

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 福祉安全運転

自動車教習所と作業療法士が連携を深め、
熊本県内で運転復帰支援環境の輪を広げる

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、お身体が不自由な方々の交通社会復帰に向けた安全な移動手段の確保のために教育機会を提供している。さらに、各地域が自立して運転復帰プロセスを構築できるように、自動車教習所や病院施設などを支援している。昨年の沖縄県に続き、今回は熊本県における自動車教習所と作業療法士の連携に向けた取り組みについて紹介する。

運転の再開に向けた相談や
評価を行う環境づくりをめざして

高次脳機能障がいなどの方々の方が運転を再開できるかどうかの評価には、実車による運転評価が効果的であると考えられている。しかし、病院施設や自動車教習所においては共通の基準、評価手法、訓練ノウハウなどがないといった課題がある。このような課題を解決し、高次脳機能障がいなどの方々の運転再開支援とともに道路交通の安全確保も推進していくためには、自動車教習所と作業療法士の相互理解と連携が必要不可欠といえるだろう。

Honda は熊本県内で自動車教習所と病院施設との連携を支援するため、(一社)熊本県指定自動車教習所協会と(一社)熊本県作業療法士会に「障がい者(おもに高次脳機能障がい)の自動車運転能力評価環境充実に向けた合同講習会(以下、合同講習会)」の共催をはたらきかけ、6月10日に開催された。

熊本県指定自動車教習所協会専務理事 佐藤正泉さんは「高次脳機能障がいからリハビリを経て運転を再開したいという相談が増えていますが、教習所側に高次脳機能障がいに関する理解が進んでいませんし、対応するためのプログラムも整っていないのが現状です。合同講習会をきっかけに、まず一歩を踏み出そうと考えました」と話す。一方、熊本県作業療法士会会長 内田正剛さんは「私たち作業療法士が受け持つ領域は対象となる方に必要な生活行為を保証することです。自動車運転も、その方の活動や社会参加をサポートするために必要な行為ととらえています。『運転と作業療法』や『運転免許制度』に関して、もっと勉強していく必要があると考えていたので、この合同講習会を実現できたことはありがたいと思っています」と開催の意義を語る。



パイロンスラロームなどで複数の課題(指定された速度を維持しているか、適切なハンドル操作ができていないかなど)を同時に遂行できる能力を評価



合同講習会では、教習指導員と作業療法士が病院施設での運転の再開に向けた評価・訓練の実態や、自動車教習所の受け入れ体制などについて情報や意見を交換

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 福祉安全運転
- P2 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P3 Safety Report セーフティルポ 若者
- P4 Safety Report セーフティルポ 子ども①
- P5 Safety Report セーフティルポ 子ども②
Safety Info. インフォメーション①
Safety Info. インフォメーション②
- P6 SJ Interview 埼玉大学大学院理工学研究科教授 久保田尚さん
- P7 TRAFFIC SCOPE
- 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
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/>
編集人：中嶋英彦

※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。
㈱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

双方が持っている情報を共有し、
連携に向けての課題を探る

合同講習会の会場となった菊陽自動車学校(熊本県菊陽町)には、熊本県内の15の自動車教習所と45の病院施設から教習指導員等31人、作業療法士等45人が集まった。まず、熊本県作業療法士会保健福祉部理事 今田吉彦さんが「病院施設における自動車運転相談の現状と課題」を説明。高次脳機能障がいの症状の特徴や回復までの経過、病院施設で行っている検査内容を紹介した。次に、熊本県指定自動車教習所協会講習課 長 安永順治さんが「一定の病気に関する免許手続きの

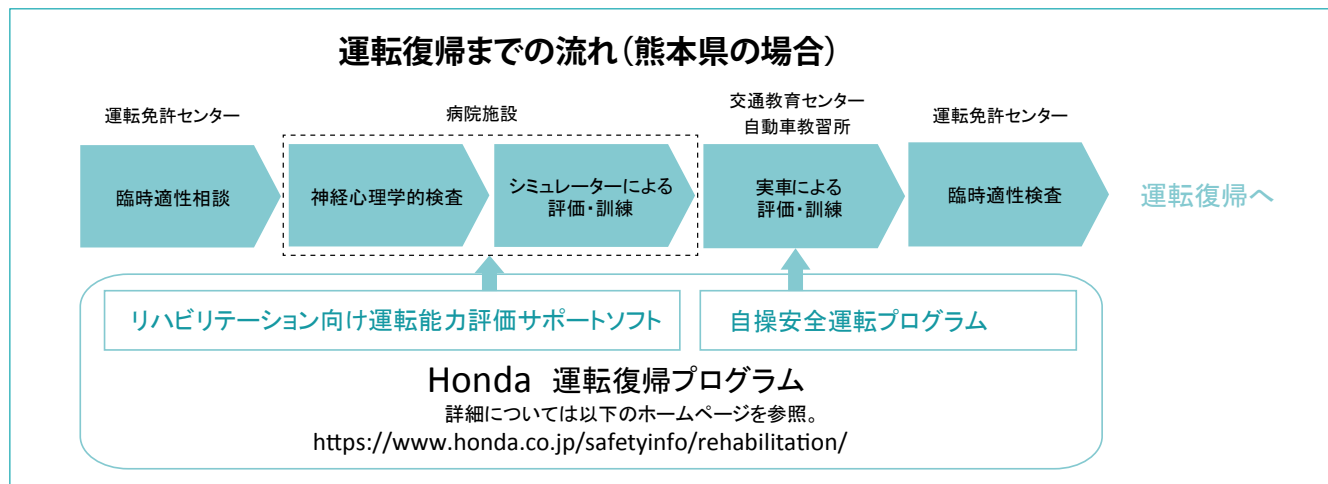
法的内容」について解説。法律で定められた運転免許制度の仕組み、一定の病気がある場合の免許更新の条件や申請の流れを伝えた。

この後、作業療法士が患者役となり、教習指導員が助手席に同乗して Honda が開発した「自操安全運転プログラム（以下、自操プログラム）」を体験。このプログラムは、実車運転時における現状の把握、そこから見えた課題に対する訓練を目的として Honda の交通教育センターで実施している。体験で使用する車両には、手でアクセルとブレーキを操作する補助装置や、左手・左足だけでハンドル、アクセル、ブレーキを操作する補助装置が付けられている。講師を務めた交通教育センターレイ

ンポー熊本の黒澤明良インストラクターはパイロンスラロームなどの課題を通じて、指定された速度を維持しているか、適切なハンドル操作ができていかなど、その方の現状をまず把握することがポイントであると教習指導員と作業療法士に説明した。最後に、地域ごとのグループに分かれ、病院施設での運転の再開に向けた評価・訓練の実態や、自動車教習所の受け入れ体制などについて情報や意見を交換するなど、双方が交流する場も設けられた。参加者からは「教習所の考え方や受け入れ体制を学ぶことができた」「講習会の開催回数を増やし、意識改革を図る必要がある」といった声が聞かれた。

熊本県作業療法士会の内田さんは「生活行為をみる私た

ちと、運転のプロである教習所が連携を深め、事例をつくっていくことはたいへん意義があります。さらに、事例を積み上げて実績にしていくことで今後、行政の協力も得られるようになると思います」という。熊本県指定自動車教習所協会の佐藤さんは「今回は教習指導員だけでなく、教習所の管理者も多数参加しており、それだけ関心が高まっているといえるでしょう。県内を4つのブロックに分けているので、各々で受け入れ体制を整備したいと考えています。熊本県作業療法士会との連携をさらに深め、取り組んでいきたい」と語った。今後、県全体、さらに地域単位でも連携が進んでいくことが期待される。



(一社)熊本県指定自動車教習所協会専務理事 佐藤正泉さん(左)、(一社)熊本県作業療法士会会長 内田正剛さん(右)

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

バイクに乗る体験を通じて親子の絆を深めてもらう

「親子でバイクを楽しむ会（以下、親子バイク）」は Honda のバイクのスクールの1つで、バイクに乗る体験を通じて親子の絆を深めてもらうことを目的としている。保護者が先生となり、バイクの操作方法や楽しさだけでなく、ルールやマナーの大切さを子どもに伝える。参加資格は自動二輪免許（小型以上）を保有している保護者とその子ども（自転車に乗れる小学生）。親子バイクを開催している鈴鹿サーキット交通教育センターの平井真所長は「小学生の時にバイクの楽しさを知ってもらっても、中学生以降は16歳で免許を取得するまでバイクに乗る機会がなくなってしまいます。継続してバイクを楽しめる機会を提供しようと、小学生の時に親子バイクの受講経験がある中学生も受け入れることにしました」と説明する。

7月14日、鈴鹿サーキット交通教育センターで親子バイクが開催され、中学生を含む11組の親子が受講した。この日はセカンドステージ（エンジョイコース）。子どもたちはファーストステージ（親子で入門コース）を経験しており、1人でバイクの操作ができるようになっている。オリエンテーションでは、子どもたちがその日の目標を一人ひとり発表し、インストラクターが「人の話

をよく聞く」「自分のことは自分です」「人に迷惑をかけない」という3つの約束を再確認。その後、コースに出て、トレーニングが始まる。親子でブレーキングやパイロンスラロームといった課題に取り組む。

スクールによって親子の信頼関係が強まる

小学1年生の時から受講している岩崎颯馬さん（中1）は一番身近にいる人にバイクの運転を教えてもらえることがうれしいという。「50ccからスタートして、今はクラッチ操作が必要な125ccのバイクを運転できるようになりました。これも父の指導のおかげです」。父親の篤さんは「普段の生活とは違う環境の中で親子の絆を築くことができますし、どのように伝えたら、子どもが納得してくれるのか考えることも親として勉強になります」と話す。

参加者の今井聡さんは「安全が確保された場所でバイクの運転操作を学べるのが親子バイクの魅力です」と話す。息子の翼さん（中1）は「最初は言われたことをそのままやることで精一杯でしたが、最近では自分で考えてコースに合わせた操作ができるようになりました」と小学4年生での初受講からの成長を実感している。今回が2回目となる吉田誠さんは「バイクが好きな人なら、一度は子どもとツーリングをしたいと思うはずです。



保護者が先生となり、子どもの運転を観察した後、アドバイスを伝える

親子バイクはそれが少しだけ叶えられる場所であり、すばらしいことだと思っています」と話す。娘の愛菜さん（中1）は「バイクに興味はありましたが、一人では参加する気にはならなかったと思います。始まる前は緊張しましたが、父がそばにいてくれるという安心感があり、楽しい気持ちになれます」という。

今回が44回目の受講になるという塩原肇さんは「子どもがバイクを扱うことによって、バイクの立場が理解でき、日頃の生活の中での交通安全にもつながります」と話す。息子の惺さん（中1）も「ここで身につけたことは、日頃利用している自転車の安全運転にも役立っていますし、将来、運転免許を取る時にも活かせると思います」という。

このように、バイクに乗る体験を通じて参加した親子の絆はさらに深まったといえるだろう。信頼関係を築きながら、保護者が教えることによって、子どもの安全に対する意識も高まっていくのである。



パイロンスラロームでは保護者が追走して、子どもの運転の様子を観察



直線を保護者と並走し、目標となるパイロンに合わせて停止する練習



セカンドステージでは交通教育センターのコースを離れ、鈴鹿サーキット内を走行。親子でのツーリング気分が味わえる

Safety Report

セーフティポ
若者生徒の行動変容が
評価された自転車教育

香川県高松市にある英明高等学校は生徒数 1461 人（平成 30 年 7 月末現在）の私立高校だ。全校生徒の約 6 割が通学に自転車を利用していることから、平成 26 年度より同校教頭代理で生徒指導主事を務める西本泰三さんが中心となって生徒に対する交通安全教育の強化を図ってきた。

「きっかけは、香川県警察本部が推進する『自転車運転免許制度※』のモデル校に指定されたことでした」と西本さんは振り返る。「自転車運転免許取得のための講習会とともに、新たな取り組みを始めようと考えていました。その時に香川県警察本部を通じて、Honda が全国に普及している高校生交通安全教育（下記参照）のことを知り、取り入れることにしたのです」。

平成 26 年度は自転車の「実技教育」として、「8 の字走行」などが Honda のスタッフによって実施された。「8 の字走行」は直径 10 m の円をつなげた 8 の字コース内を自転車 20 台で走行するという課題。全員でスムーズに走るために必要なことは何かを生徒に問いかけ、「他の人の動きをよく観る」「譲り合う」という答えを生徒から導き出すことがねらいだ。西本さんは「相手を思いやる気持ちがないと上手くいかないということを生徒に気づかせることができたと思います。交通安全教育は交通ルールを教え込むということが一般的だと思っていたので、生徒から考えを引き出すという手法は私たちにとっても勉強になりました」と Honda の教育ノウハウを評価する。

※自転車運転免許制度＝香川県が指定した講習を受けた高校生に自転車運転免許を交付する制度。現在は県教育委員会等の主導により実施している。

自転車安全教室によって
生徒の行動に変化が現れた

現在の自転車安全教室では「思いやり運転」という実技を活用している。自転車通行可の歩道を再現し、そこに生徒数名に立ってもらう。ある生徒は傘をさし、ある生徒は台車を押しているなど、実際の歩道の状況に近い環境をつくり出し、その生徒たちの間を別の生徒が乗る自転車がスピードを出して、前後から走り抜ける。スピードを出して歩道を走ると歩行者はどのように感じるかを実感してもらうのである。歩行者役の生徒からは「突然、自転車が真横に現れてビックリした」「後ろから来る自転車の気配を感じなかった」という声が聞かれた。「思いやり運転」を実施したことによって、学校周辺の歩道で生徒が自主的に自転車を降りて押し歩きするようになったと、西本さんはその教育効果を感じている。「まさに、自転車安全教室で伝えたことが実践されたといえます。新入生は先輩たちが自転車を押して歩くので、それを真似します。そして、5 月の自転車安全教室でなぜそうするのかを解説するのです」。さらに、TS マーク（自転車向け保険）も導入。香川県自転車軽自動車商協同組合の協力を得て、TS マーク加入の条件となる自転車の点検整備も校内一斉に行うこととした。これにより、毎年 4 月に自転車運転免許取得のための講習会、校内一斉自転車 TS マーク点検、5 月に Honda の高校生交通安全教育を活用した自転車安全教室という体制を西本さんはつくり上げた。この他にも、3 月に交通事故被害者の遺族の方による講話を行うなど、それぞれが学校行事として定着している。



自転車安全教室で実施している「思いやり運転」。スピードを出して歩道を走ると歩行者はどのように感じるかを実感してもらう



学校周辺の歩道では生徒が自主的に自転車から降りて歩いている



校内一斉自転車 TS マーク点検

来年度からはクラス担任が
自転車安全教室の指導者に

平成 27 年度からは Honda のスタッフを講師として招き、教員を対象に校内インストラクター講習会を行っている。「当校は私立なので、教員の転勤がありません。だから、全教員が自転車の指導ノウハウを身につければ、自転車安全教室のインストラクターができます。これまでは私を含め生徒指導の教員を中心に担当してきましたが、来年度からは各クラスの担任が自転車安全教室の指導にあたる予定です」と西本さんは説明する。

そして、英明高等学校は 5 月 22 日、「平成 30 年度自転車活用推進功績者」として表彰された。これは昨年 5 月に施行された自転車活用推進法に基づき、国土交通省自転車活用推進本部が自転車の活用の推進に関し顕著な功績があると認められる個人または団体を表彰するというものである。学校を代表して表彰を受けた西本さんは「取り組みを地道に続けてきたことで、生徒の交通安全意識が向上したことが評価されたのだと思います」と受賞の喜びを語った。



自転車運転免許取得のための講習会



教員を対象にした校内インストラクター講習会



国土交通省自転車活用推進本部から「平成 30 年度自転車活用推進功績者」として表彰



英明高等学校教頭代理（生徒指導主事）
西本泰三さん

Honda の高校生交通安全教育

生徒自らが交通事故から身を守るようになるとともに、他の交通参加者への思いやりの心を身につけてほしいという考えのもと、Honda が独自に開発した交通安全教育プログラム。高校生の自転車による交通事故の防止を目的とした「実技教育」や「感受性教育」で構成されている。Honda は、これらの具体的な教育内容を「高校生交通安全教育指導マニュアル」（DVD / CD）としてまとめ、全国の高校に普及している。

活用を希望される高校、団体の方は下記に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 地区普及課 TEL 03-5412-1150



Safety Report

セーフティレポート 子ども①

指導者から児童への問いかけを交えた対話型の
小学校低学年向け交通安全教育プログラム

警察庁の資料によれば、歩行中の交通事故死傷者数（平成25～29年の平均・人口10万人当たり）を年齢別にみると、7歳が全年代で最多となっている。7歳は小学1、2年生にあたる年代だ。そこで、Hondaは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」の続編となる「小学校低学年歩行編」（下記参照）を昨年完成させた。

危険シーンを提示し、児童に
なぜ危険なのかを考えてもらう

奈良県大和高田市は今年度から「できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編」を取り入れ、6月20日、同市立高田小学校の1年生64人を対象に交通安全教室を実施した。指導を担当したのは同市交通指導員の4人。

まず交通指導員が「皆さんは小学校に入る前から交通安全について勉強していますが、どうして勉強をするのだと思いますか」と交通安全を学ぶ目的を引き出すため、児童に問いかける。児童は元気良く手を上げて「自分の命を守るため」「道路は危ないから」と答える。「皆さんの大切な命を守るために、道路を歩く時に守ってほしいことがあります。それを今から一緒に勉強していきます」と交通指導員はアニメーションによる3つの危険シーンを見せた。アニメーションでは「できるニャン」というオリジナルキャラクターを使うなど、児童が楽しく学べるように工夫されている。最初のシーンは「左右が見えにくい交差点」。下校中の男の子2人がふざけながら歩いていたため、路地から道路に飛び出してしまった。ここで「できるニャン」が登場。「クルマにぶつかりそうになったけど、どうしてそうなったのかにや」と問いかけたところで一旦映像が止まる。すると、「右、左を覗いていなかったから」「ふざけていたから」といった声が児童から上がった。映像を進めると、「できるニャン」が同じシーンでクルマのドライバーからは男の子2人がどう見えていたのかを示す。ここで映像を止めて、交通指導員が「ク

ルマの運転手さんから男の子は見えにくいので、どうすれば良かったと思いますか」と質問。「右、左を覗く」「止まって、クルマがきていないか確かめる」と児童が答える。そして、解説映像を流し、「できるニャン」が「道路ではふざけない」「右側を一人で歩く」「交差点の手前で必ず止まる」「のぞきこみながら右、左、右をしっかりと覗く、安全なら渡る」と安全な渡り方を説明。この後、「クルマが停まっている時」「信号のある交差点」という2つの危険シーンについても、同様に交通指導員が問いかけながら安全な通行方法を児童に考えてもらった。

児童の考えを引き出しやすい
構成になっている

進行を担当した交通指導員の浦西美津子さんは「以前からドライバーから自分たちがどのように見られているかを伝えることは重要だと思っていました。このプログラムはそれをわかりやすく示すことができ、ありがたいと感じています。また、アニメーションも子どもたちの考えを引き出しやすい構成になっています。毎回できるだけ多く、子どもたちの意見を吸い上げるように心がけています」と話す。また、交通指導員の達中明衣さんは「できるニャン」が児童を引きつける上で重要な役割を果たしているという。「関西弁を話すというキャラクター設定で、とても親しみを感じます。昨年度、幼稚園・保育園で『できるニャンと交通安全を学ぶ』（幼児向け）を学んでいるので、子どもたちの印象に残っているのだと思います。」

高田小学校1年生クラス担任の黒石由香里さんは「対話形式で進行していったので、子どもたちも楽しみながら参加していました。また、映像も上からの状況を見せてくれたり、他者の視点からはどのように見えているかを示してくれるので、わかりやすかったと思います」と「小学校低学年歩行編」の効果を語った。



大和高田市の交通指導員が「なぜ交通安全を学ぶか」を児童に問いかける



ポイントとなる場面で映像を止めて、交通指導員が道路に潜む危険を児童に問いかける



危険な理由や安全な歩き方を児童が考え、答える



写真左から、大和高田市交通指導員の小林香菜さん、浦西美津子さん、達中明衣さん、花野絹予さん

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 小学校低学年歩行編」

アニメーションを活用した対話型のプログラムで、指導者からの一方的な指導ではなく、児童に「どうして危ないのか」を考えてもらい、気づきを促し、双方向で答えを導き出す点が特徴となっている。「左右が見えにくい交差点」「クルマが停まっている時」「信号のある交差点」の3つの危険シーンがあり、それぞれが以下のような流れとなっている（所要時間：15分程度）。また、アニメーションとリンクした「子どもが自ら考え行動する」道路横断体験プログラムの指導方法も含まれている。

活用を希望される自治体、警察、団体の方は下記に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 地区普及課

TEL 03-5412-1150



「止まる、観る、待つ」を再認識してもらうための道路横断体験プログラム



危険な場面を提示



同じ場面を上からの視点や他の交通参加者の視点から見せながら、危険である理由を解説



安全のポイントを確認

Safety Report

セーフティポ 子ども②

Honda の関連企業による周辺地域での交通安全活動

～事故の怖さを体験することで交通安全の大切さを学ぶ～

日信工業（株）はクルマやバイクのブレーキ装置などを開発・製造・販売している企業だ。本社がある長野県内で2012年から毎年、親子交通安全教室を実施している。この教室は、子どもには事故の危険や怖さ、保護者には自らが事故を防ぐ知識と子どもの行動特性を理解していただくことを目的としている。

7月22日、新潟県内では初となる第1回直江津地区親子交通安全教室を開催した。同社取締役生産購買本部長 小林敬一さんは「当社には新潟県上越市にも直江津工場があり

ますので、その周辺に暮らすお子さんと保護者の方にも交通安全を啓発していく必要があると考えていました。今回、地元の上越市役所や上越警察署、上越交通安全協会などの協力を得て、開催することができました。事故の再現をご覧いただくことは、お子さんの印象にも残りますし、保護者の方にとってもいろいろな気づきがあると思います。また、こうした活動を継続することは、当社全体の安全意識の向上につながっています」と話す。

会場となった直江津工場には親子49人が集

まった。指導を担当するのは同社のHondaパートナーシップインストラクター※（以下、HPI）。この日はトピーファスナー工業（株）と日本精機（株）のHPIも指導に協力した。交通事故の再現など（写真参照）を通じて、「道路を渡る前に止まって右、左、右を観て安全を確認する」「クルマに乗ったら、全席でシートベルトを着用（チャイルドシートを使用）」といった事故防止のポイントをHPIが説明する。小学2年生の子どもと来場した母親は「息子が通っている小学校から親子交通安全教室があることを聞き、参

第1回直江津地区親子交通安全教室は日信工業（株）とともに以下の企業が共催トピーファスナー工業（株）、日本精機（株）、浅間技研工業（株）、（株）都筑製作所、森川産業（株）、（株）三條機械製作所

加しました。話だけでなく、事故の再現やいろいろな実験が見られたので、どうすれば事故から身を守れるか子どもに伝わったと思います」と感想を語った。今回Honda関連企業災害防止協議会信越支部の企業（上記参照）が協力することで、これまで以上に有意義なものとなった。こうした連携によって、地域の交通安全活動のさらなる充実が期待される。

※Hondaパートナーシップインストラクター＝Hondaの関連企業内で交通安全指導を担うインストラクター。Hondaの交通安全センターでの養成研修を受講した関連企業の社員が認定される。



開会式では主催者を代表して日信工業（株）取締役生産購買本部長 小林敬一さんが挨拶した



HPIが親子に事故防止のポイントをアドバイス



人形を使った飛び出し事故の再現



シートベルトを着用していないと身体が前方に投げ出されてしまうことを示す実験

Safety Info.

インフォメーション①

日本自動車教育振興財団が高校への講師派遣メニューに「二輪車の交通安全」を新規に設定

（公財）日本自動車教育振興財団は工業高校や総合学科高校を対象とした自動車技術教育（自動車技術に関する教育）、および普通高校などを対象とした交通社会教育（「交通」「環境」「交通安全」など社会と自動車のかかわりに関する教育）を推進している団体だ。同財団では活動の一環として、高校が主催する研修会への講師派遣（講師は（一社）日本自動車連盟をはじめ自動車関係団体等から派遣）を無料で行っている。講師を派遣している研修メニューは「自動車技術」「環境技術」

「交通技術」「交通安全」の4つのジャンルがあり、全国すべての高校を対象に公募している。平成29年度の派遣件数は345校で、受講者は13万人以上に及ぶ。高校側からの要望が最も多いのは「交通安全」、なかでも「自転車・歩行者から見た道路交通安全」というメニューが全体の半数近くを占めている。そして、平成30年度より新規メニューとして「二輪車（バイク）の交通安全 高校生のためのSafety Riding（以下、二輪車の交通安全）」を追加した。その背景について、講師派遣を

統括する同財団部長 山本実さんは次のように説明する。「以前から、生徒の二輪免許取得を許可している高校の先生方から二輪車教育を実施してほしいという要望があり、それに応える形で今年度から設定しました。これまでの『交通安全』のメニューはすべて講演形式でしたが、『二輪車の交通安全』に関しては実技形式となっており、講師は（一社）日本二輪車普及安全協会から派遣いただいています。

研修を依頼した高校の1つが愛知県立足助高

等学校（愛知県豊田市）だ。同校教諭の角谷彰彦さんは「昨年度までは、実技講習は生徒をバスで自動車教習所に送迎し実施していたので、生徒は自分が普段乗っているバイクで参加できないという問題点がありました。何とかできないかと考えていた時、日本自動車教育振興財団が二輪車教育を始めると知り、講師の派遣をお願いしたというわけです」と話す。

8月3日、同校で「二輪車の交通安全」が実施された。今回の講師は日本二輪車普及安全協会から派遣された愛知県の特別指導員3人が担当。原付で通学する生徒8人はブレーキングやバランス、コーナリングといった実技課題に取り組んだ（写真参照）。昨年度に続き参加した生徒は「教習所では法規走行が中心だったので、今回の内容は新鮮に感じました。自分のバイクで練習でき、日頃の安全運転につながると感じます」と感想を述べた。



正しい乗車姿勢が安全運転の基本であることを強調する特別指導員



ブレーキングでは前後のブレーキの特性をふまえて、安全に停止する方法を習得



コーナリングではカーブの限界速度を体験し、安全な速度でのカーブの曲がり方を習得



バランスでは低速走行の難しさを体験し、そのような状況での運転操作を習得



（公財）日本自動車教育振興財団部長 山本実さん

Safety Info.

インフォメーション②

「高校生の二輪車安全運転教育の充実」発行

（一社）日本自動車工業会および（一社）日本二輪車普及安全協会は高校生に対する一層の安全運転教育の充実を呼びかけることを目的として、7月に「高校生の二輪車安全運転教育の充実」と題したパンフレット

を発行。全国各地の教育委員会や都道府県警察本部等に配布し、理解の促進を図る。パンフレットでは、多くの高校で生徒の二輪車利用が禁止されているなか、地方都市では通学範囲の拡大により生徒や家庭の負

担が増大しているという現状などを紹介し、二輪車のメリットとリスクを生徒に理解させ、利用するかどうかを自分で考えられるオープンな教育環境が求められると指摘している。



「高校生の二輪車安全運転教育の充実」は以下のホームページで閲覧が可能。
http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/hss_safetydrive.html

SJ Interview

SJ インタビュー

まず、「通学路の登校時の交通事故死者ゼロ」をめざし 「通学路総合交通安全マネジメント」を提案

地域の交通計画を専門とする久保田さんは、これまで生活道路における様々な交通事故防止対策を具現化してきた。そして、平成27年度から（公財）国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「通学路 Vision Zero」のプロジェクトリーダーとして、子どもたちが登下校に利用する通学路の交通安全対策に取り組んでいる。

日本の交通事故死者数は減少傾向にあるとはいえ、未だ3000人以上が亡くなっている。死者数をゼロにするには、そこにいたるまでの道筋を示すことが大切だと久保田さんは訴える。「今回のプロジェクトでは、まず通学路の登校時の子どもの死者数をゼロにすることを目標としました。これを端緒に下校時、帰宅後と対象を拡げ、最終的に市街地の死者ゼロに結びつけたいと考えています」。

平成24年以降、全国の自治体で「通学路交通安全プログラム」が策定され、実施済みとなっているが、対策の内容やプロセスが確立していない中、必ずしも効果が上がっているとはいえないと久保田さんは指摘する。そこで、プロジェクトは「通学路総合交通安全マネジメント」を提案。これは道路管理者や警察、学校関係者が連携して、最新の交通安全対策と交通規制、周辺のまちづくりと組み合わせた対策を検討していくというもので、進めるにあたっては道路管理者や警察、学校関係者に加え、PTAや地域住民といった多様な関係者が参加して議論するワークショップの開催を提唱している。「多くの方々の意見を取り入れることができ、現状の課題認識から対策立案まで関係者全員で話し合い、合意形成を図ることが可能となります」と久保田さんはいふ。

ワークショップによって 関係者の合意形成を図る

プロジェクトは発足2年目となる平成28年度、新潟県新潟市における小学校周辺の交通安全対策の事業に参画し、「通学路総合交通安全マネジメント」を試行した。新潟市は平成29年4月から4つの小学校を統廃合し新たな小学校（日和山小学校）を開校させた。これにより、学区が広がることになり、新たな通学路が設定される。学校周辺には多くの小学生の通行が想定されることから、新潟市主導で交通安全対策が検討されることになった。

対策の検討にあたり、ワークショップによる議論が平成28年7月から11月にかけて3回設けられ、新潟市、地元警察、対象地区の小中学校関係者、地元住民（PTA、自治会、交通安全関係団体等）、国際交通安全学会、国土交通省、大学から各回70人ほどが参加。プロジェクトのメンバーは司会やグループ討議での進行役として協力した。第1回ワークショップで問題として挙げられたのは、新たに開校する日和山小学校前の通り（通称：栄町銀座）で、朝の通学時間帯に幹線道路の混雑を避けるクルマが栄町銀座を抜け道として利用して危険であるというものだった。これを受けて、ETCプローブデータ（車両を通じて収集される位置・時刻等の情報）の分析、スピードガンによる速度調査、複数交差点におけるナンバープレート調査を実施。その結果、30km/hを超過した速度で通行するクルマの存在、抜け道利用の実態など、地元住民の感じていたことが客観データからも裏付けられたのである。第2回では、こうした客観データ



埼玉大学大学院理工学研究科 教授 久保田 尚さん

を共有し、具体的な対策案を検討。第3回で開校までに実施する対策として、栄町銀座においては朝の通学時間帯に通行規制を実施するとともにライジングボラード（写真参照）を実験的に導入することや、日和山小学校周辺にも新たにゾーン30の規制を実施することなどが決定された。

さらに、日和山小学校開校後にはETCプローブデータ、交通調査、意識調査を用いた分析結果に基づいて、4回目のワークショップを平成29年12月に開催し、各施策についての効果検証を行った。「栄町銀座では交通規制実施中（ライジングボラード稼働中）の違反通行はゼロでした。また、子どもや保護者、沿道住民への意識調査では全体の7割以上が『今後もあったほうが良い』と回答しており、本格実施に移行することで合意が得られました」と久保田さんは説明する。

実践した取り組みを踏まえ、 普及のためのガイドラインを作成

新潟市における通学路交通安全対策での一連の取り組みをもとに、久保田さんは「通学路総合交通安全マネジメントガイドライン（案）」（以下、ガイドライン）を作成した。通学路の特徴を踏まえた対策のポイント、ワークショップの運営方法などがまとめられており、これを用いることで各自治体

の担当者が交通安全対策を進められるようになっている。

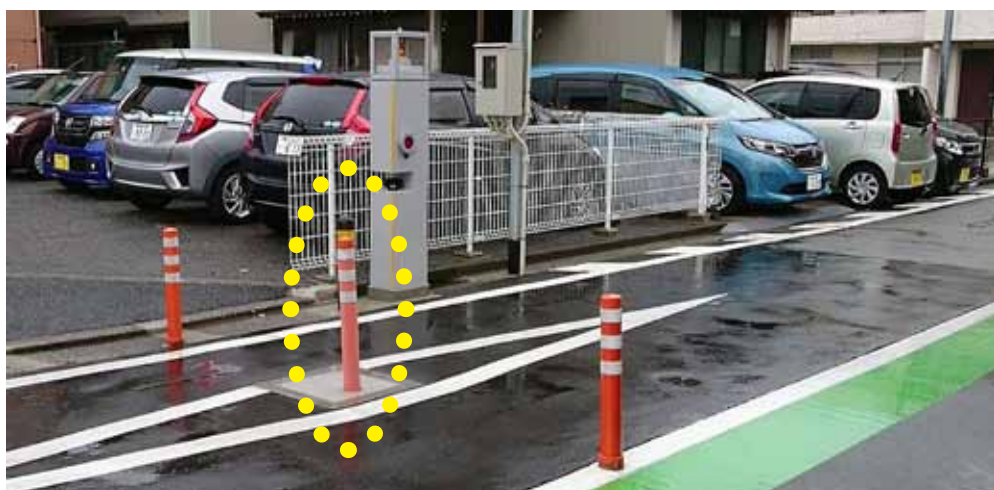
プロジェクトは、ガイドラインを活用し、沖縄県浦添市の2つの小学校（港川小学校、牧港小学校）の通学路交通安全対策にも参画した。ガイドラインに従って3回のワークショップを開催。港川小学校ではスムーズ横断歩道（写真下参照）、牧港小学校では交差点ハンプ（写真下参照）という対策を選び、社会実験を行った。そして、4回目のワークショップを経て、港川小学校では本格実施にいたっている。

「ガイドラインを完成させたことがプロジェクト最大の成果です。浦添市での事例から、その有用性も確認できました。日本の道路においては『安全』と『円滑』が並び立っています。しかし、通学路では『安全』が『円滑』の上にあるべきではないでしょうか。少なくとも、通学時間帯はクルマなどの通過交通ではなく、子どもを最優先に考えた対策を立案してほしいと思います」。

ガイドラインの普及によって今後、全国各地で効果的な通学路の交通安全対策が進み、さらに市街地全体での交通事故ゼロに向けて取り組みが具体化することが期待される。

※「通学路総合交通安全マネジメントガイドライン（案）」は以下のホームページで閲覧が可能。

<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/research/1705C.pdf>



日和山小学校の周辺に設置されたライジングボラード（事前に設定した時間によって自動的に昇降する車止め）。許可車両や規制除外車はリモコン操作などによってボラードを降下させ、通行することができる。通行後、ボラードは自動的に上昇



スムーズ横断歩道はハンプ（道路の一部を盛り上げたもの）の一種。ハンプ中央の平坦部に横断歩道が描かれている



交差点ハンプは交差点内部全体を盛り上げるハンプ

TRAFFIC SCOPE

交通参加者の行動を観察する

「TRAFFIC SCOPE」は交通参加者の行動観察を通じて、ドライバーやライダー、自転車利用者、歩行者に守るべきルールがあることを再認識してもらうための連載記事です。

子どもを幼児用座席付自転車に乗せる時は必ずヘルメットとシートベルトの着用を！

DATA 基礎情報

幼児用座席付自転車が転倒すると同乗している子どもがケガをする

幼児用座席付自転車は電動アシスト機能が付いているなど、子どもとの外出に便利な交通手段だ。しかし、幼児用座席付自転車は通常の自転車よりも重い上に子どもを1人または2人乗せるため、走行中や停車中にバランスを崩しやすく転倒や転落などしてケガをする事故が起きている。東京消防庁管内の救急搬送データによると、

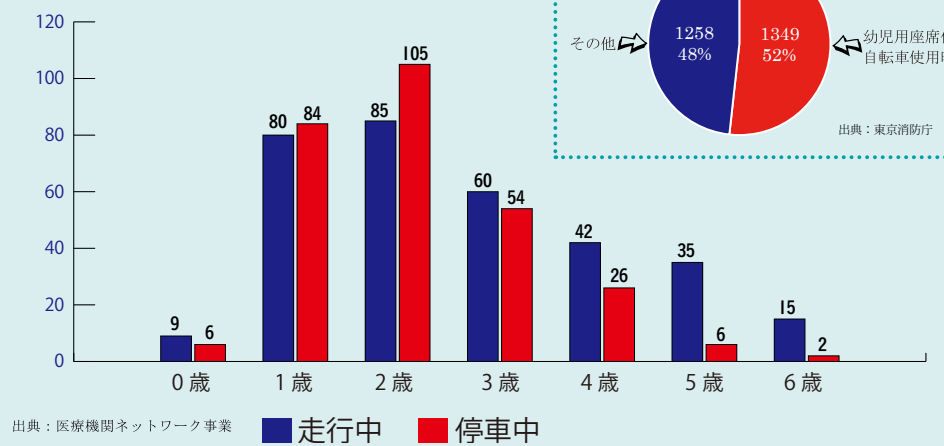
平成23年から平成28年までの6年間で、自転車の事故による救急搬送人数は2607人で、そのうち幼児用座席付自転車使用中に事故にあった子ども(14歳以下)は1349人と全体の52%を占めている。また、医療機関ネットワーク事業※によると、転倒して頭蓋内損傷や骨折などの重大なケガをする事故情報も609件(平成22年から平成28年の合計)ある。走行中だけでなく停車中の事故も多くみられる。

※医療機関ネットワーク事業=参画する医療機関(平成30年3月時点で24機関)から事故情報を収集し、再発防止に活かすことを目的とした、消費者庁と独立行政法人国民生活センターとの共同事業。



子どもにヘルメットとシートベルトを着用させている保護者

●幼児用座席付自転車の事故報告件数
(n=609:平成22~28年の合計)
※転倒・転落等(スポーク外傷、交通事故を除く)



WATCHING 観察

ヘルメットとシートベルト
どちらも非着用が多い

東京都江戸川区にあるスーパーマーケット付近で幼児用座席付自転車に乗車している子どものヘルメットとシートベルトの着用状況を観察した。2時間の観察の結果、幼児用座席に座っていた子どもは156人で、ヘルメットとシートベルトの両方を着用し

ていたのは19人と12%にとどまった(右表参照)。ヘルメットがあるにもかかわらず着用していない子どももいた。また、おんぶ(抱っこ含む)されていた子どもは25人で、全員がヘルメットを着用していなかった。観察場所近くのスーパーの駐輪場では、嫌がる子どもをなだめながらヘルメットを着用したりして、出発まで10分以上かかっているケースも見られた。一方で、ヘルメット・シートベルトを着用していない場合、子どもの乗降時間は短い傾向にあった。



子どもにヘルメットとシートベルトを着用させないで、自転車を運転する保護者が多く見られた

ADVICE アドバイス

停車中も転倒することを意識して慎重に扱ってほしい

道路交通法では、13歳未満の子どもを自転車に乗車させる時はヘルメットを着用させることが保護者の努力義務となっている。保護者は子どもを幼児用座席に乗せる前にヘルメットをかぶらせるだけでなく、自転車が転倒した際に子どもが投げ出されないよう乗せたらシートベルトを着用させてほしい。そして、子どもの重さでふらついたり、バランスを崩したりしないように、走行時はもちろん、

手で押して歩く場合も慎重に扱うことが大切だ。自転車は停車中でも転倒するおそれがある。子どもを乗せたまま、自転車から離れたり、目を離してはいけない。また、自転車を選ぶ時はフレームの耐久性やブレーキの制動性能などの安全基準に適合していることを示す「BAAマーク」((一社)自転車協会交付)、幼児2人同乗であれば「幼児2人同乗基準適合車マーク」(同協会交付)が付いていることを確認する必要がある。自転車に同乗している子どもは万一の際、自らを守る行動がとれない。子どもの被害を軽減させるためにも、保護者は安全対策に万全を期さなければならない。

観察結果

●子どものヘルメット・シートベルト着用状況(人)

※おんぶ・抱っこは除く

		シートベルト				合計
		着用		非着用		
ヘルメット	着用	前 5	30	前 9	49 (31%)	
		後 14	19	後 21		
	非着用	前 5	90	前 30	107 (69%)	
		後 12	58	後 60		
合計		36 (23%)	120 (77%)	156 (100%)		

観察場所/東京都江戸川区
東京メトロ「西葛西駅」付近
観察日/7月11日(水)
観察時間/16:00~18:00
天候/晴れ

●子どもの乗車状況(台)

	乗車位置			合計	
	前	後	おんぶ・抱っこ		
子ども1人乗車	22	72	12	106	143
子ども2人乗車	前+後	前+おんぶ・抱っこ	後+おんぶ・抱っこ	36	
	24	2	10		
子ども3人乗車	前+後+おんぶ・抱っこ			1	

●自転車の種類(台)

電動	非電動	合計
98	45	143



ヘルメットはかぶせているが、シートベルトを着用させていない保護者



ヘルメットをカゴに入れたままで、子どもにかぶせていない保護者もいた



「BAAマーク」と「幼児2人同乗基準適合車マーク」



子どもを抱っこしながら運転している保護者。観察を実施した東京都では幼児は背負って運転しなければならない(幼児用座席に2人乗車させている場合を除く)

KYT 危険予測トレーニング

第64回 親子連れが横断している時（四輪車編）

あなたは横断歩道を通ろうとしています。前方の親子連れは横断歩道を渡り終えようとしています。
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、横断歩道を親子が渡っている時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

【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 歩行者編

Q1

小学生の歩行中の交通事故死者数（平成25～29年の合計）を学年別にみると、最も多い小学1年生は小学6年生の何倍でしょう？

- ① 2倍 ② 4倍 ③ 8倍

Q2

小学生の歩行中の交通事故死傷者数を通行目的別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？

- ① 登校中 ② 下校中 ③ 遊戯

Q3

小学生の歩行中の交通事故死傷者数を事故類型別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？

- ① 横断中 ② 対面通行中 ③ 背面通行中



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



第5回 Honda 交通安全ポスター・動画コンテスト

第5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** 2018年10月1日(月)～2019年1月11日(金)まで(当日消印有効)
入賞作品発表 2019年3月中旬、Hondaホームページで発表・掲載します。
入賞作品 大賞 [ポスター・動画部門各1作品] / 優秀賞 [ポスター・動画部門各1作品] / Honda賞 [ポスター・動画部門各3作品]
審査方法 2019年2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2018年9月中旬公開予定のHondaホームページで。
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/movie_contest/

ホンダ 交通安全 コンテスト