

特集①: Hondaと自動車教習所との連携による活動

交通安全の輪を 全国に広げるために



津嘉山自動車学校と本田技研工業(株)安全運転普及本部熊本普及ブロックによる沖縄工業高校での交通安全教室。Honda自転車シミュレーターを活用した指導が行われた



Hondaでは地域で交通安全活動に取り組む自動車教習所と連携し、全国に交通安全活動の輪を広げていく取り組みを進めている。今号では、Hondaのノウハウを活用して、交通安全活動の拡充に努める自動車教習所の取組みに焦点をあて、連携の意義と可能性を探る。



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

6*7
2010
JUNE・JULY

●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)アストクリエイティブ 安全運転普及本部係
TEL 03(5439)1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

SJ-Netは

CONTENTS

- 特集①: Hondaと自動車教習所との連携による活動
交通安全の輪を全国に広げるために……①
- 特集②: 第10回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会
教習指導員が切磋琢磨し、
質の高い指導力を身につける場……③
- 危険予測トレーニング(KYT)/合図の誤解……④
交通安全指導「知っ得」情報/交通安全指導における効果的な話し方……④
SJクイズ……④
DOCUMENT EYE (20)/ドライバーの運転姿勢を観察する……⑤
地域のチカラ/福島の交通安全活動……⑥
現場訪問/JICA青年海外協力隊……⑦
TOPICS/埼玉県警察本部・高齢者いきいき運転講座……⑦
NEWS REVIEW/平成21年度国際交通安全学会研究調査報告会
ならびに学会賞贈呈式……⑦
教育最前線/テイ・エス・テック(株)・自転車交通安全教室……⑧
読者の声……⑧

沖縄に広がる 交通安全教育

近年、自動車教習所は初心運転者教育の場としてだけでなく、地域で交通安全教育を実践する場としても期待されている。最近では子どもから高齢者まで、幅広い年代への交通安全教育に取り組む教習所が増えており、ホンダは交通安全の輪を全国に広げるため、こうした教習所へのサポートを行っている。

現在、ホンダが提携している自動車教習所は全国で35校(2010年5月末現在・2面参照)。この活動の背景には、「交通安全」への同じ志を持つ教習所に対し、ホンダの持つ教育プログラム・教材の提供、指導者のレベルアップ教育の提供などを通じて、各地域の教習所が主体的に取り組む交通安全活動を、側面からバックアップしていきいたいという想いがある。

そうした教習所の1つ、沖縄県島尻郡にある津嘉山自動車学校では、以前から初心運転者への教育のほかに、幼児や高齢者を対象とした交通安全指導にも力を注いできた。

同校では毎年、市内の小学1年生を対象に交通安全教室を実施。腹話術を使ったユニークな座学のほか、校庭を使って横断歩道の渡り方や、巻き込みの危険性を学ぶ教育、ダミー人形を使った死角の教育などを行っているほか、秋には高齢者向けの交通安全教室も実施。高齢ドライバーに実際にクルマを運転してもらい、制動体験、シートベルトの重要性を確認する体験を行うなど、充実したプログラムを提供している。

こうした交通安全指導は、津嘉山自動車学校ではすでに定例化しているが、多様な指導カリキュラムを持っていないとマンネリ化に陥りやすい。加えて、幼児と高齢者以外の層への教育ノウハウが不足しがちだったという実態もあり、昨年からはホンダとの連携を強化する方針を打ち出した。

その一環として5月24日、自転車通学者が多い地元の沖縄工業高等学校の生徒を対象に、津嘉山自動車学校はホンダとの共催により、ホンダ自転車シミュレーター(以下、シミュレーター)を活用した交通安全教室を開催した。同校の副管理者を務める



津嘉山自動車学校副管理者の
與儀喜史さん

與儀喜史さんは、こうしたホンダとの連携の意義について次のように語る。

「交通安全活動の普及に対する思想が一致しており、今後はさらに連携を深めたいと考えています。ホンダには、地域に根ざした活動を全国的に展開したいという想いがあり、私たちのほうには、地域の交通安全教育センターとして成長したいという想いがあります。双方の想いが合致しており、今後さまざまな面でサポートをお願いしたい」。

同校ではこれまで、高校生に二輪車の教育を実施したことはあったが、最近ニーズが高まってきた自転車教育についても、取り組んでいく必要性を感じているという。そのため今回の教室を通じて、同校の指導員にシミュレーターを使った指導法を身につけてもらい、今後はそうしたニーズにも積極的に応えていきたいと考えた。

交通安全教室では当日、自転車点検・ブレーキのかけ方などを学ぶ座学からスタート。続いてシミュレーターを使った体験指導が行われる。生徒の代表がシミュレーターを体験し、他の生徒は大型スクリーンで確認するかたちで指導が進んだ。シミュレーターに乗った生徒は傘をさしたり、携帯電話を使用しながら自転車を運転するなど、危険を安全に体験するなかでの指導も実施。スクリーンに危険な状況が映し出されるたびに、会場からは「危ない!」といった声があがった。

こうした指導について、沖縄工業高校で生徒指導を担当する伊川祐也教諭は、「これまで自転車通学をする生徒は少数だったのですが、近年になって急激に増えてきたため、安全教育の必要性を感じていました。シミュレーターを使った実践教育は非常にありがたく感じています。こうした指導が他校にも広がって、沖縄全体の安全意識が高まっていけばと期待しています」と語っていた。

※ Honda自転車シミュレーター=自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、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。詳細は右記ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/

特集①: Hondaと自動車教習所との連携による活動 — 交通安全の輪を全国に広げるために

次世代を担う指導員の養成を

青森県内の青森・弘前・八戸・浪岡の4カ所でモータースクール(指定自動車教習所)を運営するマルエス自工(株)も、最近になってホンダとの連携を強化し、交通安全教育の拡充に努めている教習所の1つである。

同社でもかねてより、交通安全教育を生涯教育ととらえ、子どもから高齢者に至るまで、さまざまな講習会や安全教室を実施してきた。例えば高校生向けの指導だけでなく、毎年4つの教習所で、県内の25校の高校生を対象に安全教室を実施。その他の年齢層への指導も合わせると、年間で60回以上の交通安全教室を実施しているという。

マルエス自工(株)がホンダとの連携を深めたのは2008年から。同社でもホンダの自転車シミュレーターを導入して、高校生や高齢者向けの自転車教室をスタートさせたほか、今年にはホンダの上席研究員を招き、社員向けに先進安全技術の勉強会なども催した。

「当社では今年4月、交通安全教育センター部門を立ち上げ、交通安全の活動は、この部門を中心に取り組んでいます。実は平成11~13年に同じ部門を設け、安全教育に取り組んだことがあったのですが、当時はまだ、こうした活動が社会で認知され始めた



青森モータースクールでも、高校生向けの交通安全教育にHonda自転車シミュレーターを活用



青森モータースクール副校長の名古屋武一さん(左右は青森モータースクールのマスコットキャラクター)

ばかりだったこともあり、活動がなかなか軌道に乗らず、3年で廃止になりました。しかし、交通安全活動は地道に継続してきました。徐々に活動が地域に定着してきましたことから、今年も一度交通安全教育センター部門を立ち上げ、現在はその強化に取り組んでいると語ります。同社・青森モータースクール副校長の名古屋武一さんは語る。

「安全教育は、長い年月をかけて継続していく活動ですから、現在中心となっている指導員だけでなく、これからは次世代を担う若い指導者を育てていく必要があります。ホンダは指導者育成においても高度なノウハウを蓄積しておられるので、今後はそうした面でも協力をいただき、交通安全教育を担う人材の強化をはかっていきたいと思っています」。

また、既にホンダと連携している、同じ志を持った他の教習所と情報交換ができるようになったことも、大きなメリットがあるという。同業者の声を刺激するのと合わせ、今後はノウハウの共有化もはかっているように、全国レベルでの自動車教習所間の連携も模索していきたい考えだ。

地域性を考慮した企業研修を実現

北海道には、交通安全の普及に熱心な教習所が連携し、それぞれが互いにサポートし合いながら、交通安全教育を展開しているHSE(北海道セーフティ・エデュケーション)ネットワークという、道内の自動車学校有志が設立した団体がある。

現在、このネットワークへの加盟校は10校。札幌や室蘭、苫小牧、紋別、北見、釧路、旭川、岩見沢などの広域をカバーし、道内で活動する電力、郵便、製菓などの企業を対象に、さまざまな安全運転研修を行っている。

このネットワークの設立を最初に呼びかけ、現在も指導的な役割を果たしている麻生自動車学校(株)麻生自動車センター(札幌市)で代表取締役を務める菅茂生さんは、HSEネットワーク設立の背景について次のように語る。

「北海道では、冬場は凍結路や雪道を走ることに、この環境に慣れない道外からの赴任者への寒冷地走行指導への企業ニーズが、非常に高いという特徴があります。以前は私たちのほうで、このニーズに応えるために北見や旭川まで出張していましたが、私たちだけではカバーしきれない。そこで、志のある道内の教習所に参加を呼びかけ、設立したのがHSEネットワークです」。

菅さんたちが企業研修で心がけているのは、まず相手のニーズをよく聞き、初心者違反者・事故多発者向け教育、勤務年数別の教育など、企業ニーズにあったきめ細かなプログラムを提供すること。そのため指導員も、企業研修に特化した指導員養成に取り組み、カリキュラムを充実させてきた。麻生自動車学校ではこのほか、幼稚園児や小中学生、高校生を対象とした交通安全



麻生自動車学校(株)麻生自動車センター 代表取締役の菅茂生さん

教室や、高齢者向けの講習なども積極的に展開している。こうした教育を展開していく上で、菅さんたちが重視しているのは「習いたい人が、習いたい時に、習いたい場所で」学べる交通安全教育だという。

「従来の講習会は、プログラム自体が画一的なものになりがちだったので、私たちがやる場合はもっと現場のニーズに則した、お客様本位のものにしたいと考えています。例えば住民が不安視する地元の交差点があれば、その交差点を念頭においた横断歩道の渡り方を集中的に指導するなど、あくまでも教育を受ける方々のニーズに合致した指導を行っています」。

このように独自の信念で、長年にわたり交通安全教育に取り組んできた麻生自動車学校とホンダが関わるようになったのは、もう20年以上も前から。これまでも、さまざまな面でアドバイスを受けてきたという。

「ホンダの交通安全教育で感心するのは、プログラムが優れているだけでなく、指導にあたるインストラクターの挨拶から立ち居振る舞いまで、すべてがプロフェッショナルであること。今後はそうした人材育成のノウハウなども取り入れて、HSEネットワーク全体の底上げをはかっていきたいと思っています」。

より質の高いサービスの提供に向けて

今回紹介した自動車教習所に限らず、最近では地域の交通安全教育センターとなるべく、各地域の教習所がそれぞれの地域事情に合わせて、積極的に交通安全教育を展開するようになってきている。しかし一方で、日本は近年、人口減少局面に入り、自動車教習所の経営も、ある種の転換期を迎えているという現実もある。

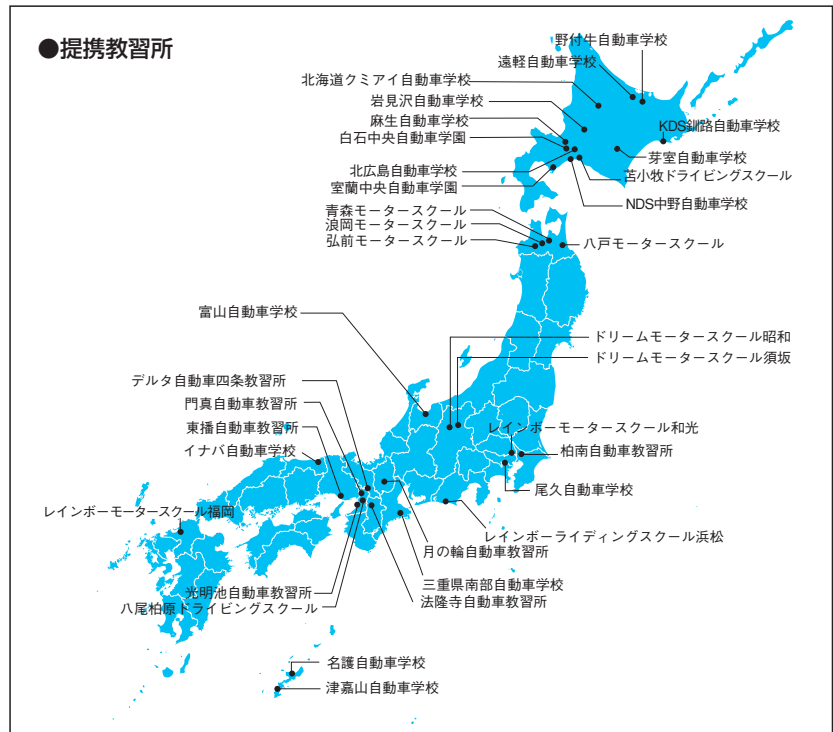
こうした状況下で、自動車教習所における交通安全教育のあり方は今後、どのように考えていくべきなのだろうか。麻生自動車学校の菅さんはその点につ

いて次のように語る。

「私たちは今後も、地域社会にしっかりと根ざし、交通安全で地域に貢献することを経営の柱に据えて、事業を展開していきたいと考えています。しかし、それはボランティア精神のようなものだけでは実現できない。採算性もある程度念頭において、質の高い交通安全教育センター事業として確立させていく必要があるでしょう」。

企業研修については、最近では物流部門で実績のある運輸会社などが、ドライブレコーダーを使った新しい安全運転研修サービスを始めるなど、ここへきて新しい動きも出てきています。こうしたなかであって、私たちの強みは教習用コースを持っていることですから、このインフラを十分に活用し、より質の高いサービスを提供するように努めていくつもりです。こうしたことを実現するために、ホンダとの連携は重要な意味があると思っています」。

さまざまな企業・団体が交通安全教育に取り組むことで、社会全体の交通安全への機運がさらに高まり、交通安全教育の内容も多様化していく。ホンダはこうした情勢のなかで、今後も交通安全の輪を全国に広げていくべく、志の高い自動車教習所とさらに連携を深め、積極的にサポートしていきたいと考えている。



特集②：第10回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会

教習指導員が切磋琢磨し、質の高い指導力を身につける場

6月3日、4日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センター（三重県鈴鹿市）にて、「第10回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会」が開催された。

この大会は本田技研工業（株）安全運転普及本部が主催し、2001年より毎年開催され、今年で10周年という節目を迎えた。同大会がこれまで果たしてきた役割を参加選手と教習所関係者からの意見をもとに振り返る。

快晴に恵まれて開催された、「第10回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会」。今回は全国82校の教習所から171名の選手が鈴鹿サーキット交通教育センターに集まった。

開会式では、大会会長の大山龍寛・本田技研工業（株）安全運転普及本部本部長が大会開催の目的について「ホンダは、モビリティ社会で暮らす、すべての人に安全を提供するという基本的な考え方を実現するため、様々な安全運転普及活動に取り組んでいます。その活動の一つとして、この大会は全国の教習所のご支援を頂きながら開催しており、10回目を迎えることは大変意義深いことと思っています。本大会は、地域の交通教育センターとして、安全運転普及活動に取り組み教習指導員の皆様のさらなる指導力の向上、自己研鑽の動機づけ、また全国からお集まりいただいた皆様の交流の場としていただくことを目的に開催しています」と語った。



全国82校の教習所から171名の選手が参加



開会式で挨拶する大山龍寛・本田技研工業（株）安全運転普及本部本部長

全国から高い志を持った教習指導員が集結

また、山根さんは全国の教習指導員との「交流」も、大きな収穫ととらえている。「今では、教習指導員としての技術を極めると同じ目的をもった仲間との交流も深まっています。近隣6校の教習指導員との山口県合同練習会や、この大会で知り合った近畿エリアの教習指導員とともに合同練習を行っています。各教習指導員が互いの考えを出し合って、切磋琢磨しています。」

一方、教習所としてはこの大会をどう位



光自動車学校の山根慎一さん。今回の大型二輪部門「コーススラローム」で1位という結果を残した

指導力の向上につながる大会

この大会に2003年より参加している光自動車学校（山口県光市）の山根慎一さんは、「最初は、普通にやればできるだろうと思っていたのですが、自分の技術レベルが足りない、練習が足りないことを痛感しました」と、初参加の時を振り返る。大会に参加し続けることで、山根さんは「自己研鑽」「指導力向上」「交流」の重要性を実感したという。そして、日頃の教習生への指導に対する意識も変わってきたそうだ。

「大会のためのトレーニングを重ねるなかで、基本に忠実な操作が最も安全な運転につながるということがわかりました。さらに、それを教習生に理解してもらうためにはどう伝えるべきか考え、日頃の指導も工夫するようになったわけです。教習生にわかりやすく伝える力は、この大会に参加して磨かれたと思います。」

教習指導員の努力が教習所全体の団結を生む

置づけているのだろうか。月の輪自動車教習所（滋賀県大津市）代表取締役の前原敏文さんは、2001年の第1回大会より選手を送り出している背景を次のように話す。

「大会で結果を出すために、選手個人は日々努力しています。さらに、その姿を見ている同僚も自然とそれをサポートし、教習所全体の団結力が醸成されています。」

同教習所では1人の教習指導員が2〜3年出場を経験し、その後、別の教習指導員に選手を育てるという方針で大会に挑んでいる。「私たちは、1人でも多くの教習指導員に経験してほしいと考えています。自分の技術を試す機会は、なかなかありません。大会に出て評価されるということがモチベーションとなり、教習指導員が目標を持って取り組むことができます。これまでに参加した教習指導員たちが好成績を残してきたので、こうした伝統は誇りに思っています」と前原さんは話す。

「全国から、さらに多くの教習所に参加していただき、教習指導員の質を高めていけたらいいと思います。それがこの大会のレベルアップにもつながるはずなんです。」

この大会に対する教習所関係者、そして教習指導員からの期待はさらに高まっているようだ。



月の輪自動車教習所代表取締役の前原敏文さん



四輪部門「コーススラローム」

四輪部門「フィギア」

大型二輪部門「コーススラローム」

普通二輪部門「一本橋」

注目を集めたHondaの教育機器

大会会場では、今年発売された新型のHondaドライビングシミュレーターをはじめ、Hondaライディングシミュレーター、セーフティナビ※の展示が行われ、選手や応援に集まった多くの人がシミュレーターを体験した。

また、今年は危険予測のトレーニングに活用できる動画KYTや、自転車シミュレーターの説明会も開かれ、教習所関係者の関心を集めた。

※Hondaセーフティナビ=「環境」と「安全」にやさしい運転を楽しく学習するための安全運転教育用ソフト。



「動画KYTの説明会」

教育機器の詳細は右記ホームページ参照。http://www.honda.co.jp/simulator/

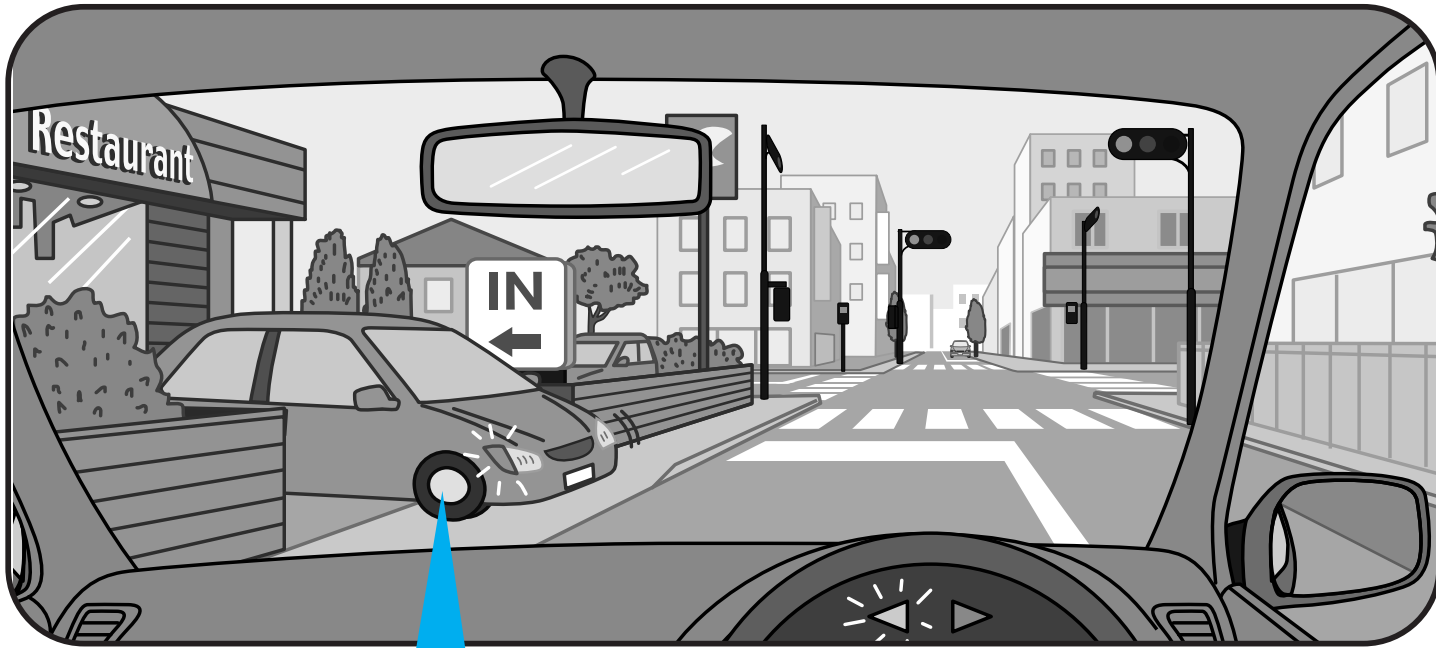


普通二輪部門は中脇仁哉さん・写真左（セバルライディングスクール橋本）、大型二輪部門は杉田知さん・写真中（滋賀県自動車教習所）、四輪部門は馬野敬徳さん・写真右（アヤハ水口自動車教習所）が、それぞれ総合1位となった

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第15回 合図の誤解

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、他車の行動を考えてもらうためのKYTです。



あなたは先にある信号交差点を左折するために左のウインカーを出しました。
左側にあるレストランから右のウインカーを点滅させたクルマが出ようとしています。

安全に通過するには、どのようなことを予測する必要がありますか？

活用方法

- ① 少人数のグループをつくりま
- ② 「交通場面のイラスト」を見せながら、意見を出し合います。
- ③ その後、「解答・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-Net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。

ホンダ SJ

検索

【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
E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

©本田技研工業（株）

SJクイズ ?

Q1 交通事故は「認知（見る）」→「判断」→「操作」の中のミスで起きますが、どの過程でのミスが一番多いでしょうか？

- ① 認知
- ② 判断
- ③ 操作



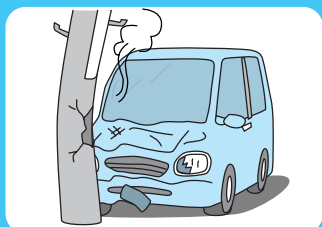
Q2 平成21年中の原付以上運転者*による死亡事故（4395件）を年齢層別にみた場合、最も多いのは高齢者（65歳以上）ですが、2番目に多い年齢層は次のうちどれ？

- ① 16～24歳
- ② 30～39歳
- ③ 40～49歳
- ④ 50～59歳

*第1当事者

Q3 平成21年中の自家用軽乗用車（軽自動車）による交通事故は10年前（平成11年）の約何倍に増えていますでしょうか？

- ① 約1.5倍
- ② 約2倍
- ③ 約2.5倍
- ④ 約3倍



※「解答」は7面下。「解説」は下記SJ-Netでご覧いただけます。

ホンダ SJ

検索

©本田技研工業（株）

交通安全指導

知得情報

このコーナーでは、交通安全指導に関わっている方々に役立つ情報を提供しています。

交通安全指導における効果的な話し方 第2回

藤原徳子（株）ビジネスファーム 代表取締役

平成19～21年度の内閣府主催「交通安全指導者養成講座」で講師を務めるなど、コンサルティング会社でのキャリアを活かし、自治体や企業向けの研修や講演会等で活躍。

言葉はたいへん重要なものなので、自分の中で熟考してから話すことが大切です。熟考せずに発した言葉は、時として凶器になることを頭に入れておく必要があります。人は言葉によって、励まされたり、やる気を出したり、言葉で支えられています。指導者は言葉の1つ1つに注意を払ってください。

効果的なメッセージの伝え方

- ① 最初に目的を話す
今日の主題、講習の流れなど、全体像を告げる。
- ② 共通言語を用いる
双方に通じる言葉を用いる。例えば子ども向けの指導の場面で、子どもがお母さんのことを「ママ」と言っていたら、お母さんのことを示す時は「ママ」という単語を使う。
- ③ 筋道を立てて話す
「まず」「次に」「最後に」「以上」と順序立てて話す。「最後に」を繰り返さないように注意する。
- ④ 短文で話す
活字に置き換えた時に「。」が多く出てきたほうが、相手に自分の意思が伝わりやすい。

話をする時の注意点

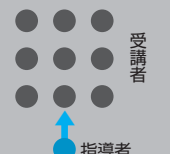
- 話す時の声の高さは「ドレミ」の音階で「ソ」を意識すると、相手に明るい印象を与えることができます。語尾は必ず上げるように心がけましょう。感謝する時はもちろん、お詫びをする時も、語尾を上げたほうが、誠意が伝わりやすいのです。
- 「私的には」「僕的には」と「的」をつけることは自信のなさの表れで、相手にも良い印象を与えません。私見を述べる場合には、「私は〇〇だと思います」という言い方をしましょう。

● 最近の子どもや若者に「ちゃんとしなさい」と言っても、相手はどうしていいかわかりません。ちゃんとすべきことは何か、具体的な行動を指してあげましょう。そのためには、相手にやってほしいことを頭の中で活字に置き換える訓練をしておくことが重要です。

参加者の能力と意欲に合わせた指導スタイル

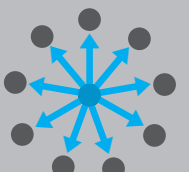
〈教示的スタイル〉

能力 低
意欲 低
参加者の学ぶ意欲を高めるために、必要な能力（知識、技能、経験）を教えていく状態。



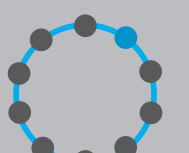
〈説得的スタイル〉

能力 低
意欲 高
参加者が少しずつ能力を身につけ、学ぶことに対する意欲を持った状態。ただし、能力は未熟なので、個別に指示していく必要がある。



〈参加的スタイル〉

能力 高
意欲 低
自力で課題に取り組む（一人立ちすること）に不安をおぼえている状態。指導者が参加者の輪の中に入り、手助けを行う。



〈委任的スタイル〉

能力 高
意欲 高
参加者が能力と意欲を備え、自律した状態。指導者は課題を与えて見守り、結果に対して評価する（ねぎらう）。



SJ-Netで
今回観察した際の
動画を公開中です。

ホンダ SJ 検索



ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察してみました

ドライバーは正しい姿勢で運転しているか？



Q1

ハンドルの持ち方が適正でないドライバーは何%いたでしょうか？

- 観察場所／神奈川県横浜市中区海岸通1丁目
- 観察日／5月15日(土曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／15:55～16:55
- 観察者／4名



ハンドルを持つ腕がのびきった状態で運転しているドライバー

Q3

背もたれを大きく倒し、片手で運転するドライバーを目撃！
何が危険だと考えられるでしょうか？



ヘッドレストが低すぎる位置にあるドライバーが目立った

Q2

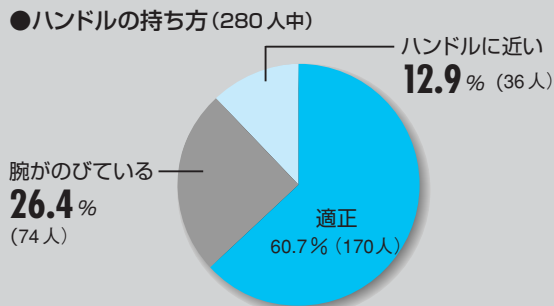
ヘッドレストの高さが適正でないドライバーは何%いたでしょうか？

実際の観察から

解答・解説

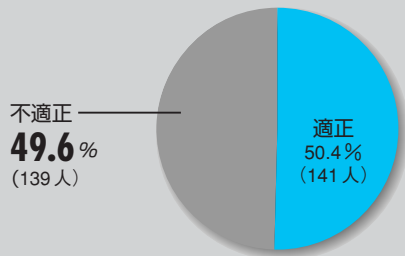
Q1の解答：39.3%

(ハンドルに近すぎる 12.9%)
腕がのびている人 26.4%



Q2の解答：49.6%

●ヘッドレストの高さ(280人中)



【ハンドルの持ち方】

- 肘が軽く曲がり、ゆとりのある状態のドライバーは、約6割だった。
- 背もたれから身体が離れ、ハンドルにしがみつように運転している人が観察された。また、背もたれを大きく寝かせ、腕がのびきった状態で運転しているドライバーもいた。
- 片手を窓枠の上に乗せ上体がななめになっていたり、タバコを手にした片手運転の例もあった。

【右左折時のハンドル操作】

- 多くの人は切り増しのときに手を交差させる「たすき」ハンドルの操作だった。
- 曲がり始めのハンドル操作だけ「内掛け」になっているドライバーも複数見かけた。また、掌を開き片手でハンドルを操作するドライバーもいた。手を交差させず、「送り」ハンドルで曲がる人もわずかが見られた。



「内掛け」ハンドルでの操作

【ヘッドレストの高さ】

- ヘッドレストの高さは適正の人が約半数だった。
- 高さ調整が可能なクルマでは、一番下の位置にヘッドレストがあるケースが多かったが、その状態では頭よりも低すぎる人が目立った。

Q3の解答：

- 万一の時にハンドルやブレーキの正確な操作ができない危険性がある
- 視野が狭く見落としの危険がある

【解説】

片手運転や、腕がのびきっていたり、身体がハンドルに近すぎる状態では、ハンドル操作がしづらくなる。また、背もたれが大きく倒れている状態では、安全確認もしづらく視野も狭まり危険。



右折の際にタバコをもち片手でハンドル操作を行うドライバー

ここがポイント

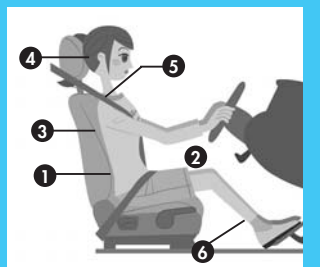
- 乗車時に自分の体格に合わせてシートやヘッドレストの位置などを調整する
- 視野が広くとれ、ブレーキやハンドル操作がしやすい位置が正しい運転姿勢*
- 片手ハンドルになっていないかなど、時々自己チェックを行うことも重要
- 正しい運転姿勢をとることで、身体が安定し疲れにくくなる
- 正しい運転姿勢でないと、事故にあった際にエアバッグ等が本来の機能を発揮しない危険がある

*正しい運転姿勢は下記参照

ワンポイント DATA

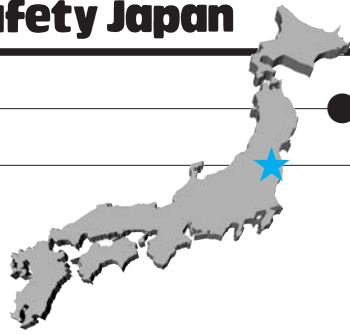
正しい運転姿勢の決め方

- ①腰：お尻がずれるとブレーキが強く踏めないで、隙間のないようにシートに深く腰かける
- ②足：ブレーキペダルをしっかりと踏み込んでも、膝がのびきらず少し余裕がある位置にシートスライドを調整する
- ③背：視野が広がるように座面の高さを調整。シートに背中をつけたままハンドルの12時の位置を握った時、肘が少し曲がる程度にリクライニングを調整する(チルト機構付きの場合は、ハンドルの高さも調整する)
- ④頭：追突時の被害軽減のため、耳の中心の高さにヘッドレストの中心が合うように調整する
- ⑤シートベルト：ねじれ・ゆるみのないようにつける
- ⑥靴：ヒール、サンダル、厚底の靴などでは運転しない



地域のチカラ

●福島県の交通安全活動



様々な教育システムや装置を駆使して 高齢者に対する意識を高めてもらおう

福島県は8年連続で交通事故発生件数・死者数・負傷者数が減少している。これは全国でも福島県だけである。その福島県が力を入れてきたのが高齢者対策。平成22年は高齢者の交通事故死者数50人以下を目指し、「シルバーガード50作戦」として施策を展開している。

歩行者教育システムの活用

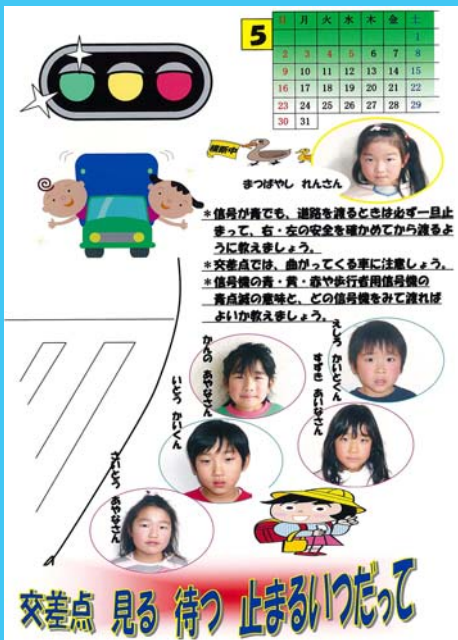
高齢歩行者への対策としては、歩行者教育システムを活用して積極的な出前型の講習会を開催、平成21年12月末までに高齢者を中心に約7000人が受講した。

「このシステムによる教育は高齢者の皆さんにわかりやすいと好評です。最近では、こうした講習会に高齢者だけでなく、若いドライバーにも参加してもらっています。若い方にも高齢者疑似体験セットを着用して、高齢者と同じように歩行体験を行っていただきます。道路を横

●交通安全母の会の活動

手作りのツールを使って 各家庭に啓発

福島市の飯野町交通安全母の会では、会員の創意工夫を凝らした交通安全活動を展開している。その1つが「交通安全カレンダー」の制作だ。制作したものは毎年3月、小学校に入学する子どもがいる家庭に配布される。毎月のカレンダーには交通安全標語、道路を歩く時に注意すべきポイント、その月に誕生日を迎える町内の子どもたちの写真が掲載されている。



12年前、このカレンダーを発売した同会会長の須田美恵子さんはその背景を次のように語る。

「仕事をしながら、子育てをしている母親が増えていることもあり、交通安全教育まで気が回らないお母さん方が少なくないように感じていました。こうしたお母さん方に、少しでも交通安全に興味を持ってもらおうと考えました。このカレンダーを見れば、月に1回、親から子へ事故防止のアドバイスができるようになっていきます。自分や友だちの顔写真入りですから、子どもたちも大事にしてくれます」。

同会では年間30回以上、町内の幼稚園・保育園、小学校を訪問して、交通安全指導を行っている。こうした場でも、須田さんらがつくった「すごろく」や「間違いさがし」などの教材が活躍している。



※歩行者教育システム＝道路に見立てたマット上を横断し、その状況をスクリーンの映像と合成する機能により、横断時の危険性を体験してもらシステム。体験者が実際に歩くと、スクリーン上の歩行者も同じ速度で動く。スクリーンに映し出されるクルマが遠くに見えて安全と思いつつも、そのクルマがスピードを出していたら、自分の予想以上に早く接近してしまう様子を体験できる。

高齢者に多い 夜間横断事故を防ぐ

福島県では高齢歩行者の死者の約7割は夜間に事故にあっている（平成21年

中）。こうした状況をふまえ、福島県警では今年から「夜間横断事故防止懇談会」を展開。今年4月末までに30回以上開催した。この懇談会は、高齢者自ら考える講習となったのが特徴。警察官が高齢歩行者に多い夜間横断時の事故事例を紹介し、高齢者に事故にあわないためにはどうしたら良いかグループ単位で話し合い、その結果を「安全の誓い」として書面にまとめてもらうようにしている。

一方、ドライバーには「上向きライトとで、危険を早く察知できるだけでなく、こまめに切り替えることでドライバーの緊張感を保ち、漫然運転の防止につながります」と大高さんは説明する。

また、福島県警では講習会などに参加していない高齢者で、幹線道路付近に住んでいる方、自転車や電動車いすでの外出が多い方などを「要指導高齢者」と位置づけている。こうした高齢者には警察官や高齢者交通安全指導隊と呼ばれるボランティア組織が自宅を訪問して草の根的な指導を行っている。



一般のドライバーに耳栓や特殊メガネ、サポーターやおもり等を装着し、疑似的に高齢者になった状態で歩いてもらう

高齢運転者支援装置を 独自に開発

高齢ドライバーへの事故防止対策として福島県警が取り組んでいるのが、安全運転支援装置「安全くん」の普及だ。「安全くん」は福島県警が関係機関・団体と連携して、平成20年に開発したものである。

運転操作に連動し、音声アウタンスによってドライバーへの注意を喚起する。例えば、キーをオンにした時は「シートベルトを締めましょう」、左折時には「左後方に気をつけましょう」というアウタンスが流れる。開発に当たっては、自動車教習所での実証実験も行われた。本体価格は1万2000円（取付工賃別）であるが、自治体や交通安全協会が購入や取付にかかる費用の補助を行うことで、徐々に普及している。今年から、JA共済連による交通事故防止支援事業により福島県交通安全協会に約850台の寄贈があるという。

「安全くん」のアウタンスを聞くことによって、高齢ドライバーの皆さんに少しでも安全運転の基本を再確認して、自分の運転を見直すきっかけにしたい」と大高さんは、さらなる普及を図っていく考えだ。



福島県警が関係機関・団体と連携して、平成20年に開発した安全運転支援装置「安全くん」

現場訪問

JICA 青年海外協力隊

海外へ赴任する若者たちに安全運転のスキルと心構えを指導

青年海外協力隊は、国際協力の志を持った日本の若者を開発途上国に派遣し、途上国の人々とともに生活し、異なる文化・習慣に溶け込みながら現地に貢献する、JICA（独立行政法人国際協力機構）が実施している国際ボランティア事業である。長・短期派遣を合わせ、毎年1500〜1700名近くの若者が参加。アジア・アフリカ・中南米・大洋州・中近東の国々に赴き、保健衛生、教育、農林水産など、多岐にわたる分野で任務にあたっている。

そのなかで、とくに村落開発普及員などの任務で活動する隊員は、交通環境の悪い農村部での任務となるため、移動はほとんど二輪車を中心にする。そのため、こうした国々に派遣される人々にとっては、二輪車の運転が必須条件。しかも多くの場合、現地ではオフロードバイクで移動することになる。

交通安全センターレインボー埼玉では、毎年数回にわたり、JICAの研修の一環として二輪車安全運転研修を実施。これから海外に赴任する若者を対象に、オフロードバイクの運転指導にあたっては、4月26日、27日に開催された同研修には、7名の若者が参加。2日間にわたり、密度の濃い研修が行われて



雨でぬかるんだコースで悪路走行時の安全運転技術を身につける



参加者はバイクのメンテナンス方法についても学んだ

「参加者の多くは、赴任がきっかけで二輪免許を取った方々です。ましてオフロードとなると、まったく経験がない方が多い。ですから、まずオフロードバイクを自分で操ってもらい、しっかりと慣れてもらうことが大切。基本からみっちり学んでもらうプログラムを組んでいます」と、指導を担当するインストラクターは話す。1日目は、発進・停止、加減速など、バイクに慣れるための基本的なトレーニング。2日目には、早朝からブレーキング、低速パランス、パイロンスラロームなどが行われた。午後からはあいにくの雨となったが、現地ではスコールでぬかるんだ悪路を走ることが多い。そのため、参加者は雨に臆することなく、悪路での走行訓練を熱心に繰り返していた。



パイロンスラロームや一本橋などの課題に取り組む参加者

「見知らぬ国での任務はたいへんですが、彼らはやがて悪路の移動にも慣れ、精神的にすこく逞しくなっています。青年海外協力隊の事業は、日本の若者が海外に貢献するだけでなく、彼ら自身が成長する場所でもあるのです」と、JICA事務所の担当者は語っていた。

TOPICS

高年齢ドライバーに自分の運転を見つめ直してもらったための講座

4月12日、埼玉県警察本部が主催する「高年齢いきいき運転講座」が埼玉県自動車学校（さいたま市北区）で開催された。これは高年齢ドライバーの事故防止を目的に「いきいき運転講座」と「ホンダ健康ドライブスクール」を組み合わせた講座で、本田技研工業（株）安全運転普及本部埼玉普及ブロックと交通安全センターレインボー埼玉が協力して行われた。参加者は埼玉県内に住む高年齢ドライバー15名ずつ2つの班に分かれ、午前と午後で交互に「いき

いき運転講座」と「ホンダ健康ドライブスクール」を受講する。

「いきいき運転講座」では参加者が5名ずつグループをつくり、進行役として各グループに埼玉普及ブロックのインストラクターが1名ついた。最初は「交通脳トレ」。脳を活性化させ、交通安全教育の学習効果の向上を目的として、まちがい探いや簡単な計算問題に取り組み。そして、一時停止場所（見通しの悪い交差点）を通行するクルマを撮影したビデオを見る。止まれる標識の手前で一時停止するクルマは1台もいない。一時停止をしなかった場合、どのような危険があるかなど、参加者同士で話し合い、事故防止のためにどのような運転をすべきかを発表した。

「停止線の手前で止まらなければいけない意味を再認識できた」「出会いの頭事故を起こさないためのポイントがわかった」と参加者は感想を話した。



「高齢者いきいき運転講座」には埼玉県内に住む高年齢ドライバー30名が参加した



「いきいき運転講座」では参加者同士で活発な意見交換が行われた

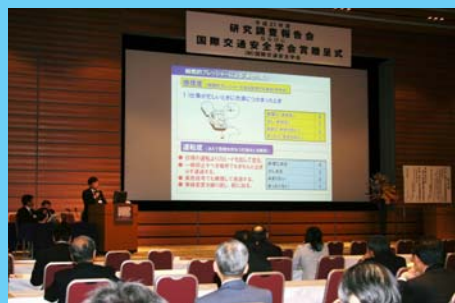
「ホンダ健康ドライブスクール」は、参加者全員に実車で自動車学校内のコースを走行してもらい、運転して



「Honda健康ドライブスクール」では実際に自分の運転している映像を見ながら、参加者とインストラクターが話し合う

NEWS REVIEW

平成21年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式



4月16日、経団連会館（東京都千代田区）で、「平成21年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式」が開催された。

研究調査報告会は、平成21年度に成果が明らかになった研究プロジェクトの中から①「ドライバーの感情特性と運転行動への影響～感情コントロールのための教育プログラムの開発を目指して～」②「安全・快適な都市歩行環境を支える駐車場のあり方研究」③「生活道路の総合研究」④「安全でエコなラウンドアバウトの実用展開に関する研究」の4テーマが発表された。

①では、プロジェクトリーダーである小川和久・東北工業大学教授らが「ストレス相互作用モデル」を理論的背景として運転中の感情経験に関する自己理解と対処法の学習を目的とした教育プログラムを試作。その内容と職業運転者を対象に教育を行って得た効果が報告された。

また、31回目となる国際交通安全学会賞（業績部門）は中日本高速道路（株）の「東名高速地震被災から115時間での応急復旧～駿河湾を震源とする地震災害への対応～」が受賞した。



学会賞贈呈式の様子

※1 いきいき運転講座＝一般社団法人日本自動車工業会が開発した高年齢ドライバーのための交通安全教育プログラム。4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせ、効果的に安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容となっている。詳細は以下ホームページを参照。http://www.jama.or.jp

※2 Honda健康ドライブスクール＝少数制の高年齢ドライバー用教育プログラム。自分の運転行動を客観的に振り返る自己観察法が特徴。自己観察法は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」手法である。具体的には交差点通過や一時停止のあるコースを走行してもらい、その運転行動をビデオで録画し、あとでビデオを見ながらインストラクターと受講者がマンツーマンで振り返りを行う。詳細は以下ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/

教育最前線

連載 18

●ティ・エス テック(株)・自転車交通安全教室

参加体験型の自転車教育により 通勤時の事故防止を目指す

「自転車交通安全教室」の内容

1 座学

体格に合わせた自転車の調整方法から、正しい運転姿勢とブレーキのかけ方、効率の良いペダルの踏み方、自転車に関する法規を説明。また、同工場周辺で注意すべき交差点の写真をみながら、自転車の交通事故で最も多い事故は出会い頭であることを解説した。



2 実技



●ブレーキのかけ方
左ブレーキをかけ、早歩き程度のスピードに落としてから、右ブレーキをかけて停止するという基本操作を身につける。

●低速バランス

約2m間隔で並べられたパイロンに接触しないように通過するトレーニング。受講者は左ブレーキでスピードをコントロールしながら低速でのバランス感覚を養う。



●駐車車両の側方通過

やむを得ず車道の中央付近にはみ出す時は、必ず後方からクルマが接近していないか確かめることを身につけてもらう。



●見通しの悪い交差点の通行



停止線がある場所ではその手前で一旦止まり、その後、徐々に前に出て安全確認を行う。「頭を動かして、左右をよく見て下さい。また、安全確認の前に右側のペダルを上(斜め前45°の位置)にセットしておく、スムーズに発進することができます」とインストラクターがアドバイスした。

ティ・エス テック(株)は、シートをはじめとする自動車内装品を中心に開発・生産している企業だ。
5月17日、ティ・エス テック(株)鈴鹿工場(三重県鈴鹿市)で自転車交



自転車交通安全教室には坂口さんをはじめ、交通安全部のメンバーも参加した

通に街頭に立つての指導を定期的に行っています。自転車の場合はルール・マナーが十分に守られているとは言えませんでした。そこで、自転車通勤者を対象に効果的な教育をしていく

交通安全教室が行われた。これは同工場の交通安全部が自転車通勤者の事故防止を目的に開催したもので、指導は本田技研工業(株)安全運転普及本部鈴鹿普及ブロックが担当した。
交通安全部会長を務めるティ・エス テック(株)鈴鹿工場管理部生産管理課長の坂口達也さんは「交通安全部では、通勤時間



最初は座学。鈴鹿普及ブロックのインストラクターが、安全走行の基本となる正しい運転姿勢やブレーキのかけ方などを説明する。そして、自転車は道路交通法上、車両として扱われるため、左側通行が基本であることや、一

ポイント① 自転車に関する知識を再確認する

必要があると考えました。これはその第一歩です」と話す。今回は自転車通勤者と交通安全部のメンバーを合わせた26名が参加した。

時停止標識などクルマと同じルールを守らなければならないことを伝えた。指導を担当する鈴鹿普及ブロックの喜井美雄さんは、「自転車は車両と位置づけられているものの、クルマやバイクのように体系的な教育を受ける機会が少ない。大人であっても正しい乗り方やルールを知らないケースもあります。そのため、基本から再確認していく必要があります」という。

ポイント②

正しい乗り方を実践してもらう

この後、参加者は工場内の駐車場に設定された練習用コースに移動。まず、直線を走行し、目標位置で止まるトレーニング。座学で学んだブレーキのかけ方を実践してみる。見通しの悪い交差点の通行では、インストラクターが参加者一人ひとりの乗り方を見ながら、アドバイスを行った。

「ホンダの交通安全教育は参加体験型が基本です。体験してみると、新たな気づきが生まれ、座学で学んだ知識を自分のものにする事ができます」と、喜井さんが参加者に伝えた。

ポイント③

社内に指導者を養成し、活動を継続する

ティ・エス テック(株)鈴鹿工場では約140名が通勤のために自転車を利用しているという。この教室に参加した交通安全部のメンバーは今後、指導者となり、こうした社員への啓発活動を担っていく。

「自転車の交通ルールや乗り方について、基本から学べて良かったと思います。ホンダの自転車教育に関するノウハウを体験しながら吸収できたので、これをベースに私たちが継続していきたい。それが真に自立した交通安全活動だと考えています」と坂口さんは意気込みを語った。



読者の声

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

●大阪市立東高等学校(大阪府)
生徒指導部
加藤 修さん

本校は全校生徒の約半数が自転車で通学しています。朝、遅刻ギリギリの時間に慌てて登校してクルマと接触したり、安全確認が不十分で歩行者と接触するなど、年に数件は事故が発生しているのが現状です。生徒たちは、マナーを守って登校するように日々指導しています。

他校の交通指導や実践を参考にしています。が、一朝一夕には解決しません。SJ紙に自転車の危険回避などの記事が乗っていると、時にはコピーをして担任に配ったりすることもあります。クルマから見た自転車の様子の解説、無灯火だとなぜ危険なのかといった情報があると生徒の指導に役立つと思いますので、これからも掲載をお願いします。