

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 交通教育センター①

運転者と良好なコミュニケーションが
とれる運行管理者の養成をめざす

企業のリスクマネジメントとして、社員の交通事故防止は重要な取り組みである。これを継続していくためには、企業内で日常的に安全運転教育ができる指導者が必要だ。全国 7 ヶ所にある Honda の交通教育センターは企業ドライバーに対応した安全運転研修を実施するとともに、こうした指導者づくりにも力を入れている。今回は、鈴鹿サーキット交通教育センターによる (株) シーテックの新任運行管理者を対象にした研修を紹介する。



運行管理者に課せられた任務は事故の未然防止

(株) シーテック (本社: 愛知県名古屋市) は中部電力グループの中核企業として、電力・情報通信・土木建築部門の建設・保守業務を通じ電力の安定供給の一翼を担うとともに、風力、太陽光、水力発電といった再生可能エネルギー事業にも取り組んでいる。同社は施設・設備の施工や点検のため頻繁にクルマを使用することから、新入社員と新任安全・品質担当者 (各事業所全体の交通安全や品質を管理する担当者) を対象にした安全運転研修を鈴鹿サーキット交通教育センターで実施している。これらに加え、平成 29 年度からは新任運行管理者向けの研修を開始することとなった。運行管理者は同社の各課に属するチームごとに 1 名以上配置され、1 名で数名から 10 数名の社員をフォローしている。

運行管理者を対象に研修を始める背景を (株) シーテック安全・品質部長 水野和宏さんは次のように話す。「業務中の交通事故件数は少ないものの、どうしても起きてしまうという現状があります。事故を 1 件でも減らしていくためのキーマンは、運転する社員と接点のある運行管理者です。運行管理者を教育することで、各職場の安全運転意識を底上げできるのではないかと思います。今年度新たに運行管理者となった社員を皮切りに、来年度以降も続けていく予定です」。

事故の未然防止が運行管理者に課せられた任務で、これを遂行するためにはベースとなる安全運転の知識や技術とともに、自分が管理する運転者とのコミュニケーションが必要だと水野さんは考えている。「日頃からコミュニケーションがとれていないと、的確なアドバイスもできませんし、相手も聴く耳を持ってくれないでしょう」。



研修では受講者同士で話し合いながら「ありがたい運転」を追求



(株) シーテック安全・品質部長 水野和宏さん

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 交通教育センター①
- P3 Close Up クローズアップ 交通教育センター②
- P4 Close Up クローズアップ 福祉安全運転
Safety Info. インフォメーション①
- P5 Safety Report セーフティルポ 子ども
Safety Info. インフォメーション②
- P6 SJ Interview 藤田佳男・千葉県立保健医療大学准教授
- P7 All About SAFETY 安全をいかに創造するか
- 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

相手にルールを守ってもらうためには
自分がやってみせる

同社に対し、鈴鹿サーキット交通教育センターは新任運行管理者安全運転研修として、座学と実技を組み合わせた 3 日間のカリキュラムを提案し、1 月 16 日～18 日に実施した。愛知・岐阜・三重・静岡・長野県の事業所から 6 名が受講。指導は同センターの金平勝人インストラクターが担当した。研修 1 日目の冒頭では、水野さんが同社の安全に関する規程、運行管理者の役割と実務、発生した交通事故の傾向について説明

し、「運行管理者は運転者と良好なコミュニケーションを心がけてください」と強調した。

研修の座学は話を聞いているだけではなく、個別のテーマについて自分の意見をまとめたり、ディスカッションする時間も設けられている。1日目は、各々が思う「理想の上司像」についてグループで討議し、発表。金平インストラクターは目標設定の方法や指導する上での心構えなど、管理者の役割について伝えた。2日目には「シーテックの社員としての『ありがたい運転』」というテーマで、具体的運転の実践方法について議論し、どのように職場の部下や同僚に実践してもらうかを検討。ルールを守ることが基本であること、他の社員にルールを守らせるためには自分が率先してやってみせなければならないことを全員で確認した。

また、ルールを守らせるために、運行管理者は部下や同僚とコミュニケーションをとりながら指導することが求められる。そのために必要なのが、相手に安心感を与え、信頼関係を築いて、聴く耳を持ってもらうためのスキル（傾聴）だ。「傾聴コーチング」では、まず「コミュニケーションの3V※」について解説。金平インストラクターは「相手の心を開くためには、熱心に話を聴こうとする姿勢を見せることが大切です。そして、相手の表情をよく観察して、問いかけたり、間をとったりしてください。相手が沈黙してしまった時は『〇〇という考え方もあるのではないのでしょうか?』といった提案型の質問をするなど、聴き役の人が導いてあげましょう」と説明した。そして、受講者は交互に聴き役となり、様々な問いかけを通じて相手に考えさせ、適切な答えを導き出すための実践練習を行った。

運転に集中する環境をつくり出すことが重要

シーテックは、前方不注意や漫然運転をはじめとするドライバーの不安全行動が原因となる事故を徹底的になくしていこうとしている。そのため、実技は前方不注意や漫然運転の危険性を理解してもらうことを中心に、職場での指導に役立つ内容となっている。

3日間で様々な実技を体験（下記参照）。2日目の「意識の脇見検証」は携帯電話使用や同乗者との会話、考えごとが運転に及ぼす影響を検証するものだ。受講者は指定されたコースを5周する。途中には指定された速度で走行する区間や、5秒間（自分の感覚で）停止しなければいけない場所が設けられ、各周回のタイムのばらつきが少なくなるように意識しながら走行。5周目のみ運転中に計算するという課題（カーステレオから1～8までの数字が1秒間に1つアナウンスされ、その次の数字を声に出して答える）が付加される。運転しない受講者が同乗して、走行タイムと停止時間を計測したり、正しい数字を答えているかをチェックする。走行結果を振り返ると、5周目は他の周と比較して、走行タイム、停止時間が短くなる傾向がみられた。

「5周目は、それまでと比べて無意識に先を急いだり、操作が荒っぽくなっていったといえるでしょう。脇見（計算）をやめないと、走行タイムと停止時間をそろえるのは難しいと思います。人との会話というのは計算よりも高度な作業なので、携帯電話はハンズフリーでも使用しないほうが安全です。車内で会話する時もタイミングと内容を考慮しましょう。また、焦りの要因を取り除くために、早めの出発を指導するなど、部下や同僚が運転に集中できるように導くことも運行管理者の役割です」と金平インストラクターがアドバイスした。

同乗チェックで運転者の行動を的確に評価する

3日目の「模擬同乗チェック」では、運行管理者が同乗して運転者の行動をチェックする際の手順やポイントを学んで、的確な評価・指導につなげ、自らも手本を示せるようになることをめざす。受講者2名で、互いの運転を評価する練習を繰り返すのである。途中、金平インストラクターが各車両に乗り、あえて不安全な運転をして、受講者がそれに気づけるかを確認。「右の車線に進路変更をする時に右後方の目視確認をしなかった」「左折の時に内掛けハンドルを使った」など、コース上のどこで不安全行動をとっていたか、金平インストラクターが受

講者に説明。「カーブの手前でわざと強めのブレーキをかけたのには気づいたと思います。この場面で、私が予告ブレーキを使ってなかったことまで見抜けていれば十分です」。

シーテックでは漫然運転を防ぐための方策として、コメントリー運転を推進しようと考えている。そこで「模擬同乗チェック」ではコメントリー運転の体験も行われた。コメントリー運転とは、「ドライバーが、目の前のシーンや自らの運転行動について次々と声に出しながら運転する」というもの。声に出すことによって、自分の運転行動を明確化できるようになり、漫然とはなく、確実に意識を集中させる効果が見込まれる。最後に、受講者一人ひとりが今後、運行管理者として職場で実践したいことをまとめ、3日間にわたる研修は終了した。

受講者の一人である電力本部地中線部技術グループの松原健一さんは「これから指導者という立場になるので、『傾聴コーチング』が印象に残りました。相手を否定しないなど、本音の部分を話してもらうために必要なことを学べたのが良かったと思います。また、コメントリー運転も事故防止に役立つと感じたので、職場で取り入れたいと考えています」と話す。自身も業務でハンドルを握る機会が多いという岐阜支社情報通信部電子通信課の坪井隆行さんは「車間距離の重要性は理解していましたが、具体的に何をすればいいかわかりませんでした。研修では車間時間3秒以上という目安を示してもらえたので、たいへん参考になりました。また、後ろから追突されないために、予告ブレーキを使うことで被害事故も防げることがわかりましたので、職場でも広めていきたい」と感想を語った。

今回の研修で、受講者は安全運転に必要な知識と技術とともに、それらを部下や同僚に実践してもらうためのスキルを身につけたことで、交通事故防止のリーダーとしての自覚が芽生えてきたといえるだろう。この6名のいる職場から、安全運転意識が向上していくことが期待される。

※コミュニケーションの3V = Visual・Vocal・Verbal。Visualは視覚的な情報（表情、姿勢、アイコンタクトなど）。Vocalは声の出し方（大きさ、スピード、抑揚など）。Verbalは言語（質問、あいづち、レポートなど）。

新任運行管理者安全運転研修の実技内容

1日目

運転と反応



40km/hで走行中に前方の信号の点灯を確認したら、急ブレーキをかけて停止するという課題。空走距離を示すことで、安全な車間距離のとり方を受講者に考えてもらう。金平インストラクターは車間距離ではなく、速度に関係なく車間時間として前車と3秒以上とることを推奨。また、後続車の追突を防ぐために、ブレーキランプだけを点灯させる予告ブレーキの活用も提案した

夜間検証



日没後に実施。コース上に歩行者に見立てた人形や障害物を置き、夜間の安全運転について考えてもらう

2日目

バック駐車



前進とバックでクルマを出し入れし、バックで駐車するほうが安全であることを体験してもらう

スキッド走行



すべりやすい路面のコースで前輪駆動と後輪駆動のクルマを乗り比べ、挙動の違いを感じてもらう

交差点でのケーススタディ



右折待ちから右折完了までの時間を計測。この時間が短いと周囲の状況を十分に確認できないことを知ってもらう

意識の脇見検証



受講者があえて計算問題に答えながら運転。通常時と比べて、自分の運転がどのように変化するかを確認してもらう

3日目

模擬同乗チェック



交差点での安全確認の状況などを同乗者が観察



観察が終わると、良かった点や不十分だった点を相手に説明

Close Up

クローズアップ 交通教育センター②

2017 トラフィック セーフティ・フォーラム in 埼玉 開催
テーマは「安全運転へのアプローチ」

昨年 11 月 24 日、埼玉会館（埼玉県さいたま市）で「2017 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：交通教育センターレインボー埼玉・和光）。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開かれており、企業・団体から約 300 名が参加。開会にあたり、主催者を代表して佐竹正規・（株）レインボーモータースクール代表取締役社長と、来賓を代表して遊間宏志・埼玉県警察本部交通部長が挨拶した。

まず、交通事故防止活動の好事例として、（株）C&F ロジホールディングス 安全管理部 熊坂義明さんと帝石パイプライン（株）環境安全室 後藤貴浩さんが、各々の社内における安全への取り組みを紹介した。

事例発表

トラックの全乗務員が実技研修を受講
（株）C&F ロジホールディングス

同社は冷凍食品やチルド食品の物流事業を手がけている。これまでトラックの全乗務員に対し、座学での研修を実施していたが、昨年度から交通教育センターレインボー埼玉などでの実技研修を加えた。「実車を使って普段できない訓練ができるので、乗務員にも好評で効果も出ています」と熊坂さんは述べた。また、指導者である運行管理者向けの研修では、ドライブレコーダー（以下、ドラレコ）が記録した映像や情報から、事故につながりやすい乗務員の不安全行動を見つけ出すためのノウハウを伝えていることを説明した。これをもとに運行管理者が改善に向けたアドバイスを行うことで、乗務員の安全意識を高めているという。

動画による教育で交差点事故をゼロに
帝石パイプライン（株）

同社は約 300 万世帯にガスを供給するのに必要なパイプラインの運用・維持管理を担う企業だ。パイプライン

の点検などパトロールのためにクルマを使用している。同社では交差点での事故が多いことから、2016 年 3 月に「交差点の安全確認」という映像教材を作成。内容は、ウェアラブルカメラを使って、運転者と事故の相手側が互いにどのように見えているか撮影した動画をもとに、ドライバーの視野を検証するものとなっている。「この動画を社内にて配信して以降は、交差点での事故は発生しなくなりました。わかりやすく、記憶に残り、理解が深まるようです」と後藤さんは動画による教育の効果を話した。

講演

「省略」と「先行」を防ぐための教育が必要

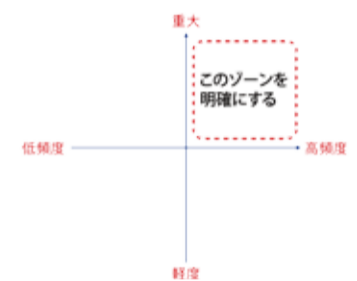
事例発表の後は、東京海上日動リスクコンサルティング（株）主席研究員 北村憲康さんによる講演。「事故を減らすための安全運転教育」として、ドラレコの活用方法を解説した。北村さんは、まず安全運転教育を実施する前提として、事故原因と事故対策の考え方を企業内で共有しておく必要があると強調する。「物損事故も含めた交通事故の約 60% はドライバーの安全不確認が原因です。では、安全不確認はなぜ起こるのでしょうか。それは安全確認すべき箇所を『省略』してしまうことと、安全確認する前に操作を始めてしまう『先行』だと考えられます。つまり、この『省略』と『先行』を防ぐための教育が必要なのです」。さらに、事故対策の考え方のあるべき姿として、企業活動中の事故は、当該企業の商品やサービス同様、本業の品質の一部であり、人命にかかわる交通事故は優先度を上げて、企業自らが安全対策と教育を実践する必要があると訴えた。

ヒヤリハットや事故は頻度と重大さで「意味づけ」を

現在のドラレコを活用した安全運転教育は、ヒヤリハットや事故の「もぐらたたき教育」が多いのではないかと北村さんは指摘する。「ドラレコの映像は、1 カ月単位な

ど一定の期間を区切って時系列で見ていくことが多いと思いますが、これだけでは不十分といえます。ドライバーに見せるヒヤリハットや事故の映像は、頻度と重大さで『意味づけ』（下図参照）しておく必要があります。特に、このリスクは絶対に防いでほしいこと（頻度が高くて重大なゾーン）を明確にしてあげることで、ドライバーの安全行動が強化されやすくなります。

以下のように、頻度と重大さでヒヤリハットや事故を分類



さらに、ドラレコの活用には課題もあるという。「急操作場面を抽出して、それに対してフィードバックすることが大半でないかと思いますが、急操作は一般的に相手があって起きるものです。この急操作はリスクの氷山の一角でしかなく、その下に漫然運転や脇見、一時不停止といった相手がいけないケースでの不安全行動が眠っています。

不安全行動を生み出すドライバーの本質的なリスクを見抜くために、北村さんはドライブレコーダーから抽出した映像による教育の 5 つのポイントを紹介し、安全不確認の原因である「省略」と「先行」を防止するための安全運転習慣について説明した（下記参照）。また、こうした教育を行う前提として、管理者が各ドライバーの性格や健康状態などを把握できるくらいまでのコミュニケーションをとることが大切であると述べた。



東京海上日動リスクコンサルティング（株）主席研究員 北村憲康さん

●映像教育の 5 つのポイント

- ①事故多発環境での通過行動に注目せよ（交差点）
危険予測を安全運転に活かしているかをチェックする。信号機のない交差点で自車が優先道路を走っている時や、施設の出入口を通過する時に安全行動をとらないケースがある。
- ②直進・右折は加速、左折は減速を見よ
右折中の加速レベル、左折前の減速レベルが大きいドライバーは安全確認の時間が短くなるため、安全確認を「省略」したり、操作を「先行」させてしまう。
- ③危険認識可能ポイントを特定せよ
既に危険は目の前に現れていて、それを観ていないだけであることをドライバーに気づかせる。
- ④速度差データを活用せよ
G（加速度）の値の大きい場面だけが危険とは限らない。
- ⑤頭ごなしは逆効果、コミュニケーションツールの位置づけを
管理者がドライバー一人ひとりと各々 30 分程度の運転映像についてコミュニケーションを取りながら確認することで、添乗指導していることと同じになる。

さらに次の点に注目することで、ドライバーの不安全行動を推測し、行動の改善につなげるアドバイスができる。

基礎

- ・正しい運転姿勢の維持（車内カメラを設置している場合）
前のめりや反り返った姿勢で運転すると視野が狭くなる。十分な視野を確保するために正しい運転姿勢は重要。
- ・速度変化の小さい「定」速運転
発進時の速度域に注目する。0 → 40km/h が 5 秒以上かかっているか。5 秒未満のドライバーは速度差の大きな運転をしている可能性が高い。

バック時

- ・バックギアを入れる前の安全確認
クルマが後退を始めたと同時に後方確認するのでは遅い。
- ・駐車スペース半分での一時停止
クルマを一気に駐車スペースに入れていないかチェックする。バック事故での自車損傷箇所の半分近くは真後ろで、これは停止位置を誤ったことが原因だと考えられる。
ドライブレコーダーの映像で確認することは難しいので、バックギアを入れる前に降車し車体を 1 周した後、ドライブレコーダーの前で指差し確認するというルールを設けてチェックする。

※講演資料より抜粋

Close Up

クローズアップ 福祉安全運転

熊本県内の2つの自動車教習所が Hondaの自操安全運転プログラム導入へ

Hondaは、高次脳機能障がいを持つ方がクルマの運転を通して社会復帰されることを支援するため、自操安全運転プログラム（以下、自操プログラム）を開発した。自操プログラムはリハビリテーション中の方が運転を再開する際の評価や訓練をサポートすることを目的に、実車による体験を重ねることで、運転基礎感覚（方向・速度・車両・位置・距離・直進）と運転基本操作（走る・曲がる・止まる）を確認できるようになっており、全国7カ所にあるHondaの交通教育センターで2012年から展開している。こうした場と機会の提供の拡大をめざし、自操プログラムのノウハウを各地域

の自動車教習所へも提供している。熊本ドライビングスクール（熊本県熊本市）と菊池自動車学校（同・菊池市）は自操プログラムを導入することを決め、2校の教習指導員6名が交通教育センターレインボー熊本（同・大津町）で研修を受講した。両校の代表取締役である永田佳子さんは「Hondaの自操プログラムには以前からたいへん興味がありました。運転の再開をめざす方からの問い合わせや相談も増えており、これから自動車教習所が取り組むべきことの1つだと考えていました。地方では運転を再開することが社会復帰には必要なことです。私たちは、そのための支援

という重要な役割を果たさなければいけないと感じています」と、自操プログラム導入の背景を説明する。

最初は座学。講師を務める黒澤明良インストラクターが、これまでの交通教育センターレインボー熊本での実施例を紹介しながら、病院側と必要なやりとりや受講中の患者との接し方などについて解説した。

その後、教習指導員が患者役となり、自操プログラムを体験。今回は両足が不自由な方が両手だけで運転するための補助装置、右半身が不自由な方が左手・左足で運転するための補助装置を取り付けた車両を使用する。各車両で狭路走行やパイロンスラローム、進路変更、急制動などの課題に取り組んだ。黒澤インストラクターはこれらの課題の中で、運転者のどのような挙動を確認すべきかを伝えた。また、「受講される方は長期間、運転から遠ざかっていることが多いので、こまめに『疲れていませんか』と声をかけるようにしましょう」とアドバイスした。

そして最後に「自動車教習所の皆さんにも

協力していただくことで、より多くの方が運転を再開できるようになると思います。私たちとともに高次脳機能障がいを持った方の社会復帰を支援していきましょう」と黒澤インストラクターが締めくくり、研修は終了した。

研修を終えた熊本ドライビングスクール副管理者 山本秀治郎さんは「ご自身で気づけないところをわかっていただけるよう、私たちがサポートしていくことが大切だと感じました」と話す。また、菊池自動車学校副管理者 原田良一さんは「私たちのサポートで運転再開できる方が一人でも多くなればと思います。責任は重いですが、やりがいのある仕事だと思います」と語った。高次脳機能障がい等で運転を中断した方が運転を再開したいというニーズは全国各地にあり、これに添えていくためには自動車教習所の協力が必要不可欠である。自動車教習所で自操プログラムを実施できるように、Hondaは今回のような研修の開催を通じサポートしていく考えだ。



患者の状態に合わせて、どのような課題を設定すべきか、教習指導員に説明する黒澤インストラクター



パイロンスラロームでは一定の速度を維持しながら適切なハンドル操作ができるかを確認



進路変更では後方の安全を確認した上で、合図を出しハンドルをきるといった正しい運転ができていないかを確認



研修では運転補助装置が取り付けられている車両を使用



教習指導員は患者の立場で自操プログラムを体験



熊本ドライビングスクール
および菊池自動車学校代表
取締役 永田佳子さん



熊本ドライビングスクール副管理者 山本
秀治郎さん（左）、菊池自動車学校副管理
者 原田良一さん（右）

Safety Info.

インフォメーション①

リハビリテーション向け新ソフトを開発 軽度な半側空間無視の評価への活用



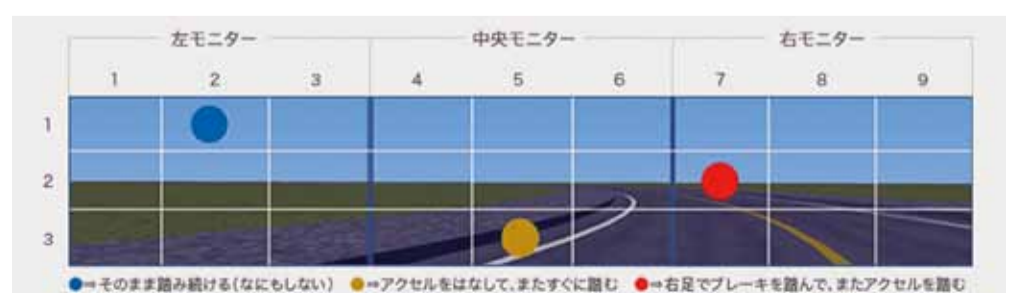
多くの病棟施設に導入されている
「リハビリテーション向け運転能力
評価サポートソフト」

病院内などでリハビリ中の方の運転に対する評価や訓練を支援するため、Hondaは四輪ドライビングシミュレーターの技術を活用して、「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト（以下、サポートソフト）」を開発。2012年の発売以来、多くの病棟施設がサポートソフトを導入し、実車による実技訓練と並行して運転を再開できるかどうかの判断材料として活用している。

そして昨年11月、このサポートソフトに軽度な半側空間無視※を検出する新ソフトを追

加した。従来通り3面ディスプレイを使用しながら、3種類のマークを各指定位置に表示し、あらかじめ決められたコースを走行し検査。マーク表示内容における正解率および誤反応回数と反応時間の平均値、道路走行車線からのズレ等を数値化し、よりきめ細かな結果を帳票として出力が可能となり、半側空間無視を評価できるようにしている。

※半側空間無視=高次脳機能障がいの1つで、目にしている空間の左側半分または右側半分にあるものを無視してしまう症状。



軽度な半側空間無視を検出するソフト（画面はイメージ）。3種類のマークを画面内の27区画にランダムに表示する

Safety Report

セーフティポ 子ども

小学校入学直前の幼児に 自転車の安全な乗り方を身につけてもらう

三重県鈴鹿市は、市内の幼稚園・保育園の幼児を対象に実技による自転車教室を実施している。1月18日には鈴鹿市立西条^{にしじょう}保育所で自転車教室が開催され、年長クラスの幼児17名が参加した。同保育所所長の宮崎美佳さんは「年長クラスでは、ほとんどの子どもが自転車を持っています。小学生になると、放課後や休日一人一人で自転車に乗って遊びに行けるようになりますから、早い段階から自転車の安全な乗り方を身につけておくことが大切です」と話す。

この日の指導は鈴鹿市交通安全指導員の宮崎利香さん、近藤麻里さん、森友里さんが担当した。最初は教室での座学。交通安全

指導員が腹話術の人形やパネルシアターを使いながら、転倒した時に頭部を保護するヘルメット着用の重要性を説明し、「これから自転車に乗る時は必ずヘルメットをかぶりましょう」と呼びかけた。さらに、「止まれ」の標識のある場所では自転車も必ず止まらなければいけないことを伝える。「止まる時は両手でブレーキをかけてください。『両手でブレーキ、ギュッ』です」と、交通安全指導員は両手で自転車のブレーキレバーを握るポーズを幼児に示した。さらに、「止まった後は右、左、右、右後方を観て、クルマが来ていなければ進みましょう」と強調した。

実技では座学で学んだことを体験しながら確認してもらう。実技を始める前に、子どもたちがヘルメットをかぶる。交通安全指導員は自分のあごの間に指1本入るくらいまで、ヘルメットのあごひもを締めるようアドバイスした。

保育所の庭に10mほどの直線コースを設定。子どもたちは自転車で直線コースを走り、ゴール地点に置かれている「止まれ」の標識の手前でブレーキをかけて止まる。そして、両手でブレーキをかけたまま自転車を降りて右、左、右、右後方を確認。道路を横断する時は、そのまま自転車を押し歩きたほうが安全であると指導した。子どもたちは、こうした基本動作を繰り返し練習しながら身につけていく。

交通安全指導員と子どもたちの指導にあたった鈴鹿市危機管理部交通防犯課副参事の清水和彦さんは「歩いている時は自分が止まると思ったら、すぐに止まれますが、自転車は自分がブレーキを操作しないと安全に止まれません。ブレーキを使わずに足を地面につけることで止まろうとする子ど

もいますから、私たちは両手で正しくブレーキ操作して止まる方法を身につけてもらうことに重点を置いています」と、指導のねらいを語る。

自転車教室を見守った所長の宮崎さんは「身体を使うことで、座学で学んだ知識を身につけることができ、子どもには効果的だと思います。また、保護者の方々の意識も高めていく必要があるため、子どもたちに『今日、学んだことをお父さんお母さんに教えてね』というだけでなく、自転車教室の内容は『園だより』を通じて家庭にもお伝えしています」という。



座学ではパネルシアターなどを活用し、「止まる」「観る」の重要性を説明



実技は10mほどの直線コースを保育所の庭に設定し、そこを子どもたちに自転車で走ってもらう



止まったら、降車して右、左、右、右後方を確認



発進する前に右後方の安全確認するよう繰り返し指導



止まる時は「両手でブレーキ、ギュッ」を実践してもらう



ヘルメットはあごひもを正しく締めないと意味がないことを伝える



左から鈴鹿市危機管理部交通防犯課副参事の清水和彦さん、鈴鹿市交通安全指導員の宮崎利香さん、近藤麻里さん、森友里さん



鈴鹿市立西条保育所所長の宮崎美佳さん

Safety Info.

インフォメーション②

2017年 Honda 安全運転普及本部 年末ご挨拶会 開催 交通事故ゼロ社会の実現に向け、様々な領域でチャレンジを続けていく

昨年12月1日、Honda 青山ビル（東京都港区）にて「2017年 Honda 安全運転普及本部年末ご挨拶会」が開催され、交通関係者約300名が参加した。

報告会では八郷隆弘・本田技研工業（株）代表取締役社長が「Hondaは6月に『2030年ビジョン』を発信しました。『すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する』というステートメントに強調されるこのビジョンは、Hondaが創業100年を超えた後も、社会から存在を期待される企業であり続けるための指針となるものです。そして、『2030年ビジョン』の中で、クリーンで安全・安心な社会をめざし、交通事故ゼロ、CO2排出ゼロの実現をリードするという方向性を掲げました。Hondaは、これからも交通事故ゼロ社会の実現に向け、安全運転技術、安全運転教育はもちろん様々な

領域でチャレンジを続けてまいります」と挨拶。

続いて、原田洋一・本田技研工業（株）安全運転普及本部事務局長が、2017年の安全運転普及活動の報告と今後の取り組みについて映像を交えて紹介した。

最後に、来賓を代表して樹田好一・警察庁交通局長が挨拶。「安全運転普及本部が展開している活動について説明をいただき交通事故ゼロ社会の実現に向けて、『ヒト』『テクノロジー』『コミュニケーション』の3つの領域で活動を継続されているということをごさいます。たいへん心強く感じています。警察といたしましては、薄暮時間帯や夜間に重点を置いた街頭活動など総合的な交通事故対策を強力に推進しておりますが、さらに対策の成果を上げるためには、より一層関係機関・団体の皆様との連携を

強化して国民一人ひとりの交通安全意識高揚を図っていくことが必要不可欠と考えています。その観点からも、安全運転普及本部の取り組みへの期待はますます大きく、先進性・独自性のある交通安全活動を積極的に推進していただけるようお願い申し上げる次第です」と述べた。

報告会の後には、懇談会が開かれ、交通関係者の交流の場となった。



八郷隆弘・本田技研工業（株）代表取締役社長



樹田好一・警察庁交通局長

SJ Interview

SJ インタビュー



(一社) 日本作業療法士協会
「運転と作業療法委員会」委員長
(千葉県立保健医療大学 准教授)

藤田佳男さん

日本全国の作業療法士が運転再開の支援を円滑に進めるための環境整備に向けて

(一社) 日本作業療法士協会 (以下、協会) は作業療法士国家資格取得者からなる団体である。同協会は 2016 年度に特設委員会として「運転と作業療法委員会」を設置。藤田さんは同委員会の委員長を務めている。藤田さんは研究者になる以前、病院に作業療法士として勤務していた。「退院する患者様には、回復した身体機能を維持するために通所によるリハビリテーション (通所リハ) をお勧めしていましたが、女性に比べて男性は通所リハに行く人が少なかったのです。そこで、男性が退院後も身体機能を維持するために『夢中になれる作業は何か』と考えた時に行きついたのが『クルマの運転』でした。そして、藤田さんは病院長や警察の許可を得て、希望する患者を対象に実車による運転訓練を開始。これをきっかけに「運転と作業療法」について研究する道へ進んだという。

藤田さんによれば、日本では 1980 年以降に行政を含めて、障がい者の運転を支援する機運が高まり、運転再開のためのリハビリも様々な病棟施設や自動車教習所で行われていたようだ。ところが景気の後退により、関係機関および医療従事者の運転再開の支援への関心が薄れていく。「2000 年以降、リハビリのための入院期間が短縮 (最大 6 ヶ月、実際には平均 2~3 ヶ月) されたことで、短期間で日常生活に戻るためのリハビリに重点が置かれるようになりました。こうした状況の中で、作業療法士がクルマの運転再開を支援する重要性を再認識するようになったと考えられます」。

支援が必要な人のところにサービスが届くように

公共交通機関が発達していない地域においてクルマの運転再開は切実な問題で、多く

の作業療法士が運転再開のための支援の必要性を感じていた。このような作業療法士を集め、「運転再開のためのリハビリプログラムはどうしたらいいか」を検討するため、藤田さんは 2008 年に現・慶應義塾大学医学部精神・神経科教授の三村将さんと「運転と認知機能研究会」を立ち上げる。「この研究会で議論を重ねるうちに、作業療法士個人のレベルでは解決できない問題が多いことがわかりました。業界団体として、やるべきことがあるのではないかと考えるようになったのです」。その後、社会的にも高齢者や障がい者の運転に関する支援の必要性が高まり、「運転と作業療法委員会 (以下委員会)」が設置されることとなった。委員会は、クルマの運転など障がい者や高齢者の移動支援を適切に展開できるようにすることを目的としている。日本全国の支援が必要な人のところにサービスを届かしたいというのが、藤田さんの願いだ。

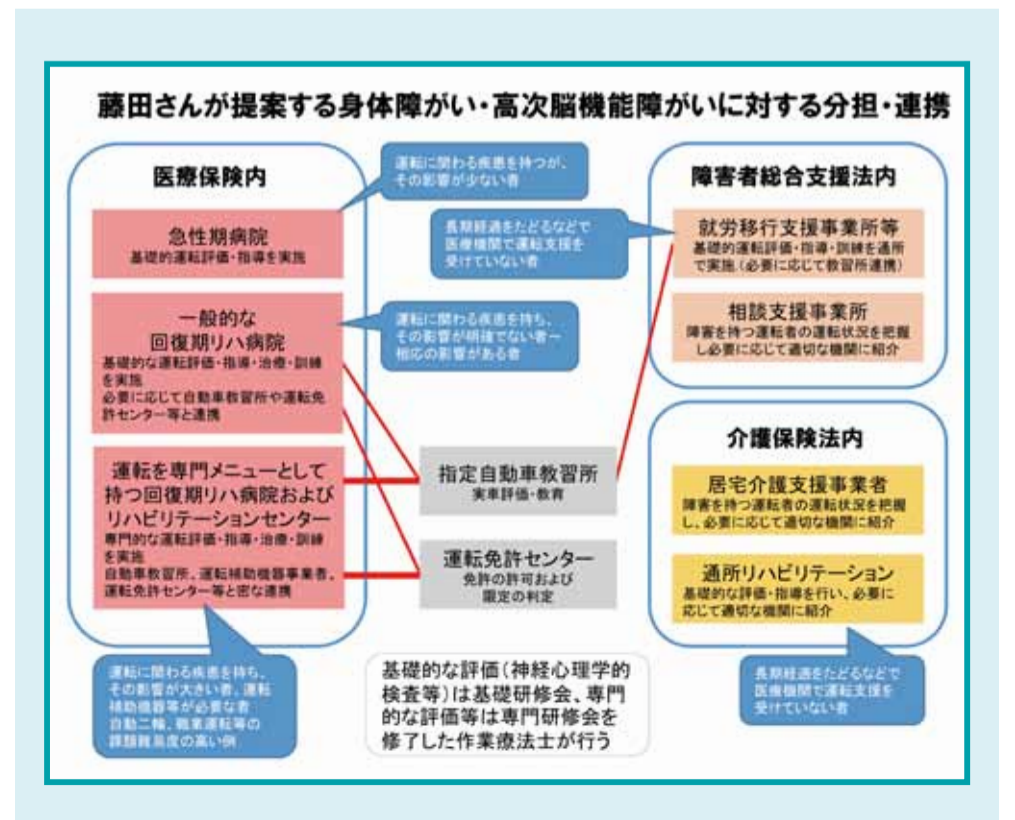
作業療法士が円滑に運転再開の支援をするために、委員会は 1 年目に「運転に関する作業療法士の基本的な考え方」をまとめた。運転免許の条件から認知機能・神経心理学評価、シミュレーターによる評価、実車評価など、支援の進め方を紹介している。下部組織となる 47 都道府県の作業療法士会内に窓口となる担当者を 1 名任命。「運転に関する作業療法士の基本的な考え方」を普及させるため、2 年目となる今年度は全国 5 カ所で担当者への研修会を開催した。「この時には、各都道府県でどのような問題があるのか、どのように解決しているのかを共有するための会議も開きました」。

本来、委員会の活動は今年度で終了する予定だったが、「まだやらなければいけないことがあり、ここで終わることはできない」と藤田さんは協会に掛け合って、3 年間の延長が決まった。

運転に関する一定の知識を持つ作業療法士をつくる

「2015 年以降、高齢ドライバーの認知症早期発見のため、各都道府県の運転免許センターで医療専門職の配置が進んでいますが、募集職種としては看護師です。作業療法士は身体障がいや高次脳機能障がいだけでなく、認知症などの精神疾患にも精通し、運転相談に応じることができるので、将来的に多くの運転免許センターで作業療法士が活用されることをめざしています。そのためには、作業療法士の側も採用されるための実力を身につけなければなりません。協会の会員向けに研修会を開き、運転に関する一定の知識を持つ作業療法士を一人でも多くつくりたいと思っています」。一方で、このような業界団体としての活動を医療・福祉分野の外にもアピールし、関係機関をはじめ他の分野の学会・協会との適切な関係づくりも今後の目標として掲げる。「アメリカでは運転リハビリのプログ

ラムとそれを運用する仕組みが確立されており、その中心にいるのは作業療法士です。日本でも、これに近いシステムを実現したいと考えています。適切な評価・訓練・指導を行うためには、様々な職種との連携が必要不可欠です。一定の地域に運転適性評価ができる回復期リハビリ病院またはリハビリセンターを整備し、運転免許センターや指定自動車教習所や行政機関と連携する必要があります (下図参照)」。藤田さんは、Honda による運転再開の支援に関する活動が日本における高次脳機能障がいの運転リハビリの進捗を加速させたといっている。「特に、2012 年に発売された『リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト』(4 面参照) は私たちにとってインパクトがありました。運転リハビリというのは、一部の作業療法士だけの世界だったものが、このソフトの普及によって、一般的なものになりつつあります。委員会は自動車メーカーなどとも協力して、運転に関する調査研究にも取り組んでいく考えだ。



All About SAFETY

安全をいかに創造するか

「安全である」ということは、すべての業界において共通の課題といえるでしょう。特に、旅客や貨物などの輸送サービスを担う業界にはより高い安全性を確保することが求められています。「All About Safety」は、そうした業界や企業がどのように安全を追求しているか、その考え方や具体的な取り組みを紹介し、皆様の安全活動の参考としていただくための連載記事です。



センコーグループ全体では約 5000 台の車両が物流の現場で稼働している

センコーグループホールディングス(株)の取り組み 研修施設と現場での訓練の継続によって 「安全」という物流品質を確保する

ドライバーへの教育を支える
研修施設「クレフィール湖東」

センコーグループホールディングス(株) (本社：東京都江東区) は一昨年、創業 100 周年を迎えた総合物流企業で、そのグループ会社は 130 社以上にのぼる。同社は「安全」がすべてに優先するという理念のもと、現場の最前線で活躍するドライバーへの安全運転教育に力を入れてきた。それを支えているのが、1996 年、滋賀県東近江市(当時の湖東町)に開設した研修施設「クレフィール湖東」である。現在の代表取締役社長である福田泰久さんが「物流技術を身につけ、現場力を向上させる必要がある」と、当時の社長に提案して開設に至った。開設時には、鈴鹿サーキット交通教育センターがインストラクターの育成に協力している。クレフィール湖東での訓練によってドライバーやオペレーター(倉庫内でフォークリフトを操作するスタッフ)の技術や能力、そこから生み出される品質と生産性が格段に向上。営業部門が自信を持って商品やサービスを顧客に提案できるようになり、それがグループ全体の事業拡大につながったという。

定期的に繰り返し行われる
ドライバーへの安全運転研修

クレフィール湖東のインストラクター(現在 8 名)は全国トラックドライバー・コンテスト(主催：(公社)全日本トラック協会)の上位入賞経験者など、センコーグループのトップドライバーが務めている。センコーグループ各社のドライバーを対象にした安全運転教育は新人ドライバー合宿訓練、基礎ドライバー訓練、プロドライバー訓練(またはトレーラドライバー訓練)の 3 種類で年間約 500 名が受講する。入社すると、新人ドライバー合宿訓練が基礎ドライバー訓練を受講。そして 5 年後には、プロドライバー訓練を受講し、以降はこれを繰り返す。つまり、6 年に 1 度のサイクルで安全運転教育を受けるのである。クレフィール湖東 研修事業部長 兼 交通安全研修所所長 仁井原好一さんは、すべての研修の目的は「安全運転の基本に戻る」「人とクルマの限界を知る」「危険に対する感受性を高める」の 3 つだと話す。「教習所で学んだ基礎・基本の重要性を思い出してもらうことが大切です。そして、公道ではできない危険を体験することで、安全意識の向上と変革を促します。例えば、基本走行という項目では、トラックに乗って、目いっぱいアクセル

を踏んで急ハンドルをきるという体験してもらいます。この時、運転姿勢の違いによって、情報のとりやすさや操作のしやすさの変化を感じてもらうことで、正しい運転姿勢の重要性を伝えています。また、大型トラックの場合、後輪から後ろの荷台部分が大きく突き出しているため、この部分が右左折の際に曲がる方向とは逆側にふくらし、周囲のクルマや建造物に接触することがあります。これを防ぐために、研修では実際にどのくらいふくらむのかを示すことで、自分のイメージとのズレを修正してもらいます。

このほか、体験を通じて「こだわり運転 3・5・5」の重要性なども学んでもらう。これはセンコーグループの追突事故防止策の総称で、「追従中の前車との車間距離(車間時間) 3 秒以上、停車時の前車との安全空間 5 m 以上、停車時の停止線とフロントバンパーの距離 5cm 以内」を意味する。プロドライバー訓練では同社の車両に搭載しているドライブレコーダーからの収集映像をもとに、ヒヤリハット場面を研修コース上で再現、走行して、事故防止のために注意すべきポイントは何か気づいてもらう。「コース内をただ走行するのではなく、インストラクターの運転するトラックが後ろからあおるなど、現実の交通状況に近づける工夫もしています」。

トレーナーによる「地区訓練」で
各現場の安全意識の向上を図る

センコーグループの安全運転教育は、クレフィール湖東での訓練だけではなく、各グループ会社の支店・営業所などでも「地区訓練」を年 1 回以上実施している。トレーナーと呼ばれる現場のリーダーが、支店・営業所のドライバーやオペレーターを指導するのだ。「訓練を受けても、身につけたことを現場で継続できなければ意味がありません。トレーナーはセンコーグループ全体の現場力の強化と安全を推進するキーパーソンといえるでしょう」と仁井原さんは説明する。このトレーナーの育成もクレフィール湖東は担っている。「私たちは安全運転を含めた物流現場における作業の理想形を『センコー流 指導マニュアル 虎の巻』としてまとめました。運転はもちろん、挨拶や服装、言葉づかいなどまで細かく規定しています。トレーナー訓練では『センコー流 指導マニュアル 虎の巻』の内容をすべて身につけ、現場で指導ができるようになってもらいます」。



クレフィール湖東 研修事業部長 兼 交通安全研修所所長 仁井原好一さん



クレフィール湖東は 27 万 m² という広大な敷地に研修施設や宿泊施設、こども交通公園などを備える。滋賀県公安委員会から、2016 年には大型自動車免許、2017 年には索引免許の「指定教習所」に指定された

物流業界以外の企業・団体にも
安全運転研修を拡大

センコーグループでは年 1 回、クレフィール湖東で「技能コンテスト」を開催している。全国 12 ブロックの予選を通過したドライバー・オペレーター、海外で輸送を担当している外国人ドライバー・オペレーターが参加し、安全運転技術などを競うのである。こうした様々な取り組みによって、交通事故件数も減少傾向にあるという。「ベテランドライバーが増えているので、インストラクターが問いかけ、受講者から答えを引き出すというコーチング技法によるプログラムづくりに取り組んでいるところです。最終的には既存の各訓練に取り入れていきたいと考えています」と仁井原さんは今後を見据える。さらに、クレフィール湖東では自社のドライバー育成のノウハウを活用し、社外の企業・団体向けにも安全運転研修を開催している。近年は、トラックよりもバスの乗務員に対する研修が増えているようだ。トラック同様、バス乗務員への研修内容もクレフィール湖東が独自に考案している。物流業界をリードするセンコーグループの安全運転教育の取り組みは、業界全体の安全意識の向上にも寄与していくことだろう。



独自の厳格な行動・技能規範がまとめられた「センコー流 指導マニュアル 虎の巻」



センコーグループのドライバーへの訓練風景



フォークリフトを操作するオペレーターへの訓練も実施

KYT

危険予測トレーニング

第61回 対向右折車の前を右折しようとする時（四輪車編）

あなたは交差点を右折しようとしています。対向車線でトラックが右折待ちをしているのでそのまま右折を開始しようと思います。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？



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

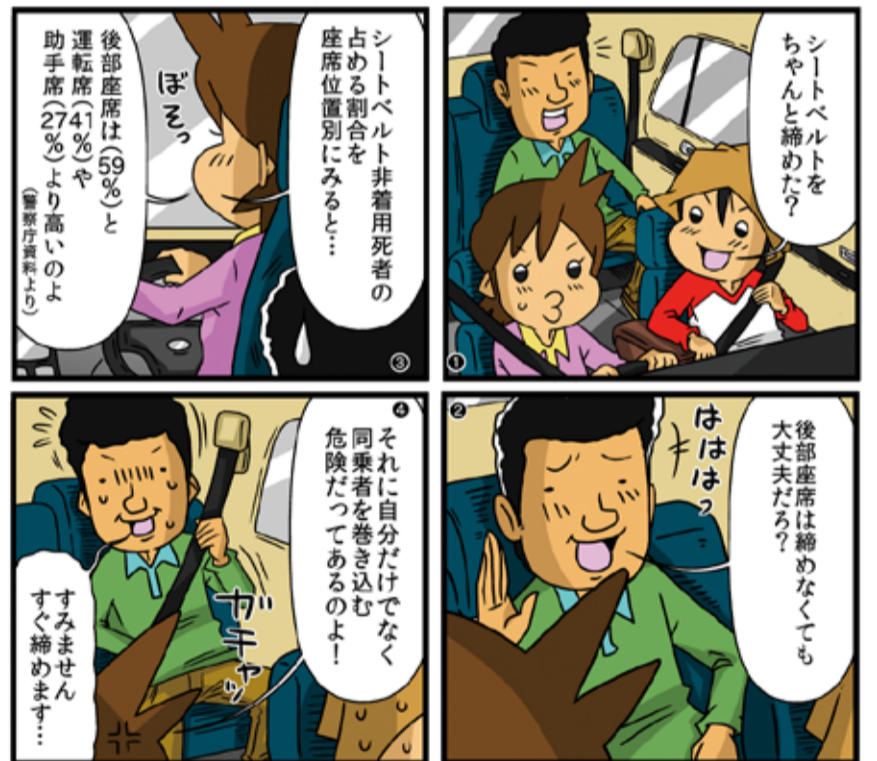
【使用上の注意】

- 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 29 年中の交通事故死者数（24 時間死者数）は次のうちどれでしょう？
① 3,904 人 ② 3,694 人 ③ 3,484 人
- Q2** 警察庁と JAF による調査で、一般道路における後部座席同乗者のシートベルト着用率は何%だったでしょうか？
①約 26%
②約 36%
③約 46%
- Q3** 内閣府が平成 29 年に実施した「運転中の携帯電話使用に関する世論調査」で、「運転中に携帯電話を使用したことがある」と回答した人は全体の何%だったでしょうか？
①約 17% ②約 27% ③約 37%



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/>

埼玉県の「3 ない運動」見直しを議論する検討委員会が教育委員会への提言内容をまとめる

埼玉県教育委員会は 1981 年に定めた「自動二輪等による事故・暴走行為等防止指導要項」の趣旨に記されている「高校生活にバイクは不要」という方針のもと、埼玉県内の公立高校で「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）」を推進している。しかし、2016 年 12 月に「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」を設置し、「3 ない運動」見直しの議論をスタートさせた。同検討委員会には会長を務める日本大学理工学部助教授の稲垣具志さんをはじめ、埼玉県高等学校 PTA 連合会や埼玉県高等学校長協会、（一社）埼玉県指定自動車教習所協会、（一財）埼玉県交通安全協会、埼玉県二輪車普及安全協会、（一社）日本自動車工業

会などから 18 名が委員として参加している。今年 1 月までに 9 回の議論を重ね、「3 ない運動」を堅持するのではなく、社会の変化に整合した新たな指導要項を制定することや、自動二輪等の運転免許取得者に対する交通安全講習の実施など安全確保対策に万全を期すことを盛り込んだ提言をまとめた。委員からは「今後、『3 ない運動』に替わる新たな指導要項の制定に向かっていくと思いますが、これまで以上に高校生の安全に結びつくものにしていく必要があります」という意見などが出された。提言内容と同検討委員会での協議の経緯は「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する報告書」としてまとめられ、会長の稲垣さんから県教育長に手渡される予定だ。



1 月 24 日に開催された第 9 回高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会