

Hondaの交通安全情報紙



Since 1971



Safety for Everyone

Hondaはすべての人の交通安全を願い活動しています。

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：吉田宏樹
※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 ホンダ SJ 検索

CONTENTS

- 特集①高齢者への交通安全教育
高齢者に自己評価技能を身につけてもらうための教育が必要……①
特集②Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム
運転する喜びを再び感じてもらうために……③
現場訪問/日本郵便輸送(株)……④
TOPICS①/家族で学ぶHondaの交通安全教室……⑤
TOPICS②/交通指導員教材研究会……⑥
③/第15回セーフティジャパンインストラクター競技大会……⑥
④/国立長野工業高等専門学校……⑥
危険予測トレーニング(KYT)/横断歩道の手前に車両が停車している時(四輪車編)⑦
指導者ファイル/岩手県奥州市交通安全教育専門員の皆さん……⑦
SJクイズ……⑦
SAFETY FOCUS/静岡県静岡市……⑧

特集① 高齢者への交通安全教育

高齢者に自己評価技能を身につけてもらうための教育が必要



平成25年の交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者(65歳以上)が2303人と、半数以上を占め、状態別にみると歩行中が約49%、自動車乗車中が約27%、自転車乗用中が約16%となっている。また、原付以上運転者(第1当事者)による交通事故件数を年齢層別にみると、高齢者による事故だけが增加している。こうした状況の中、高齢者への交通安全教育はどうあるべきか、各地域で展開されている教育の事例や識者の提言から探る。

5年以上も継続している「いきいき運転講座」

京都府田辺警察署(京都府京田辺市)では高齢者への交通安全教育に「いきいき運転講座」(下記参照)を取り入れている。同警察署が行政(京田辺市)にはたらきかけ、平成20年から「いきいき運転講座」を市の公民館で定期的に開催することになったのがきっかけで、これまでに583回開催し、延べ2万8300名が受講した(平成26年7月現在)。指導を担当する同警察署交通課交通指導係の戸石節子さんは「受講者は毎回、市の広報誌を通じて公募していただくなど、行政の協力があって、ここまで継続できました。また、この講座を体験され

「交通脳トレ」の後は、「交通安全トレーニング」の1つ「自分の運転を振り返る」。他のドライバーの運転行動をビデオで撮影した映像を観察して、問題点を話し合う。今回、戸石さんが用意したテーマは「信号機のない交差点での右折」。クルマやバイク、自転車が接近しているにも関わらず、右折を開始してしまうといったヒヤリとする交通場面がスクリーンに映し出された。こうしたケースの危険パターンを以下の4つに分類。「見落とし型(二輪車など他に注意を奪われて四輪車を見落とす)」「接近車両軽視型(先頭のクルマが四輪車なら右折しないが、二輪車なら出てしまう)」「スピード見誤り型(追ってくるクルマの速度を実際より遅く感じてしまう)」「カルガモ親子型(前のクルマに続いて出てしまう)」



田辺警察署交通課交通指導係の戸石節子さん

他者の運転を見て自分の行動を振り返る

た方々の口コミもあり、公民館以外での開催の機会も徐々に増えています」と話す。8月5日、田辺警察署による「いきいき運転講座」が京田辺市社会福祉センターで実施された。今年には既に6月と7月にも開催しており、今回は第3回目となる。この日は15名の高齢者が受講し、「いきいき運転講座」の開発に携わった東北工業大学名誉教授の太田博雄さんも視察に訪れた。まず導入として、「交通脳トレ」が行われる。受講者は、あらかじめ配付されている教材「交通脳トレ3ヵ月」という冊子を開き、「文字ひろい」や「まちがい探し」に取り組み。「文字ひろい」では、違う種類の記号がちらばっている中から指定されたもの(下記参照)に丸をつけるというものである。こうしたトレーニングは、危険を予測する時に働く脳を活性化させることがわかっている。



「いきいき運転講座」は、4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせることによって、効果的に安全運転能力や安全意識、脳機能高めを目的とした高齢者向け交通安全教育プログラムである。(一社)日本自動車工業会(以下、自工会)が平成20年に開発し、以来、多くの地域で活用が進んでいる。ドライバーだけでなく、運転免許のない高齢者も自転車、歩行者、助手席同乗者の立場から参加することができる。また、リーダー用教材として、講座の進行を行うためのマニュアル(台本)も用意されているので、地域の指導者や高齢者自身が自分たちの力で講座を進行することも可能になっている。

「いきいき運転講座」の進行を行うための台本が取められたリーダー用教材などは以下の自工会ホームページからダウンロード可能。http://www.jama.or.jp/safe/safety\_elderly/

「待たされてイライラ型(交差点のクルマが途切れないため、つい強引に出てしまう)」。戸石さんは受講者に「皆さんはどのタイプに当てはまりますか?」と問いかける。「私はカルガモ親子型です。前車に続いて出ようとしたら、そのクルマが急ブレーキをかけたので追突しそうになりました」「見落とし型とスピード見誤り型でしょうか。自転車や原付がないと思って、右折を始めた時に直前まで来ていたということがあります。若い人はスピードを出しているのに、いつの間にか近づいているとい



「交通脳トレ」では受講者が「文字ひろい」や「まちがい探し」に取り組み

「文字ひろい」では、違う種類の記号がちらばっている中から指定された記号に丸をつけていく



# 特集① 高齢者への交通安全教育



「交通安全トレーニング」の1つ「自分の運転を振り返る」ではビデオの映像のような場面でのような運転をするか、戸石さんが受講者一人ひとりに質問していく



田辺警察署による「いきいき運転講座」を視察した東北工業大学名誉教授の太田博雄さん

「感じます」と、自分がヒヤリハットした経験をもとに受講者一人ひとりが語っていく。戸石さんが今回の映像に出てきた場所に似ている交差点が京田辺市内にもあるという、ある受講者が「あそこは危険だから、私はそこを通らずに信号機のある場所を通るようにしています」と発言する。「それが安全です。危険と思われる場所を避けることも、事故に遭わないためには有効な選択となります」と戸石さんは補足した。今回の「いきいき運転講座」を視察した太田さんは「4つのパターンのどれに自分が当てはまるのか考えることが、高齢者に日頃の自分の行動を振り返るきっかけになり、講座の目的を果たしていました。話し合いの中で、自ら気づいてもらうことが大切です。また、ビデオに登場する交差点と似た場所として、高齢者が知っている地元

の交差点を紹介した点も受講者のイメージがふくらみ効果的だったと思います」と戸石さんの指導を評価する。「いきいき運転講座」は高齢者の皆さんとコミュニケーションをとりながら進められる点が良いと感じました。台本があるので、経験の浅い警察官でもスムーズに講座を進んでいきます。ワークシートの存在も重要です。ワークシートに記入するという工程もあるので記憶に残りやすく、「勉強できた」という実感を持っていただけるようです。高齢者の学習意欲を刺激する仕組みが、また次回も受講してみたいという気持ちにさせるのだと思います。ただし、こうしたスタイルは高齢者からどんな発言が出てくるかわかりません。ですから、いつも緊張感を持って臨んでいます。指導者側の立場では結論ありきの一方的な座学のほうが楽かもしれませんが、それは教育の効果は期待できません」と語る。「高齢者の方々は運転免許の返納という選択肢もありますが、やめるよりは元気で運転を続けてほしいと思って、こうした安全運転教育に取り組んでいます」



用意されたワークシートに自己評価の点数を記入してもらう

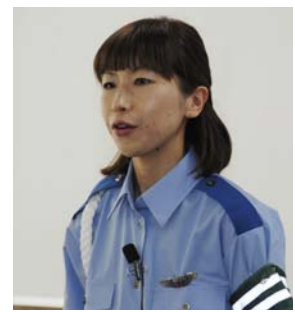
## 実際にできていないことに気づく

「いきいき運転講座」には、誰でも話し合いの進行役を務められるように台本が用意されている。「台本を読みながらでもいいので、まずは気軽に使ってみてほしい」と、太田さんは活用を訴える。

福井県大野市専任交通指導員である湯口和歌子さんは、本田技研工業(株)安全運転普及本部浜松普及ブロックを通じて「いきいき運転講座」を知り、9月3日に開催された「大野市シルバー交通安全推進員講



大野市シルバー交通安全推進員講習会での「いきいき運転講座」は高齢者27名が受講



大野市専任交通指導員の湯口和歌子さん

習会」で初めて取り入れた。受講者は大野市内の老人クラブで交通安全の推進員を務めている高齢者27名。受講者に「交通脳トレ」をやってもらった後、「自分の運転を振り返る」を始める。湯口さんが選んだテーマは「信号機のない交差点の通過」「止まれ」の標識がある交差点を通過していくクルマの様子がスクリーンに映し出される。15台のクルマが通過するが、停止線の手前で一時停止して安全確認をしていると思われるクルマは1台もいなかった。こうした場面で自分ならどのように通行するか、湯口さんが受講者に問いつたが、もしかしたら止まっていなかったかもしれない」といった声を受講者から上がった。80歳の男性は「指導員とやり取りしたり、受講者が発言するような講習会は初めてです。自分は意識が高いと思っていても、実際にはできていないことがあることに気づきました」と感想を語る。湯口さんも「指導者の話を聞く、映像を見る、受講者が発言するというパートを区切れるので進行に

メリハリをつけられ、使いやすい教材だと感じました。高齢者の皆さんも飽きない内容だったと思います」と、こうした教育手法を取り入れていく考えだ。

## 自己評価技能をいかに身につけてもらうか

京田辺市と大野市で使用された「自分の運転を振り返る」というプログラムでは受講者に映像を見る前と見た後、同様の交通場面自分だったら、どのような運転をするか、自己評価(100点満点で採点)をしてもらっている。太田さんによれば、これは他者の運転を見て、受講者に自分の姿や行動を正しく評価する能力(自己評価技能)を身につけてもらうことを目的としているという。「ビデオの映像をきっかけに、高齢者に安全と思っていた自分の姿と現実の自分の姿のズレを認識してもらおうことがねらいです。自分は安全運転についての現実の姿が理想像と比べてどのくらい近いのか、あるいは遠いのか、自分自身で結論を導く。これが自分を外から眺める力を養うこととなります。映像を見た後に、自己評価の点数を下げた人は、自分の日頃の運転を振り返ることで、危険な自分の姿に気づいたということになります。この時、起こっている心理的過程こそが自分で自分を教育している姿ということなのです」

ホンダが開発した「交通安全ビデオ講座」は太田さんが監修し、歩行者および自転車利用者者に特化した教材である。「他人の振り見て」という他者観察の手法は教え込む手法に比べ、心理的リアクティクス(抵抗)を軽減できるというメリットがあります。これはドライバーだけでなく、歩行者および自転車利用者にも有効です」と太田さんは説明する。歩行者や自転車の交通行動を観察することで、高齢者に日頃の自分の歩き方や自転車の乗り方を振り返ってもらい、事故防止につなげてもらうことを目的としている。「いきいき運転講座」同様、他者の映像を見たり、その前後で自己評価

## 歩行者や自転車利用者への教育にも応用

Hondaでは浜松普及ブロックを含む全国5カ所にある交通安全ビデオ講座を地域に普及している



交通安全ビデオ講座

交通安全ビデオ講座  
歩行者・自転車専用信号機のある交差点を渡る時

1 歩行者・自転車専用信号機のある交差点を歩いて渡っているつもりで見てください。

2 歩行者・自転車専用信号機のある交差点を歩いて渡っているつもりで見てください。

3 歩行者・自転車専用信号機のある交差点を歩いて渡っているつもりで見てください。

「交通安全ビデオ講座」は歩行者・自転車利用者を対象にした教材

特集② Honda の福祉関連安全運転教育プログラム

# 運転する楽しさを再び感じてもらうために



今年1月から交通教育センターレインボー浜名湖で「自操安全運転プログラム」を継続的に受講し、8月に運転復帰を果たした山口さん

今年6月より、一定の病気等※1に係る運転者対策に関する諸規定が施行された。今後、障がいをお持ちの方が交通社会へ参加するにあたって、安全教育の重要性が高まっていくだろう。Hondaは2012年より身体が不自由な方に車両運転時の安全性確保に向けた教育機会を提供している。こうした教育機会が運転復帰をめざしてリハビリ中の方に果たす役割について探る。

※1 一定の病気とは自動車等の運転に支障を及ぼすおそれがある病気で、政令で定めるもの

Hondaは「より多くの人にクルマを操る楽しさを提供したい」「交通社会に参加するすべての人の安全を守りたい」という理念のもと、福祉関連安全運転教育プログラムを開発した。その1つは、身体の不自由な方や障がいを克服して運転復帰をめざす方を対象にした「自操安全運転プログラム」。全国にあるHondaの交通教育センターで展開している。このプログラムは、安全運転に必要な「走る」「曲がる」「止まる」といった基本行動を実車走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握できるのが特徴である。

## 6月1日に施行された改正道路交通法の一定の病気等に係る運転者対策

- 免許の取得・更新時に、一定の病気等の症状に関する「質問票」の提出義務  
(虚偽記載・報告をした場合は、1年以下の懲役または30万円以下の罰金)
- 一定の病気等に該当する方を診察した医師による診察結果の届出に関する規定の整備
- 一定の病気等に該当する疑いがあると認められる方に対する免許の効力の停止に関する規定の整備
- 一定の病気に該当すること等を理由に免許を取り消された場合における免許の再取得に係る試験の一部免除に関する規定の整備

**実車走行で自分の運転能力を確認する**

高次脳機能障害からリハビリを経て8月に運転を再開した山口さん(56歳)は、「自操安全運転プログラム」を継続的に受講した。「今はまだ近所に買い物に行くくらいですが、運転していると爽快な気分です」と山口さんは笑顔を見せる。「入院した時は手や足は動かさず、話すこともできませんでした。その時は、周囲も自分もクルマを運転するなんて絶対に無理だと思っていました」。

山口さんのリハビリをサポートしたのが、高次脳機能障害支援施設「ワークセ



車庫入れを繰り返し練習することで、車両感覚を身につけてもらう

山口さんはワークセンター大きな木が実施している「障がい者のための自動車運転技能訓練プログラム」に加え、Hondaの「自操安全運転プログラム」を交通教育センターレインボー浜名湖で、今年1月から7月にかけて9回受講した。「自操安全運転プログラム」は約1時間の内容で、交通教育センターレインボー浜名湖の大島一郎インストラクターが助手席に同乗して行われる。山口さんは2年ぶりにクルマを運転するというところで、1回目から3回目までは交通教育センター内のコースでのトレーニングとなった。まず、加減速による速度調節、低速でブレーキやハンドルの操作を繰り返す。その様子を確認した大島インストラクターは、ハンドルが操作しやすくなるようにハンドルに旋回ノブを取り付けた。すると、山口さんはスムーズなハン



路上でのトレーニングではインストラクターがある地点まで誘導し、そこから自分の記憶を頼りに交通教育センターまで戻るといった課題などに取り組む

ドル操作でバイロンスラロームをクリアしていく。基本的な運転操作ができるようになると、車庫入れなど車両感覚をつかむための訓練。そして、交通教育センター内にある市街地を模したコースで、交差点の右左折などウインカー操作を交えた法規走行へと進む。山口さんが運転中、大島インストラクターはたえず話しかけ負荷をかけた。「例えば『今まで乗ってきた愛車の名前を答えてください』といった質問をしています。これは過去の記憶を思い出している際に、コースの道順や合図など指示されたことを忘れていないかを確認するためです」。

## 路上での訓練を繰り返し、運転復帰を果たす

その後、3月の4回目からは路上でのトレーニングに移行する(事前に山口さんは公安委員会に申請し、許可を受けている)。最初は交通教育センター周辺の一般道路約5kmを山口さんが運転。「緊張しましたが、交通教育センター内に比べて、自分が『運転できている』とより強く実感することができました」と、山口さんは久しぶりに公道を運転した喜びを語った。大島インストラクターによれば、道路の左側に寄り過ぎる、右折時に

※2 「障がい者のための自動車運転技能訓練プログラム」には認知訓練や「リハビリテーション向けの運転能力サポートソフト」を使っている。 「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」の詳細は右記ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/simulator/safetynavi/rehabilitation.html>

## 特集②Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム

古橋さんはトレーニング車両に運転補助装置を付けて左足でアクセルやブレーキの操作を交通教育センター内のコースで練習



古橋さんも、山口さんと同様に実車走行を通じたトレーニングによって運転することの楽しさを再

左足のほうが安全であることがわかりました。左足でも自分が思っている以上にスムーズに運転できたと感じます。不安もありましたが、いざ運転を始めると楽しくなってきました」と、古橋さんは右足での運転はあきらめ、これからは左足で練習をしていく考えだ。「マニュアルの愛車を運転できなくなるのは残念ですが、それよりは安全に運転を続けられることを選びました」。

交差点をショートカットするなどの傾向が見られたそうだ。後部座席に同乗していた建木さんは「リハビリテーション向けの運転能力サポートソフト」を使った運転のシミュレーションでも同様の傾向がありました。シミュレーションでの傾向は実車を運転した時にも表れることが確認できました」と話す。5回目以降、山口さんはこうした点に気をつけながら路上でのトレーニングを続け、運転復帰を果たしたのである。

### 安全に運転を続けてもらうための支援

古橋さん(44歳)も建木さんが運転復帰をサポートしている一人で9月3日、交通教育センターレインボー浜名湖で「自操安全運転プログラム」を受講した。この日は2回目の受講となる。古橋さんは後遺症で右足での運転操作にばつぎがあるため、今回は左足での運転操作の実用性と安全性をトレーニング車両に運転補助装置を付けて確認した。「今回、右足と左足のそれぞれで運転してみても、

ターの大島さんにも、優しく接してもらえたので安心して訓練に取り組むことができました。再就職して、早く仕事に復帰したい」と、山口さんは新たな目標に向かって歩みを始めている。建木さんは「これがゴールだとは考えていません。半年後、山口さんの運転を大島さんに再評価してもらう予定です」という。

Hondaの交通教育センターでは「自操安全運転プログラム」のほか、「移送安全運転教育プログラム」も提供している。これは介助・介護などの配慮を必要とする送迎サービスが増加する中、サービスを提供する方々が、送迎中の安全運転ノウハウや知識を身につけることができる教育プログラムだ。Hondaは、このプログラムの認知・理解向上を図ることを目的に7月24日、交通教育センターレインボー埼玉で「移送安全運転教育プログラム視察・体験会」を開催。バスや電車の利用が困難な方を対象にクルマを使って外出の支援を行っているNPO法人全

### 福祉に関わる運転を行う方々への教育プログラム

確認し、運転復帰を一つの目標としてリハビリに取り組んでいる。「自操安全運転プログラム」は、運転復帰をめざす方々のモチベーションを向上させる効果もあるようだ。



交通教育センターレインボー埼玉で開催された「移送安全運転教育プログラム視察・体験会」には全国移動サービスネットワークのインストラクター等10名が参加

国移動サービスネットワークのインストラクター等が参加した。事故を防止するための運転アドバイスのみでなく、送迎を利用される方の立場になって体験することにより、利用者へ注意を促す配慮を行うことの大切さを知っていただくための教育内容を交通教育センターのインストラクターが解説。参加者は実車に乗って、静的実技(運転姿勢、車いす使用時の死角と視野など)、ブレーキ、ハンドル操作、バック走行といったプログラムを体験した。移動サービスネットワークみやぎ・福祉有償運送運転者講習インストラクターの大槻正敏さんは「私たちは同乗する障がいをお持ちの方に負担を与えない運転を指導しています。今回はより安全でスムーズな運転操作を学ぶことができました。こうしたプログラムを福祉の現場で普及させていくことは重要だと思います」とプログラムを体験した感想を語った。

Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム(「自操安全運転プログラム」「移送安全運転教育プログラム」)に関心をお持ちの医療機関、福祉団体の方は下記にご相談ください。

本田技研工業(株)安全運転普及本部  
TEL: 03(5412)1736



正しいハンドル操作、ふんわりブレーキ、スムーズな車庫入れなどのトレーニングを参加者が体験

できるよう、医療機関や福祉関連団体と連携して車両運転時の安全性確保に向けた教育機会をさらに普及させていく考えだ。

# 添乗指導の際、ドライバーの行動を的確に評価するために

日本郵便輸送(株)は、郵便局やポストから郵便物を集め、郵便局間の郵便物運送を行っている企業だ。同社では、全国の営業所に配置している運行管理者がドライバーへの安全運転教育を担っていることから、この運行管理者を対象とした研修を4年前から鈴鹿サーキット交通教育センターで実施している。今年の研修は5月に8回(各回2日間)開催され、全国の支社・営業所から160名が参加したが、本年初めて協力会社からも希望をとって32名が参加、合計192名が受講した。



受講者は3名1組で交通教育センター内で指定されたコースを走行し、運転を交代しながら相互にチェックし合う

日本郵便輸送(株)安全推進部長の今西謙二さんは「昨年までは運転技術の指導に重点を置いていたプログラムでしたが、今年は内容を大幅に変更しました。当社では定期的に運行管理者がドライバーへの添乗指導を行っています。この時にドライバーの運転特性をきちんと把握し、より安全な行動をとってもらうための指導ができるようなプログラムにしました」と話す。



大型バスに受講者を乗せ、インストラクターが大型車で添乗指導する際のアドバイスを行う

研修1日目は、交通ルールなどの安全知識をテスト形式で確認。さらに、インストラクターが添乗指導をする際のチェック項目を解説した。研修2日目は、受講者が3名1組でクルマに乗り、交通教育センター内で指定されたコースを走行。相互に運転をチェックする練習を行う。それが終わると、インストラクターの運転するクルマに受講者が同乗し、インストラクターの運転を評価する。インストラクターは運転中にあっては安全行動をとり、受講者はそれを「添乗指導

乗車から降車までのインストラクターの運転を観察。教室に戻って、どこに不安全行動があったかを指摘する



研修を見守った今西さんは、「ドライバーの安全を確認しておくことも重要で、事故件数は減少してきました。ここから更に減らしていくためには、ドライバーへの教育といったソフト面の充実が大切です。この研修によって、各職場で適切な添乗指導ができると思います。また、交通教育センターの協力を得ながら、チェックシートの項目等も見直していきたい」と話していた。

チェックシート」に記入。そして教室に戻り、「乗車時にクルマの周囲の確認を怠りなかつた」「合図を出すのが遅い」「予告ブレーキを使っていなかつた」「左折時に内掛けハンドルを使っていた」「右後方を確認せずに降車した」など、インストラクターの運転で気になった点を発表する。インストラクターは「私たちが同時に複数の不安全行動をとった時、すべてチェックできていた方は少なかつたように思います。皆さんがチェックシートに記入している瞬間、ドライバーが別の不安全行動をとっていることもあるので、1つの動作にとらわれず、行動を全体的に観察できるように意識してください。また、皆さんはドライバーより早く周囲の安全を確認しておくことも重要です」と注意を促す。そのした点をふまえて、相互の運転をチェックし合い、研修は終了した。

## TOPICS 1 ●家族で学ぶHondaの交通安全教室

# 一人でも多くの方に交通安全への理解を深めてもらう

「交通安全クイズ」では年齢に合わせた難易度のクイズを用意し、子どもたちにも実践してもらおう。その後、子どもたちは並べられた絵札のまわりに座り、かるた取りが始まる。絵札を取った子どもにはそれを掲げてもらい、スタッフがその絵札に合わせて事故に遭わないためのポイントを説明した。



家族にも協力してもらいながら、交通安全クイズに取り組む子どもたち



会場内には「ホンダ交通安全かるた」「交通安全クイズ」「ホンダ自転車シミュレーター」の3つのプログラムが用意され、同店を訪れる人々が興味のあるものを選んで参加できるようにしている。「ホンダ交通安全かるた」のコーナーは4歳から小学校低学年が対象。かるた取りを始める前に、ホンダのスタッフがかるたの絵札(写真右参照)を用いて、集まった子どもたちに交通安全のルールを説明。その読み札は「右左も一度右観て、渡りましょう」。

会場内には「ホンダ交通安全かるた」「交通安全クイズ」「ホンダ自転車シミュレーター」の3つのプログラムが用意され、同店を訪れる人々が興味のあるものを選んで参加できるようにしている。「ホンダ交通安全かるた」のコーナーでは、シミュレーター体験を通じて、スタッフが子どもたちに自転車の安全な乗り方を指導。6歳のお子さんと来場した父親は「シミュレーターがとてもリアルなので驚きました。左右や右後方の安全確認の重要性がわかり、家庭での指導の参考になりました」と話す。また、会場内には、「SAFETY MAP」(8面参照)の体験コーナーも設けられ、来場者の注目を集めていた。

来場した多くの子どもたちがHonda自転車シミュレーターを体験



Hondaのスタッフが絵札を用いて事故防止のためのアドバイスをを行った後、かるた取りが行われた。「Honda交通安全かるた」の詳細は以下のホームページを参照。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>

「SAFETY MAP」はタブレット端末やスマートフォンを使って、全国の事故多発エリアが閲覧できることを来場者にPRし利用を促す

## 「2014トラフィック セーフティ・フォーラム in 埼玉」開催

●主催：交通教育センターレインボー埼玉  
交通教育センターレインボー和光

参加費無料

テーマ：「安全・安心な未来の交通社会を目指した普及活動」  
日時：2014年11月28日(金)午後1時00分～午後4時30分  
会場：埼玉会館 小ホール(埼玉県さいたま市高砂3-14 / JR浦和駅西口下車 徒歩約6分)  
定員：400名(予約制)

申込：下記ホームページより参加申込書を印刷の上、FAXによりお申込みください。 <http://www.tec-r.com/>  
締切：2014年11月14日(金)※定員になり次第締め切り  
内容：事例発表/ボラス(株)藤原一博氏、(株)ドミノ・ピザジャパン 高井龍哉氏

内容：講演/「自動車事故防止～現状と今後の展望～」  
損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント(株) 宮崎健太郎氏  
お問合わせ先：交通教育センターレインボー埼玉 フォーラム事務局 ※月曜定休  
TEL：049-297-4111 FAX：049-297-6273

# TOPICS



子どもや高齢者への歩行者教育に活用できる教材について話し合う

## 2 交通指導員の方々の知識と経験をもとに新たな教材の開発をめざす

●交通指導員教材研究会

ホンダでは、地域で活躍している交通安全指導員の方々に相互の指導方法の確認や意見交換を通じて指導力の向上に役立ててもらおうことを目的に、情報交換会や合同研修会を定期的に開催している。今年は新たな試みとして、8月から9月にかけて全国5カ所で交通指導員の方々とホンダによる「教材研究会」を実施した。現場での指導を担う方々の知識・経験と、ホンダのノウハウを組み合わせて、効果的で使いやすい教材を開発することが目的で、この研究会はその第一歩である。



2日間にわたって討議した内容をグループごとに発表

8月19日、20日には、福島県福島市内のホテルで「北関東・東北地区教材研究会」が開催され、栃木県、茨城県、岩手県、宮城県、福島県から交通指導員18名が参加した。参加者は4〜5名のグループに分かれ、グループごとに子ども（幼児・小学校低学年）や高齢者への歩行者教育に活用できる教材をテーマに討議。現状の指導内容や手法の課題について共有し、そうした課題を解決するために有効と考えられる教材のアイデアを出し合った。



今大会は9カ国から総勢66名のインストラクターが参加

## 3 第15回セーフティジャパンインストラクター競技大会 9カ国65名のインストラクターが指導力と安全運転技術を競う

9月25日、26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15回セーフティジャパンインストラクター競技大会」が開催された（主催・本田技研工業（株）安全運転普及本部）。この大会は、安全運転普及の各分野で活躍するホンダの安全運転インストラクターの指導力ならびに運転技術の向上と均質化を図る場と機会の提供を通じ、世界に通用するインストラクターの育成を目的に1997年より開催されている。今回は国内から42名、海外はシンガポール、タイ、ベトナム、インド、インドネシア、マレーシア、トルコ、オーストラリアの8カ国から23名、総勢65名が参加した。選手は、グループA（国内交通教育センター）、グループB（本田技研工業（株）、（株）本田技術研究所、ホンダエンジニアリング（株）、グループC（海外連結子会社・関連会社・現地法人）に分かれて、安全運転の知識、技量、スキルをはかる競技や審査に取り組んだ。競技は、「二輪部門」「ブレーキング」「コーススラローム」「一本橋」



二輪「一本橋」

※1 指導力審査＝安全運転の指導者としての幅広い知識と指導力を確認することが目的で、インストラクター3名1組がそれぞれメインインストラクター・サブインストラクター・受講者役となり、与えられたテーマについての指導方法を競う。

また、「第15回セーフティジャパンインストラクター競技大会」に先立ち9月23日、24日には「Safety Driving Managers Meeting」（主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部）を開催。日本、タイ、ベトナム、インド、ブラジル、トルコ、マレーシアの7カ国からホンダの事業所の安全運転普及及活動推進責任者11名が参加した。

「コーススラローム」「一本橋」



四輪「コーススラローム」

## 4 国立長野工業高等専門学校 学生への安全運転教育にホンダのKYT教材を活用

●国立長野工業高等専門学校

9月26日、国立長野工業高等専門学校で同校の5年生約200名を対象にした交通安全講習会が実施された。今回、指導を担当する同校5学年主任で電子情報工学科の芦田和毅准教授はホンダのホームページにある「道路のキケン、発見！」というKYT（危険予測トレーニング）のコンテンツを講習会の中で活用。その背景を次のように話す。「5年生は19〜20歳にあたり、四輪の運転免許を取得してクルマを運転する学生が多くな



指導を担当した国立長野工業高等専門学校の芦田和毅准教授



ドライバー向けの交通場面を提示し、各場面に潜む危険について学生に答えてもらう



るところ、ホンダのコンテンツを知りました。動画なので視覚的にわかりやすい教材で、学生の危険予測能力の養成に適していると感じました。

芦田准教授はドライバー向けのケーススタディ10場面を選び出し、各場面ごとに動画を再生。講義室のスクリーンやモニターに映し出され、危険場面にさしかかると動画が止まる。その場面のどこに危険が潜んでいるか、芦田准教授は学生を指名して聞いていく。そして、停止した動画の続きを流し、解説を加えた。長野県は冬期に降雪があることから、雪が残る道路や、路面が凍結した道路を題材にしたケーススタディも取り上げられた。

「5年生は最終学年で、進学や就職など進路が決まっているため、この時期は気が緩みがちです。運転にも慣れた頃なので、安全運転の大切さを再確認してもらおう意味でも、効果的だったと思います」と芦田准教授は講習会の成果を語った。

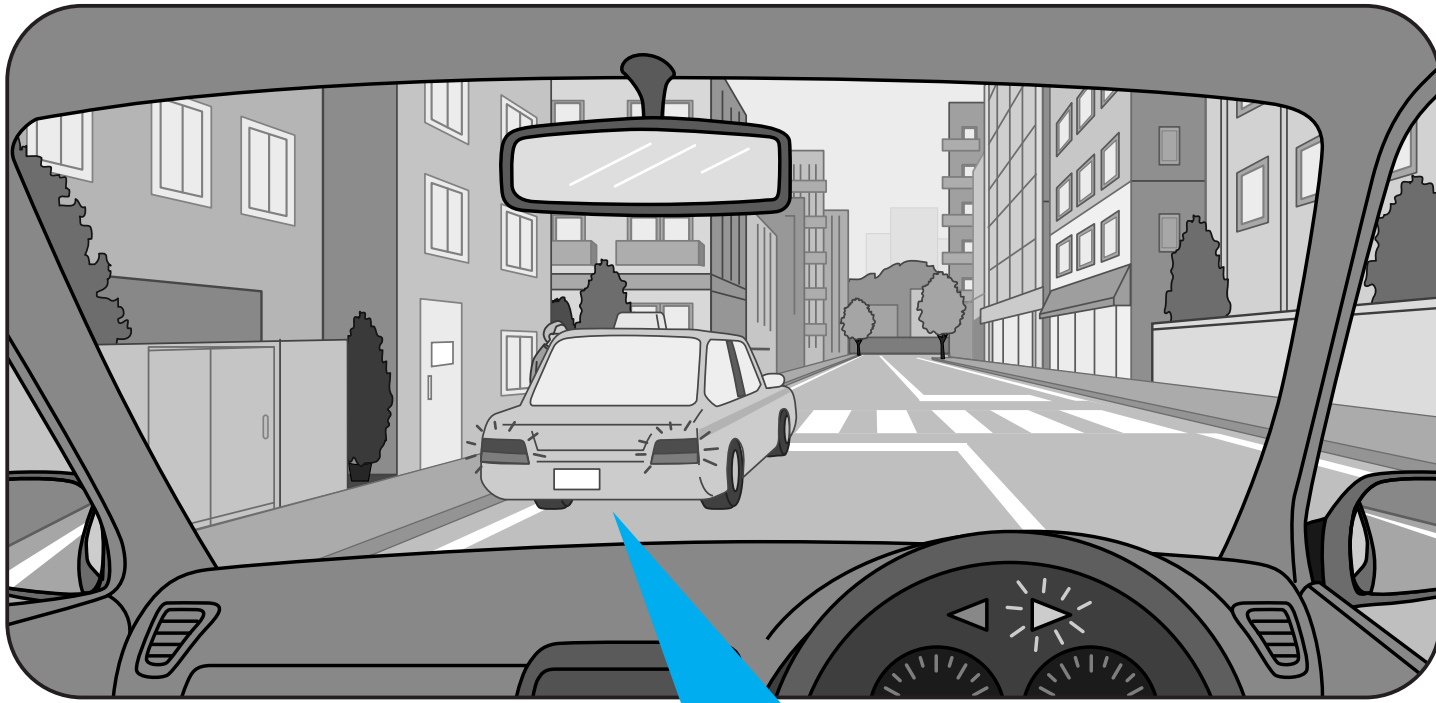
**ホンダ 危険予測トレーニング** 検索

※2 <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/> ケーススタディ25場面を取めたDVDも販売中。詳しくは上記ホームページを参照

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第41回 横断歩道の手前に車両が停車している時 (四輪車編)

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、横断歩道の手前に停車車両がいる時の危険について考えてもらうためのKYTです。



前方を走っているタクシーが停車したので、あなたはタクシーを追い越そうとしています。停車したタクシーの先には横断歩道があります。

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？

©本田技研工業(株)

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。

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

指導者ファイル 22

このコーナーでは、地域で活躍する交通安全教育に携わる指導者の方々を紹介していきます。



岩手県奥州市交通安全教育専門員の皆さん  
中館淑子さん(写真左)、小野寺理奈さん(写真右)

幼児の視覚に訴える新たな教材を創り出す

奥州市は平成18年に5市町村が合併して誕生した岩手県内陸南部に位置する都市である。同市の交通安全教育は交通安全教育専門員の中館淑子さん、小野寺理奈さんと、94名の交通指導員が担っている。平成25年は幼児、小・中学生、高齢者などを中心に234回、約1万7000人を対象に交通安全教室を開催した。

幼稚園・保育園での交通安全教室は年2回が基本となっていて、第1回目はパネルなどの視覚教材で交通ルールの基礎学習を、第2回目はミニ信号機などを活用した体験型の歩行実技学習を実施。道路や交差点を渡る時の安全行動を身につけてもらえるように指導している。また、第3回目以降は、追加指導を希望する幼稚園等に死角・内輪差実験や衝突実験など様々な学習メニューの中から選択してもらい、対応している。

「幼児に対しては視覚に訴える教材の役割は重要だと考えています。幼稚園・保育園は3年が1つのサイクルとなりますから、3年間の中で同じ教材は使いません。子どもたちも敏感で、新たにづく

ったものには高い関心を示してくれるのです」と、中館さんと小野寺さんは伝える内容が同じでも見せ方を変えていくこ

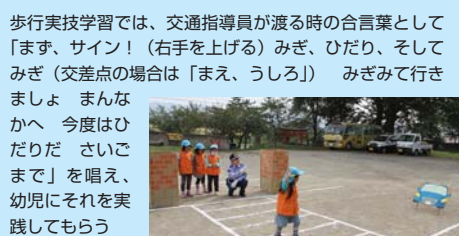
との必要性を話す。「子どもたちが自発的に参加したいと思えるように心がけています」。

★幼稚園・保育園での交通安全教室

中館さんと小野寺さんは Honda の交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」のイラストをアレンジして、幼児にわかりやすく伝えるように工夫



交差点を渡る時は「みぎ、ひだり」だけでなく「まえ、うしろ」(右左折して交差点に進入する車両がいないか)も自分の目でしっかり確認することを強調



歩行実技学習では、交通指導員が渡る時の合言葉として「ます、サイン！(右手を上げる)みぎ、ひだり、そしてみぎ(交差点の場合は「まえ、うしろ) みぎみて行きましよ まんなかへ 今度はひだりだ さいごまで」を唱え、幼児にそれを実践してもらう

★幼稚園・保育園での室内学習の時に使用する教材

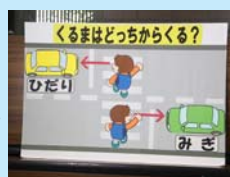
プラスチック段ボールでつくったバス。コンパクトに折りたためるようになっている。バスを降車後、道路への飛び出しが危険であることを伝えるために使う



指導者の皆さんの活動を動画で紹介  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/>



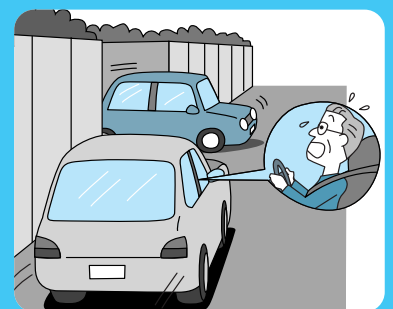
道路を横断する際、前半は右側、後半は左側をよく観るように指導



チャイルドシートの重要性を示すためのもの。チャイルドシートを台車に固定して簡単な衝突実験を行う

SJクイズ ?

- Q1 平成25年の高齢者(65歳以上)の交通事故負傷者数を状態別にみると、最も多いのは自動車乗車中ですが、その割合は約何%でしょう？
- ①約35% ②約45%  
③約55% ④約65%



- Q2 平成16～25年の全人身事故件数に占める四輪運転者(第1当事者・特殊車、ミニカーを除く)の運転操作不適事故の割合を年齢層別にみると、最も高いのは次のどの年齢層でしょう？
- ①24歳以下 ②25～34歳  
③65～74歳 ④75歳以上

- Q3 75歳以上の四輪運転者の運転操作不適事故で不適の形態が最も多いは次のうちどれでしょう？
- ①ハンドル操作不適  
②ペダル踏み間違い  
③ブレーキ操作不適

※「解答」は8面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

©本田技研工業(株)

安全な道路環境をめざして 4

# SAFETY FOCUS

## 自転車利用者による乱横断や右側通行が目立つ交差点

●この地点で発生した事故件数

事故類型		件数
車両相互	追突(四輪車対四輪車)	2
	右折時(四輪車対四輪車) (四輪車対自転車)	2
	左折時(四輪車対自転車)	1

※平成25年中、静岡県警察本部提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

危ないと感じる理由	そう思う人
スピードが出ているクルマが多い	5人
道路が狭い/歩道がない	2人
見通しが悪い	2人
歩行者、自転車の飛び出しが多い	2人

※平成26年9月30日時点



「SAFETY MAP」の表示

「SAFETY FOCUS」は、ホンダが公開している「SAFETY MAP」に示される交通上の危険が潜むスポットに足を運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

「SAFETY MAP」には「みんなの意見」として一般投稿された危険スポット情報が地図上に表示されている。

今回「FOCUSエリア」(下図参照)に取り上げるのは、静岡県内で11人の方が「みんなの意見」を投稿している「手越原」交差点だ。ここには、スピードが出ているクルマが多い(5人)、道路が狭い/歩道がない(2人)などの投稿が寄せられている。また、急ブレーキ多発地点の表示も出ているこの場所では、平成25年中に交通事故が5件発生しており、追突や自転車に関係する右左折時の衝突事故などが起きている。

### 現場をたずねる

「手越原」交差点を起点として、国道1号の静岡市街方面が中央線変移区間になっている。3車線のうち午前は上り線、午後は下り線が2車線となる。

現場を訪ねた平日朝7時は国道1号の上下線とも交通量が多かった。下り線を走行するクルマが県道366号に左折する際、建物があるので、横断歩道の歩行者を事前に確認しづらい。そのため急減速する左折車に後続車が連なり渋滞が発生していた。

歩行者や自転車が国道1号を静岡市街方面に向かうには、歩道橋が県道366号寄りの横断歩道を利用する必要がある。自転車は歩道橋を通行できないため横断歩道を渡るしかない。しかし、横断歩道を通行すると、信号待ちが発生するため時間がかかる。そのため、多くの自転車が国道1号の信号が赤に切り替わった直後に横断歩道がない地図上A地点を横断していた。

国道1号には、県道以外に生活道路として利用される路地も接続している。路地から出てくるバイクや歩行者が歩道を走る自転車と接触しそうな場面が何度か見られた。

●この地点を通過する自転車の状況(台数)

	走行位置			危険走行			
	車道左側端	車道右側端(逆走)	歩道	携帯電話使用	イヤホンヘッドホン	並進	国道を横断
自転車	155	42	77	3	13	4	34

※観察日：平成26年9月19日 午前7時～8時30分



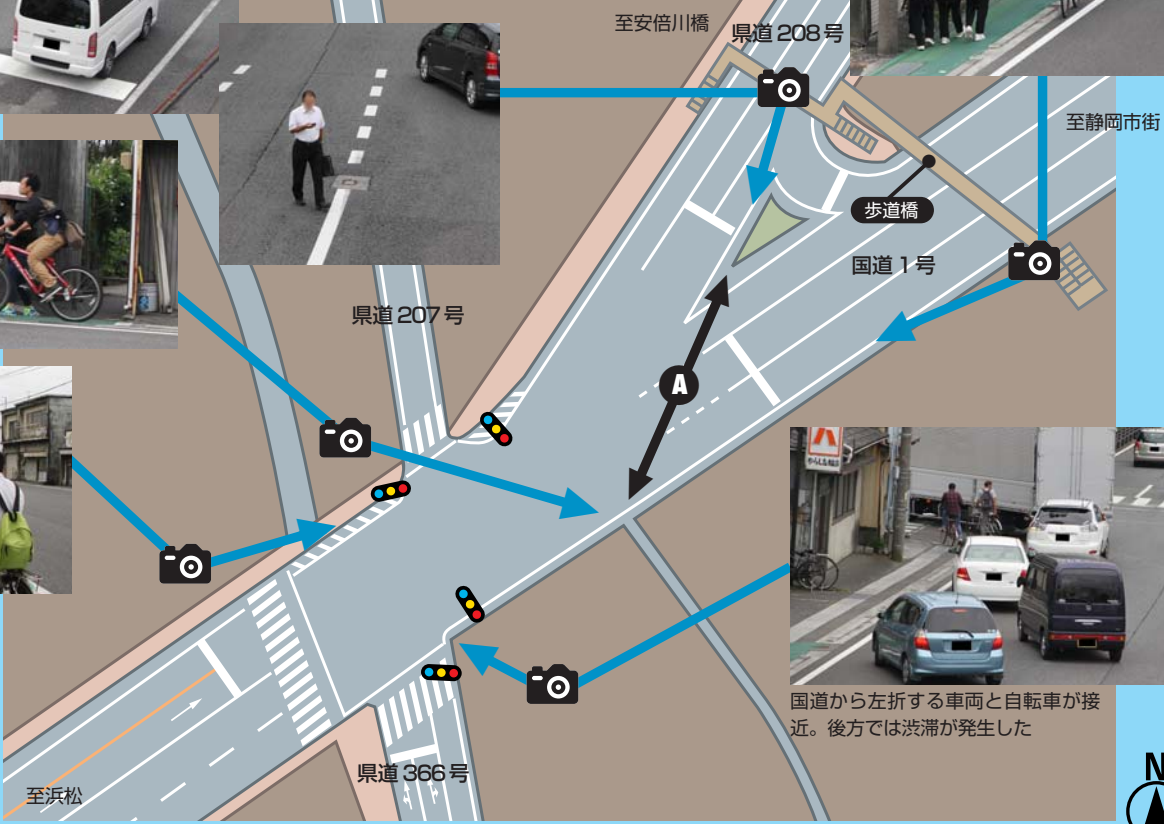
赤信号を守る通学途中の高校生

### FOCUS エリア

静岡県静岡市駿河区 国道1号「手越原」交差点

A地点を横断する自転車と歩行者。なかには国道を横断してから県道208号を逆走する自転車や、携帯電話を操作しながら歩く歩行者も見られた

歩行者を避けるために路側帯を逆走(右側通行)する自転車



国道から左折する車両と自転車が接近。後方では渋滞が発生した

### 自転車利用者はルールに従って通行してほしい

現場で危険を感じたのは、A地点を横断する自転車や歩行者の存在だ。特に自転車は歩道橋が利用できないため、静岡市街方面に向かって横断するケースが後を絶たなかった。

しかし、A地点の横断は大変危険が伴う。自転車が歩道内で国道の信号が変わるのを待つ場所は歩道と路側帯の幅が狭く、国道から県道366号を左折しようとするクルマと非常に接近する。なかには国道を横断後、県道208号を逆走(右側通行)するケースもあり、ルール遵守の意識は感じられなかった。歩行者は歩道橋を利用すべきだが、迂回になるため国道を横断しているようだ。朝の通勤通学時間は気が急ぐところだが、横断歩道や自転車横断帯がない場所の横断は厳に慎むべきだ。

また、歩道の歩行者を避けるために、路側帯を逆走する自転車も見られた。交通量が多く、車両の走行速度が高い国道を自転車は逆走するのは危険な行為だ。自転車利用者は車道や路側帯では左側通行をしなければならない。

### 自転車が通行しやすい環境をいかにつくるか

「手越原」交差点は、その複雑な構造から信号機によって適切な交通整理がなされている。また、交差点に接続する県道207号は朝7時～8時半の間は一方通行規制が実施され、車両の通行を制限することでスムーズな通行を可能にしている。実際、規制解除直後はこの地点で信号待ちの渋滞が発生していた。

しかし、自転車は乱横断や逆走など、つい交通ルールを違反してしまう場所といえる。例えば国道1号に自転車専用通行帯を設けるなど、自転車利用者による左側通行の徹底を促すことが必要ではないだろうか。

静岡県警察や道路管理者によるさらなる安全対策が期待される。

中央線変移区間の様子。写真左は変移区間開始地点の表示。「手越原」交差点付近は午前(写真中)と午後(写真右)で車線が変更になる



国道1号を横断後、県道208号を逆走する自転車

「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします!

ホンダ セーフティマップ

<http://www.honda.co.jp/safetymap/>

「SAFETY MAP」は「みんなで作る安全マップ」です。Hondaのインターナビが集めた日本中を走るクルマの急ブレーキ情報と、交通事故情報、そして皆さんの声で地図はつくられます。お手持ちのPC・スマートフォンからアクセスできますので、あなたの周囲に危ないと感じる場所があったら、情報を投稿してください。