

## 特集①:ドライバー向け新教育プログラム

## 安全運転のための感情コントロール



三菱電機ビルテクノサービス(株) 中部支社の新規運転認定者研修の中で実施された「感情コントロール」

ドライバーが安全運転を行うためには、運転中にどのように自分の感情と向き合い、自己コントロールしていくかも重要なポイントになる。今回は、最新の心理学の知見をベースに、その観点から開発されたドライバー向けの新教育プログラム「感情コントロール」に焦点を当て、その理論と教育効果を紹介する。

では、感情コントロールとは具体的にどのようなものなのだろうか？  
この研究プロジェクトのリーダーである東北工業大学の小川和久教授は、「一言でいうと、ドライバーが自分の心理特性を把握し、その効果的なコントロールの仕方を自分で発見して、安全な運転行動に結びつけていくための教育」だと説明する。  
「ドライバーのイライラや焦り、怒りなどのネガティブな感情は、どうしても危険な運転を誘発し、事故要因の1つとなりま

## 感情コントロールとは何か

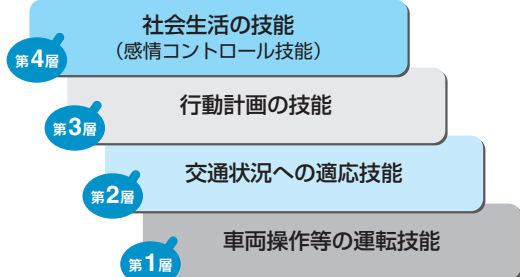
## ●(財)国際交通安全学会 研究プロジェクト

- リーダー 小川和久  
東北工業大学共通教育センター教授
- メンバー 太田博雄  
東北工業大学ライフデザイン学部教授
- 向井希宏  
中京大学心理学部教授
- 鈴木隆司  
本田技研工業(株) 安全運転普及本部  
(現・(株)レインボーモータースクール教育課)

クルマの運転では、いくら運転技術が優れていても、運転中のネガティブな感情(焦り・怒り)によって行動が左右され、自ら危険な状況をつくり出し、事故につながってしまうケースがある。「車間距離を十分にとらなければいけない」と頭では理解していても、「割り込んでくるクルマがいると、苛立ってしまい、車間距離を詰めて走る」といった運転行動も見受けられる。「感情コントロール」とは、こうしたネガティブな感情とドライバーが運転時にどう向き合い、どのように自己コントロールして安全運転に結びつけていくかを心理学的に検証し、開発された教育プログラムのこと。(財)国際交通安全学会の研究プロジェクト「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開発を目指して」として研究が進められ、今年4月にその研究成果が発表された。

「そこで、この理論をもとに日本でも実践的な感情コントロールの教育プログラムを開発し、幅広く普及させていきたいと考えました。私はこのプロジェクトに先立ち、高校生向けの交通安全教材として、今回のプロトタイプとなる感情コントロールの教育プログラムを開発していましたが、それをベースに、より本格的なドライバー向けのものを構想し、実現に至ったわけです」。

図 運転行動の階層的アプローチ (Keskinen,1996)



「感情コントロール技能」が位置づけられた。そして今後、最上位となる領域「感情コントロール技能」の領域でも教育を推進していく必要があることが、社会的に強く認識されるようになったのである。

しかし近年になって、心理学の分野で理論的な整理がなされ、この問題に踏み込めるようになってきたという。フィンランドの心理学者エスコ・ケスキネン氏が提唱した「運転行動の階層的アプローチ」(左図参照)では、従来の安全運転教育のターゲットであった「車両操作等の運転技能」、「交通状況への適応技能(危険予測など)」、「行動計画の技能(運転計画・安全ルート選択)」などの上位に、それらを支配する「社会生活の技能(感情コントロール技能)」が位置づけられた。

す。このことは従来から、ヒューマンファクターの研究を通じて指摘されてきましたが、実際、たいがい事故は当事者の注意エラーや交通違反の問題として処理されてきました。その結果、安全運転教育の現場でも、こうした人間の感情に焦点をあてた教育は、これまで存在しなかったのが実情です。



東北工業大学の小川和久教授

「感情コントロール」とは、こうしたネガティブな感情とドライバーが運転時にどう向き合い、どのように自己コントロールして安全運転に結びつけていくかを心理学的に検証し、開発された教育プログラムのこと。

クルマの運転では、いくら運転技術が優れていても、運転中のネガティブな感情(焦り・怒り)によって行動が左右され、自ら危険な状況をつくり出し、事故につながってしまうケースがある。「車間距離を十分にとらなければいけない」と頭では理解していても、「割り込んでくるクルマがいると、苛立ってしまい、車間距離を詰めて走る」といった運転行動も見受けられる。「感情コントロール」とは、こうしたネガティブな感情とドライバーが運転時にどう向き合い、どのように自己コントロールして安全運転に結びつけていくかを心理学的に検証し、開発された教育プログラムのこと。(財)国際交通安全学会の研究プロジェクト「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開発を目指して」として研究が進められ、今年4月にその研究成果が発表された。

す。このことは従来から、ヒューマンファクターの研究を通じて指摘されてきましたが、実際、たいがい事故は当事者の注意エラーや交通違反の問題として処理されてきました。その結果、安全運転教育の現場でも、こうした人間の感情に焦点をあてた教育は、これまで存在しなかったのが実情です。

しかし近年になって、心理学の分野で理論的な整理がなされ、この問題に踏み込めるようになってきたという。フィンランドの心理学者エスコ・ケスキネン氏が提唱した「運転行動の階層的アプローチ」(左図参照)では、従来の安全運転教育のターゲットであった「車両操作等の運転技能」、「交通状況への適応技能(危険予測など)」、「行動計画の技能(運転計画・安全ルート選択)」などの上位に、それらを支配する「社会生活の技能(感情コントロール技能)」が位置づけられた。

「感情コントロール」とは、こうしたネガティブな感情とドライバーが運転時にどう向き合い、どのように自己コントロールして安全運転に結びつけていくかを心理学的に検証し、開発された教育プログラムのこと。

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

8・9

2010  
AUGUST-SEPTEMBER

- 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、下記までお問い合わせください。  
(株)アストクリエティブ 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: ドライバー向け新教育プログラム  
安全運転のための感情コントロール……………①
- 特集②: Hondaドライビングシミュレーター  
よりきめ細かく、的確な指導を  
実現するための機能が充実……………③
- 危険予測トレーニング(KYT)/右折待ちの対向車が出てきた時(二輪車)……………④
- 交通安全指導「知っ得」情報/ライダーを守る「ボディプロテクター」……………④
- SJクイズ……………④
- DOCUMENT EYE (38)/ライダーとパッセンジャーの服装を観察する……………⑤
- 地域の子カラ/福岡県の交通安全活動……………⑥
- 現場訪問/宇都宮市役所……………⑦
- TOPICS ①/交通安全教育プログラム「新あやとりい ひよこ編」……………⑦
- TOPICS ②/ Honda関連企業災害防止協議会・安全運転インストラクター養成研修会……………⑦
- NEWS REVIEW/第43回二輪車安全運転全国大会……………⑦
- 教育最前線/鹿児島総合警備保障(株)・交通安全教室……………⑧
- 読者の声……………⑧



特集②: Honda ドライビングシミュレーター

# よりきめ細かく、的確な指導を実現するための機能が充実

Hondaドライビングシミュレーター（以下、シミュレーター）は、Hondaが長年培った安全運転のノウハウを活かし、実際の交通状況を想定しながら危険を安全に体験できる安全運転教育機器として開発。2001年の発売以来、国内外の教習所や研究機関などで活用されている。そして今年3月、このシミュレーターがフルモデルチェンジされた。

新型のシミュレーターには、受講者の危険に対する認知力や理解力をさらに高められるよう、運転中に起こる可能性が高い危険場面での注意点や安全運転のアドバイスを、画像や文字でわかりやすく解説する「危険場面解説機能」などが新たに追加されている。これにより、指導員がよりきめ細かく、的確に指導できるようになった。また、高画質な液晶ディスプレイを採用することで、より実際に近い運転感覚の体験も可能になっている。

今回のモデルチェンジで新たに追加された「危険場面解説機能」



杉妻自動車学校に設置されているHondaドライビングシミュレーター

「運転席まわりは実車と同じ造りなので、教習生の方も違和感なく操作できるようです。このシミュレーターになってから、操作に慣れるために練習走行していただく必要がなくなりました。私たち指導員側の操作もタッチパネル式で、メニュー選択などが直感的に行うことができ、とても使いやすいです。」

## 実車と同じ感覚で操作できる

シミュレーター教習を担当している同校二輪教習主任の上田紀好さんは、実車に近い操作性を評価している。

「運転席まわりは実車と同じ造りなので、教習生の方も違和感なく操作できるようです。このシミュレーターになってから、操作に慣れるために練習走行していただく必要がなくなりました。私たち指導員側の操作もタッチパネル式で、メニュー選択などが直感的に行うことができ、とても使いやすいです。」

「既に当校では二輪用のホンダライディングシミュレーターを使っていました。その教育ソフトが現場の指導員に好評だったので、四輪用のシミュレーターも導入を検討したのです。しかし、従来の6軸モーシオンタイプは設置スペースを確保することができず、その時は見送りました。今回のモデルチェンジで6軸に加え、コンパクトな2軸モーシオンタイプが発売されたので導入を決め、4月から運用しています。」

新たにラインアップされた2軸モーシオンタイプは価格もリーズナブル。本体価格619万5000円（消費税込み・搬送費別）となっている。

## モデルチェンジによってコンパクト、リーズナブルに



### 【危険場面解説機能】

●解説場面

危険場面の要点を解説。受講者が解説を読むことで気づいていない危険を確認することができる。

●アドバイス画面

指導者が説明しやすいように、安全ポイントを具体的に明示。

●事故再生画面

事故の瞬間を動画で再生。安全運転の意識の向上に役立つ。

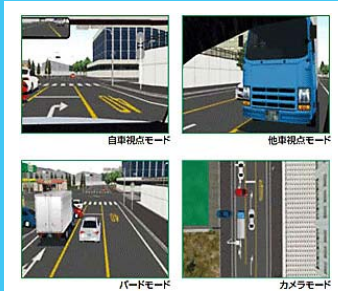
その他、受講者相互で危険を見つけ出すディスカッションに活用できる解説なしの画面もある。



アドバイス画面

### 【マルチアイシステム(走行再生機能)】

危険に至るプロセスをさまざまな視点からリプレイできる。



Hondaドライビングシミュレーターについての詳細は以下のホームページを参照。  
<http://www.honda.co.jp/simulator/driving/>

シミュレーターに関するお問合せ先  
本田技研工業(株) 安全運転普及本部 教育機器課  
TEL 048 (452) 0559



メインモニターには高画質42型HD液晶ディスプレイを採用。広い視野角と迫力のある画面で、左右確認も容易にできる

## 事故に至った原因を考へてもう一つのために

シミュレーターにはヒヤリとした場面、事故を起こした場面があった時に、すぐに見せたい視点から再生できる「マルチアイシステム」、新たに追加された「危険場面解説機能」がある。これらを活用することで、説得力のある指導ができる。また、シミュレーター教習は2〜3人1組で行うので、こうした機能によってディスプレイも活用になります。自車の視点からだけでなく、さまざまな視点から事故場面を検証することで、他車の運転者の心理状況やそのような運転に至った原因を教習生の方々に考へていただく上で、たいへん便利な機能です」と上田さんは話す。

## 路上教習では体験できない場面を体験しておく

「これらを活用することで、説得力のある指導ができる。また、シミュレーター教習は2〜3人1組で行うので、こうした機能によってディスプレイも活用になります。自車の視点からだけでなく、さまざまな視点から事故場面を検証することで、他車の運転者の心理状況やそのような運転に至った原因を教習生の方々に考へていただく上で、たいへん便利な機能です」と上田さんは話す。

シミュレーターにはヒヤリとした場面、事故を起こした場面があった時に、すぐに見せたい視点から再生できる「マルチアイシステム」、新たに追加された「危険場面解説機能」がある。これらを活用することで、説得力のある指導ができる。また、シミュレーター教習は2〜3人1組で行うので、こうした機能によってディスプレイも活用になります。自車の視点からだけでなく、さまざまな視点から事故場面を検証することで、他車の運転者の心理状況やそのような運転に至った原因を教習生の方々に考へていただく上で、たいへん便利な機能です」と上田さんは話す。

「安全運転意識の高いドライバーを育てることが私たちの目的なので、そのために大いにシミュレーターを役立てていきたい」と高橋さんはいう。

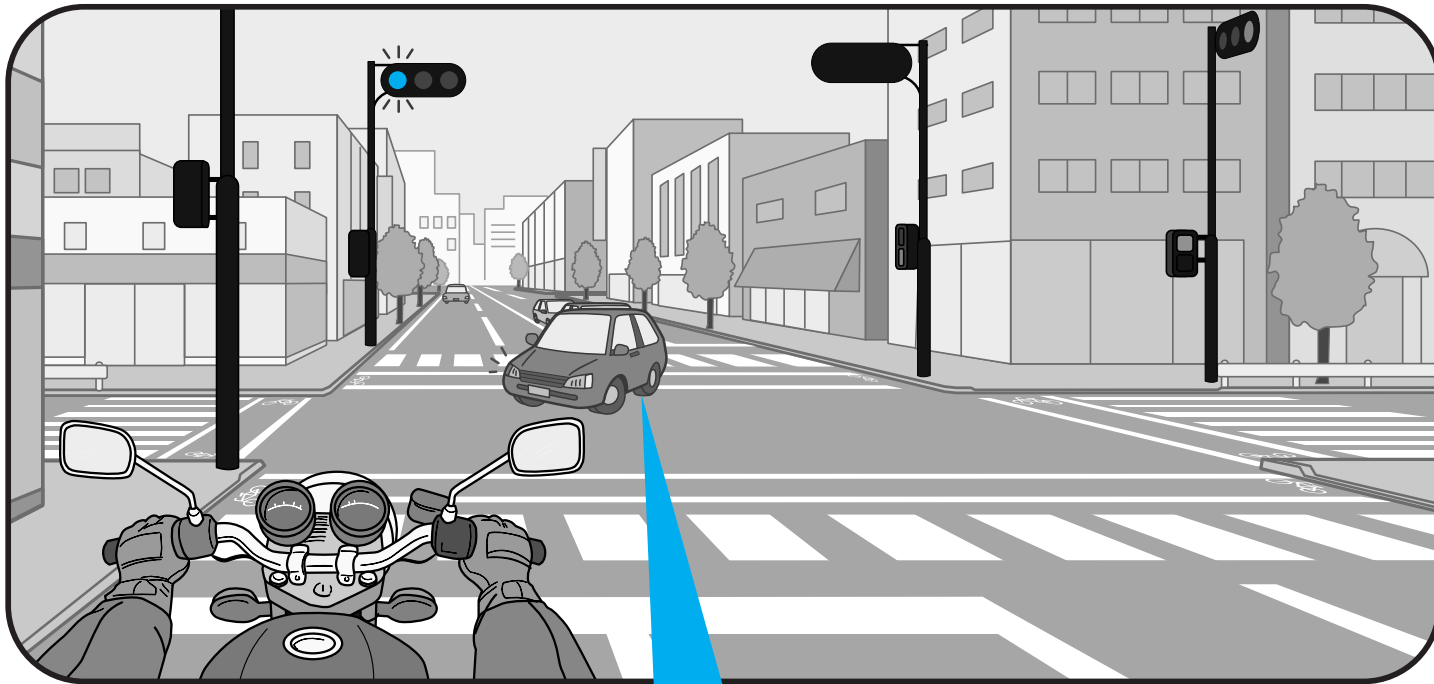


杉妻自動車学校代表取締役・高橋覚男さん(右)と二輪教習主任・上田紀好さん(左)

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第16回 右折待ちの対向車が出てきた時(二輪車)

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高めるための題材を提供します。今回は二輪車のライダーに、四輪車の行動を考えてもらうためのKYTです。



対向車線で右折しようとするクルマが並んでいます。あなたが交差点に近づいていくと、右折待ちの1台があなたの前を横切り始めました。

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す。
- 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 平成21年中に自動二輪(原付除く)が第1当事者となった交通事故件数で、最も多い事故類型は次のうちどれ?

- ① 転倒 ② 工作物衝突 ③ 右折時衝突 ④ 出会い頭

Q2 原付二種(総排気量50cc超125cc以下)の特徴として正しくないものは次のうちどれ?

- ① 一般道路での法定速度は自動車と同じ60km/h(道路によっては規制速度が法定速度と異なります)  
② 二段階右折の必要がない  
③ 軽自動車税(年間)が原付一種(総排気量50cc以下)と同じ  
④ 自賠責保険の費用が原付一種と同じ



今年3月に発売されたHondaの原付二種のスクーター「PCX」

Q3 Hondaでは2006年※1から、世界初※2の量産二輪車用エアバッグを搭載した「ゴールドウイング〈エアバッグ〉」を発売しました。このエアバッグは、衝突※3を開始してから約何秒で展開を完了するのでしょうか?

- ① 0.6秒 ② 0.26秒  
③ 0.16秒 ④ 0.06秒

※1 北米・欧州。日本では2007年より発売  
※2 Honda調べ  
※3 停止四輪乗用車(Hondaアコード)の側面への50km/h衝突



※「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

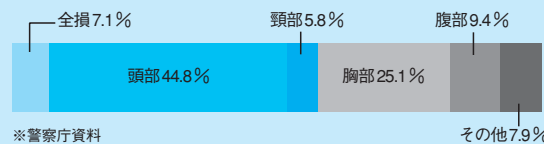
知っ得情報

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。

ライダーを守る「ボディプロテクター」

平成21年中の二輪車乗車中の交通事故死者を損傷部位別にみると、頭部の割合が44.8%と最も多くなっているが、その次に多いのは胸部25.1%である。

二輪車乗車中の損傷部位別死者数(構成率)(平成21年中)



二輪車の事故では、ライダーの身体が投げ出されると、相手のクルマやガードレールなどに胸部が衝突し、肋骨や内臓を損傷することで、頭部に次いで致命傷となりやすいことがわかる。

ライダーの胸部を保護することを目的に、Hondaが開発したのがボディプロテクターである。素材は、クルマのバンパーにも使われているポリプロピレン。



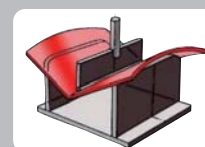
内部を空洞にする構造(中空構造)を採用することで、軽さと強度を両立させている。アメリカの自動車安全基準では、人間の胸部は75mm以上陥没すると死に至る可能性が高くなるとされている。この基準を参考に開発したボディプロテクターをテストした結果、着用時は未着用に比べ胸部肋骨は約3倍のエネルギーの陥没に耐えられることが確認されたという。



そして昨年、Hondaはボディプロテクターを進化させ、「ボディプロテクター セパレート」を発売した。この「ボディプロテクター セパレート」は、万一の衝撃に耐えうる高い強度はもちろん、装着のしやすさと心地良い装着感も向上している。ボディプロテクターは、バイクを安全・快適に楽しむために必要な装備といえる。

ボディプロテクター セパレート

- ① セパレート・ジョイントシステム採用により脱着が簡単に
- ② 脇の保護範囲を拡大(現行-Fサイズ比較+60%)
- ③ 突起物による耐陥没性が大幅に向上(現行-体型Lサイズ比較+40%)
- ④ 高剛性中空構造



※付属のドットテープを手持ちジャケットに縫い付けることで、ほとんどのジャケットに装着することができる。

価格などボディプロテクターについての詳細は、以下のホームページを参照。

<http://www.honda.co.jp/bike-accessories/wear/>

混合交通を観察する  
**DOCUMENT EYE** series—238

ライダーとパッセンジャーの服装を観察する



ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察してみました

ライダーとパッセンジャーは正しい服装で走行しているか？



**Q1** 長袖を着用していたライダーとパッセンジャーは何%いたでしょうか？

- 観察場所／東京都目黒区大橋2丁目
- 観察日／7月15日(木曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／16:20～17:30
- 観察者／4名



軽装のライダーが目立つ

**Q2** ヘルメットを正しく着用していたライダーとパッセンジャーは何%いたでしょうか？



**Q3** 半袖・半ズボン・サンダル履きのライダーを目撃！何が危険だと考えられるでしょうか？

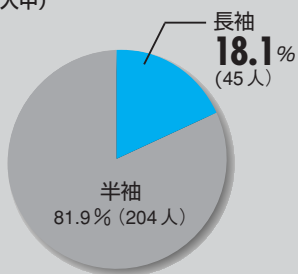
ヘルメットのあごひもが緩い状態

実際の観察から

解答・解説

Q1の解答：18.1%

●上着 (249人中)

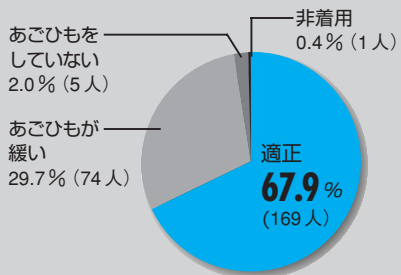


		原付	大型スクーター	スポーツタイプ	小計
上着	長袖	16	9	20	45
	半袖	94 (2)	62 (7)	48 (2)	204 (11)
ズボン	長ズボン	82 (1)	42 (1)	61 (2)	185 (4)
	半ズボン	28 (1)	29 (6)	7	64 (7)
グローブ	着用	12	11	40	63
	非着用	98 (2)	60 (7)	28 (2)	186 (11)
ブーツ (くるぶしが隠れる靴)	着用	10	10	21	41
	非着用	100 (2)	61 (7)	47 (2)	208 (11)

( )内はパッセンジャー数

Q2の解答：67.9%

●ヘルメット (249人中)



		フルフェイス	ジェット	スリークォーター	ハーフ	小計
ヘルメット	適正	36	72 (1)	5	56 (2)	169 (3)
	あごひもが緩い	6	26 (2)	5	37 (6)	74 (8)
	あごひもをしていない	0	2	0	3	5
	非着用	0	1	0	0	1

( )内はパッセンジャー数

- この日の東京の最高気温は31.4℃と真夏日を記録。ほとんどが半袖のTシャツやタンクトップなど普段着の軽装のまま走行していた。
- 長袖の場合でも、ライディングジャケットの例は少なく、ゆったりとしたシャツを羽織っている人が目立った。中には、Yシャツの袖をまくり半袖にして走行するビジネスマンも見られた。
- サンダル履きで走行するライダーも複数いた。また、女性ではスカートで乗車している例もあった。
- 上着、ズボン、グローブ、ブーツとすべての服装がしっかりとしている例の多くは、バイク便などの職業ライダーだった。
- ヘルメットは、ほとんど全員が着用していたが、あごひもが緩い例が目立った。ヘルメットを頭から外し首の後ろにある状態で走行する人もいた。



片手運転のライダー。パッセンジャーも半袖など軽装の人が多く

Q3の解答：

- 素肌の露出の多い服装だと転倒など万一場合に、ケガの程度を軽減する効果がない
- 日焼けや風による影響を受けやすく、疲労につながる



夏でも長袖、長ズボンできちんとした服装のライダー

ここがポイント

- 軽装になりがちな夏場でも、保護性の高い、長袖、長ズボン、グローブ、くるぶしの隠れる靴を着用するなど安全性を考慮し装備に気をを使う
- ヘルメットは必ず着用し、あごひもをきちんと締める
- パッセンジャーもライダーと同様に安全性を考慮した服装を心がける

ワンポイントDATA

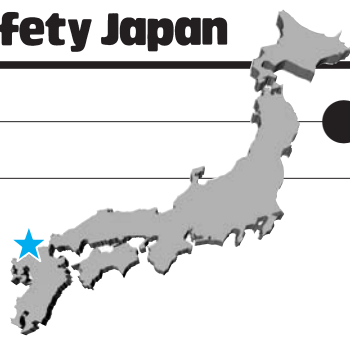
正しい服装

- ①ヘルメット：必ず「SG規格・PSCマーク」の付いたヘルメットを着用。きちんとアゴひもをしめる
- ②ジャケット・プロテクター：目立つ色で、保護性が高く、ハンドル操作を妨げない長袖ジャケットを着用。肩やひじなど所要所にパッドが入っているものが理想的。いざという時のために身体を守るプロテクターの着用がおすすめ。夜間走行する際は、反射材入りのものを選ぶ
- ③グローブ：手の動きを妨げないものを着用。摩擦に強い皮製のものがベスト
- ④パンツ：ジーンズや皮製などの長ズボンで、縫製、素材がしっかりとしたものを着用する
- ⑤シューズ：くるぶしの隠れるかかとのある靴を選ぶ



# 地域のチカラ

# ●福岡県の交通安全活動



## 後部座席シートベルト着用の重要性を より多くの県民に理解してもらったための取り組み

平成20年6月1日に施行された改正道路交通法で、後部座席でのシートベルト着用が義務化された。同年10月に警察庁とJAFが合同で実施した「シートベルト着用状況全国調査」では、後部座席同乗者のシートベルト着用率の全国平均は一般道で30・8%、高速道路で62・5%。都道府県別にみると、一般道における着用率のワースト1位は福岡県で着用率は8・0%だった。これを重くみた福岡県では、後部座席でのシートベルト着用率を向上させるためのさまざまな取り組みを始めた。

### ワースト1位返上を目指して

まず、四季の交通安全運動など、県全体の交通安全推進母体である「交通事故をなくす福岡県民運動本部」の構成メンバーである市町村を含む実施機関・団体の代表者を集め、「後部座席シートベルト着用緊急対策会議」を開催。後部座

### 一般道でも着用義務があることを伝える

これらの取り組みの推進を担当した福岡県警察本部(以下、福岡県警)交通企画課課長補佐は、「改正道路交通法で後部座席のシートベルト着用については、高速道路(高速自動車国道または自動車専用道路)での違反に対してのみ、行政処分

### 啓発用のチラシには、一般道でも非着用で死亡に至った事故事例を掲載

福岡県一般道における後部座席シートベルト着用率  
わずか8%…全国ワースト1位!  
(高速道路 62.5%、全国ワースト1位)

シートベルト非着用により死亡に至った県内の交通事故

- 高速道路では?
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車がフロントガラスを突き破って車内に侵入され、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車がフロントガラスを突き破り、乗客が死亡した。
- 一般道では?
  - フロントに衝突した乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。
  - 追突事故に巻き込まれ、乗用車が横断歩道を横断し、乗客が死亡した。

啓発用のチラシにはシートベルト非着用により死亡に至った県内の交通事故事例を掲載

### 関係機関・団体との連携を強化

福岡県警では関係機関・団体との連携を強化した。社用車等の後部座席に乗車する機会が多い県内大手企業の経営者や役員と面談を行い、そうした方々に自ら後部座席でシートベルトを着用してもらうことで企業全体での着用の徹底を要請した。さらに、福岡県タクシードライバー協会に働きかけて、県下のタクシードライバー301社の責任者が出席しての「全席シートベルト着用推進に伴う事業者大会」を開催した。



「後部座席シートベルト着用推進強化旬間」ではシートベルトコンビンサー体験やハンドプレートによる啓発活動などが行われた

後部座席シートベルト指導報告書

区	市	町	村	計	
東区	南区	中央区	西区	南区	計
1	2	3	4	5	6

福岡県が独自に作成した「後部座席シートベルト指導票」

福岡県が独自に作成した「後部座席シートベルト指導票」



県下のタクシードライバー301社の責任者が出席して開催された「全席シートベルト着用推進に伴う事業者大会」

### 後部座席シートベルト非着用死者数が激減

広報啓発活動では「後部座席もきちっとカチッとシートベルト」をキャッチフレーズに展開。後部座席同乗者にアピールするための啓発タグや携帯手鏡(あなただけのマナーがみんなの鏡)などを制作し、配布した。また、福岡県警の交通安全企画課員も大型商業施設でのイベントや地元ケーブルテレビの番組に積極的に出演した。

後部座席も  
きちっとカチッと  
シートベルト!

あなたのマナーがみんなの鏡です!

福岡県警察

その後、こうした活動が成果となって現れる。平成21年10月に実施された「シートベルト着用状況全国調査」で福岡県における一般道での後部座席シートベルト着用率は37・7%と全国16位となったのだ(増加ポイント)は全国1位、高速道路は78・0%で全国8位。「地道な広報啓発活動によって、後部座席シートベルト着用に対する県民の皆さんの意識が高まったのだと思います。全国ワースト1位を返上できたことはもちろんですが、平成21年中に県内で後部座席シートベルト非着用による交通事故死者数が2人と前年(7人)に比べ大きく減少したことが、交通事故全体の死者数減少にもつながったと考えています」と、課長補佐は今回の取り組みの成果を強調する。福岡県警では、交通事故死者数を減少させるため、被害軽減対策として後部座席を含む全席でのシートベルト着用を今後さらに推進していく考えだ。



タクシー指導員による指導

現場訪問 ●宇都宮市役所

全庁を挙げた交通安全の取り組みで交通事故を削減



様々な路面状況での運転操作を体験

宇都宮市役所では全庁を挙げて安全運転対策に取り組んでいる。宇都宮市役所管財課車両グループ総括主査の齋藤章記さんによると「宇都宮市役所では、平成14、15年当時、年十数件ほど公用車による加害事故が発生してしま...



アクティブセーフティトレーニングパークもてぎでの安全運転実技講習会

指導している。2つ目が、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎや教習所を利用した外部研修。教習所では、全ての事故当事者を対象とした、事故者研修を半年に1回程実施している。アクティブセーフティトレーニングパークもてぎでは、安全運転実技講習会を実施。昨年からは希望する一般行政職の職員を対象とし、今年も、4回に分けて48名が受講する。また、動画による危険予測トレーニングも今後予定されている。



操作がしやすく疲れにくい運転姿勢を確認した

7月5日に行われた安全運転実技講習会には、12名が参加した。実車を使った、車両点検、運転姿勢の確認、すべりやすい路面での急ブレーキ体験、様々な路面状況での運転操作体験などが行われた。齋藤さんは「実際に起こりうる危険をプロの指導員が見守る中、安全に体験することで、クルマの特性や自分の操作の限界を知ることにより、危険認識を高め、日頃からスピードを控える、車間距離をあげるなど、安全運転に活かしてほしい」と参加者の安全意識向上を期待する。

「今後は、こうした体験の機会を広げていき、全庁を挙げて事故を撲滅するという目標を達成していきたい」と齋藤さんは語っていた。

TOPICS



安全運転普及活動キックオフ式典



キックオフ式典の様相。研修受講者には、Hondaパートナーシップ・インストラクターの認定証が授与された

「新あやとりいひよこ編」を活用した交通安全教室のもよう ※あやとりいひよこ編は本田技研工業(株)安全運転普及本部鈴鹿普及ブロックが鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。あやとりいは「あんぜんを やさしく とぎあかし りかいて いただく」の略。

ホンダは、栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各製作所に安全運転普及活動に専任で取り組む「地区普及ブロック」を設置し、地域に根ざした交通安全活動に取り組んでいる。さらに、こうした活動に賛同する関連企業の従業員の中に、ホンダパートナーシップ・インストラクターを養成し、一体となって交通安全活動に取り組む体制づくりを進めている。

7月14日には、インストラクターのキックオフ式典がツインリンクもてぎホテルツインリンク(栃木県茂木町)で開かれた。式典では、千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長より研修受講者にインストラクターの認定証が授与された。今後は、インストラクターとして各社の交通安全活動の充実を促すほか、栃木・埼玉普及ブロックと協力して地域の交通安全活動を推進していく。

現在、浜松、鈴鹿でも同様の研修が行われており、関連企業30社60名のインストラクターが新たに養成される予定だ。

制づくりを進めている。すでに熊本ではホンダ協力会社38社からなる組織「熊輪会」にインストラクターを養成し、「親子交通安全教室」などを連携して実施している。今回新たに、栃木・埼玉でもホンダ協力会社で組織する「ホンダ関連企業災害防止協議会」(以下、「防災協」)に、社内や地域で交通安全活動を展開するため、安全運転インストラクター養成研修会が開催された。研修は6日間、2回に分けて交通安全センターレインポート、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎで行われた。今回研修に参加したのは、「防災協」に属する栃木県や群馬県、宮城県など東北・関東エリアの企業10社から16名。四

輪や二輪の点検、運転姿勢、制動など講義と実技練習の他、「親子バイク教室」、交通安全教育プログラム「あやとりい」など社内や地域に向けた交通安全活動の指導法を学んだ。



指導者役、受講者役に分かれ、二輪車の点検などの指導を身につける

2 ●ホンダ関連企業災害防止協議会・安全運転インストラクター養成研修会 社内や地域で交通安全活動を推進する ホンダパートナーシップ・インストラクターを養成

1 ●交通安全教育プログラム「新あやとりいひよこ編」 地域の交通安全指導者などに活用していただくための教材



「新あやとりいひよこ編」を活用した交通安全教室のもよう ※あやとりいひよこ編は本田技研工業(株)安全運転普及本部鈴鹿普及ブロックが鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。あやとりいは「あんぜんを やさしく とぎあかし りかいて いただく」の略。

れた。指導を担当するのは秩父市交通安全教育担当指導員5名。路側帯のない道路が描かれた大型ワークシートを指導員が子どもたちに見せ、「みんなは道路のどこを歩けばいいか知ってるかな?」と問いかける。「端っこ!」と子どもたちが大きな声で答える。「端っこといっても右側と左側があるよね。どちらを歩けばいいか、教えてくれるかな?」と指導員が台本にそって話をリード。子どもの一人に女の子のキャラクターを渡し、それを正しいと思う場所に貼りつけてもらう。「正解です。このように右側の端を歩きましょう」と指導員が説明。次は、車道と歩道が分かれている道路が描かれた大型ワークシートを見せ、同じようにどこを歩けばいいか、また別の子ども一人にキャラクターを手渡し、それを正しいと思う場所に貼りつけてもらう。「正解です。このように歩

道と車道が分かれていない時は、必ず歩道を歩いてください。ただし、お店の駐車場などへの出入りで歩道をクルマが横切ることがありますから、歩道を歩く時も周りをよく見るようにしましょう」と指導員が交通安全のポイントを説明した。今年4月から秩父市による幼稚園・保育園での交通安全教室では「新あやとりいひよこ編」が採り入れられている。指導員の原島久さんは「この教材は子どものキャラクターを貼るなど、子どもたちが参加できる点が効果的だと思います。ワークシートも大型で見やすく、さまざまな場面が用意されているので使いやすい」と使用した感想を話した。

道と車道が分かれていない時は、必ず歩道を歩いてください。ただし、お店の駐車場などへの出入りで歩道をクルマが横切ることがありますから、歩道を歩く時も周りをよく見るようにしましょう」と指導員が交通安全のポイントを説明した。

今年4月から秩父市による幼稚園・保育園での交通安全教室では「新あやとりいひよこ編」が採り入れられている。指導員の原島久さんは「この教材は子どものキャラクターを貼るなど、子どもたちが参加できる点が効果的だと思います。ワークシートも大型で見やすく、さまざまな場面が用意されているので使いやすい」と使用した感想を話した。



子どもにキャラクターを貼りつけてもらう

保育園・幼稚園の先生方や地域の交通安全指導員等、自らで交通安全教育を実践していただける方には、指導者養成と併せて教材の貸し出しを行います。お問い合わせ: 本田技研工業(株)安全運転普及本部 担当/山田 TEL03(5412)1736

NEWS REVIEW

●第43回二輪車安全運転全国大会 二輪運転者の安全運転技能を競う



全国から集まった選手達が安全運転の技術を競った

7月31日、8月1日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて「第43回二輪車安全運転全国大会」が開催された(主催: (財)全日本交通安全協会二輪車安全運転推進委員会)。同大会は、二輪運転者の安全運転技能と交通マナーの向上を図ることにより、交通事故を防止することを目的として、昭和43年から毎年開催されている。競技は、法規履行走行と技能走行。女性クラス(50cc)、高校生等クラス(50cc)、一般

Aクラス(400cc)、一般Bクラス(750cc)の4クラスに分かれて、全国47都道府県の代表選手が各クラスの個人賞と各クラスの得点を合計した総合得点で団体賞を競う。大会2日目には、記念式典が国際レーシングコースにて開催され、大会副会長の福井威夫・(社)全国二輪車安全普及協会会長と河合潔・三重県警察本部長が挨拶。出場選手全員によるパレードが行われた。大会成績は、団体優勝



記念式典で挨拶する福井威夫・(社)全国二輪車安全普及協会会長

が東京都、2位・神奈川県、3位・大阪府。個人賞は、女性クラス・永田真由美さん(東京都)、高校生等クラス・川口晋史さん(大阪府)、一般Aクラス・安川祐樹さん(富山県)、一般Bクラス・木村耕さん(長野県)が優勝した。女性クラス優勝の永田さんは、「関係者を含むチーム一丸となって取り組んできたので、団体、個人とも優勝できてうれしいですと喜びを語った。



各クラスの優勝者

# 教育最前線

連載 19

鹿児島総合警備保障(株)・交通安全教室

## 防犯と交通安全を組み合わせた教育により 自分の命を自分で守る力を身につけてもらう

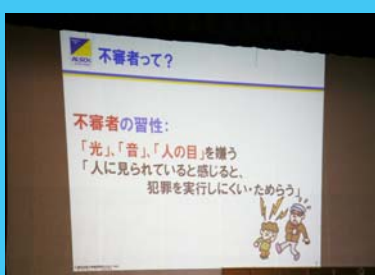
### 「交通安全教室」の内容

#### 1 通学路の危険箇所

交通マナーアップ指導員の梶原義友さんが高校周辺にある信号機のない交差点の安全な通行方法などを解説。



#### 2 防犯講話



鹿児島総合警備保障(株)の生野忠貴さんが不審者は「光」「音」や「人の目」を嫌うという習性を説明。遠回りでも人通りのある明るい道を通行すること、防犯ブザーを携帯すること、歩きながら携帯電話や音楽プレーヤーを使用していると不審者に気づきにくくなるので控えることなどをアドバイスした。

#### 3 安全運転指導

座学では原付、自転車それぞれの事故の特徴、加害事故を起こしてしまった場合の賠償責任などについてHondaのインストラクターが解説。



その後、Hondaのインストラクターによる危険予測トレーニングが行われた。ライディングトレーナーとHonda自転車シミュレーター(写真右)を、生徒の代表者に体験してもらい、その運転状況が大型スクリーンに映し出される。体験が終わると、その過程を再生し、事故に遭った場面ではどのような危険予測が必要だったかを、生徒たちに考えてもらう。



原付通学者には屋外で原付の日常点検、ヘルメットの正しい着用の仕方も伝えた。

※1 ライディングトレーナー＝ライダーの危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した二輪車安全運転教育機器。運転操作に応じた走行映像がモニターに映し出され、二輪車の疑似走行体験を可能としている。  
※2 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。詳細は以下のホームページを参照。  
<http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/>

7月2日、鹿児島県にある鹿屋市立鹿屋女子高等学校において、鹿児島総合警備保障(株)(鹿児島市)が主催する交通安全教室が開催された。鹿児島総合警備保障(株)は、鹿児島県教育委員会から「中・高校生交通安全教室」を開催された。



交通安全教室には鹿屋女子高校の生徒約600名が参加

運動に関する具体的な指導のニーズがありました。そこで、高校生への安全運転教育に実績のある本田技研工業(株)安全運転普及本部熊本普及プロツクのインストラクターの方々に協力をお願いしました」と生野さんは話す。

「マナーアップ委託事業」を委託されており、同社では中・高校生の登下校時の交通安全指導や通学路の危険箇所点検を担う交通マナーアップ指導員を採用・養成している。今回の交通安全教室は、鹿屋女子高校の要請を受けて、同校を担当する交通マナーアップ指導員の梶原義友さんと、鹿児島総合警備保障(株)特別業務事業部特務・教育チーム主任の生野忠貴さんが企画。

#### ポイント① 通学路の危険箇所を伝える

まず梶原さんが「皆さんが安全に学校に来て、安全に家に帰っていただくことが私たちの願いです」と、通学路の危険箇所を説明。日頃、通学路で指導をしている立場から見ると、注意してほしい交差点などをあげながら、生徒たちに安全に通行するためのアドバイスをを行った。



鹿児島総合警備保障(株)交通安全マナーアップ指導員の梶原義友さん

#### ポイント② 生徒の防犯意識を高める

次に生野さんによる防犯講話。最近、鹿児島県内で発生した事件の話をお話しながら、不審者の定義と習性や犯罪に遭わないための対応策を伝えた。「最近は一見、不審者と見えない人が突然犯行におよぶケースが増えて



鹿児島総合警備保障(株)特別業務事業部特務・教育チーム主任の生野忠貴さん

いることも知っておいてください」と生野さんは注意を促す。

#### ポイント③ シミュレーターによる参加体験型の教育

原付と自転車の安全運転指導については、ホンダのインストラクターが担当。原付通学者と自転車通学者(徒歩・バス通学者も含む)に分かれて進められた。原付通学者にはライディングトレーナー(写真左参照)、自転車通学者にはホンダ自転車シミュレーターを活用。



ライディングトレーナーを活用した危険予測トレーニング

鹿屋女子高校で交通安全を担当する永田忠士教諭は「こうした内容の交通安全教室は初めてです。シミュレーターによる教育は、体験を通じて危険予測のポイントが学べるので効果的だと思います」と感想を語る。

#### ルールを守る意識が 事故や犯罪から身を守る

「ルールやマナーを無視した不安定な学校生活を送っていると、犯罪や事故に巻き込まれやすくなります。生徒の皆さんに防犯や交通安全に関する良い習慣を身につけることが自分の命を自分で守ることにつながるということを伝えていきたい」と生野さん。

鹿児島総合警備保障(株)が防犯と交通安全を組み合わせた教育を実施するのは初めての試みだという。

「今後、県内に展開していく上での大きな一歩です。ホンダから安全運転教育のノウハウを提供していただき、生徒の皆さんにより実践的な指導ができました」と生野さんは成果を語った。



### 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](mailto:sj-mail@spirit.honda.co.jp)

#### ● 浦谷町(宮城県遠田郡) 交通安全専任指導員 大平 由香さん

私たち浦谷町の指導員は、各幼稚園・保育園に於いて5・6回交通安全指導を行います。通常は、紙芝居や人形劇などを交えた交通ルール等の指導ですが、年長児向けには小学校までの登校訓練を実施したり、年1回は地域の教習所にご協力いただき教習所構内の交通安全指導を行っています。また、高齢者向けには、各行政区別に年1・2回程度、交通安全の寸劇などを交えた交通安全教室を実施しています。

こうした指導の際の内容がマンネリ化しないよう、自主的に県内の指導員同士で集まり、研修会を実施するなど情報交換に取り組んでいます。また、他県での指導内容を学ぶために、SJ紙を活用しています。浦谷町では4月から高齢ドライバーに対し、県内全教習所での認定教育に一律2500円の助成金を出す取り組みを始め、高齢ドライバー教育を推進しています。今後も、こうした取り組みを含めて、広く町民の方の交通安全に力を入れていきたいです。