対象。夜間事故の原因を臨場感のある映像によりさまざまな観点から理解してもらい、事故の重大性への意識を高め、安全行動につなげることをめざす。プログラムは1・5時間を基本として、次のように構成。

- ① 導入(夜間の事故に目を向けてもらう)
- ② 現状把握(現実起きた事故事例の確認)
- ③ 立場体験(当事者の立場で原因を考える)
- ④ 理由検証(映像などを通して検証)
- ⑤ 行動計画(どうすべきかを考えて決める)

### 【特徴】

- 昼夜を問わず教育できる屋内施設
- 180型のフルハイビジョン大型スクリーンにより、臨場感豊かに再現された事例を当事者の身になって体感できる。
- 対象に応じ、教育効果を高めるための映像と模擬体験を組み合わせる。
- 免許の有無や二輪、四輪を問わず、運転者、歩行者のそれぞれの視点から教育できる。



※自己観察法=東北工業大学の太田博雄教授らが(財)国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り見て、我が振り直す」手法。

# 特集:新「鈴鹿サーキット交通教育センター」オープン

3

## 安全デバイス体験プログラム

主な対象はホンダドライビング・スクール(HDS)を利用する一般ドライバー、四輪販売会社の営業スタッフの勉強会。安全デバイスの効果と限界を正しく理解してもらい、より安全な運転行動に導く。プログラムは1時間からで、次のように構成(安全デバイスの種類により変わる)

- ① 説明(安全デバイスの機能や限界を映像と解説で確認)
- ② 走行体験(実際の交通環境を想定した走行体験)
- ③ 運転行動整理(ドライバーが行うべき走行のトレーニング)
- ④ まとめ

【特徴】  
● CMBS(追突軽減ブレーキ)、VSA(横滑り抑制機能)、ABS(アンチロックブレーキシステム)、ナイトビジョンなどの作動を体験できる。



CMBS作動体験用ターゲットを使用している走行体験

## 21世紀型の安全運転力を育む新たなステップ



小口泰平 (財)国際交通安全学会会長  
芝浦工業大学名誉学長

鈴鹿サーキット交通教育センターの新たな教育プログラムを体験し、21世紀型の安全運転力を育む新たなステップを感じました。安全運転力は「基本力(原理と原則)」「先進力(技術と工夫)」「社会力(コミュニケーションと快さ)」の3つで構成されています。クルマの挙動に関する原理や、交通法規などの原則といった「基本力」の教育をベースに、「先進力」と「社会力」が進化しています。「先進力」では受講者の運転行動を記録し、客観的データとして提示できる仕組みを構築した点に工夫が見られます。受講者一人ひとりの行動特性を浮き彫りにして、それを単なる良い悪いという評価ではなく、客観的事実として伝える—これは受講者に行動変容を促す上で、たいへん有効です。これからの安全運転教育は「ティーラメイト※研修」をめざしていくと、私は考えています。多発事故対応プログラムや運転習慣チェックプログラムは、その先取りをしていると言えます。そして、教室やコースなど施設的设计、インストラクターの指導方法など、安全運転をいままで以上に楽しみながら学べるように配慮されているという点で「社会力」も向上しています。

また、新たな教育プログラムでは、より現実に近い危険場面を体験することが可能になっています。例えば安全デバイス体験プログラム。CMBS(追突軽減ブレーキ)の体験ではコース上に障害物を設置して、実際の追突に近い状況で体験することによって、その効果をよりわかりやすく確認できます。危険が迫った時の怖さを体感してもらうことは重要で、これはきちんとした技術力があるから提供できることです。

自動車交通は同じ面をクルマや自転車、歩行者が移動する「面のモビリティ」だと、私はとらえています。ですから、交通安全については、歩行者も含めたすべての交通参加者が相手の行動特性を知り、自分の行動を考え直してもらうための教育を広げていく必要があります。夜間事故対応プログラムでは、そうした教育も可能な内容になっています。

新たに生まれ変わった鈴鹿サーキット交通教育センターはハードウェアやソフトウェアだけでなく、安全意識を醸成するマインドウェアの領域も充実させることができます。このノウハウは日本だけでなく、世界にも通用するものだと思います。

※ティーラメイト=「注文による」「特別あつらえの」。ここでは個人個人の身体や特性に応じたという意味で、例えば医療分野において言えば個人に合った予防・治療を行うことを指す。

### ■スキッドコース

摩擦係数を従来の1種類から5種類に増やし、凍結路、圧雪路など悪条件の路面を再現。傾斜地を設定したことにより、アイスバーンの登坂路を想定したトレーニングもできる。



### ■運転と反応コース

地表面にLEDを設置。LEDの光を走行する前車と仮想した模擬追突を行うことができる。

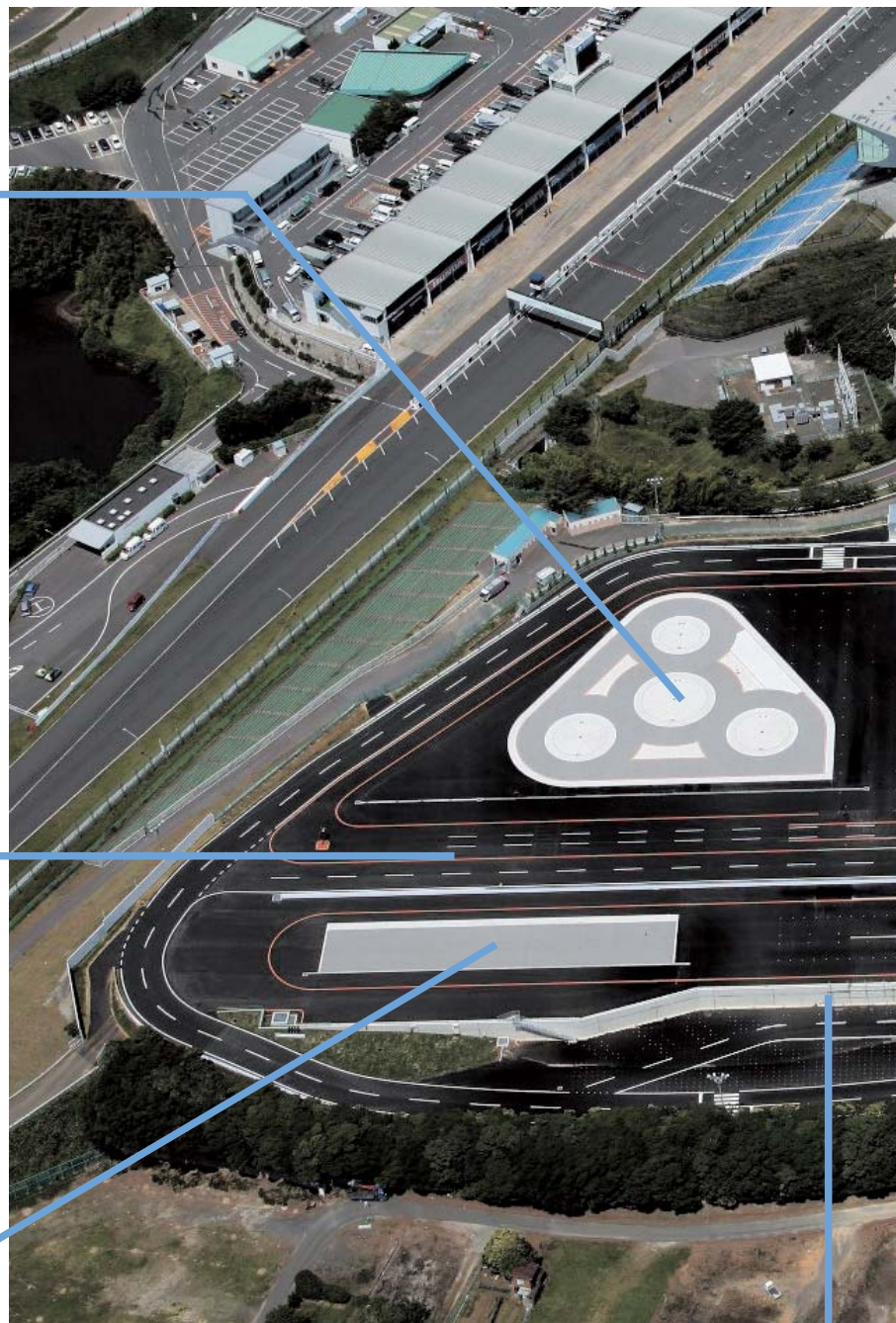


### ■ブレーキングコース

全長270m。乾いた路面と濡れた路面での並走比較が可能になった。



### ●施設紹介 総敷地面積53,500㎡



### ■バリアブルコース

1時間に最大50mmの雨を再現することができる降雨装置を備え、雨天時のトレーニングを常に行うことができる。縦列駐車、車庫入れなどのトレーニングや周回路と組み合わせた合流のトレーニングもできる。



