

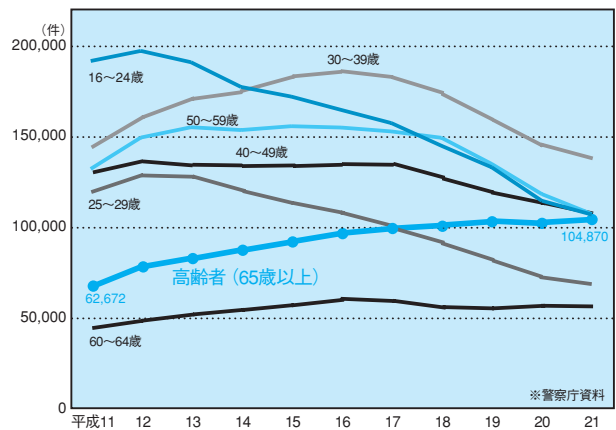
特集①：高齢ドライバーへの安全運転教育

高齢者に「気づき」を促すための教育



山城自動車教習所での認定高齢者講習

原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別交通事故件数の推移（各年12月末）



高齢者にとってクルマは生活になくてはならない道具の1つであり、日々の生活の質を高める手段である。高齢者に少しでも長く、安全・快適に運転を継続してもらうためには、どのような教育が求められるのか。自動車教習所で始まった新たな試みや、自動車業界の取り組みを通じてその方向性を探る。



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

10・11
2010
OCTOBER - NOVEMBER

●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：高齢ドライバーへの安全運転教育
高齢者に「気づき」を促すための教育……①
- 特集②：動画によるKYT（危険予測トレーニング）
実際の運転状況に近い動画を活用して
認知、判断を伴う危険予測能力を高める……③
- 危険予測トレーニング（KYT）／歩行者や自転車が行きかう商店街で（四輪車）……④
- 交通安全指導「知っ得」情報／
高齢者の皆さまに役立つ交通安全情報をHondaホームページ内で紹介……④
- SJクイズ……④
- DOCUMENT EYE (20)
信号機のない交差点を横断する高齢歩行者の左右確認状況を観察する……⑤
- 地域のチカラ／香川県の交通安全活動……⑥
- TOPICS①／2010 トラフィック・セーフティ・フォーラムin埼玉……⑦
- TOPICS②／交通安全体験セミナー2010……⑦
- TOPICS③／Hondaの子ども向け交通安全教室……⑦
- NEWS REVIEW／第42回全国白バイ安全運転競技大会……⑦
- 教育最前線／静岡県・プロに学ぶセーフティ体験講座……⑧
- 読者の声……⑧

小型センサーで 運転の「ググセ」を検出

具体的には重さ20gの小型のセンサーを、ドライバーの頭と足に付けて運転してもらい、左右に動くドライバーの頭（目線）の動きと、アクセルやブレーキを踏む足の動きを同時に計測し、GPSによる車両の位置情報と組み合わせて解析することで、ドライバーの運転行動を客観的に評価するというもの。

ユビキタスセンシング技術、行動解析技術で実績のある（株）国際電気通信基礎技術研究所（京都府精華町）と、山城自動車教習所（京都府井手町）が4年前から共同で研究・開発を進めてきた。昨年4月から、まず同教習所のプロドライバー向け企業研修に導入。そして今年2月から、法定高齢者講習の代替となる「認定高齢者講習」にも導入し、すでに300人以上の高齢ドライバーが受講している。

このシステムの開発に携わった山城自動車教習所の瀬川誠課長は、同校の認定高齢

者講習の特長を次のように話す。

「このシステムによって、クルマが交差点に差しかけた時に十分スピードを落としていないか、左右の安全確認をきちんと行っているかなど、運転行動のクセを、客観的に評価できます。また、公道を走行するので、普段の運転に近い状況でデータを収集することができます。受講者は講習終了時に、自分の運転行動を数値化した評価表を受け取り、それをもとに指導員が個別アドバイスを伝えていきます。自分では気づかなかつたクセがよくわかるということも、参加された高齢者にも高く評価していただいています。」

ドライバーへの教育では、いかに運転者に自分の問題に気づいてもらい、安全運転に切り替えてもらうかが重要になる。そのためには相手が納得しやすいように、数値化された客観データを示せると効果的といえる。3年前にこのセンシング技術に出会い、「これなら説得力のある教育プログラムをつくれる」と、瀬川さんは即座に確信したそう。

センシング技術自体は、既に（株）国際電気通信基礎技術研究所で開発が進んでいたが、これをドライバーの身体どこに装着し、どんな動きを数値化し、どのようなアドバイスに落とし込むかを考えるには、瀬川さんたち教習指導員のノウハウが不可欠となる。

最初はさまざまな場所にセンサーを取り付け、試行錯誤を続けた結果、今のよう

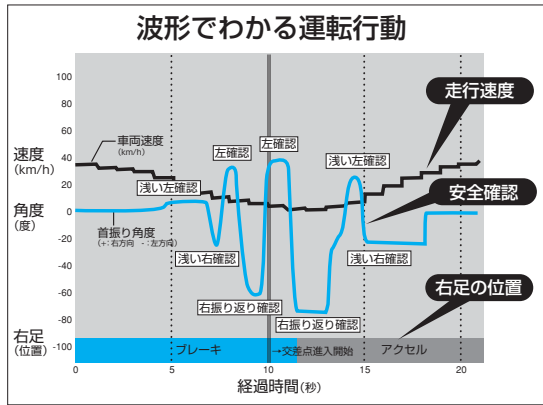


高齢者の頭と足に小型のセンサーを取り付けて運転してもらう

特集①:高齢ドライバーへの安全運転教育 —高齢者に「気づき」を促すための教育



運転行動を数値化した評価表を高齢者に渡し、それをもとに指導員が個別にアドバイスする



運転行動は波形グラフなどで出力される

9月17日に、山城自動車教習所でこのシステムを使った認定高齢者講習が開かれ、高齢ドライバー12名が参加。それぞれが頭と足にセンサーを装着し、教習所周辺の約3・5kmの公道を走行した。

高齢ドライバーに 説得力のある データを示す

「誤解してほしくないのは、単にITを導入して客観評価をすればよい、というわけではないことです。安全運転教育でいちばん大切なのは、受講者と指導者のコミュニケーションであり、それをより効果的なものにするための道具として、こうした客観データが役立つということです。」

頭と足の動きを解析することで、最も効果的にドライバーの運転行動をつかめることが判明。さらにそのデータをもとに、ドライバーのクセや課題を体系化し、「交差点進入時の減速が不十分」「右左折時のサイドミラーの確認、とくに右側の確認を怠りがち」といったように、誰にでもわかる平易な言葉に置き換え、ドライバーに示せるようにプログラミングした。



車内に取り付けられたGPSアンテナ(写真上)とデータを集めるためのPDA(携帯情報端末)。取り外しが可能なので、どの車両にも対応できる

「また、そうした多様なドライバーの運転データを、今後全国で蓄積していくことで、職種や年齢別の日本人の運転傾向を、マク

も、大きな効果を発揮すると思います。トラックなどはミラーが多く取りつけられており、右左折時などの確認事項が乗用車よりも多い。それは逆にセンサーで計測すると、運転技能の差がはつきりと出やすく、それぞれのクセを鮮明にあらわすことができるのだ。」

「一般に、高齢ドライバーは自己評価が高く、指導員の評価を上回る傾向があります。高齢者に限らず、私たちの運転は程度の差こそあれ、所詮はみな『我流』で、左右確認を怠りがちな人、いつも急発進する人など、さまざまなクセを持っています。そうした一人ひとりの運転のクセを、センシング技術を使って客観評価できるようにしたこのプログラムは、非常に説得力のある教育ツールになると思います。」

このプログラムの開発に携わり、高齢者の交通安全教育に造詣の深い、帝塚山大学心理福祉学部の蓮花一己教授は、この試みの意義について次のように語る。

「この日参加した72歳の女性は、『センサーを付けても違和感がなく、普段通りの運転ができました。結果がグラフで示されるので、自分の運転のよい面、悪い面が一目瞭然で、とてもわかりやすいですね。また、こういう運転をすれば事故を防げるのか、指導員の方に丁寧にアドバイスをもらえたのもよかったです」と語っていた。

3年ごとの高齢者講習を補完するために

70歳以上のドライバーに義務づけられた高齢者講習は、3年に1回の受講が原則となっている。高齢ドライバーに常に安全運転を心がけてもらうためには、当然それだけでは十分とはいえない。3年ごとに高齢者講習を補完するかたちで、何か別の教育も継続的に展開していく必要がある。

その1つとして、一般社団法人日本自動車工業会では、2008年に高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」を開発、すでに各地域で積極的に活用されている。

このプログラムは、「いきいき運転・いきいき生活」「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つの交通安全トレーニングと、脳機能を高めながら交通安全を学習する「交通脳トレ」で構成。小グループでの話し合いを中心に、効果的に安全運転能力、安全意识と脳機能を高めることができる内容となっている。さらに、参加する高齢者が自らリーダーとなって講習を進行させ、話し合いを通じて自分たちの運転の問題点に気づき、解決策を見いだせるように工夫されている。

本田技研工業(株)安全運転普及本部では栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本にある地区普及ブロックが、このプログラムを使って高齢者を教育できる指導者の養成に力を注いでいる。地域の中に指導者を増やすことで、教育の輪を広げていくことがねらいである。

7月23日、28日には、埼玉普及ブロックが(社)千葉県シルバー人材センター連合会の安全・適正就業推進員を対象に「いきいき運転講座」の指導者養成研修会を開催。「高齢者の自主性を重んじたこの教育内容は、効果が高いと感じました」と千葉県シルバー人材センター連合会では既に、



(社)千葉県シルバー人材センター連合会では、指導者として養成された安全・適正就業推進員が埼玉普及ブロックのサポートを受けながら地域会員(一宮町)を対象に「いきいき運転講座」を開催

埼玉普及ブロックのサポートのもと安全・適正就業推進員による地域会員への指導を始めている。

また、9月7日、16日には浜松普及ブロックが静岡県藤枝市で高齢者と市の交通指導員を対象に「いきいき運転講座」を開催。参加した交通指導員が11月以降、高齢者教育の現場で「いきいき運転講座」を活用していく予定だという。

この他、ホンダでは全国にある交通安全センターで実車を使った高齢者向けの「ホンダ健康ドライブスクール」を開催している。

こうした教育を、3年に1回の高齢者講習にうまく補完するかたちで展開していくことで、高齢者が安全に共生できる交通社会の実現につながっていくだろう。

個人対応の安全運転教育へ

以上見てきたように近年、高齢ドライバーへの教育をめぐる、新しい動きが出てきている。では今後、そうした教育のさらなる質の向上をはかるためには、どのような観点が重要になるのか。帝塚山大学の蓮花教授にうかがった。

「高齢者講習が12年前から始まり、高齢ドライバーの教育を何とかしなければという問題意識は、この間に非常に高まりました。ただし高齢者講習にしても、今はまだ



浜松普及ブロックでは藤枝市以外にも「いきいき運転講座」を静岡県内で普及。写真は浜松市浜北区の活動

高齢者を年齢で切って、十把一絡げにして同じ教育を行っています。しかし、本来は一時停止や確認などの運転行動に問題がある人もいれば、白内障や認知障害などの病気が問題になる人もいて、危険要因は千差万別です。そうした多様な人たちに、従来どおり一律の教育を行っていくのは非効率だと思います。私は、これからの交通安全教育は、『個人対応』になっていくべきだと考えています。これは何も、『高齢者全員に異なる教育をせよ』といっているわけではなく、今後は一人ひとりの運転診断をベースとして、その人固有の問題点に焦点を当てた『個人対応』の教育を、継続的に行っていくべきだと思います。」



帝塚山大学心理福祉学部・蓮花一己教授

これは例えていうと、かかりつけの医者が患者を診察して、胃腸の悪い人にはそのための薬を、風邪がみの人には風邪薬を処方する状況と似ている。これからは交通安全教育でも、ある程度タイプを分けてアプローチすべきであり、できれば「モビリティ・カウンセリング」のような制度を設けて、ドライバーが一定年齢以上になると、その後は継続的にアドバイスが受けられる仕組みをつくらなければならない。

「今回のセンサーを使った運転診断などは、データを継続的に蓄積すれば、いずれそうしたアプローチの基礎データとなる可能性があります。今後はそうしたことも視野に、長期的な視点で研究を続けていきたいと思っています」と、蓮花教授は語った。

※2 「いきいき運転講座」の詳細は右記ホームページを参照。http://www.jama.or.jp/safe/safety_elderly/

※3 Honda健康ドライブスクール=少人数制の高齢運転者用教育プログラム。自分の運転行動を客観的に振り返る自己観察法が特長。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、「我が身振り返り、我が振り返り直す」手法である。詳細は右記ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/

特集②：動画によるKYT(危険予測トレーニング)

実際の運転状況に近い動画を活用して 認知、判断を伴う危険予測能力を高める



「動画KYT」を活用すれば、プロジェクター映像などにより、臨場感ある環境で多人数がトレーニングできる

Hondaは、「予測・判断」のプロセスに焦点を当て、ドライバー・ライダーの安全運転能力を高めるために「動画KYT」を2006年に開発した。以来、「動画KYT」は全国にあるHondaの交通教育センターで企業ドライバー向けの安全運転研修の中に取り入れられている。この「動画KYT」の開発の背景と、それを活用した教育の特長を紹介する。

イラストや写真など静止画によるKYTは「この状況ではこうなる」というパターンの引き出しを増やすのには有効だが、事象が流れている中で予測し、判断する能力のトレーニングには対応しきれない。こうした点を補完し、実際の交通状況により近づけることを目的に、Hondaは二輪・四輪のシミュレーターで培っ

より早く危険を 予測できる能力を高める

ドライバーやライダーは運転中、危険が潜む場面に遭遇することがある(危険源出現)。それに早く気づき、適切な対応ができれば事故にあうことはない。また、気づくのが遅れても、ある時点(回避限界)までなら「ヒヤリ・ハット」で済む(危険の顕在化)。しかし、回避限界を超えてしまうと事故になる確率がより高まってしまふのである。このように実際の運転では、時間経過とともに状況が変わり、そうした中で危険予測と状況判断が求められる。



多角的な視点を再現するマルチアイ機能

●普及が進む「Honda セーフティナビ」 医療機関で リハビリテーションに活用



患者さんにSナビに設定されたコースを走行してもらい、木伏さんがアドバイスする

「Honda セーフティナビ(以下、Sナビ)」はHondaのシミュレーター技術を最大限に活かし、より幅広い普及をめざして開発された安全運転教育用ソフトで、パソコンを使用し、市販のステアリングなどと組み合わせることで、簡易型シミュレーターとして手軽に使用できることが特長である。

このSナビをリハビリテーションに活用している医療機関の1つが、亀田メディカルセンター※(千葉県鴨川市)である。同センターでリハビリテーションを担当する言語聴覚士の木伏結さんと二ノ形恵さんは導入の背景を次のように語る。

「脳梗塞などが原因で高次脳機能障害になって入院された患者さまが回復し、通常の生活に戻った時、クルマの運転ができるかどうかの明確な基準はなく、私たち現場でも判断に悩んでいるのが現状です。患者さまの運転能力を評価するための材料の1つとして、Sナビを導入しました。」

実際の利用方法は、あらかじめ設定されているコースを運転してもらい、その走行状況の再生画面を見せながらアドバイスし、また同じコースを数回運転してもらうという(患者さまによっては近隣の教習所と連携して実車教習を並行して行う場合もある)。

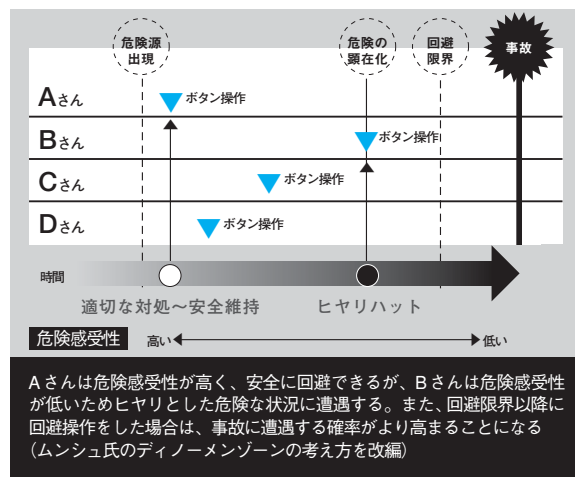
「現実に近い交通状況の中で、安全確認忘れや操作の見落としなど机上の運転適性検査では把握できないことがわかるので、より適切なアドバイスができるようになりました」と木伏さんはSナビを評価する。

二ノ形さんは「ここは地域的に生活とクルマの運転が切り離せません。Sナビを活用し、患者さまがスムーズに運転を再開できるようサポートしていきたい」と話す。医療の現場においても、安全運転に対する関心が高まっているようだ。

※亀田メディカルセンターとは、亀田総合病院を中心とした亀田クリニック、亀田リハビリテーション病院などの医療サービスの総称

「Honda セーフティナビ」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/safetynavi/>

その後、記録されたボタン操作のデータ(右図参照)を表示し、指導者と受講者がディスカッションを行う。受講者によってボタン操作のタイミングが違うことで、その理由を明らかにすることで、他の受講者との危険感受性の違いに気づいてもらうことができる。また、ディスカッションの時に危険を察知した場面を相手側の視点など様々な角度から再生して検証できることも



た技術を応用し、臨場感あるコンピュータグラフィックス映像を利用した「動画KYT」を開発した。「動画KYT」は、受講者が危険予測ボタンを持ち、交通場面の動画を見ながら進められる。受講者は危険だと感じたら、手元のボタンを押す。静止画とは異なり、瞬間での判断が求められるので、実際の運転に近い状況でトレーニングができる。

動画 KYT の特長

- 1 プロジェクターを使うことで、大画面とステレオ音響により、臨場感のある環境で多人数での集合教育ができる。
- 2 危険予測ボタンにより受講者の危険予測状況を記録し、表示できる。
- 3 コンピュータグラフィックスを利用したシナリオ映像は、同じ状況で事故に至らない「問題編」と、事故に至る「事故編」の2パターンから構成され、瞬時にパターンを切り替えられるので、比較しながら危険について学ぶことができる。
- 4 多角的な視点を再現するマルチアイ機能により、交通状況や危険についての理解を深めることができる。

動画 KYT の流れ

- >STEP 1: 記録する
受講者に事故には至らない「問題編」映像を見せ、危険を感じた時に手元の危険予測ボタンを押してもらう。(受講者各々のボタン操作データはPCに記録される)
- >STEP 2: 振り返る
「問題編」映像を再生し、インストラクターは記録されたボタン操作データをもとに受講者がボタンを押した時、どのような危険を予測したかを問いかける。
- >STEP 3: 理解する
シナリオを「事故編」映像に切り替え、事故場面では、上空や相手車両からの視点映像を交えながら事故の原因と対策をディスカッションにより導き出す。
- ※STEP2とSTEP3を、各危険場面ごとに繰り返す

「動画KYT」ならではの機能といえる。**幅広く利用していただくため11月に発売予定**

Hondaでは2年前から、各事業所で「動画KYT」を従業員向けの安全運転教育に活用している。そして、他の企業や教習所にも活用してもらえよう、指導者用の解説画面機能などを追加して、「ホンダ動画KYT」を11月に発売する予定だ。

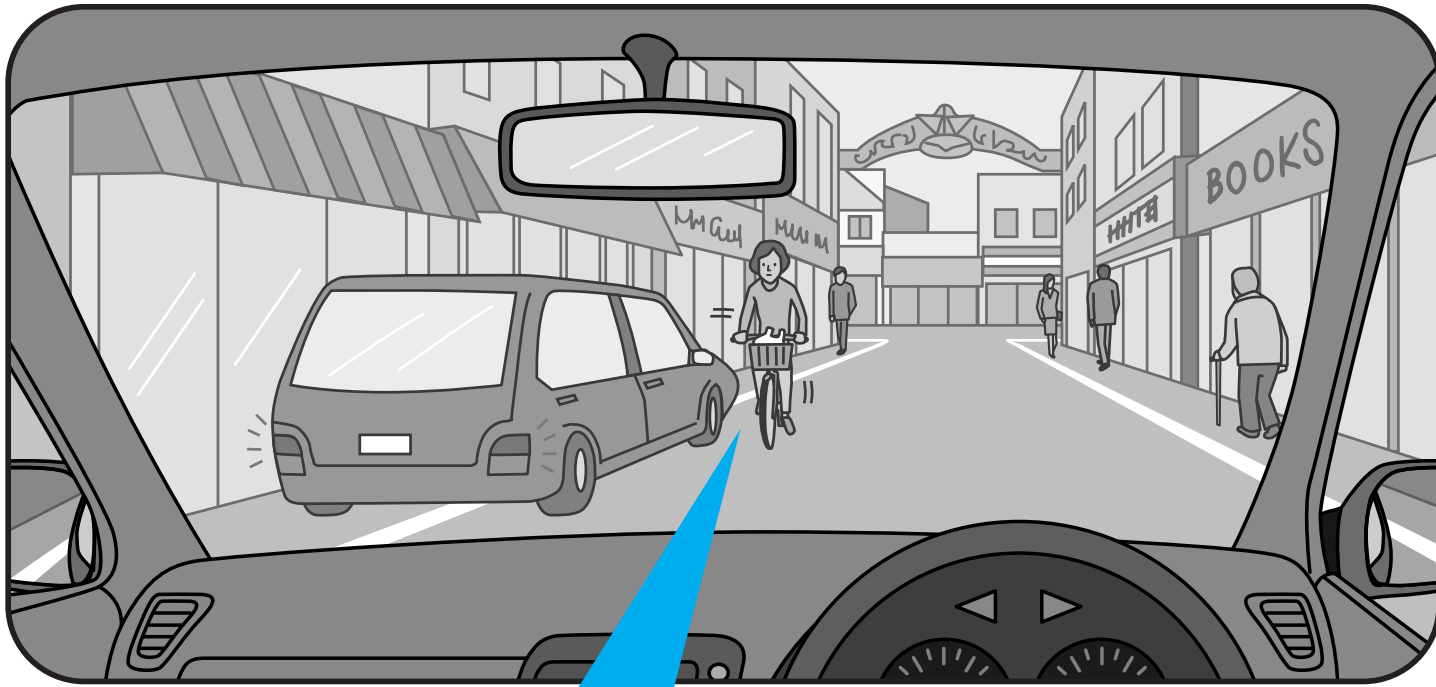


受講者が手に持つ危険予測ボタン。危険を感じた時に、このボタンを押す

危険予測トレーニング(KYT) —危険感受性を育てる

第17回 歩行者や自転車が行きかう商店街で (四輪車)

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。今回は四輪車のドライバーに、歩行者・自転車の行動を考えてもらうためのKYTです。



商店街を走っていると、前方の駐車車両の脇から逆走 (右側通行) している自転車が近づいてきます。道路の右側には高齢者と思われる歩行者もいます。

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良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年中の高齢者 (65歳以上) の交通事故死者数を状態別にみると、最も多いのは歩行中ですが、その割合は全体の何%?

- ① 約35%
- ② 約40%
- ③ 約45%
- ④ 約50%



Q2 平成21年中における高齢歩行者の交通事故死者数を昼夜別にみると、昼間と夜間で多いのはどっち?

① 昼間



② 夜間



Q3 平成21年中の交通事故における高齢者の致死率 (死傷者に占める死者の割合) は全体と比べて何倍?

- ① 1.2倍
- ② 2.4倍
- ③ 3.6倍
- ④ 4.8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。

高齢者の皆さまに役立つ交通安全情報をHondaホームページ内で紹介

★新たに高齢者向け安全啓発シートを追加

指導者と高齢者の皆さんで実践してください

Hondaは、高齢者の交通事故防止に役立つ情報を掲載した、「シニアの皆さまへ交通安全情報」をホームページで紹介している。



Honda ホームページ内「シニアの皆さまへ交通安全情報」

いつまでも安全に交通社会へ参加していただくためには、シニアの皆さまが持っている豊富な知識や経験を交通場面でも活用していただくことが大切です。そこで、このホームページでは、シニアの皆さまがクルマや自転車、徒歩での移動中、交通事故にあわないために再確認していただきたいことを7つの項目に分けて掲載。

高齢者の交通事故の特徴の解説や、知っておきたい安全知識などをイラストや図でわかりやすくまとめ、実際の交通場面で事故防止に役立てていただくためのアドバイスを行っている。

また、高齢者への交通安全指導を行う指導者の皆さまにも役立てていただけるよう、交通安全クイズや健康ドライブ体操などを紹介した教材のダウンロードが可能となっている。高齢者向け交通安全教室等、実際の教育現場でご活用下さい。



指導者に役立つ教材のダウンロードが可能

● ホームページ
「シニアの皆さまへ交通安全情報」
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/senior/>

ホンダ シニア 交通安全

検索

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

高齢歩行者は横断前に左右確認を行っているか？



- 観察場所／神奈川県藤沢市南藤沢 JR藤沢駅南口付近
- 観察日／9月25日(土曜日)
- 天候／晴れ
- 観察時間／15:20～16:20
- 観察者／5名

Q1
横断時に左右の安全確認を行ってから横断した高齢歩行者は何%いたでしょうか？



杖をつきうつむき加減の高齢者

Q3
杖をつき、うつむき加減で横断歩道に接近する高齢者を目撃!! 事故を防ぐには、高齢者とドライバーはどうすればよいでしょうか？

Q2
高齢者以外の年齢層では、何%の歩行者が横断前に左右の安全確認を行ったでしょうか？



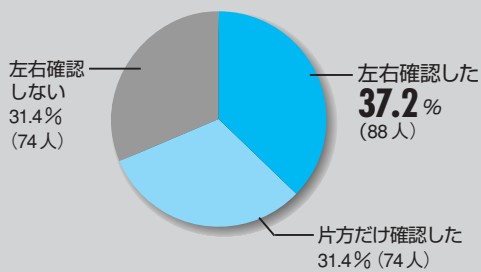
横断前に立ち止まって左右の安全を確認する高齢者

↓ 解答・解説

実際の観察から

Q1の解答：37.2%

●高齢歩行者の左右確認状況 (236人中)



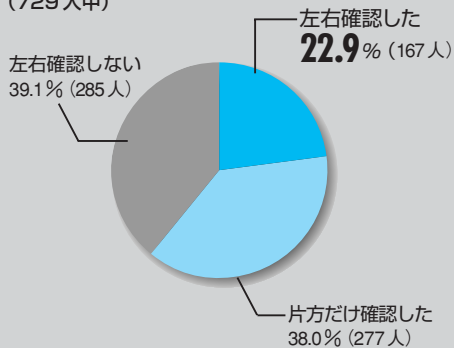
●全歩行者の左右確認状況 (965人中)

	左右確認した	片方だけ確認した	左右確認しない	小計
小学生以下	8 (11.6%)	15 (21.7%)	46 (66.7%)	69
中学生・高校生	18 (21.7%)	29 (34.9%)	36 (43.4%)	83
成人	141 (24.4%)	233 (40.4%)	203 (35.2%)	577
高齢者	88 (37.2%)	74 (31.4%)	74 (31.4%)	236
小計	255	351	359	965

※小学生以下(12歳以下)、中学生・高校生(13～18歳)、成人(19～64歳)、高齢者(65歳以上)の判断は観察者の見解による

Q2の解答：22.9%

●高齢者以外の年齢層歩行者の左右確認状況 (729人中)



- 他の年齢層に比べ、高齢歩行者のほうが顔を大きく動かして左右の安全を確認する例が多かった。しかし、左右確認が不十分な高齢歩行者が6割以上もいた。
- 背中が曲がり視線がうつむき加減で、左右確認をせず横断する高齢歩行者も見られた。
- 年齢層に関わらず、多くの歩行者がかたまっている際には、後方の人はほとんどが左右確認を行わず、前の人の動きに合わせて横断を開始していた。また、友人との会話に夢中で左右確認が不十分な例もあった。

- 小学生以下の親子連れの場合、子どもは左右を確認せず、親だけ確認する例がほとんどだった。手をつないでいない親子連れも多かった。
- 携帯電話を注視して左右確認がおろそかになりがちなのが、中・高生や若者に目立った。
- クルマは、歩行者が多い地点では、徐行したり一時停止を行っていたが、人通りの少ない横断歩道付近では、スピードを緩めないケースもあった。
- 自転車は、スピードを緩めずに横断歩道に接近する例も目立ち、歩行者からの発見も遅れがちだった。



横断を開始してから左右を確認する人も見られた

Q3の解答：

- 高齢者は、横断前には必ず一旦止まって左右の安全を確認する
- ドライバーは歩行者がクルマの存在に気づかず飛び出してくる可能性があるため、必ず手前で一時停止を行い、歩行者を優先させる必要がある



横断中の歩行者の列をすり抜けようとする自転車利用者

ここがポイント

- 歩行者は、横断前には必ず左右の安全を確認する
- 携帯電話を使用しながらの横断や、友人などとの会話に夢中になったままの横断はしない
- ドライバー・ライダーは、横断歩道では必ず歩行者保護を行う必要がある。人通りが少ない場所でも、早めに減速をして、歩行者がいるかどうかを確認することが大切
- 自転車利用者は、車両であることを認識し、横断歩道を渡る歩行者がいる場合は、直前で停止するなど必ず歩行者保護を行う

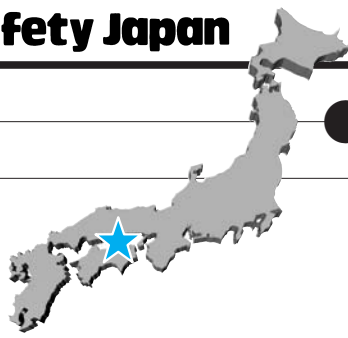
ワンポイント DATA

横断中も周囲の状況に注意！

今回の観察では、高齢者は他の年齢層に比べると左右確認を行っていた。しかし、歩行中の死傷者数で最も多いのは高齢者である。
観察場所で歩行者の道路横断にかかる時間を計測したところ、一般成人が12～15秒だったのに対して、高齢者は15～22秒だった。杖をついている高齢者では、30秒かかった例もあった。横断前に左右確認して、安全であると判断しても、横断中に急接近したクルマに気づかず、事故にあうケースもある。また、クルマの接近をわかっていても、若い頃と同じように渡りきれると思ってしまう事故にあうケースもある。横断する前の左右確認はもちろんだが、横断中も周囲(特に自分の左側から接近するクルマ)の状況に注意することが事故にあわないためのポイントといえる。夜間の場合は、白や黄色など目立つ色の服装を着てドライバーにアピールすることも大切だ。

地域のチカラ

●香川県の交通安全活動



体系的・総合的な対策で、交通事故減少に取り組む



「香川県交通安全教育推進会議」の様子

香川県では、県内で交通安全教育の実務に携わる機関・団体、有識者により組織された「香川県交通安全教育推進会議」（以下、推進会議）を設け、交通安全教育の普及に取り組んでいる。

推進会議は、平成13年度に行われた「体系的交通安全教育の効果的推進に関する調査研究」が母体となっており、その際、交通安全教育で成果を出すためには、基本教材の作成、指導者の養成、教育主体の連携強化といった提言がなされた。そうした提言を具体化するための組織として、平成14年に推進会議は発足。



推進会議が作成した8つの動画教材（危険予測トレーニング「自転車編」、「自動車編」、「幼児指導者編」、「高齢歩行者編」、「高齢ドライバー編」、「高齢者配慮編」、自転車利用者用教育教材「知っておこう自転車のルール」、交通マナーアップトレーニング「ゆとり・きくばり・おもいやり りりり」で良くなる香川県の運転マナー）。

無料配布等のお申込先、一部の教材ダウンロードについて、下記ホームページで詳しく紹介されている。

●香川県警察本部ホームページ <http://www.pref.kagawa.jp/police/> 内、「交通安全教育用動画教材」ページ

以降、活動を継続している。

異なる組織・団体が連携した交通安全教育

推進会議では、「中・高校生の自転車」「高齢歩行者の安全教育」「高齢者に配慮できる一般ドライバー教育」など毎年テーマを絞り込み、各組織が連携した活動を実施する。

これまでに県内の交通事故状況・特性の把握、高松大学と自動車教習所や安全運転管理者協議会等と連携したドライバー教育、大学生と高校生が参加する交通安全セミナー等の開催など、様々な活動に推進会議の連携が活かされている。また、危険予測トレーニングやマナーアップ教材など、8つの動画教材を作成。県下の全小・中・高校などの学校現場を中心に無償で配布、さらにホームページではダウンロードや視聴が可能で多くの人に活用してもらえようになっている（左コラム参照）。

推進会議の評価専門委員である正岡利朗・高松大学経営学部教授は、「9年目の今年も、推進会議の総括と展望がテーマです。交通事故多発県から脱却し、交通マナーを向上させることが課題であり、現在、より効果的な教育をさぐるため、全国の先進事例のヒアリングや、交

通安全教育に対する県民意識調査を実施しています。今後は、マスコミを介して一般ドライバーのマナー向上に関する情報伝達を強化するなど、具体策に活かしていきたい」と話す。

自転車利用者のルールの啓発

香川県では、平成19年10月より「自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会」が組織され、様々な取組みが実施されている。

香川県警では、自転車安全利用対策として、緊急雇用創出基金事業を活用し警備会社に委託した「自転車ルール啓発隊」を運用している。



自転車ルール啓発隊による街頭啓発活動

「自転車ルール啓発隊」は、県内の自転車事故の約6割を占める高松市内を重点地域とし、事故多発交差点等50カ所において、啓発・監視活動を実施。25名が採用され、午前7時半から午後7時までの間、1カ所を4〜5名ごとのグループで一定時間ごとに循環している。傘差し運転や携帯電話を使用する自転車利用者に対して注意喚起をしたり、自転車横断帯の利用などルール理解の呼びかけを実施している。

また、香川県警では児童・生徒への安全教育にも力を入れている。小学生への自転車免許交付事業や、中・高校生への自

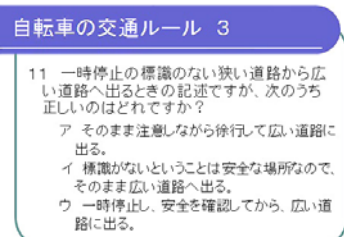


自転車の実技指導では、見通しの悪い場所での安全確認の重要性を指導

転車モデル校事業を行い、片手運転の危険性や交差点での安全確認の重要性などを伝える自転車の実技指導を行っている。

また「自転車安全運転ご当地検定」を作成し県立高校で実施している。この自転車検定は、中学生編もすでに作成済みで、現在、中学校での活用も目指している。

さらに、「幼児2人同乗用自転車レンタル事業」の実施と合わせ、児童・幼児同乗者のヘルメット着用啓発活動も行っている。



「自転車安全運転ご当地検定」の一例

香川県は、人口当たりの自転車交通事故発生率が全国ワースト1位となっている。しかし、県内の自転車事故の発生は毎年着実に減少を続けている。実態調査でも、無灯火、傘差し運転をする自転車の台数が前年に比べ減少するなど「自転車ルール啓発隊」などの活動の成果が現れ始めている。

高齢者世帯へ直接訪問しての啓発活動

高齢者の交通事故防止対策では、「高齢者交通安全アドバイザー」の運用を実施。こちらも緊急雇用創出基金事業を活用して10名を採用。アドバイザーは高齢者世帯を直接訪問して、パソコンを用いながら、高齢者の交通事故の特徴や視野

の狭まり等の身体特性、反射材の効用などを説明したり、シルバーカーなどへの反射材の直接貼付活動等を行っている。

松原正則・香川県警察本部交通部交通企画課企画担当課長補佐は、「高齢者の場合、交通安全教室に参加されない方の事故が多いことから、家庭へ向いて啓発を行う活動の重要性を感じています」と話す。

今年、7月1日に始まった活動だが、8月末までに2368世帯を訪問したという。



「高齢者交通安全アドバイザー」の活動

交通環境の整備

香川県では、交通事故多発ワースト上位県からの脱却を目指して、交通環境の整備も進んでいる。

今年4月より高松市内の県道3路線をモデル路線とし、交差点など93カ所で、LED式の道路標識や、反射率の高い道路標識などを整備する「高輝度化」を進めた結果、交通事故件数が整備前より59%減少。全国に先駆け高輝度化に取り組んだ栃木県でも効果が出ていることから、県内全域で高輝度化を拡大する方針となっている。

自転車環境に関しては、自転車は原則として車道の左側を走らなければならないため、高松市内2カ所の車道にブルーのラインや矢印、自転車マークを表示するなど「啓発レーン」を設置。また、自転車通行可の歩道では、歩道中央に歩行者と自転車利用者を分ける看板やラインを整備している。さらに、高松市内の1.8kmにわたり、片側2車線のうち1車線に自転車道を設置する方針を決め、来年度中には完成させる予定となっている。



歩行者と自転車の通行分離柵が設けられた歩道

※幼児2人同乗用自転車レンタル事業＝幼児2人同乗用自転車の普及促進を図るため無償レンタルを公募し計300台貸し出している

TOPICS

1 「運転行動と習慣」



パネルディスカッションの様相

この後、下記の5名によるパネルディスカッションが行われた。

8月6日、本田技研工業(株) 和光ビル(埼玉県和光市)で「2010トラフィック・セーフティ・フォーラム in 埼玉」が開催された(主催:交通安全教育センター・レイ・フォーラム in 埼玉)。

今年のテーマは「運転行動と習慣」。このフォーラムは、交通安全活動に取り組む企業や団体を対象に事故防止の施策などの情報交換を目的に行われている。この日は96団体から295名が参加した。

開会にあたり、河野光彦(株)レイ・フォーラム代表取締役社長が挨拶。来賓を代表して田中栄一(埼玉県警察本部交通部)が挨拶を行った。

続いて、岸田孝弥・中京大学心理学部教授による講演。テーマは「運転行動と習慣」。交通心理学的視点から考える。岸田氏は、「不注意」というのは原因ではなく結果であり、誰もが「不注意」な状態になる可能性を持っていると説明。慣れによる油断は禁物、注意力を保持するように心がけることが重要であり、特に抜け道を利用している時は事故と隣り合わせの状況であることを考えて運転してほしいと、参加者に訴えた。

また、市川氏が埼玉県内の交通事故の傾向を解説。さらに、渡部氏と山田氏が、それぞれ自社における安全運転活動を紹介。渡部氏は業務で使用する車両すべてにドライブレコーダーを導入し、そこから得られたデータに基づき、社員一人ひとりの運転のクセに合わせて上司がアドバイスするという取り組みを発表した。山田氏は、全事業所に一人ずつ安全運転指導員という責任者を置き、社員への事故防止への意識を高める活動について述べた。

「悪い運転習慣を断ち切るには参加体験型の実践教育を受講することが効果的。」「日々の業務の中で起きる事故をなくすためには、社内には何らかの仕組みを設けることが必要。」「自分たちが走行する地域の交通実態に合わせて事故防止の戦略を考えることが重要」という意見が出されるなど、活発な討議の場となった。

市川弘明 埼玉県警察本部交通部 交通企画課課長補佐

山田美喜夫 生活協同組合連合会コープネット事業連合コープデリ宅配運営企画部車両運転指導企画担当

渡部悟志 三菱電機ビルテクノサービス(株) 東京支社 安全衛生推進部部長

岸田孝弥 中京大学心理学部教授

野村邦丸(株)文化放送編成局 制作部専任部長

「悪い運転習慣を断ち切るには参加体験型の実践教育を受講することが効果的。」「日々の業務の中で起きる事故をなくすためには、社内には何らかの仕組みを設けることが必要。」「自分たちが走行する地域の交通実態に合わせて事故防止の戦略を考えることが重要」という意見が出されるなど、活発な討議の場となった。

見通しの悪い場所での飛び出しの危険を知らせる実験



8月17日から19日までの3日間にわたり東京国際フォーラム(東京都千代田区)で丸の内キッズフェスタ2010(東京国際フォーラム)で夏休みが開催された(主催:東京国際フォーラム)。「安全・安心みんなの東京」イベント会場(協力:東京都青少年・治安対策本部/警視庁/東京消防庁)では、ホンダも3日間にわたり「自転車シミュレーター」でルールを学ぼうの展示体験、19日には「かるたで学ぼう交通安全体験ブース」を設けて協力した。

「かるたで学ぼう交通安全」ブースでは、大判のホンダ交通安全かるたを使った交通安全指導とかるた取りが行われた。交通安全指導では、見通しの悪い場

このイベントでは、「交通安全かるた教室」、「自転車シミュレーター教室」が行われた。「交通安全かるた教室」は、8月のイベントと同様、交通安全指導とかるた取りを実施。「飛び出しをしない」「右、左、右をきちんと確認してから横断歩道を渡る」「車の死角に入らない」など、基本的な交通ルールを子どもたちが楽しみながら学んだ。

「かるたで学ぼう交通安全」ブースでは、大判のホンダ交通安全かるたを使った交通安全指導とかるた取りが行われた。交通安全指導では、見通しの悪い場

このイベントでは、「交通安全かるた教室」、「自転車シミュレーター教室」が行われた。「交通安全かるた教室」は、8月のイベントと同様、交通安全指導とかるた取りを実施。「飛び出しをしない」「右、左、右をきちんと確認してから横断歩道を渡る」「車の死角に入らない」など、基本的な交通ルールを子どもたちが楽しみながら学んだ。

3 かるたや自転車シミュレーターで、子どもたちが楽しく交通ルールを学ぶ

10月23・24日には、ホンダ札幌ビルにて同様の交通安全教室が開催される予定となっている。

画面に投影した集合学習として実施。体験者の様子を見ながら、子どもたちは、「見止まる」「見

画面に投影した集合学習として実施。体験者の様子を見ながら、子どもたちは、「見止まる」「見

●丸の内キッズフェスタや、福岡での交通安全教室の様子は、右記ホームページで詳しく紹介しています。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/event/report.html
●Honda交通安全かるたについては、右記ホームページで詳しく紹介しています。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/
●Honda自転車シミュレーターについては、右記ホームページで詳しく紹介しています。http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/

2 「動画KYT」など、ホンダならではの教育プログラムを体験していただく



「動画KYT」を活用した講習

10月5日、鈴鹿サーキット交通教育センター(三重県鈴鹿市)と名古屋商工会議所(愛知県名古屋市の2会場)で「交通安全体験セミナー2010」が開催された(主催:鈴鹿サーキット交通教育センター)。

「感情コントロール」は、グループディスカッションを通じて、運転中に自分の感情や行動をコントロールするための言葉(セルフトーク)を参加者一人ひとりが導き出すというプログラム。参加者同士の議論は白熱し、規定の時間を超過するほど盛り上がりを見せた。

「感情コントロール」では、参加者がグループに分かれて意見交換を行う形式で進められた

NEWS REVIEW

第42回全国白バイ安全運転競技大会 全国の白バイ隊員が高度な安全運転技能を競う



9月11日、12日の両日、自動車安全運転センター安全運転中央研修所(茨城県ひたちなか市)にて第42回全国白バイ安全運転競技大会(主催:警察庁)が開催された。この大会は、全国の白バイ隊員の安全運転技能の向上、士気の高揚及び隊員相互の融和団結を図

ることを目的として、昭和44年より毎年実施されている。今年は、47都道府県警察等から、女性隊員35名を含む188名の選手が参加。約3570人の観客が見守る中、バランス走行操縦競技、トライアル走行操縦競技、不整地走行操縦(モトクロス)競技、傾斜走行操縦(スラローム)競技の計4種目によって熱戦が繰り広げられた。主な結果は以下の通り。

茨城県、第3位/福岡県(第2部・38道府県警察等)優勝/島根県、第2位/愛媛県、第3位/長崎県
●個人競技の部
(男性の部)優勝/沼田行央(警視庁)(女性の部)優勝/佐野淳子(静岡県)
●団体競技の部
(第1部・9道府県警察)優勝/警視庁、第2位/

教育最前線

連載 20

●静岡県・プロに学ぶセーフティ体験講座

様々な視点から高齢者に事故防止について考えてもらう

「プロに学ぶセーフティ体験講座」の内容

1 座学 (交通事故の実態)



平成21年中の静岡県内の交通事故件数は3万5878件。そのうちの14.7%は、65歳以上の高齢ドライバーによる事故であること、県内の交通事故死者数(179人)の47.5%は高齢者であることをインストラクターが説明。

2 車両の大きさによる速度感覚の違い

参加者が自分に向かって走ってくるクルマ、バイクを別々に見て、どちらが速いかを当てる。全員が「クルマのほうが速い」と答えたが、実はどちらも同じ速度であり、車体が小さいと実際のスピードよりも遅く感じる場合があることをインストラクターが解説した。



3 斜め横断の危険



写真のような片側一車線の道路を参加者に横断してもらい、その時間を計測。まっすぐ横断した場合は5.5秒~7.5秒、斜め横断をした場合は7.5秒~9.5秒。斜め横断はまっすぐに横断するよりも車道に長く滞在することになるため、危険であることを理解してもらう。

4 反応制動

50km/hで走行し、前方にある7カ所の信号のいずれかが点灯するのを確認したら、急ブレーキをかけて停止する。信号を見てから、ブレーキを踏むまでには反応時間があり、その間にクルマがどれだけ進んでいたかを実際に確認する。



静岡県では平成21年度より、交通教育センターレインポー浜名湖(静岡県浜松市)を含む県内の2施設で、高齢者を対象にした「プロに学ぶセーフティ体験講座」を開催している。同講座は65歳以上のドライバーはもちろん、



インストラクターが参加者に安全運転のポイントをわかりやすく説明

座学では参加者たちが暮らす静岡県の交通事故の実態を知ってもらう。インストラクターが交通事故死者数は減

ポイント①

運転免許を持たない高齢者の受講も可能になっており、県内の市町や高齢者団体等を通じて参加者を募集している。9月2日に行われた同講座には磐田市社会福祉協議会の運転ボランティア8名が参加した。運転ボランティアは、寝たきりや身体に障がいのある方を病院などへ送迎する(家族にクルマを運転できる人がいない場合に限る)ために福祉車両の運転を担当している。磐田市社会福祉協議会では、運転ボランティアの安全意識の向上を目的に同講座を利用したという。

歩行者とドライバー、それぞれの立場から考える。この講座では、参加者が歩行者の立場からも事故防止を考えられるよう工

ポイント③

夫されている。自分自身が歩行者の時にもなる。その知識をドライバーとして運転している時にも活かしてもらうことがねらいだ。例えば、夜間の視認性について。インストラクターが黒赤、白の服を着て、明るい場所と暗い場所での見え方の違いを示す。昼間と夜間では同じ色でも見え方が違うこと、反射材を身につけることでドライバーによりアピールできることを自分の目で確かめてもらう。

ポイント②

実技は反応制動。参加者一人ひとりがクルマを運転し、緊急時を想定した急制動を1人3回体験する。1回目は強くブレーキを踏むことができないため停止距離は伸びてしまう。「完全に止まるまでブレーキをゆるめず、強く踏み込んでください」とインストラクターが声をかけた。3回目には全員が緊急時の正しいブレーキ操作を身につけた。

「夜間など、先の状況が見えにくい場面では間に合わないこともある。夜間など、先の状況が見えにくい場面では間に合わないこともある。夜間など、先の状況が見えにくい場面では間に合わないこともある。」



夜間を想定した暗い場所で歩行者がどのように見えるか参加者の目で確かめてもらう

自分の行動を見つめ直すきっかけに
「反応時間など、自分の感覚と実際はズレがあることを認識できた」「夜間に目立つ色や反射材の効果については、実験を交えてわかりやすかった。地元に戻って知り合いにも伝えたい」と参加者は感想を語る。この講座は自ら気づくことで、高齢者が交通行動を見直す良い機会になっているようだ。



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

本紙では、8月に一部読者の皆さまに読者アンケートを実施させていただきました。ご協力ありがとうございました。今回は、いただいたご意見の一部をご紹介します。●現場で実施しているインストラクターの生の声を聞きたい。●企業での交通安全の取組みがマンネリ化のため新しい取組みへの情報を得たいと考えています。特集での展開を希望します。●実証例のあるものを中心に紙面を作っていた。大きく事故防止に効果的だと思います。●自転車による事故で相手を傷つけた場合、補償額がどうなるのかなど教えていただければありがたいです。●高校生へ還元できる内容がもっと増えればうれしいです。●高速道路走行における情報等の特集を希望します。●もう少しアカデミックな内容があっても良いと思います。その内容を我々が知識として蓄え、日々の業務において活用していきたいと思っております。SJ編集部では、皆様からいただいたご意見を参考に、今後もより良い紙面作りに努めてまいります。