

◎対談

安全と環境の未来

安全と環境を突破口にモビリティの価値と喜びを高める

近年、クルマやバイクなどのモビリティを取り巻く状況は急激に変化している。そうしたなか、より豊かなモビリティ社会を実現させていく上で、必要不可欠なのが安全と環境への取り組みである。安全と環境の未来を切り開いていくためのビジョンと、Hondaが果たすべき役割について、中部博氏と伊東社長のお二人に語っていただいた。

一般ライダーに運転技術と安全意識を伝える Honda モーターサイクル スト・スクール



新型ハイブリッド「CR-Z」



Honda自転車シミュレーター



昨年の東京モーターショーで展示された電気自動車「EV-N」と電動二輪車「EV-Cub」



次世代ソーラー水素ステーションと燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」

伊東 相対的には四輪より二輪のほうが、事故に遭った場合に搭乗者がダメージを負う可能性は高いかもしれません。ただ二輪の場合、運転経験を重ねることによって、「自分の安全を守るのは、結局は自分だ」という意識

中部 確かに、そうした経験を積み重ねて成長していくことは、すごく楽しいことですね。いろいろと学んでいくプロセスが、人間が生きていくことの縮図のように感じられました。そこがバイクのいちばんの魅力だろうと私は思います。

伊東 運動を始めた頃に私も同じような経験があります。でも、そういう経験をしたら、こういう運転をすれば安全なのかを学べました。

中部 確かに、そうした経験を積み重ねて成長していくことは、すごく楽しいことですね。いろいろと学んでいくプロセスが、人間が生きていくことの縮図のように感じられました。そこがバイクのいちばんの魅力だろうと私は思います。



伊東孝紳 本田技研工業株式会社社長

中部博 ノンフィクション作家

Sj

Hondaの交通安全情報紙
The Safety Japan
Since 1971

2*3
2010
FEBRUARY・MARCH

●編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
TEL 03(5412)1736
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/
●編集人：千葉英雄
※年間購読をご希望の方は、下記までお問合わせください。
株式会社クリエイティブ 安全運転普及本部係
TEL 03 (5439) 1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

SJ ホームページは

CONTENTS

- 対談
安全と環境の未来……………①
- 危険予測トレーニング(KYT)/夜間の横断歩道で(四輪車)……………④
- The教材/交通安全教育のポイント解説「高齢者事故の回避」……………④
- SJクイズ……………④
- DOCUMENT EYE ②⑤
- 日没前後に走行中のクルマのヘッドライト点灯状況を観察する……………⑤
- 地域のチカラ/静岡県の交通安全活動……………⑥
- 現場訪問/中日本ハイウェイ・パトロール東京(株)……………⑦
- TOPICS ①/「社内のできる安全運転指導セミナー」 in もてぎ……………⑦
- TOPICS ②/ (財)いきいき埼玉「安全・適正就業研修」……………⑦
- NEWS REVIEW ①/ 2009年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会……………⑦
- NEWS REVIEW ②/ ハイブリッド静音性体験会
教育最前線/名護自動車学校・セーフティフェスティバル……………⑧
- 読者の声……………⑧

安全の本質とは何か

中部 今日のテーマの一つは「安全」ですが、これは社会生活をいとなんでいけば常に考えるを得ないことです。話の入口として、まずバイクの話をしたのですが、伊東さんにご自身もバイクを運転されているので、その楽しさや便利さを知っていらっしやると思います。そもそもバイクを運転することの魅力は、どういうことだとお考えですか。

伊東 やはり、風を感じ、人と機械の一体感を感じられる気持ちよさだと思います。16歳の頃からバイクを運転してきましたが、「自然のなかで、自分がいきいきと動いている」という感覚は、バイクに勝るものはないですね。



中部 博 ● Hiroshi Nakabe

1953年生まれ。週刊誌記者、NHK教育テレビ「若い広場」司会者などのジャーナリスト活動を経てノンフィクションの書き手となる。デビュー作は編著書『暴走族100人の疾走』。代表作に『いのちの遺伝子・北海道大学遺伝子治療2000日』。同書は中国語に翻訳されている。子どものころからクルマ、バイク、レース好きで『定本 本田宗一郎伝』『1000馬力のエクスタシー』『自動車伝来物語』『走れ!ソーラーカー』など著書多数。

識が自然に身につけてきます。とっさの場合の状況判断能力などは、四輪以上に研ぎ澄まされるように思います。

最近ではクルマもバイクもハードの安全技術が進歩しています。これらは当然、少しでも安全にご利用いただくために開発しているわけですが、ホンダの基本的な考え方は「安全技術はあくまでも人間をアシストするものであり、主体は運転者」ということです。こんなエピソードがあります。ホンダにはVSA（ビークル・スタビリティ・アシスト）車両挙動安定化制御システム」という四輪車に搭載される技術があります。雨天や積雪などによる突然の路面状況の変化や、危険回避のための急なハンドル操作をした時などに、車両の挙動を安定化させるためのものです。これと類似の技術を他社も持つておられるので、「業界で名称を統一しましょう」という話が、以前にありました。いろいろな意見が出て、結局実現しませんでした。その際に私たちが主張したのは、あの技術はドライバーの「アシスト」であると。他社からは「コントロール」という言葉も出しましたが、それはホンダとして譲れないと主張しました。要するに私たちは安全技術であれ何であ

れ、モビリティの主体はあくまでも、それを使う運転者、すなわち「人」だと考えているわけです。

中部 安全性が高いつか、高性能といった場合に、一般の方々が陥りがちなのは、「安全装備さえあれば、何をやっても大丈夫だ」という感覚です。しかし、それは誤解だと言わざるを得ない。私が最初にバイクの話をしたのも、実はその点を申し上げたかったからです。安全は、もちろん技術が発展することにはないけれども、最終的には、自分で学習しないと身につかない面があります。それは「自分で責任を取る」ということであり、実はそこにモビリティの醍醐味も詰まっています。「生きていく実感」が感じられる部分が、そこに濃密に存在するということです。

伊東 その意味では、安全のもう一つのキーワードは、「共生」だと思います。クルマやバイクの運転に限らずフリクション（摩擦）があります。道を歩いていると他人と肩が触れたりするし、また人間関係のなかでは感情的なぶつかり合いもあるでしょう。交通社会とは結局、そうした人間のいとなみの延長線上にあるもので、最終的にはお互いの意思疎通、ルール遵守、マナ

ーが重要になります。私たちもその考え方のもと、予防安全や衝突安全の技術を一生懸命に開発しながら、一方で安全運転教育というソフトの領域も重視し、さまざまな活動に取り組んでいるわけです。

安全運転教育への新たなアプローチ

中部 その一環として、ホンダでは教育用のシミュレーターも開発されていますね。二輪、四輪とあつて、最近ではホンダ自動車シミュレーターを発表されました。先ほど、その自転車シミュレーターを体験させてもらったのですが、非常によくできていますね。とくに自転車に乗り始めたばかりの小中学生には、とても学習効果があるでしょう。シミュレーションというより、教育機器という印象を強く受けました。

伊東 その通りです。「この標識はこういう意味ですよ」「交差点では、こんな危険があるから、こういう注意が必要ですよ」といった交通安全の基本を、楽しく学んでもらえるように工夫しています。安全確認しないで交差点を通過すると、クルマと衝突してしまうというシチュエーションもあ

り、「危険を安全に体験」してもらうことが、シミュレーター教育のねらいです。自転車利用者に混合交通のなかでの安全運転を身につけてもらう教育機器としては最適だと思います。

中部 私は小学生の頃から、よく自転車に乗ってあちこち出かけていたものです。その当時、私が経験したいちばん怖い思い出は、クルマの内輪差のことを知らず、バスの後輪で引掛けられてしまったことです。小学生に内輪差なんていつても、なかなか理解できないわけです。そうしたクルマの特性を知ってもらうためにも、あのシミュレーターは有益だと思います。それに自転車は走行する場所についても、車道と歩道のどちらを走るか迷うところがある。法律では車道を走行することが原則となっているようですが、そうした交通ルールの確認もこれで教えることができますね。

伊東 運転免許を持っている人なら、免許更新時などに学べます。しかし、運転免許を持っていない自転車利用者には教育を行うのが難しい。そうした方々に、自転車シミュレーターを利用してもらうと効果を発揮すると思いますし、とくに子どもはゲーム機やパソコンに慣れていきますから、気軽に使ってもらえると思います。

中部 二輪や四輪の場合は、安全運転教育という、必ず事故の映像などを見せて、恐怖心を植えつけるようなものが多いように思います。ライダーやドライバーにとつては、安全運転は永遠のテーマですが、何か新しいポジティブな切り口はないのでしょうか。

伊東 最近、私たちが新たな取り組みとして

始めているのは、「感情コントロール」というアプローチ。これは、ドライバーの内面の感情を、自ら律してもらうことを目指した教育プログラムです。そもそも事故というものは、運転技術が高く、交通ルールを熟知していても起こります。例えば、時間追われて焦っていたり、後続車からおられてイライラしたりすると、いくら運転が上手な人でも、事故につながる運転に陥りがちなわけです。そうした運転時の感情を、セルフ・コントロールでできるようにするための教育プログラムを、きちんとした科学的根拠のもとで開発できないかというところで研究を進めています。今年4月以降、全国にあるホンダの交通安全センターで展開していく予定です。

中部 そうしたトレーニングによって、自分の感情の変化を自覚して、自己コントロールする力がつけばいいですね。自分を知ることが、他人を知ることです。そこから社会と個人の全関係が認識できる。しかしそれは、口で言うほど簡単なことではないです。簡単ではないけれど、交通事故を防止するためには、その根源のところまで踏み込んで考えなくてはならない。すこぶるチャレンジングな取り組みだと思います。

伊東 やはり交通事故は、限度を超えた運転や、ルールから外れた運転がもとで起こるものが多い。それは運転の技術的な問題もありますが、感情に左右されて運転者自



※1 Honda自転車シミュレーター＝自転車利用者のマナーや危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した体験型教育機器。詳しくは右記ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/simulator/

※2 感情コントロール＝(財)国際交通安全学会の研究プロジェクト(東北工業大学・小川和久教授、太田博雄教授、中京大学・向井希宏教授、本田技研工業(株)安全運転普及本部)により研究開発中の教育プログラム

対談：安全と環境の未来——安全と環境を突破口にモビリティの価値と喜びを高める

ら危険を招きよせてしまうケースもあるわけです。この「感情コントロール」は、そういう従来の教育プログラムにはなかった部分を補う新しい教育手法といえます。

中部 安全運転教育は、社会の変化とともに、あるいは技術の進歩とともに、新しい段階を向かえますから、常に新たな発見をしながら変わっていくものだと思います。そうした状況のなかで、ホンダは40年にわたり安全運転普及活動に一貫して力を注いできたと思います。

伊東 交通事故死者数が昨年、5000人人を切りました。でも、まだ5000人近くもいるわけで、モビリティを提供する企業としても交通事故に対しては責任がある。今、栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本にあるホンダの製作所に安全運転普及活動を専任で行う組織を設置し、それぞれの地域に安全の輪を広げる活動に組み始めています。クルマやバイクといった世の中に必要な道具をお客様にお届けしているというプライドもありますから、事故をゼロに近づけていくことについても最大限努力していきます。

電気駆動のクルマは、どこまで進化するか

中部 次に「環境」に関わる話をうかがいたいと思います。これからのクルマは、ハイブリッド車から電気自動車、燃料電池電気自動車へと全体に電動化されていく方向だと思えますが、伊東さんはクルマの未来を、どのように思い描いておられますか。

伊東 モビリティを提供するメーカーの責務としては、まずCO₂の排出削減を考えていかなければなりません。その点では、電力による走行はCO₂を抑えやすいというメリットがあり、その電力のもととなるエネルギーの選択肢が幅広いため、エネルギー供給の自由度が高いという特徴もあります。ですから私も、クルマは最終的には電気駆動になっていくと思いますし、電気自動車は近距離モビリティとしては、非常に可能性が高いと考えています。

そして、クルマに電気を供給するための究極のエネルギー源は水素です。この水素を大気中の酸素と反応させて電気を造るの

が燃料電池。これを搭載した燃料電池電気自動車は、クルマのなかで駆動に必要な電気エネルギーを生み出すことができますから、最も効率的なクルマになることは間違いないと思います。私たちが当然、その究極の姿を実現させたいと思っています。

一方で、太陽光などの代替エネルギーを使って、水を電気分解して水素を供給するシステムなどの開発も、同時に進めていく必要があります。私たちは10年以上前から、ソーラーパネルの開発も進めており、水素製造については現在、新技術による電解システムを開発し、すでに実証実験の段階に入っています。そうやってコックピット、自分が走るためのエネルギーは、自分で賄えるようなクルマを追求することが、いちばん望ましいのです。またちょっと時間がかかりますが、そのあるべき姿を目指して、研究開発をさらに加速させていくつもりでいます。

中部 ソーラーパネルまで自前で開発し、水素でも何でも、自分ですべて賄おうと考えるところが、いかにもホンダらしい。いざれにしても、当面はやはりハイブリッド車の役割が大きい。まずはハイブリッド車の普及を目指すということになるでしょうが、やがて電気自動車が広がり、さらに燃

料電池電気自動車も出てくるなど、向こう数十年は混合的な状況が続くのでしょうか。

伊東 そうだと思います。しかし、四輪にばかり注目しがちですが、実はモビリティの電動化ということでは、二輪の可能性がものすごく大きいと思っています。二輪は小さいモビリティですから、基本的に小型のバッテリーですむのです。そうすると深夜電力で十分に賄えるし、用途も広げられるでしょう。私自身は、モビリティの電動化については、まず二輪から進めるべきだと考えています。

中部 それもまたホンダならではの話ですね。どうせなら今の二輪という形態にとらわれず、まったく新しいコミュニティーを実現してほしいと思います。これまでにないような様々な形態のものが考えられたらいいですね。安全や環境を突破口に、そうした新しいコミュニティーが走り始めるというのは、すごく夢のある話です。

の電動化に伴う新たなモーターゼーションの課題が出てきています。

伊東 そのような課題は当然、技術が進化していく過程で、きちんと解決していかないといけないと思います。今後、技術がもっと進歩すれば、「車車間」や「車対人」での通信機能が高度化し、何らかのかたちで解決されていくでしょう。しかし直近の問題としては、今まで音でクルマを認識していた人たちに、「別の手段で認識してください」というのは、やはり無理があります。私たちは今後、そうした新しい課題についていきたいと思っています。

中部 一方で、クルマの技術が進化していくことで、楽しみなどもたくさんあります。例えばカーナビがその一つで、私は最初の頃、「あれは地図の代わりなのか」と思っていました。カーナビの進化を見ていくうちに、渋滞を回避する機能はエコドライブになるし、電子制御の技術を積極的に取り入れてきたクルマの新しいインター

パーソナルモビリティへのニーズはなくなるならない

中部 一方で、クルマの技術が進化していくことで、楽しみなどもたくさんあります。例えばカーナビがその一つで、私は最初の頃、「あれは地図の代わりなのか」と思っていました。カーナビの進化を見ていくうちに、渋滞を回避する機能はエコドライブになるし、電子制御の技術を積極的に取り入れてきたクルマの新しいインター



伊東孝紳 ● Takanobu Ito

1953年生まれ。78年京都大学大学院工学研究科修了後、本田技研工業に入社。2000年本田技研工業取締役。本田技術研究所常務。03年本田技研工業常務を経て、05年同常務執行役員。07年同専務。09年本田技研工業社長(本田技術研究所社長兼務)、現在に至る。

フェイスなのだと思えました。そうなる、これは可能性が大きい。将来が楽しみだ」と思いました。

伊東 私たちが開発したカーナビも、いろいろと運転に関する注意喚起やアドバイスをしてくれました。私も一時期開発に関わっていたことがあります。当初は「メッセージが多過ぎる」と思いました。しかし最近、自分の運転を戒めるための警告として、やはり不可欠なものだなど。しかもカーナビは、そうした警告だけでなく、今後進む道路のインテリジェント化など、あいまって、道路交通全体のマネジメントにも寄与するデバイスに進化していくでしょう。

中部 そのようなカーナビの技術には、クルマの近未来が集約されていると思います。それはつまり、安全と環境ということ。安全、環境というテーマはまさに、これからのモビリティのあり方を一新する、起爆剤の役割を果たしていくのだと思います。

伊東 安全と環境の問題は、モビリティ社会にとつての必須科目といえます。これらを解決するために、技術がチャレンジする領域はまだたくさんあって、私たちにとても、やりがいのあるところだと思います。

中部 もう一つ、今日のお話で印象に残ったのは、「パーソナルモビリティの未来はたいへん明るい」ということです。ホンダは創業以来、個人が移動するための乗り物を追求してこられた。ところが昨年来の世界同時不況の影響もあって、極端なことをいうと、「クルマやバイクはもういらぬ」「公共交通でぜんぶ賄えばいい」といった議論が出てきました。しかし、個人が自由に移動することを抑制するのは、考えるのをやめろと言われるようなもので、これは辛いことです。

伊東 パーソナルモビリティへのニーズは未来永劫絶対にならぬならない。むしろこれからますます進化し、そのニーズが高まっていくと思っています。個人の移動は、人間の本質的な欲求であり、人生を楽しく、豊かにするものでもあります。それは普遍的なことだし、今後も引き続き、この分野の可能性を徹底的に追求していくつもりです。それが、私たちの挑戦であり、夢であり、社会へのメッセージでもあるわけです。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第13回 夜間の横断歩道で (四輪車)

活用方法

- ① 少人数のグループをつくります。
- ② 「交通場面のイラスト」を見ながら、Q1、Q2について意見を出し合います。
- ③ その後、「解説※」を参考にして、どんなことに気をつけて運転すればいいか再び話し合ってください。

※「解答・解説」と「交通場面のイラスト (カラー・A4版)」は下記SJのホームページでご覧いただけます。またPDFファイルもダウンロード (無料) できます。

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

【使用上の注意】

- 営利目的での利用はおやめください。
- 内容の無断転載、無断改変、一部抜粋しての利用はおやめください。
- その他、使用に関するご質問はお問い合わせください。

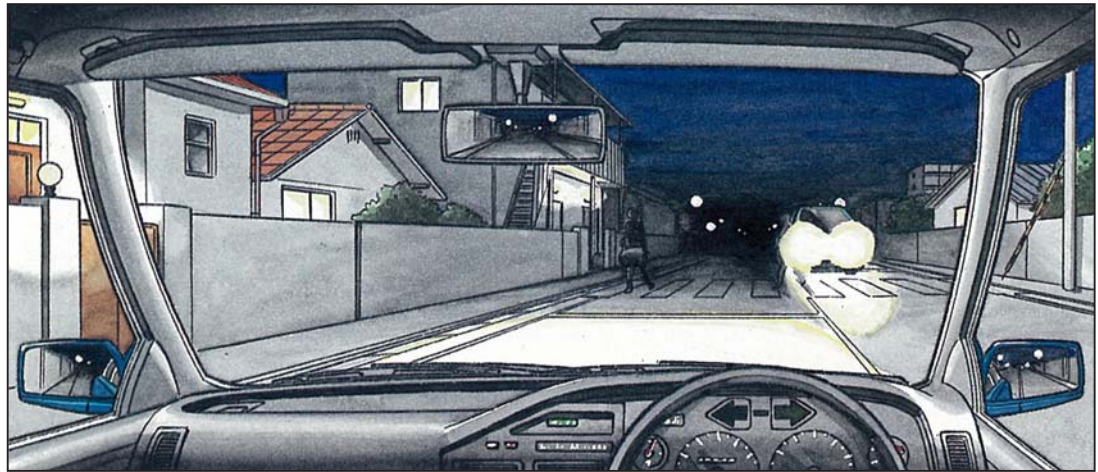
本田技研工業 (株) 安全運転普及本部
TEL: 03 (5412) 1736



今回のKYTの題材は、Hondaの危険予測トレーニング教材「交通状況を鋭く読む〜危険予測トレーニング (四輪車用)」から抜粋しています。詳細については以下ホームページ参照。

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/>

交通事故を防止するためには、路上で出会うさまざまな危険を予測することが大切です。このコーナーでは危険感受性を育てるための題材を提供します。今回は四輪車のドライバーに、夜間の安全運転を考えてもらうためのKYTです。企業/団体などでのグループ教育の学習の中で活用してください。



対向車が接近しています。
あなたのクルマと対向車との間には横断歩道があります。
どんなことに注意して運転しますか？

正解を1つ、または2つ選んでください

Q1 どのような危険がありますか？

- ① 歩行者は横断し終えているので、とくに危険はない
- ② 対向車のヘッドライトのまぶしさに幻惑される
- ③ 蒸発現象のため横断歩道上の歩行者を見落とす

Q2 どのような運転をしますか？

- ① 対向車のヘッドライトのまぶしさをさけるため、ヘッドライトから目をそらす
- ② 道路を横断中の歩行者がいる恐れがあるのですぐに減速する
- ③ できるだけ早く対向車とすれ違うよう加速する

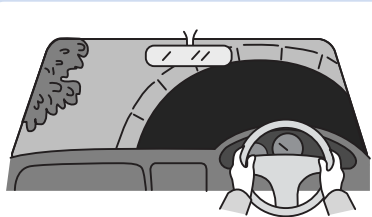
©本田技研工業 (株)

SJクイズ ?

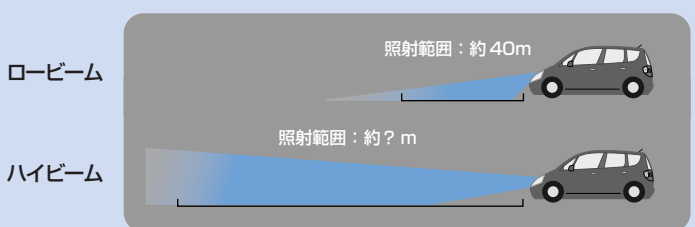
Q1 平成20年中の交通死亡事故件数を昼夜別にみた場合、夜間※の割合は次のうちどれ？
※夜間＝日没時から日の出時まで
① 約20% ② 約30% ③ 約40% ④ 約50%

Q2 夜間以外でもトンネルの中や濃霧の場合はヘッドライトを点灯する義務があります。一般道路の場合、前方の視界がある基準以下になると点灯しなければなりません。その基準は次のうちどれ？

- ① 前方視界20m以下
- ② 前方視界50m以下
- ③ 前方視界100m以下
- ④ 前方視界200m以下



Q3 クルマのヘッドライトでロービームの照射範囲は約40mですが、ハイビームの照射範囲は次のうちどれ？



- ① 約60m ② 約80m ③ 約100m ④ 約120m

※「解答」は7面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。

ホンダ SJ 検索

The 教材

このコーナーでは、全国各地の自治体や警察、企業・団体などが制作した交通安全教育教材をご紹介します。



File. 6 北海道くらし安全課ホームページ内 交通安全教育のポイント解説「高齢者事故の回避」
編集・発行：北海道環境生活部生活局くらし安全課 交通安全対策グループ

●ページの紹介

北海道環境生活部生活局くらし安全課交通安全対策グループによると、交通安全教育のポイント解説「高齢者事故の回避」は、高齢者事故の増加を受けて平成12年～16年の事故データをもとに平成17年度に作成された。

安全運転管理者などの指導者が運転者に対して、高齢者の行動特性等を理解した運転を指導する際に活用できるとともに、高齢者自らが交通事故防止のポイントを知るツールとして役立つ内容となっている。

●教材の特徴

この教材では、高齢者の行動特性、事故発生状況、事故の特徴や事故防止のポイントが紹介され

ている。

事故の特徴と事故防止のポイントの欄では、「高齢者の歩行者との事故」、「高齢者の自転車との事故」、「高齢者の車・バイクとの事故」と大きく3つに分けてまとめられている。それぞれ、特徴的な事故状況が写真を使って紹介されており、危険場面をイメージしやすくなっている。また、それぞれの場面で事故を防ぐにはどのように運転すればいいのか、事故防止のポイントがわかりやすく解説されている。

●ホームページアドレス

北海道環境生活部生活局くらし安全課交通安全対策グループ
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ks/ska/kat/contents/ktindex>

混合交通を観察する
DOCUMENT EYE series—235

日没前後に走行中のクルマのヘッドライト点灯状況を観察する



ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察しました。



Q1
日没前の1時間にヘッドライトを点灯していたクルマは何%いたでしょうか？
(観察日の日没時刻は午後4時42分でした)

- 観察場所／東京都世田谷区経堂4丁目付近
- 観察日／1月7日(木曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／15:45～17:45
- 観察者／4名

道路を横断する歩行者に無灯火のクルマが接近する



こんな事故が起きています

夕方は交通事故が多い

平成20年中の交通事故件数を時間帯別に見ると、午後4時～午後6時の2時間が11万7900件と最も多く、次いで午前8時～10時の時間帯が11万2353件と多くなっている。

((財)交通事故総合分析センター資料)



ヘッドライトに照らされる自転車利用者

Q2
薄暮時に停車中のクルマのカゲから横断しようとする歩行者を目撃しました。クルマはどのように走行すればよいのでしょうか？

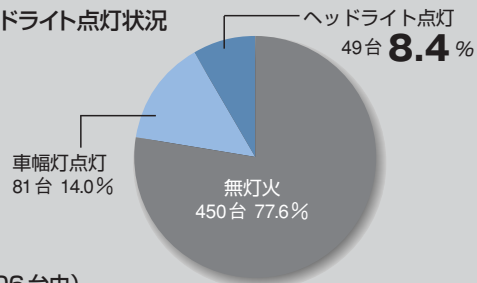
商用車はヘッドライトの点灯時間が早めだった

↓ 解答・解説

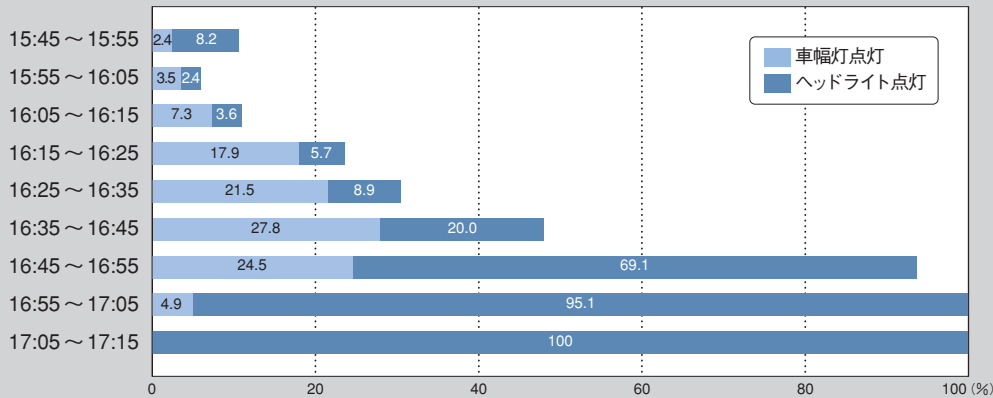
実際の観察から

Q1の解答：8.4%

●午後3時45分～4時45分までのヘッドライト点灯状況 (580台中)



●日没前後のヘッドライト点灯状況 (1106台中)



※午後5時5分以降、ほぼ100%ヘッドライト点灯

- 観察場所は、片側一車線の道路。観察中の2時間に、1106台のクルマが通過した。
- 観察開始の午後3時45分頃は、まだ周囲が明るく感じられた。この時間帯は、ほとんどのクルマが無灯火だったが、一部タクシーや宅配便トラックなどがヘッドライトを点灯していた。
- ヘッドライトを点灯したクルマは、日没前の午後4時35分からの10分間は全体の20.0%だったのに対し、日没後の午後4時45分からの10分間では全体の69.1%と急激に増加した。
- 普通乗用車よりも商用車やトラックの方が早めにヘッドライトを点灯する例が目立った。
- 車幅灯(スモールランプ)を点灯していたクルマのピークは、日没の前後30分の時間帯だった。ヘッドライトの代わりにフォグランプを点灯していたクルマも数台あった。
- 観察場所には、横断歩道は設けられていないが、交差する生活道路から出てきて、道路を横断する歩行者や自転車利用者が観察された。片側車線は、前方にある信号待ちで渋滞する場合もあり、渋滞しているクルマの間をすり抜けて横断するケースもあった。

Q2の解答：

薄暮時には、ヘッドライトを点灯する。歩行者の動きや周囲の状況に注意して安全な走行を心がける。

【解説】

ヘッドライトを点灯すると、歩行者や自転車利用者の早期発見に役立つほか、自分の存在を他車や歩行者に早めに知らせることができる。



渋滞中のクルマのカゲから横断する歩行者

ここがポイント

- 周囲が暗くなる前に、早めにヘッドライトを点灯する。
- 暗くなると、歩行者や自転車利用者の動きを見落としやすくなるので、注意が必要。周囲の状況をよく見て、スピードを控えるなど安全な走行を心がける。
- 歩行者は、クルマのカゲからの飛び出しや、無理な横断はしない。反射材の着用や、目立つ色の服装での外出を心がける。

ワンポイントDATA

ヘッドライト点灯で、歩行者などの早期発見に効果

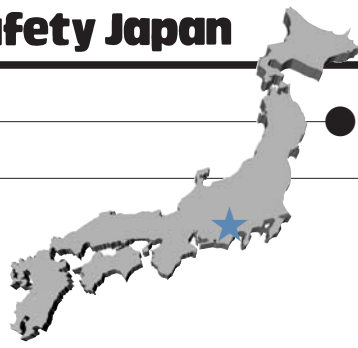
大分県警察本部による「夕暮れ時の認知・反応の遅れ」、「ヘッドライト点灯の効果」等の実験では、認知反応時間は昼間が0.53秒だったのに対して、夕暮れ時は1.07秒であった。

また、夕暮れ時のヘッドライトの効果測定したところ、ヘッドライトをつけたときはつけなかったときより認知反応時間が0.28秒短縮(50km/hで約4m短縮)された。

(出典：「人と車」2001年1月号)

地域のチカラ

●静岡県の交通安全活動



交通事故防止のための施策によって 県民の安全意識向上を図る

平成21年中の静岡県の交通事故件数・死者数・負傷者数はともに前年に比べ減少。特に死者の減少数(31人)は全国2位であった。静岡県警察本部(以下、静岡県警)では、これまで交通事故防止のための施策として「思いやりパッシング運動」「トワイライト作戦」「オールシートセーフティ作戦」「自転車カルガモ作戦」を継続的に展開してきており、こうした施策が事故減少に大きな役割を果たしているといえる。

横断歩道では歩行者が優先という意識の徹底

「思いやりパッシング運動」と「トワイライト作戦」は高齢者の事故防止対策としての取組みである。こうした取組みを始めた背景を野村節夫・静岡県警察本部交通部参事官兼企画課長は次のように語る。

「思いやりパッシング運動」は、信号機のない横断歩道を渡ろうとしている歩行者に気づき停止したドライバーが、それをパッシングの合図で対向車にも停止を促すというものです。横断歩道は本来、歩行者の安全が確保されているはずの場所ですが、

横断歩道を横断中の事故が後を絶ちません。死者数では高齢者の割合も高くなっています。そのため、ドライバーに横断歩道を歩行者が優先であるという歩行者保護規定を定着させることが必要であると考え、平成17年から推進を始めました。始めるにあたっては、公道での実験を行い、対向車へのパッシングが効果のあることを確認しました。

静岡県警では職員が使う名刺も活用し、「思いやりパッシング運動」などのPRを行っている

横断歩道等では、歩行者等を優先させる義務があります!!

横断歩道等に横断歩行者等がいる場合は一時停止し、かつその者の通行を妨げてはいけません。

罰則：3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

違反金：2点
反則金：普通車9,000円



パッシングを実施



パッシングを実施

「思いやりパッシング運動」では、パッシングにより対向車に歩行者の横断を知らせ、横断歩道手前で停止を促す。写真は静岡県警が路上で実験を行った時のもの

歩行者妨害の取締件数1万4331件は全国1位(平成21年中)となっている。こうした効果で、「思いやりパッシング運動」を開始してから、横断歩道での事故は激減したそう。

夕暮れから夜間は 明るく、目立て、光れ

一方、「トワイライト作戦」はドライバー、自転車利用者、歩行者の各々に夕暮れから夜間にかけて「明るく、目立て、光れ」を実践してもらうための施策である。ドライバーには「早めのライト点灯」「効果的なハイビームの活用」、自転車利用者には「自転車への反射材の装着、反射材着用による運転」「早めのライト点灯」、歩行者には「明るい色の服装と反射材の着用」を訴えている。

「特に、高齢歩行者がドライバーから見て右からの横断で事故に遭うケースが多いので、ドライバーには「右からの歩行者」、高齢歩行者には「左からのクルマ」を見落とさないように強調しています」と野村さん。「早めのライト点灯は、県内のバス会社やタクシィ会社、運送会社が積極的に取り組んでいます。また昨年末に、静岡県警が実施した県民への交通施策認知状況アンケート

ートでは、「思いやりパッシング運動」「トワイライト作戦」ともに9割近くの人が「知っている」と回答しており、実践している割合はそれぞれ約60%、約90%となっています。

後部座席も シートベルト着用を

「オールシートセーフティ作戦」はその名の通り、クルマの全席でのシートベルト着用促進を目的としている。

「運転席や助手席に比べると、後部座席のシートベルト着用率はまだ低いのを実態です。後部座席に乗るのは子どもや高齢者が多いことから、街頭での指導と取締りだけでなく、小学校や老人クラブを対象にした交通安全教室ではシートベルトコンビンサーを使って、シートベルト着用の効果を実験してもらうようにしています。」

自転車利用者への 街頭での指導を強化

「自転車カルガモ作戦」は、自転車利用者に交通ルールとマナーの遵守と安全な利用を呼びかけるためのもので、「親子が整然と一列で歩くカルガモを手本とする」という意味が込められている。毎月20日を「県下一斉カルガモ作戦の日」として、自転車利用者に対する啓発活動を強化している。174名の交通安全指導員が街頭に出て、ルール違反をしている自転車利用者に対し「自転車安全指導カード」を交付し、指導を行うのだ。特に、交差点での事故の要因となる「信号無視」「指定場所一時不停止」、歩行者の危険となる「並進」「安全速度」を重点的に指導している。平成21年中のカードによる指導数は4万枚以上だといふ。

エアバッグジャケットを ライダーに普及させる

主な施策には入っていないが、静岡県警ではライダーへの啓発活動にも力を入れている。静岡県は伊豆や富士山などツーリングスポットが数多くあり、他県からも流入してくるライダーが多いからだ。

昨年11月、静岡県警・大仁警察署は「伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦」を開催。伊豆スカイラインの通行料が上限200円に値下げ(平成21年11月から平成23年3月までの料金割引社会実験)され、バイクの通行量の増加が予想されることから、ライダーの安全意識向上を目的に行われた。会場となった伊豆スカイライン・亀石峠IC近くのドライブイン



「伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦」では、警察官がエアバッグジャケットを着用し、転倒を想定した実演を行った

「安全速度」を重点的に指導している。平成21年中のカードによる指導数は4万枚以上だといふ。

また、自転車の安全利用のため、TSマークなどの損害賠償保険加入やLEDライトなどの普及促進を各関係機関に働きかけているといふ。

ルール違反をしている自転車利用者には、交通安全指導員がこの「自転車安全指導カード」を交付している

現場訪問

●中日本ハイウェイ・パトロール東京(株)

高速道路を安全に利用して
もらうために実践的な訓練を実施

中日本ハイウェイ・パトロール東京(株)は、東名高速道路の東京IC(三ヶ日IC)間、中央自動車道の高井戸IC(伊北IC)間など、12路線の高速道路等における交通管理、道路管制、法令違反車両取締及び不正通行対策業務を行っている。

例えば、高速道路上で交通事故や車両故障といった異常事態が発生した場合、安全で迅速に事態処理を行うのも同社の重要な業務の1つ。そのため、「基本動作の励行」「迅速丁寧な処置」「適時適切な無線通信」「隊員相互の連携」「お客様に対する配慮」を重点として日常的に訓練を実施。また、年に1度、知識技能のさらなる向上を図ることを目的に高速道路安全訓練会を開催している。

今年度の高速道路安全訓練会は、昨年11月18日(20日の3日間、交通安全教育センターレインボー浜名湖で開催され、交通事故処理・故障車処理・落下



車両火災処理の訓練

車線規制を行い故障車処理を行う訓練の様子

物処理・車両火災処理などの課題を設けた実践訓練や運転技能研修、夜間視認性検証、安全訓練検討会議が行われた。訓練会に参加した東名富士基地班長の大石栄治さんは、「交通安全教育センターレインボー浜名湖は施設が充実しており、事故車両などを用意した当社独自の実践的な訓練が行える上、ホンダのハイレベルな知識や技術を学ぶ研修が受けられ、交通管理業務のレベルアップと安全意識の向上が期待できます」と浜名湖での訓練会の意義を話す。



通行止めの訓練

また、大石さんは、「私たちは、交通事故などの異常事態が発生した現場にすばやく駆けつけてお客様に安全を確保し、的確・迅速に対応して現場を元の安全な状態に戻し、お客様に安全に通行していただくように日々取り組んでいます。負傷者対応や事故・故障車両の処理、交通規制といった作業を他の車両が通行する中で行うので、二次被害や私たち作業員の危険も多く、気の抜けない業務です。実践的な訓練を行い、それをいろいろな角度から検証し、さらなる改善に努めることがとても重要です」と実践的な訓練の重要性を語った。



中日本ハイウェイ・パトロール東京(株)東名富士基地班長の大石栄治さん

TOPICS

1 「社内でもできる安全運転指導セミナー」 in もてぎ

●交通安全教育を考える(人・企業・信頼)
昨年11月25日、「社内でもできる安全運転指導セミナー」がアクティブセーフティトレーニングパークもてぎにて開催された。



「運転適正結果に基づく指導ポイント-交通事故抑止-」セミナーの様相

同セミナーは、昨年までのトラフィック・セーフティ・フォーラムに変わり、現場でできる具体的な交通安全教育の指導法や交通安全指導者の困りごと対策を内容に取り入れて新しく実施された。

「バック・縦列駐車」では、実際に参加者が縦列駐車、車庫入れを体験しながら、死角や車両の動きを先読みした操作と安全確認のポイントを確認。自分が縦列駐車、車庫入れを行う際の技術向上と、社内指導する際のアドバイス方法について学んだ。



指導する際のアドバイスポイントを学ぶ参加者

「エコドライブ」を比較して、エコドライブの燃費削減効果と安全運転への効果を確認した。「運転適正結果に基づく指導ポイント-交通事故抑止-」では、杉本康幸(株)電脳安全・安心事業部リーダーが同社の運転適性検査「OD式安全性テスト」の診断結果に基づいた運転指導を紹介。診断結果をもとに善悪意識することのない行動傾向への注意を促し、事故へつながる危険運転行動を回避することです事故削減につなげる取組を紹介した。



(株)電脳安全・安心事業部リーダーの杉本康幸さん

2 いきいき運転講座の指導者を育成

●(財)いきいき埼玉(埼玉県シルバー人材センター)は、高齢者事業団68団体を統括する(財)いきいき埼玉(埼玉県シルバー人材センター)では、本田技研工業(株)安全運転普及本部埼玉普及ブロックと協力して会員の交通安全事故防止にむけて取り組んでいる。

各団体の安全・適正就業担当者を対象に、昨年10月13日から3回に分けて、「いきいき運転講座」の指導者を養成する研修を実施した。ゆくゆくは今回の参加者にリーダーになってもらい、各団体の「いきいき運転講座」を実施して、会員の交通安全に対する意識を高め、事故防止につなげようという試み。



「自分の運転を振り返る」の1項目にある映像を使ったトレーニング



参加者同士の話し合いで交通安全力を高める



「交通脳トレ」に取り組む参加者

「いきいき運転講座」のカリキュラムは、「いきいき運転・いきいき生活」の4つのセミナーが午前・午後に分かれ、企業の安全運転活動の担い手として指導法を学んだ。実際に参加者が縦列駐車、車庫入れを体験しながら、死角や車両の動きを先読みした操作と安全確認のポイントを確認。自分が縦列駐車、車庫入れを行う際の技術向上と、社内指導する際のアドバイス方法について学んだ。

活「危険予知トレーニング」「ヒヤリ体験を生かす」「自分の運転を振り返る」の4科目、それぞれ3レベル、合計12項目ある。受講者の必要に応じて1項目を選び、それと「交通脳トレ」を組み合わせてトレーニングを行う。リーダーが進行役を務め参加者同士で話し合うことで、交通安全力を高める。

13日の研修には、21名が参加。受講者を4グループに分けてトレーニングを行った。最初は、参加者に「いきいき運転講座」の進行方法を覚えていただく目的で埼玉普及ブロックのインストラクター4名が各グループの進行役を担当。自己紹介をした後、「交通脳トレ」のシートを一人ずつ配布し時間を計りながら問題にチャレンジしてもらった。続いて、「自分の運転を振り返る」から、1項目。参加者にワークシートを配り、それにそって、映像教材を交えながら話し合いを行った。

一通りのトレーニングを終え、今度は、参加者からリーダーを選び、進行役を務めることになった。

研修に参加した小野寺孝喜さんは、「みんなで意見を出し合い進めていくので、参加して得ることが多いと思います。事前に台本を読めば、リーダー役をスムーズに務められそうです。自分たちの組織に帰って仲間と実践してみたいと思います」と感想を語った。

※ いきいき運転講座(社)日本自動車工業会が開発した高齢ドライバー向け交通安全教育プログラム。詳細は右記ホームページを参照 <http://www.jama.or.jp>

NEWS REVIEW

1 ●2009年 Honda 安全運転普及本部 年末ご挨拶会
企業の社会的責任としての安全運転普及活動の展開



挨拶を行う伊東孝紳・本田技研工業(株)社長

昨年12月4日、Honda 青山ビルにて「2009年 Honda 安全運転普及本部年末ご挨拶会」が開催され、交通関係者約300名が参加した。

報告会では、伊東孝紳・本田技研工業(株)社長が「環境と安全に対しては商品やサービスを通じて、「低炭素化社会」と「安全・快適な交通社会」の実現に向け、これまで以上に取り組みを進めてまいります。環境については、ハイブリッド車の普及やガソリンエンジン車の効率アップを通して、CO2の低減につなげてまいります。安全については、より安全で質の高い製品

づくりはもとより、お客様に対して正しい乗り方、使い方といったソフトウェアも提供することが企業の社会的責任であるという考え方に立ち、今後も一層、安全運転普及活動に取り組んでいきます。昨年、高齢者事故や自転車事故の抑止が交通社会の重要課題であることから、2009年は地域で安全運転普及活動を専任で行う組織を設置し、より地域の実情に合わせた活動を展開するための体制を強化しました」と挨拶。

続いて、千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長が、2009年の安全運転普及活動の報告と今後の取組みについて、映像を交えながら紹介した。

さらに、来賓を代表して室城信之・警察庁交通局交通企画課長が挨拶。「Honda安全運転普及本部が先進的な安全運転支援機器や教育プログラムの開発、地域に根ざした活動の展開など、ハード・ソフト両面から独創的な交通安全活動を実践していることは、警察としてもたいへん強く感じています」と述べた。

報告会の後は、懇談会が開かれ、交通関係者の交流の場となった。

2 ●ハイブリッド静音性体験会
ハイブリッドの静音性を理解した安全運転が必要

1月20日、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎにて「栃木県視覚障害福祉協会ハイブリッド静音性体験会」が行われ、視覚障がいのある会員ら29人が、車両による音の違いを体験した(主催：(社)栃木県視覚障害福祉協会、協力：本田技研工業(株)安全運転普及本部、(株)モビリティランドツインリンクもてぎ)。

体験会では、一般車と、Honda インサイトやシビックハイブリッドなどのハイブリッド車の走行音を比較。中でも「一時停止後の再発進」

、「7km/h程度の低速走行」、「駐車場などでのバック走行」の体験では、参加者から「音に気づいた時には目の前だった」「静かすぎて動きが予測できない」といった声が聞かれた。

同協会副会長の加藤範義さんは、「私たちは、外出時には、感覚を研ぎ澄ませてクルマの音を聞き安全を心がけています。ドライバーの皆さんも私たち視覚障がい者は、クルマの存在に気づかない場合があるということを理解していただき、注意して運転してほしい」と、ドライバー側へ理解を求めた。

ハイブリッド車や電気自動車は音がしなくて危険という意見が、自動車ユーザーや視覚障がい者団体等から寄せられており、国土交通省では有識者等による「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会」を設置し、その対策のあり方について検討している。



クルマの音に気づいたら手をあげて知らせる参加者

教育 最前線

連載 16

●名護自動車学校・セーフティフェスティバル

地域の方々が、楽しみながら学ぶ安全教育

「自転車交通安全教室」の内容

1 講話

名護警察署の警察官が、自転車の事故事例を紹介したDVDを使いながら、子どもたちに自転車の安全な乗り方を指導。携帯など、片手運転の危険性、見通しの悪い交差点での一時停止と安全確認の重要性、大型車の左折巻き込みやクルマの死角について、駐車車両や動いているクルマの側方を走る際の注意点をアドバイスした。



2 自転車シミュレーター体験

自転車シミュレーター体験では、代表児童がHonda自転車シミュレーターを体験し、その他の児童はその様子を見学しながら安全な走行方法を学ぶ。

指導員が、危険予測が必要な場面や事故が起きやすい場面で、「一時停止の標識があります、手前で必ず止まり左右の安全を確認しましょう」などと、安全な走行方法や交通ルールの説明を行った。



3 実験 (飛び出し・巻き込み・死角)

●飛び出し実験

子どもたちの目の前で、40km/hで走行するクルマが目撃位置から急ブレーキをかけ、指導員が「クルマは急に止まれない」ことを伝える。そして、もしも急に道路に飛び出したらどうなるか、走行車両の前にダンボールを飛び出させ、ダンボールがクルマにひかれてしまう様子を見せる。指導員は「ボールが道路に飛び出しても自分は飛び出さずに、横断前は必ず止まってクルマがきていないか安全を確認すること」を伝え、模範の横断の方法を実演した。



●巻き込み実験

交差点で左折する大型車の左後方を自転車と並進し、そのまま走行すると後輪に自転車が巻き込まれてしまう様子を実験で見せる。指導員が「自転車で交差点に近づく場合は、クルマと並んで走らずに、止まってクルマを先に行かせる」ことを伝え、模範走行を実演で示した。



●死角の実験

保護者、または、子どもを運転席に座らせ、運転席から見えない場所をクルマの前後左右につけたヒモを使って明示する。指導員は、運転手から見えない死角の位置で遊んでいると、クルマが発進する危険があることを説明し、注意を呼びかけた。



4 乗車体験

最初に、二人乗りや片手運転など危険な走行はしないように注意を呼びかける。また自転車点検や、夜間のライト点灯などの重要性を説明。

その後、実際に子どもたちに自転車に乗ってもらい、狭路、スラローム、凸凹道の走行を体験させる。悪条件では上手にハンドルが操作できない子どもも多く、自転車を利用するときには、思っている以上に注意が必要なることを理解させるとともに、自転車の運転に慣れる練習を行った。



小学生を対象にした自転車交通安全教室



ライダー向けのセーフティライディングスクール

昨年11月3日、名護自動車学校(沖縄県名護市)でセーフティフェスティバルが開催された(主催:名護自動車学校、名護警察署、名護地区交通安全協会、共催:本田技研工業(株)安全運転普及本部)。このイベントでは、午前中は主に小学生を対象とした自転車交通安全教室とライダー向けのセーフティライディングスクール、昼はバイ隊員の模範走行や高校生・大学生による自転車デモンストレーション、

午後には二輪安全運転競技大会が行われ、約1000人が参加した。名護自動車学校は、本田技研工業(株)安全運転普及本部と提携し、地域の交通安全活動に取り組み教習所の1つ。今回、名護自動車学校の指導員、名護警察署の警察官、名護地区交通安全協会の指導員、ホンダのインストラクターが協力して自転車や二輪車の安全運転指導にあたった。

ポイント①

危険を目で見て わかりやすく伝える

自転車交通安全教室では、小学校低・中・高学年と、年齢ごとに3グループに分けて自転車シミュレーター体験、事故を再現した実験、自転車乗車体験など参加体験型の指導が行われた。名護自動車学校常務取締役の野原

聡さんは、「死角や巻き込み事故を伝える実験では、危険な場所を子どもたちが自分の目で確認でき、す。こうした分かりやすく伝える工夫が、

子どもたちの理解を深めると考えています」と話す。

ポイント②

乗り物の楽しさと 危険性の両方を伝える

今回のイベントでは、危険を安全に体験してもらうのと同時に、自転車やバイクのデモンストレーションなど乗り物の魅力を伝える内容が盛り込まれている。野原



名護自動車学校常務取締役の野原聡さん

ポイント③

内容の充実が 活動の継続につながる

「子どもから高齢者まで地域の方々への安全教室が浸透すれば、教習所が世代を超えた地域の方々の交流の場となり、免許取得者も地域で下手法運転はできません。安全教室が地域の事故抑止の効果となることを期待しています」と、

「と、野原さんは話す。さらに「安全教室は、免許取得のための教習とは異なる活動です。指導員のレベルアップにつながるイベントであれば、指導員自身の意欲につながり、自然と活動が継続するはず。地域の方々と指導員の両方がよってよかつたと思えるイベントが大切」と、地域の安全活動は内容の充実が重要と語った。

教習所とホンダが連携して、 地域の安全活動に取り組み

名護自動車学校では、毎年11月に一般ライダー向けの競技大会や地域の方々への安全教室を実施している。野原さんは、「毎年、イベントを実施していますが、内容のマンネリ化がありました。今回、ホンダのノウハウを取り入れ、初めて自転車というテーマで子どもたちに安全を伝えたり、二輪の個人の技術レベルを意識させる指導法を取り入れるなど、新たな視点を学ぶことができました。こうしたサポート体制は、指導員のレベルアップにもつながり、地域の方々へより幅広く安全を伝える良い機会となります」と、連携による成果を語った。

かるたで覚えよう! 交通ルール 「Honda交通安全かるた」 大判セットを販売!!

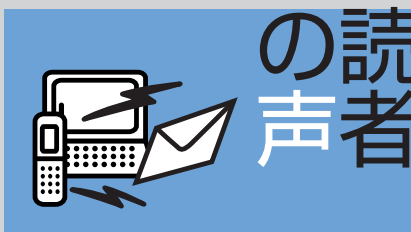
ご好評をいただいております「Honda交通安全かるた」ですが、各方面よりお問い合わせをいただいております。従来販売のかるたの絵札45枚が、A4サイズの大判になり、交通安全教室など集合教育の現場で使いやすいとなっております。実際の活用事例は下記ホームページ参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kidsdesign/>

- 「Honda交通安全かるた」大判セットの内容
- 絵札(大判サイズ)45枚
- かるたセット(普通サイズ)1セット
- 教育指導マニュアル 1部
- ※定価2万円(税込) 予定

★4月1日完成予定で、現在、先行予約を受付中です。



ご希望の方は、住所、氏名、電話番号、メールアドレス、必要部数をご記入の上、下記のFAXまたは、メールアドレスにご連絡をお願い致します。
予約先: 本田技研工業(株)安全運転普及本部
FAX / 03-5412-1737
e-mail / sj-mail@spirit.honda.co.jp
先行予約締切: 2010年3月10日(水)
お問合せ: 本田技研工業(株)安全運転普及本部
TEL / 03-5412-1736



ご愛読者のみなさまへ
SJに対するご意見・ご感想をお寄せください!
SJ編集部では今後の紙面づくりの参考にさせていただきます。みなさまのご意見・ご感想・ご要望を下記メールアドレスにてお待ちしております。
sj-mail@spirit.honda.co.jp

●高鍋自動車学校(宮崎県) 永友 徹さん
本校は、地域の交通安全に少しでも貢献したいという思いから、教習業務はもとより、小学生や高齢者向けの交通安全教室、高校生への原付安全教室、企業向けの安全運転指導など、様々な交通安全活動に取り組んでいます。免許を取る際だけでなく、交通安全意識を高めるために、日頃から指定自動車教習所を多くの方に積極的に利用していただきたいと思っています。
SJ紙では、子どもから高齢者まで幅広い世代への交通安全活動が紹介されており、我々の活動と関連する記事が多く、参考にしています。
これからも、自転車の安全指導や、高齢者の事故の特性を紹介する記事など、役立つ情報を積極的に掲載してまいります。