

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

ドライバーに自分の運転の課題に
気づいてもらうためのシステムを刷新

全国7カ所にあるHondaの交通教育センターは企業ドライバーに対応した様々な安全運転研修を実施している。このうち、鈴鹿サーキット交通教育センターでは研修内容の1つとして運転習慣チェックプログラムを導入している。このプログラムは、運転に対する自己評価と実走行で測定した客観的評価を比較することで受講者に自分の課題に気づいてもらい、行動の改善につなげることが目的だ。同センターはプログラムのベースとなっているシステムをDSP(Driving Style Proposal=運転行動スタイル提案)システムとして刷新。2016年4月から企業ドライバー向け研修などで検証を重ね、今年度から本格的な運用を開始した。

受講者の気づきを促し、運転行動の改善に導く

新しくなった運転習慣チェックプログラムを取り入れた安全運転研修(ベテラン社員注意喚起コース)が7月4日、鈴鹿サーキット交通教育センターで開催され、3社から企業ドライバー4名が受講した。まず、受講者一人ひとりがDSPシステムを搭載したトレーニング車両に乗車し、指定されたコースを走行する。コースは1周約800m。一時停止場所や急カーブ、上り下り、右左折、横断歩道の通過など9カ所のチェックポイントが設けられている。走行中、受講者のアクセルやブレーキ、ウインカーの操作状況、加速・減速時やコーナリング時に発生するG(加速度)、コースの走行軌跡などを測定。走行が終わると、車内に設置されているタブレット端末に自己評価のための質問が10項目表示される。「ブレーキ操作はなめらかである」「合図は正しく余裕を持って早めに出している」「一時停止では確実に停止している」など、自分の運転を4段階で評価する。

受講者が教室に戻ると、測定されたデータと評価表の2つの資料を配付し、インストラクターが資料の見方を説明。測定データをまとめた資料には、実際に走った軌跡が描かれており、その走行軌跡には「アクセルON」「アクセルOFF」「ブレーキON」いずれの状態であったかまで示される。さらに、速度や加速・減速G、左右Gの推移もわかるようになっている。評価表には、自己評価と各チェックポイントでの測定データに基づいた客観的評価を並べて記載。どの項目で自己評価と実際の行動が乖離しているか受講者に気づかせ、それはなぜかを考えてもらう。

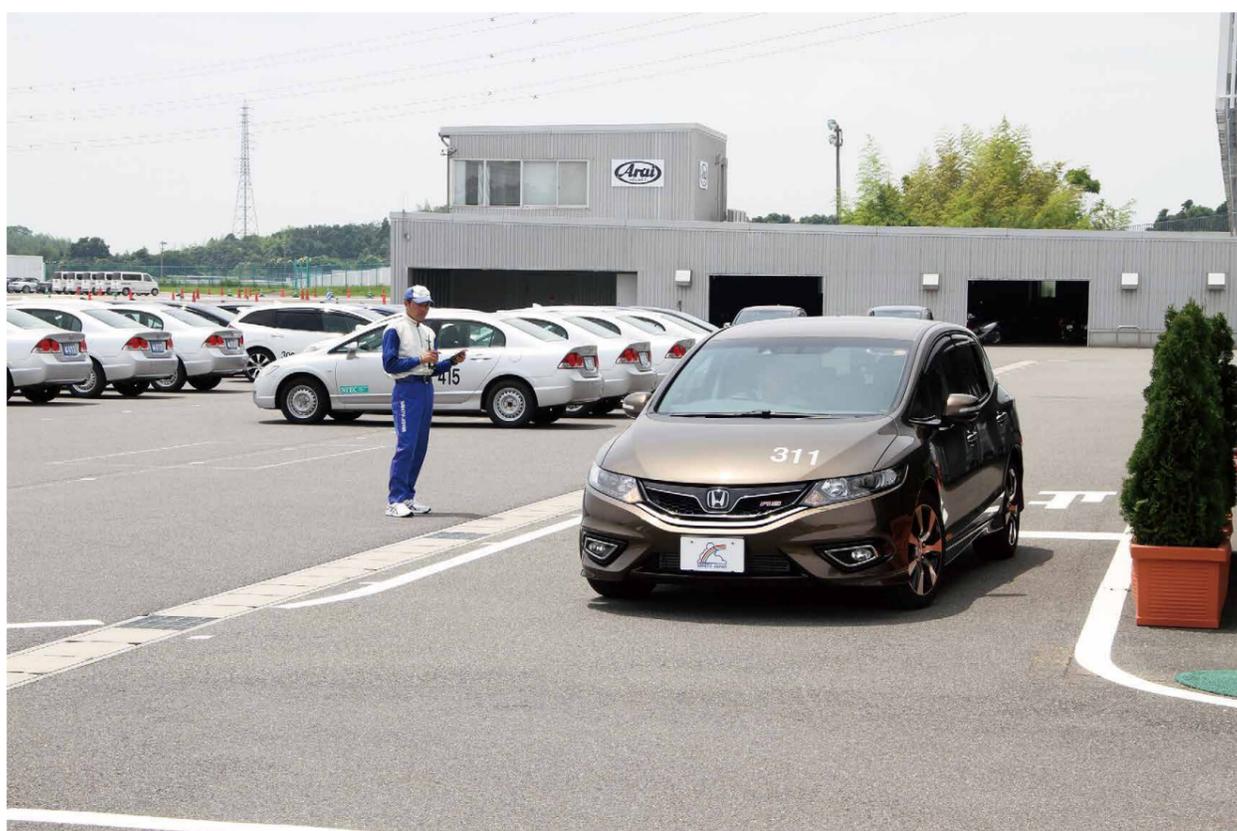
これを踏まえて再度、同じコースを1周する。1回目と2回目の測定されたデータと評価表を比較して、自分の運転がどのように変化したかを確認する。2回目の走行では、全員、自己評価と実際の行動との乖離が小さくなり、改善がみられた。

●運転習慣チェックプログラムの特徴

- ・コースを走行する受講者の運転行動やクルマの挙動に関するデータを高精度に測定
- ・測定したデータをもとに作成した評価表により、受講者に自己評価と実際の運転行動の乖離に気づいてもらう
- ・KYT(危険予測トレーニング)を活用した座学や、様々な実技研修とも結びつけることができる

●DSPシステム刷新のポイント

- ・走行中の車両データをクラウドサーバにリアルタイムでアップロードできるようにすることで、蓄積されたデータの処理速度が向上した
- ・日々の安全運転研修で蓄積されていく走行情報をビッグデータとして分析できるようになった
- ・システムに機能やコンテンツが追加しやすくなることで、柔軟に進化させることが可能になった



受講者は一人ずつトレーニング車両で指定されたコースを1周走行。1周約800mの中に9カ所のチェックポイントがある



走行が終了すると、タブレット端末に10項目の質問が表示される。受講者は画面をタッチして、自分の運転を4段階で評価する

Contents

- P1-2 Close Up 交通教育センター
Safety Info. 第50回二輪車安全運転全国大会
- P3 Safety Report 子ども
- P4 Safety Report 若者
- P5 Close Up 四輪販売会社
Close Up 福祉安全運転
- P6 SJ Interview 北村友人・東京大学大学院准教授
- P7 SAFETY FOCUS / 島根県出雲市
- P8 危険予測トレーニング(KYT)
SJクイズ



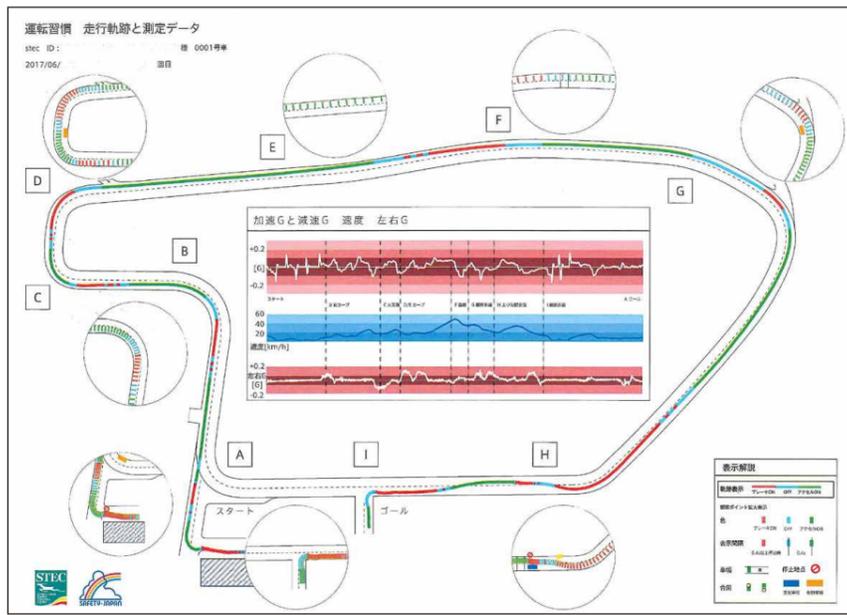
Safety for Everyone

Hondaはすべての人の
交通安全を願い活動しています。

SJホームページは

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：原田洋一

※ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。
㈱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



受講者に配付する走行軌跡と測定データが記載された資料。コース上で自分がどのような運転操作をして、クルマがどのような挙動を示したか可視化している

評価項目	自己評価	客観的評価	項目別コメント
1. 正しい操車姿勢がとれている	4	4	基本に則ったシートセッティングです。
2. 安全確認はできている	4	2	安全のための確認が不十分です。
3. 加速操作は滑らかである	4	3	加速操作が滑らかです。
4. ブレーキ操作は滑らかである	4	3	ブレーキ操作が滑らかです。
5. 合流は正しく余裕を持って早めに出ている	4	3	減速が適切、その手前で合流を適切に出しています。
6. カーブは安全な速度まで減速してから進入している	4	2	カーブの状況に対し、走行速度が高いです。
7. 決められた最高速度の範囲内で運転している	4	3	規制速度を遵守しています。
8. 優先関係にかかわらず、見通しの悪い交差点では減速する	4	2	交差点の状況に対し、通過速度が高く危険です。
9. 一時停止では確実に停止している	4	3	指定の場所で、一時停止をしています。
10. 歩行者保護には十分配慮している	4	2	(法令違反) 側方直進時の速度が高く危険です。

評価表では自己評価と客観的評価の乖離がわかるようになっている。1回目と2回目の評価表を比較することで自分の運転がどのように変化したかを確認してもらう

一人ひとりの運転の違いを可視化し、安全運転教育に活用する

運転習慣チェックプログラムのベースとなる DSP システムの開発を担当したのは (株) 本田技術研究所 四輪 R&D センター商品・感性価値企画室の小川努主任研究員と奥本雅規研究員。二人は走行中のクルマのあらゆるデータを収集し、分析するスペシャリストで、集めたデータから商品企画のために、お客様の感性や価値観の解明に取り組んでいる。小川主任研究員は「運転習慣チェックプログラムは、受講者一人ひとりの運転状況を細かく見ていくものです。これはクルマを開発していく上でも重要な観点だと考えました」と振り返る。「DSP システムは受講者を導くインストラクターを支援するためのツールです。インストラクターが受講者の運転に対して感じた印象をできるだけ数値化して表現しようと考えました。教育の質を向上させるため、受講者の理解を早めたり、納得性を高めることに重点を置いています」と、交通安全教育センターでの安全運転研修が「人が人を成長させる」ものであることを意識して開発を進めたという。奥本研究員は「800m という短いコース

を走るだけでも、測定したデータには一人ひとりの運転の違いがはっきり表れることに驚きました。このデータの中で安全運転に活かせるものを上手く可視化することで、インストラクターの支援になり、受講者にも納得していただける教育システムをめざしました」と語る。刷新されたシステムでは次の3点が大きく改善された。1つ目はリアルタイム性。走行中の車両データをクラウドサーバにリアルタイムでアップロードできるようにすることで、蓄積されたデータの処理速度が向上し、その場で測定結果を受講者に見せることも可能となった。2つ目は分析環境。日々蓄積されていく走行情報をビッグデータとして分析できるようにしたのである。3つ目はシステムの拡張性(システムに機能やコンテンツを追加しやすくしたこと)。これによって、その時代のニーズやお客様の要請に合わせてシステムを柔軟に進化させることができると奥本研究員は説明する。

研修で得たことを現実の交通場面で活かしてもらうために

鈴鹿サーキット交通安全教育センターの平井真所長は DSP システムについて「インス

トラクターによる評価と DSP システムのアウトプットデータは同じ評価なので、より説得力をもって受講者に伝えられるようになりました。ベテランの方も『きちんとできているつもりだったが、データを見て、できていなかったことがわかった』と納得していただけるようです。また再度、運転したデータと比較することで、どのように改善されたかも受講者に確認してもらうことができます」と、受講者により納得してもらう内容になったという。また、同センターではシステムの更新に合わせて、運転習慣チェックプログラムによる安全運転研修の指導方法も見直した。具体的には、1回目の測定データの資料を配付した後に、コース上のチェックポイントに近い交通場面のイラストを用意して KYT (危険予測トレーニング) を行うのだ。「研修のためのコースで評価を上げるだけで終わらないようにするため、現実の交通場面でどのように活かせるのかを受講者に理解してもらおうというものです。2回目の運転はさらに実際の公道をイメージして取り組むことができるはず」と平井所長は話す。運転習慣チェックプログラムは鈴鹿サーキット交通安全教育センターでの様々な企業

の安全運転研修で活用されていく。受講したドライバーのデータが蓄積され、ビッグデータとして分析できるようになっているので、企業の業種別に運転傾向の違いなどを浮き彫りにすることもできる。このような新たな知見を活用することで、効果的な教育の可能性が広がるだろう。



コース上のチェックポイントに近い交通場面を想定した KYT。1回目の測定データの資料の配付後に行った



(株) 本田技術研究所 四輪 R&D センター商品・感性価値企画室の小川努主任研究員 (左) と奥本雅規研究員 (右)



一般 B クラスの技能走行



記念式典での出場選手全員によるパレード

Safety Info.

インフォメーション

第50回二輪車安全運転全国大会開催

半世紀にわたり安全運転技能と交通マナーの向上に寄与



各クラスの個人優勝者

8月5、6日の両日、鈴鹿サーキット交通安全教育センターにて「第50回二輪車安全運転全国大会」が開催された(主催:(一財)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、今年で50回目を迎えた。競技は技能走行と法規履行走行。基本的な運転技術とともに、信号機や模擬交差点なども走行し、交通ルールに則った運転ができるか法規履行の能力が試される。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184名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、出場選手全員によるパレードが行われた。今回の団体優勝は福岡県。個人賞は、女性クラス・北由紀子さん(兵庫県)、高校生等クラス・佐藤賢人さん(千葉県)、一般 A クラス・小磯修平さん(茨城県)、一般 B クラス・藤原尚幸さん(岡山県)が優勝した。また、今大会は節目の50回記念大会に当たるため、例年の表彰に加え、団体優勝チームと各クラスの個人優勝者には特別賞も贈られた。



「できるニャンと道路の渡り方」は7分間のアニメーション。交通安全指導員が手助けしながら「これから何が起きるのか」「何が危ないのか」を園児に考えてもらう



マーガレット保育園での「できるニャン体操」の様子



クルマ役になっている交通安全指導員が止まっていることを確かめてから道路を渡り始めるように指導



静岡県交通安全協会浜松中央地区支部・交通安全指導員の高柳真麻さん（左）、谷友裕子さん（中央）池田千穂さん（右）

静岡県浜松市・マーガレット保育園での交通安全教室

静岡県交通安全協会浜松中央地区支部は6月27日、浜松市西区にあるマーガレット保育園で37人の園児を対象に交通安全教室を開催した。指導は同支部・交通安全指導員の谷友裕子さん、高柳真麻さん、池田千穂さんが担当。今回は交通安全教室として「できるニャンと交通安全を学ぶ」を初めて活用した。まず、「できるニャンと道路の渡り方」というアニメーションが前方のスクリーンに映し出される。女の子がお母さんと幼稚園から帰宅している途中に危ない場面に遭うというストーリーだ。道路の反対側にいる友だちから声をかけられた女の子が車道に飛び出しそうになるところで映像を止め、この場面では何が危ないか谷友さんが園児に質問。「クルマが走ってくる」という声が上がると、映像を進めると、クルマが女の子の前を通過していく様子が流れる。再び映像を止めて、谷友さんが安全に道路を渡るにはどうしたらいいか問かけると、「手を上げる」「観る」と園児が答えた。そして、「道路を渡る時は、まず止まってください。次に右、

左、右を観て、クルマが来ていないことを確かめてから渡ってください。クルマが来ていたら待ちましょう」と谷友さんが説明する。そして、「できるニャン体操」を使って、「止まる」「観る」「待つ」の動作を園児に覚えてもらう。この後、模擬の信号機や横断歩道で教室内に道路や交差点を再現。園児が覚えた安全確認行動を実践する。谷友さんは「できるニャンがスクリーンに現れたとたん、子どもたちの視線が映像に釘づけになりました。楽しそうなことが始まるというワクワクした気持ちになったのだと思います」と、できるニャンというキャラクターは幼児を引きつけるパワーがあるという。「既製の映像教材は流したままになってしまいますが、このプログラムは途中で映像を止めて、子どもたちの意見を聞くことができます。そこに魅力を感じています」。園児と一緒に交通安全教室に参加したマーガレット保育園・保育士の大城加織さんは「止まって観ることの重要性が小さい子どもも理解しやすいプログラムだと感じました。交通安全指導員の皆さんの話を興味深く聞いていたのが印象的です」と感想を語った。

Safety Report

セーフティルポ 子ども

幼児向けの交通安全教室での活用が進む 「できるニャンと交通安全を学ぶ」

今回は、静岡県浜松市と愛媛県新居浜市で実施された幼児向けの交通安全教室を紹介する。いずれも、Hondaが開発した幼児向け交通安全教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」を指導の中に取り入れている。



交通安全教室冒頭では腹話術人形を使って、車に乗った時の約束を説明



「できるニャンと道路の渡り方」を使い、園児への問いかけを通じて飛び出しの危険を伝える



聖マリア幼稚園での「できるニャン体操」の様子



新居浜市市民部防災安全課・交通安全教育指導員の山本和重さん（左）、河野一美さん（中央）、波片英子さん（右）

愛媛県新居浜市・聖マリア幼稚園での交通安全教室

新居浜市市民部防災安全課は6月28日、同市内にある聖マリア幼稚園で230人の園児を対象に交通安全教室を開催した。指導は同課に所属する交通安全教育指導員の山本和重さん、河野一美さん、波片英子さんが担当。まず、波片さんが腹話術人形「こうちゃん」との掛け合いを通じ、クルマに乗った時のお約束として「クルマに乗ったらチャイルドシートに座る」「クルマからは一人で勝手に降りない」「駐車場ではお父さんやお母さんと手をつなぐ」を呼びかけた。続いて、山本さんと河野さんが登場。「わくわくボックス」という手づくりの教材を使って、話を進めていく。全員で「わくわくボックス」におまじないをかけると、中からパン、バナナ、歯ブラシなどを描いたイラストが出てきて、そのイラストから考えたジェスチャーを園児にしてもらう。食べ物や日用品に混じって、歩行者用信号機のイラストが出てくると、河野さんは信号機の色の意味を説明した後、信号が青でも止まって右、左、右を観るように伝えた。そして、最後に「わくわくボックス」の中から出てきたのは、できるニャンのパ

ペット（ぬいぐるみ）。ここから「できるニャンと交通安全を学ぶ」が始まる。「できるニャン体操」で身体を動かした後、「できるニャンと道路の渡り方」を使って、園児と対話しながら飛び出しの危険性を伝えた。新居浜市では今年1月から市内の幼稚園・保育園での交通安全教室に「できるニャンと交通安全を学ぶ」を取り入れている。「できるニャンは小さい子どもに親しみやすそうなので、すぐに使ってみたいと思いました」と河野さんは振り返る。「このプログラムは自分たちが普段行っている指導内容の中に自然に取り入れることができました。アニメーションは飛び出しのシーン以外に、女の子がお母さんと歩いている場面も役に立っています。お母さんが車道側にいて手をつないでいるので、大人と歩く時の模範を子どもにわかりやすく示せるのです」。聖マリア幼稚園・教諭の生田倫世さんは「年少クラスの子どもたちも食い入るように映像を見ていたので、わかりやすいプログラムだと思います。どうすれば安全かを考えさせるステップは、幼児段階でも大切なことです。導入の体操は私たち教員も含めて楽しむことができました」と「できるニャンと交通安全を学ぶ」を評価した。

地域の子どもたちと交通安全を通じて触れあう



7月29日、本田技研工業（株）パワープロダクツ事業本部細江船外機工場（静岡県浜松市）で「Honda Marine サマーフェスタ in 細江」が開催された。このイベントは地域住民の方々と同工場の従業員との触れあいを目的に毎年行われている。今年は、このイベントに来場する子どもたちに交通安全を楽しく学んでもらおうとHonda安全運転普及本部のスタッフが交通安全教室を実施。「Honda交通安全かるた」のコーナーでは、スタッフが読んだ札に合わせて、子どもたちがかるた取りを楽しんだ。絵札を取った子どもには、その裏に書かれている交通安全のポイントを大きな声で読み上げてもらった。また、「Honda自転車シミュレーター」のコーナーでは、スタッフが子どもたちに自転車の安全な乗り方をアドバイスした。



講習会は7月25日の午前と午後で1回ずつ行われ、2回合わせて県内の公立高校13校から生徒30人と先生方13人が受講した

Safety Report

セーフティレポート 若者

生徒だけでなく先生方にも二輪車の運転特性を理解してもらうための講習会

群馬県は高校生の運転免許を制限する「3ない運動（免許を取らない・バイクを買わない・バイクに乗らない）」を見直し、平成27年より「保護者等の同意があれば、学校は生徒の二輪車および四輪車の免許取得を妨げない」という方針へ転換した。免許取得後の二輪車および四輪車の利用については各学校が独自に定めた基準に従うこととし、二輪車（原付）の通学利用も一定の条件を満たせば可能となっている。

先生方が生徒に踏み込んだ指導ができるように

新たな指導方針を示した群馬県教育委員会（以下、県教委）は原付乗車中の交通事故を防止することを目的に公立高校の生徒を対象とした「二輪車安全運転者講習会」を計画し、7月25日に群馬県総合交通センターで実施した。県教委が主催する講習会は今回が初めてで、群馬県警察本部交通企画課・交通機動隊、群馬県交通安全協会、群馬県二輪車安全運転指導員協議会、群馬県二輪車普及安全協会が協力している。県教委は、日々の学校生活の中で先生方が生徒に踏み込んだ安全運転指導ができるように、交通安全指導を担当する先生方も生徒と一緒に受講してもらうようにした。「二輪車の運転特性と、生徒の運転技術の現状を知ること、何に気をつけるべきか具体的な指導ができるようになります」と県教委は説明する。講習会の内容を立案した群馬県二輪車安全運転指導員協議会会長の長谷川俊幸さん（長谷川輪業商会代表）は「普段バイクに乗らない先生方が実技を体験することには大きな意味があります。バイクに乗ることが危険なのではなく、バイクを軽視するクルマのドライバーが危険をつくり出しているといえるでしょう。バイクの立場を理解してもらうことで、『バイクは危険』という先入観を払拭できればいいと思っています」と話す。

講習会では、まず講義として、群馬県警察本部交通企画課交通安全対策室長補佐の藤井勝好さんが県内の二輪車の交通事故情勢や事故事例を紹介。次に、コースで交通機動隊の白バイ隊員がクルマの死角を説明する。コースには1台のクルマと、そのクルマの左後方の死角にあたる位置に原付が置かれている。生徒が順番にクルマの運転席に座ってミラーに原付が写っていないことを確かめる。さらに、原付に乗ってクルマの左側のサイドミラーを見てもドライバーの顔は見えないことを確認してもらう。白バイ隊員は、自分がドライバーの死角に入っていると気づいたら減速するなどして、その死角の範囲から出て自分の存在をアピールするようアドバイスした。

自分から危険に近づかないために『心のブレーキ』を

続いて、生徒と先生方が原付に乗車し、急制動やパイロンスラローム、一本橋に取り組んだ。急制動は直線を30km/hで走行し、目標となるパイロンに来たら急ブレーキをかけるという課題。1回目はなかなか強いブレーキをかけることができなかったが、それができるようになると速度を40km/hに上げる。指導にあっていた長谷川さんは「バイクは前輪と後輪にブレーキがあります。急ブレーキをかけなければいけない場面では、この2つを路面の状況に合わせて上手く使わないと安全に停止することはできません。でも、一番効くのは皆さんの中にある『心のブレーキ』。運転中は常に先を読んで、自分から危険に近づかないようにする、それが『心のブレーキ』です」と締めくくり、約2時間の講習会が終了した。



急制動を行う生徒に前後のブレーキの使い方や運転姿勢をアドバイスする群馬県二輪車安全運転指導員協議会会長の長谷川俊幸さん（写真左）



生徒や先生方が停止状態のクルマの運転席と原付に乗車して、ミラーでお互いの顔が見えない場所がクルマの死角であることを理解してもらう



実技を始める前にはボディプロテクターを着用



パイロンスラロームや一本橋に取り組む生徒

受講した生徒は「急制動は初めてだったので印象に残りました。一度経験しているので、実際に急ブレーキをかけなければいけなくなった時に落ち着いて対応できそうです。こうした場面に遭わないように安全運転を心がけようと思います」と感想を話した。生徒と一緒に参加した先生方からも「初めてバイクを運転してみて、クルマとは違う難しさを感じました。この経験を今後の指導に活かしていきたい」「バイクがクルマからどのように見えているかを再認識できました。生徒を指導するだけでなく、私自身もクルマを運転する際、バイクの存在を意識するようにしたいと思います」という声が聞かれた。県教委では来年度以降も、この講習会を継続していく考えだ。



普段クルマしか運転しない先生方にも実技を体験してもらう

Close Up

クローズアップ
四輪販売会社



「あやとりい」は2日間で6回実施され、合計45人の子どもと保護者が参加した



ワークシートを使って道路で歩くべき場所はどこか問ひかけ、自ら示してもら



Honda Cars 岡山 福富店の長崎涼子さん(左)
中島西店の高橋沙紀さん(右)



会場内にはHonda自転車シミュレーターも設置され、多くの子どもが体験した

Honda Cars 岡山が子どもへの交通安全教育を実施

岡山県内に18拠点を展開するHonda Cars 岡山は7月8、9日の2日間、大型展示施設のコンベックス岡山で「夏の大商談会」を開催。新車・中古車の購入を検討しているお客様と一緒に子どもも多数来場することから、このイベントの中で同社の女性スタッフが子どもを対象に「あやとりい ひよこ編※」(以下、あやとりい)を活用した交通安全教室を実施した。同社では、2015年から女性スタッフを「あやとりい」による教育ができる指導者として養成。以来、各拠点のショールームを訪れる子どもに随時、交通安全教育を行っている。今回のような全拠点合同の大きなイベントで「あやとりい」を取り入れるのは初めての試みだ。その背景をHonda Cars 岡山

販売部企画推進グループの廣澤旭さんは次のように話す。「今回のイベントのコンセプトは『Hondaのファンづくり』です。Hondaの交通安全思想を楽しく、わかりやすく未来のドライバーたちに伝えることが、将来のHondaファンづくりにつながると考え、会場内にHondaの安全について紹介するコーナーを設けることにしたのです。小さいお子さんも多数来場されるので、この機会に日頃から取り組んでいる『あやとりい』を体験してもらおうと考えました。」「あやとりい」の指導者役となったのは、Honda Cars 岡山 中島西店の高橋沙紀さんと福富店の長崎涼子さん。二人は参加した子

ども一人ひとりとの対話を通じて、道路の歩き方や歩くべき場所、止まって観ることの大切さを説明した。2015年に「あやとりい」の指導者養成研修を受けたという高橋さんは「Hondaのスタッフの方による実演を見て、自分にもできると思い、ショールームで活用することにしました。今日は、私たちの問ひかけにお子さんたちが一生懸命答えようとしてくれたのがうれしかった」という。「あやとりい」を使うのは今回が初めてという長崎さんは「お子さんたちが参加できるように工夫されていて、とても使いやすい教材だと思います。私自身も楽しむことができました」と感想を語った。「多くのお子さんの笑顔を見ることができたの

で、やって良かったと思います。交通安全活動の意義を再認識できました」と廣澤さんは手ごたえを感じている。Honda Cars 岡山は2月に開催予定の「冬の大商談会」でも「あやとりい」による交通安全教育を実施する考えだ。

※あやとりい ひよこ編=4~5歳児に幼稚園や保育園等の集団教育の中で「音(交通環境音)の理解」「必ず止まること」「必ず観ること」「信号機の理解」という交通安全の基本を繰り返し学んでいただく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。詳細は以下のホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/ayatorii1.html>

Close Up

クローズアップ
福祉安全運転

Honda の福祉領域における安全運転の具体的な取組みをメディア向けに公開



実際に運転再開をめざす方が自操プログラムを受講している様子を公開

7月18日、Hondaは交通教育センターレインボー埼玉(以下、レインボー埼玉)で自動車関係の専門誌・インターネット媒体の記者やジャーナリストの方々を集め、「安全運転普及活動 福祉領域メディア取材会」を開催した。Hondaでは、脳卒中をはじめとする脳や身体に障がいのある方の運転再開を支援するための取組みを進めている。取材会は、こうした活動をより広く一般に知っていただくことで必要な方々の手元に情報が届くことを目的としている。具体的な取組みとして、Hondaが開発したりハビリ向け運転能力サポートソフト(以下、サポートソフト)と自操安全運転プログラム(以下、自操プログラム)を紹介。サポートソフトは、シミュレーターを使って病院内で運転能力を評価し、車両訓練に移行できるかの判断を支援するものである。一方、自操プログラムは、運転時における現状の把握、見えた課題に対する訓練を行い、より安全に自由な移動を獲得してもらうためのプログラムだ。

全国7カ所のHondaの交通教育センターで受講可能で、2014年から2017年6月末までに178人が利用している。この日は、運転再開をめざす平松吉一さんがレインボー埼玉のトレーニングコースで自操プログラムを受講している様子も公開された。平松さんは2016年2月に脳梗塞で入院し、同年8月に退院した。運転免許センターでの臨時適性検査を受けたが運転にあたっての条件の付与は特になかった。平松さんのリハビリを担当するイムス板橋リハビリテーション病院・作業療法士の伊賀博紀さんは「平松さんは左手が不自由なので、ハンドルは右手だけで操作することになります。ハンドルに旋回ノブを取り付けて運転することが、より安全だと考え、今回は旋回ノブの取り付けしている状態とそうでない状態の運転を実車で評価してみることにしました。実際にクルマを運転している様子を確認して判断できるので、机上の検査ではわからない部分も明確にすることができると自操プ

ログラムを評価する。平松さんが運転するクルマの助手席に同乗したレインボー埼玉の倉田誠インストラクターによれば、旋回ノブのない状態では右折する際にハンドルの戻し遅れが見られたが、旋回ノブを取り付けた後はそれが見られなくなったという。実車訓練を終えた平松さんは「今日はリラックスして取り組むことができ、運転再開に向けて自信ができました。旋回ノブも使ってみようと思います」と語ってくれた。交通コメンテーターの西村直人さんは「運転再開をめざしている方にわかりやすく、納得性の高い実車訓練の仕組みが既に完成し、提供できていることに驚きました。高齢化社会の進展もあり今後、こうした訓練を受けることがより一般的になっていくでしょう。今後の交通社会を見据えたHondaならではの取組みだと思います」と述べるなど、取材会に参加した記者やジャーナリストの方々が福祉領域の安全運転普及活動に対する理解を深めていた。



Honda安全運転普及本部のスタッフが、記者やジャーナリストにサポートソフトと自操プログラムの内容や普及状況について説明



自操プログラムの様子。旋回ノブを取り付けている状態とそうでない状態の運転を様々な状況で比較



ハンドルに旋回ノブを取り付けた状態

SJ Interview

SJ インタビュー

東京大学大学院
教育学研究科
准教授

北村友人さん



カンボジアで二輪車を利用する若者への効果的な交通安全教育の確立をめざして

カンボジアはタイやラオス、ベトナムと国境を接する人口約1500万人の国だ。近年の急速な経済成長に伴ってモータリゼーションが進展し、特に首都・プノンペン市では交通渋滞や事故が深刻化している。

北村さんの専門は教育学で、途上国における教育政策やその普及状況について研究しており、その対象国の1つとしてカンボジアには10年以上前から深く関わっている。北村さんは毎年、同国を訪問するたびに、年々市街地を走っているバイクやクルマの量が増え、危ない場面はもちろん、実際に交通事故が起きた場面を目の当たりにするなど、交通環境の悪化を肌で感じていた。そして、「今、何とかしないと手遅れになる」と（公財）国際交通安全学会の研究調査プロジェクトとして、カンボジアにおける効果的な交通安全教育の提案に取り組んだ。

若者の意識と運転行動を変えてもらうために

北村さんによると、カンボジアの交通事故死者数は増加傾向にあり、2005年から2014年にかけて2.46倍となっている。2014年の死者数（2148人）を状態別にみると、約7割が自動二輪乗車中で、事故を起こしたライダーの約4割は15～24歳である。「将来的により良き交通社会を実現するためには、今の若者たちの交通規範に対する意識と運転行動を変えることが必要だと思いました」と、北村さんは若年層のライダーにアプローチすることにした。

プロジェクトでは、まずプノンペン市で二輪車を利用している高校生・大学生1079人に対して、規範意識と運転行動

に関するアンケート調査を行った。そして、この回答者のうちの17人に協力してもらい、普段どのような運転をしているのかを知るための運転行動調査も実施。二輪車を運転する際に、ビデオカメラをヘルメットおよび二輪車本体（ハンドル）に装着してもらい、運転状況を記録したのである。



ヘルメットとハンドルにビデオカメラを装着

道路を譲り合って使おうという意識が希薄

アンケート調査とビデオ映像を分析した結果、「男性で運転経験が1年以上ある人は車間距離を詰める」「運転経験が1年以上ある人は二輪車の追い抜きをする」「女性や大学生、運転経験が1年未満の人は追い抜かれが多い」など、運転者の属性に応じて運転行動に特徴があることがわかった。「人より早く行こうとする意識が強く、道路という空間は公共の場だから、みんなで譲り合って使おうという意識が希薄であることがわかります」と北村さんは説明する。

現在、カンボジアでは運転免許なしで125cc以下の二輪車に乗ることが可能だ。運転免許を取得して二輪車に乗っている人は全体の5割程度ではないかと北村さんはみている。また、学校においても交通安全教育はほとんど行われていな

い。こうした現状を踏まえ、北村さんのプロジェクトチームは今年3月、プノンペン市内で若年層を対象とした交通安全ワークショップを開催。運転行動調査で撮影した高校生・大学生の運転映像に出てくるヒヤリハット場面を使って、危険予測のポイントを解説した。カンボジアでは交通安全のイベントはあまり開かれないため、このワークショップは新聞やテレビで取り上げられるなど社会的にも注目を集めたという。



ワークショップの様子

「7月にはプノンペン大学キャンパス内で二輪車を利用している高校生・大学生を対象に実技指導も実施しました。このような安全運転講習会を定期的で開催していくことが目標です」。

カンボジアの交通文化の成熟に寄与したい

この他、北村さんは交通インフラ整備に伴う道路利用者の行動変化に関する研究も手がけている。プノンペン市内に設置されている信号機は7種類くらいあるという。信号機は様々な先進国の援助で設置されてきたため、各々が自国の仕組みを導入するからだ。道路利用者にとっては使い勝手が悪く、交通マナーを悪化させる一因にもなっていた。こうした状況を改善しようと、国際協力機構（JICA）



がカンボジア政府やプノンペン市と協力して、2016年度から約100箇所の信号機を統一した基準のものに入れ替えている。北村さんのプロジェクトチームはこのような道路のインフラ整備によって、道路利用者の交通行動がどのように変化するかを明らかにしようとしている。具体的には、100箇所の中から事故や渋滞が多発する交差点をいくつか選定し、ビデオで撮影。その交差点の信号機が新しくなってから再度撮影し、信号機の入替前の前後での交通行動の変化を分析することにしている。これをもとに交通環境が運転に及ぼす影響について検証していく予定だ。

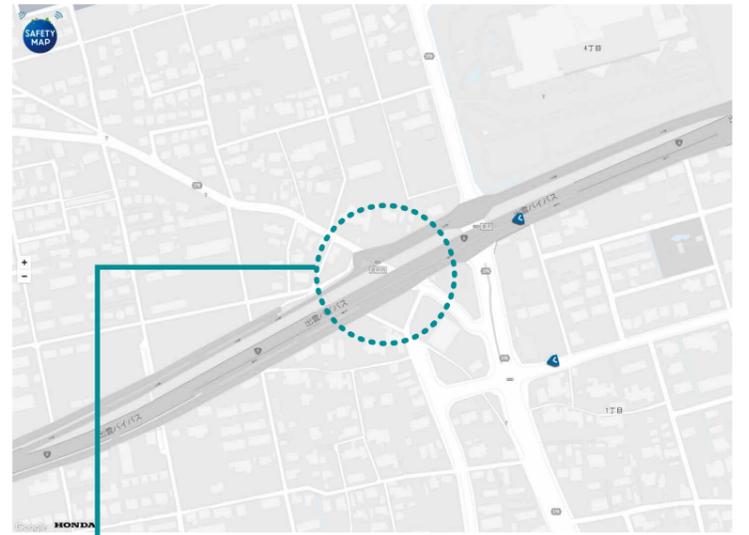
「安全で楽しく、他の交通参加者とも共存しようという交通文化がカンボジアでは未成熟です。私は交通安全教育というソフトを充実させていくことで良い方向に変えていけると確信しています。交通文化を育てていくために、プロジェクトで効果的な交通安全教育について検討を重ねていくつもりです。カンボジアで得られた知見は今後、同じような課題を抱えている途上国にも活かしていけると思います」と北村さんは力強く語った。

SAFETY FOCUS

安全な道路環境をめざして- 20 島根県出雲市「姫原西」交差点

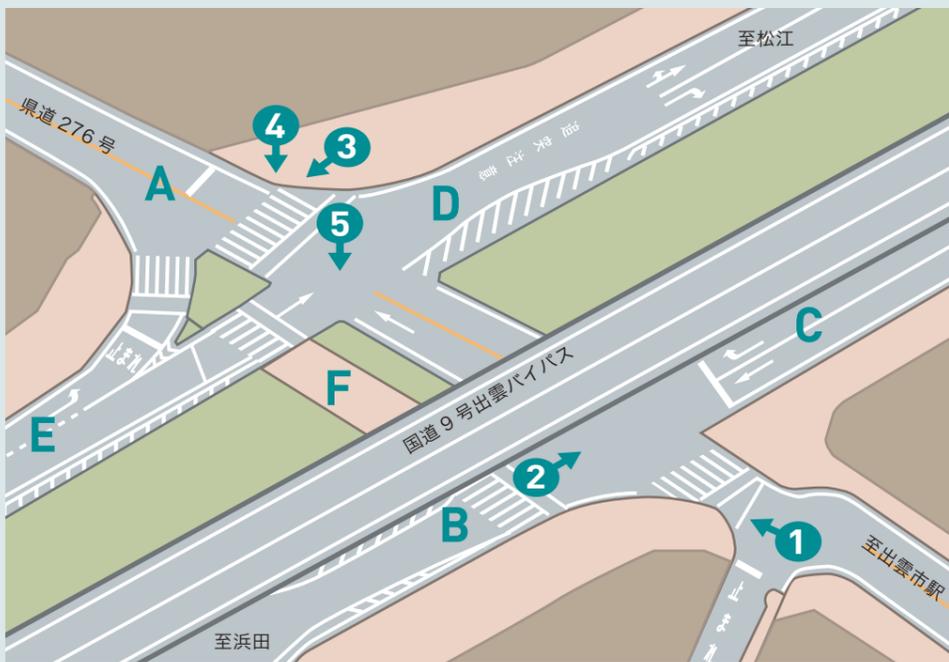
右折車のドライバーが歩行者・自転車の存在を認識しにくい交差点

「SAFETY FOCUS」では Honda 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。今回「FOCUS エリア」(下記参照)に取り上げるのは、島根県出雲市にある「姫原西」交差点。島根県警察本部によれば、平成 28 年中に人身事故が 4 件発生している。



現場をたずねる

FOCUS エリア
島根県出雲市「姫原西」交差点



今回訪れた「姫原西」交差点は JR 出雲市駅から北へ約 2km の場所にあり、国道 9 号と県道 276 号が交わっている。交差点の上には出雲バイパスの高架がかかっている。現場を訪れたのは平日朝 7 時。8 時前からクルマの通行量が増えていった。C から B へ直進または A へ右折するための信号が青の時、E から D へ向かうクルマは赤信号により停止している。これにより、C から A へ右折するクルマの速度は全体的に高いと感じられた。一方、A から B へ右折するクルマは対向する直進車が来るため、それが途切れるのを待ってから右折していた。また、E から A に向かうクルマは横断歩道の手前の停止線で一時停止しなければならないが、確実に停止するクルマは少なかった。交差点の東には島根県立中央病院があり、観察中に救急車の往来が数回見られた。



1 出雲市駅方面から交差点に進入するクルマは A へ直進するか、B へ左折する。D への右折はできない



2 C から A への右折車。右折する際の速度が全体的に高いと感じられた



3 E から A に向かう時は横断歩道の手前で一時停止しなければならないが、確実に停止するクルマは少なかった



4 交差点の近くには島根県立中央病院があり、救急車の往来があった



5 交差点には国道 9 号の上り線と下り線を分ける中央分離帯があり、F を歩行者や自転車が通行する

●この地点で発生した事故件数

四輪車対四輪車	出会い頭	2 件
	その他	1 件
四輪車対二輪車	右折直進	1 件

※平成 28 年中 島根県警察本部提供

先を急ぐためと思われる信号無視

観察した朝の通勤時間帯、A から交差点に進入するクルマは信号が黄色や赤になっても B や D に右折するケースが目立った。また、信号が青に変わってから、すぐに先頭車が発

進しないと後続車はクラクションを鳴らしていた。これは一度信号が赤になると、次に青になるまで 1 分半近く待たなければならないからだと思われる。通勤時間帯は気が急ぐところであるが、ドライバーは信号を遵守しなければいけない。

右後方からの歩行者・自転車に注意

A から B へ右折するドライバーは対向車だけを注意して、歩行者・自転車はいないものと思って右折しているようだった。実際、交差点を通行する歩行者・自転車がまばらなせいもあってか、自分の右後方から渡ろうとしている自転車が迫っていても、その前を横切っていく

クルマを何台も目にした。

交差点内には、出雲バイパスの高架に沿って上り線と下り線を分ける中央分離帯が設置されている。A から出雲市駅方面に向かう歩行者・自転車は、ここを經由して横断歩道(自転車横断帯)を渡ることになる。中央分離帯の F の位置にはガードレールと植栽が設けられ、この存在が A から B に右折するドライバーにとって、右後方から横断歩道を渡ろうとする歩行者や自転車を見えにくくしているようにも思われた。右折するクルマから中央分離帯を通行する歩行者・自転車の状況をより気づきやすくするための環境整備を期待したい。島根県警察は今後、道路改良に合わせて、さらなる安全対策を検討していく考えだ。



中央分離帯によって、A から B に右折するドライバーは右後方から接近する歩行者・自転車が見えにくいと思われる



「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 検索

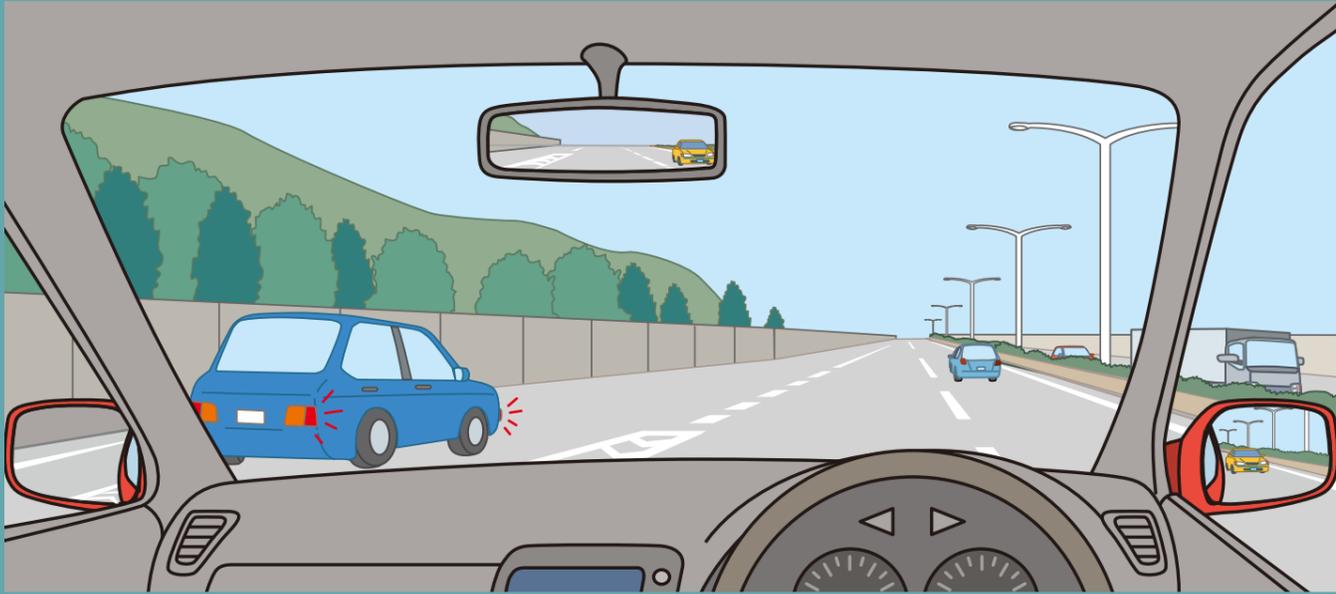
<http://www.honda.co.jp/safetymap/>

「SAFETY MAP」は「みんなでつくる安全マップ」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ことのある場所があったら、情報を投稿してください。

KYT

危険予測トレーニング
第58回 高速道路の合流点（四輪車編）

あなたは高速道路の走行車線を走っています。
左前方から1台のクルマが合流しようとしています。
安全に走行するには、どのようなことを予測する
必要がありますか？



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、高速道路の合流点での危険について、考えてもらうためのKYTです。

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

© 本田技研工業（株）

? SJクイズ 四輪車編

Q1

平成28年中の高速道路での交通事故死亡件数を当事者種別（第1当事者）にみた場合、最も多い当事者は次のうちどれでしょう？

- ①普通乗用車 ②軽自動車 ③大型貨物車

※第1当事者＝交通事故の当事者のうち過失が最も重者、又は過失が同程度の場合は被害が最も軽者。

Q2

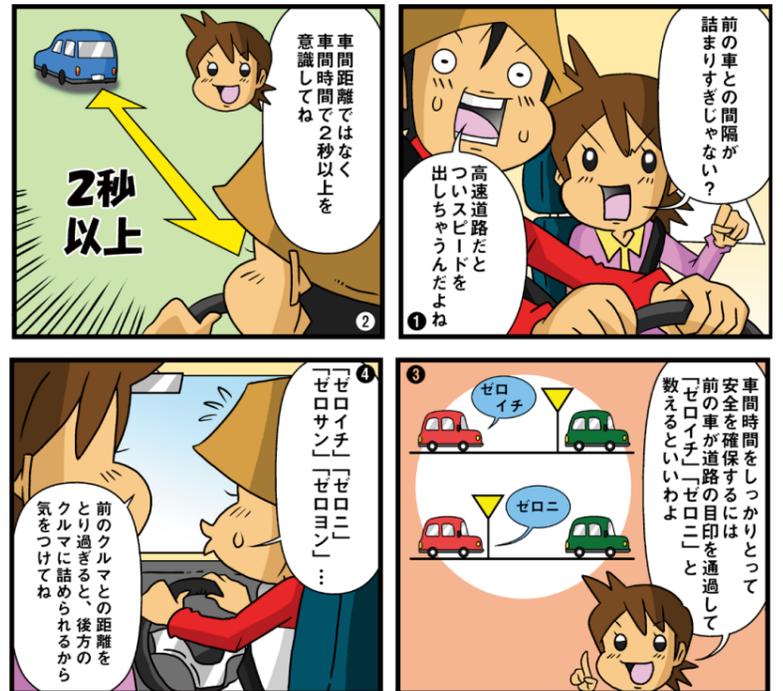
平成28年中の高速道路での交通死亡事故件数を違反別（第1当事者）にみた場合、最も多い違反は次のうちどれでしょう？

- ①前方不注意 ②運転操作不適 ③最高速度

Q3

平成28年の警察庁とJAFによる調査では、高速道路において後部座席同乗者のシートベルト着用率は何%だったでしょう？

- ①約50% ②約70% ③約90%



漫画：塚本ケースケ

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

第4回 Honda 交通安全ポスター・動画コンテスト2017

事故のない未来を描こう
～子どもたちの笑顔のために～

2017年 7月30日・9月29日

第4回となる今回は、「事故のない未来を描こう」～子どもたちの笑顔のために～を募集テーマとし、皆さんの自由な発想で描かれた作品をお待ちしています。

応募期間：2017年9月29日（金）まで（当日消印有効）

入賞作品発表：2017年11月中旬、Honda ホームページで発表・掲載します

入賞作品：ポスターの部／大賞 [ポスター・動画部門各1作品] / 優秀賞 [ポスター部門3作品、動画部門2作品] / Honda 賞 [ポスター・動画部門各1作品]

審査方法：2017年10月、Honda 社内において厳正な審査を行い選出します

※応募方法や応募規定など詳細は以下のホームページ参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/movie_contest/

ホンダ 交通安全 コンテスト 検索