

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue 対談

交通安全活動の充実に向け、 官と民が果たすべき役割

平成 28 年度からスタートした第 10 次交通安全基本計画は 3 年目を迎えている。同計画の目標達成に向けて、官民の取り組みはいかに行われてきたのか、交通事故ゼロ社会を実現するために官民が果たすべき役割、官民の連携はどうあるべきか、北村博文・警察庁交通局長と竹内弘平・本田技研工業（株）安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。



―はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、おうかがいします。

北村 平成 29 年中の交通事故は、発生件数が 47 万 2,165 件で、死者数は 3,694 人、負傷者数は 58 万 850 人という状況にあり、発生件数と負傷者数は 13 年連続の減少、死者数は警察庁が保有する昭和 23 年以降の統計で最少となりました。

本年 10 月末現在の発生件数は 35 万 3,488 件、死者数は 2,796 人、負傷者数は 43 万 3,097 人で、いずれも前年同期比で減少しております。

しかしながら、多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりはなく、高齢者が関係する事故や、飲酒運転等の悪質・危険な運転による事故が後を絶たないことなどを踏まえ、引き続き、官民の緊密な連携の下、事故実態に応じた交通安全対策を推進してまいります。

―第 10 次交通安全基本計画 (10 次 5 計) の進捗状況と、目標達成のための課題について、お聞かせください。

北村 第 10 次交通安全基本計画において、平成 32 年までに「24 時間死者数を 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」、「死傷者数を 50 万人以下にする」という政府目標が掲げられております。

これまで、政府と関係機関・団体、企業、ボランティア等の方々が一丸となり、また、国民一人ひとりが、交通事故防止に積極的に取り組んできたことにより、交通事故死者数は、「交通戦争」と呼ばれた昭和 45 年のピーク時の 4 分の 1 以下となり、平成元年と比べても 3 分の 1 となっています。また、交通事故死傷者数についても、ピーク時の半数以下にまで減少しておりますが、次代を担う子どもの安全確保や、高齢者の事故防止などの課題を重点としつつ、取り組みを着実に進めてまいりたいと考えております。



右：北村博文 警察庁交通局長
左：竹内弘平 本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部部長

Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P5 Safety Report セーフティポ 幼児の保護者
Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P6 2018 年 活動報告
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
SJ クイズ
Safety Info. インフォメーション



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。
（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

―Honda は、これまでも積極的に交通安全に取り組んできましたが、自動車メーカーとして、どのようなお考えで安全に取り組んでいるのでしょうか。

竹内 私どもはモビリティをつくるメーカーの使命として「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、世界 6 極（北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本）において、各地域の事情に応じた活動を推進しています。そして、「ヒト（安全教育）」「テクノロジー（安全技術）」「コミュニケーション（安全情報）」という 3 つの領域を進化、相互に連携させることによって、交通社会に参加するすべての人の安全をめざしています。

モビリティの主体である運転者すなわち「ヒト」に対

しては、昭和45年（1970年）に安全運転普及本部を設立し、お客様に商品であるクルマやバイクを正しく理解して使っていただくための安全教育を「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開しています。「テクノロジー」の領域では完全自動運転可能なクルマの実用化をめざす過程でクルマに搭載される安全運転支援システムを進化させ、その普及を図っています。また、「コミュニケーション」に対しては、Honda独自の通信型ナビ（通称名「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、みなさんの声でつくられた地図データを提供、活用して道路改善や事故防止に役立てていただいています。

10次5計の基本理念となっている「交通事故のない社会」を実現させるためにはクルマやバイクの運転者はもちろん、歩行者、自転車利用者などもルールを遵守し、他者への思いやりの心を持つことが不可欠です。安全教育は交通社会に参加するすべての人に必要だと思っています。

昨年4月、私どもは社内発信として「2030年ビジョン」を策定しました。その目的は世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードし、「すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する」ものです。具体的には、ビジョン実現に向けた方向性の1つとして「喜びを次世代へ」で「カーボンフリー社会」と「交通事故ゼロ社会」の実現をリードしたいと思っています。とりわけ「交通事故ゼロ社会の実現」では、すべての交通参加者に安全・安心を提供するために、車両の安全技術の向上とともに交通安全教育による安全運転の普及を促進し、社会と連携しながらよりよい交通環境を構築することが重要だと思っています。

私どもを取り巻く環境は、電動化やIT化など、グローバルで大きな転換期を迎えています。また、世界各地で、政治や市場環境などが非常に速いスピードで変化しています。この中で、スピード感をもって私どもの強みを生かしていく必要があると思っています。

幼児の段階から適切な交通安全教育が必要

—10次5計では「講じようとする施策」の1つとして、「交通安全思想の普及徹底」があります。この「交通安全思想の普及徹底」に向けた考え方と、重点を置いている施策をお聞かせください。



竹内 弘平

Kohei Takeuchi

本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部長

北村 交通事故のない安全で安心な社会を実現するためには、すべての道路利用者が、自他の生命尊重という理念の下、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣とすることや、相手の立場を尊重し、思いやり・譲り合いの行動をとることが必要であり、交通安全教育は、その重要な要素であると考えております。

また、教育の効果を高めるためには、交通ルールを守らない場合の危険や事故の状況等について具体的に説明したり、参加・体験・実践型の教育手法を活用するなど、相手の年齢等に応じた内容や手法により、理解と共感を得ることが大切となります。国家公安委員会では、民間を含めた皆様が、適切かつ効果的に交通安全教育を行うことができるよう、交通安全教育指針を作成し、公表しております。

警察では、学校、自治体、関係機関・団体、事業者等の皆様と、その特性や役割に応じた連携を図りながら、子どもから高齢者まで、様々な機会における交通安全教育活動が、より効果的に推進されるよう努めてまいります。

安全教育や指導啓発の重点についてですが、先般、警察庁が公表した交通事故分析結果において、秋から年末に掛けて、特に日没後1時間に死亡事故が多発する傾向にあること、死亡事故の内訳では高齢歩行者の横断中事故が多いこと、高齢歩行者の死亡事故では、歩行者側の約6割に法令違反があり、他の年齢層と比べて「横断違反（車両の直前直後横断・横断歩道外横断等）」の割合が高いこと、信号機のない横断歩道では、車両側の横断歩道手前での減速が不十分な状況にあること等の特徴が確認されております。これらも踏まえ、高齢者に対しては、自分の身を守るため「正しい横断」や反射材用品等の着用をしていただくこと、また、運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務と歩行者優先義務を再認識し、「歩行者の保護」を徹底していただくことなどに重点を置き、安全教育・啓発、指導取締り等を総合的に推進しております。

さらに、シートベルトの着用による死亡事故の抑止効果は極めて高いにもかかわらず、昨年のJAFと警察庁の調査によれば、一般道路における後部座席でのシートベルト着用率は36.4%にとどまっております。また、平成29年中の事故における後部座席での致死率をみますと、シートベルト非着用時は着用時の約3倍であり、衝突時の車外放出の危険性は約14倍となっていることから、これら事実の周知を含め、後部座席シートベルト着用の有効性・必要性を広く啓発するとともに、街頭における指導活動の強化等を通じて、着用率を高めてまいりたいと考えております。

このほか、歩行中事故の人口当たり死傷者数を年齢別にみますと、子どもが通学で独り歩きを始める時期の7歳が全年代で最多となっておりますので、保護者の皆様には、自身が子どもの手本となり、「道路には絶対に飛び出さないこと、信号は必ず守ること、横断歩道付近では横断歩道を渡ること、右左の安全確認をしっかりと行うこと」などの基本的な交通ルールについて、幼児の段階からきちんと教えていただくようお願いいたします。

竹内 私どもは、幼児から高齢者まで段階的かつ体系的な交通安全教育が実現できるよう様々な対象に応じた教育プログラムの開発と普及に取り組んでいます。各プログラムは参加体験型の実践教育を基本とし、教え込むのではなく、受講者の気づきを促すという独自性のあるものです。開発にあたっては、全国各地の交通指導員の皆様からアドバイスをいただくなど、現場でより使いやすくなるための検討を重ねています。

子ども向けでは「できるニャンと交通安全を学ぶ」というプログラムを開発し、一昨年は幼児向け、昨年は小学校低学年向けを完成させました。いずれも、指導にあたる方々が子どもたちに問いかけながら道路上に潜む危険を理解していただける内容になっています。本年10月末までで全国約830地域で活用されており、地域の指導者の皆様にも好評をいただいております。

そして本年は、幼児の保護者向けプログラムを開発しました。幼児期は交通安全の基本を吸収する大切な時期であり、家庭の中で日常的に安全を考える機会をつくる必要があると思います。このプログラムは、小学校入学前の幼児を持つ保護者の方々に対して、子どもの安全を守るためにすべきことを考えていただくことが目的です。安全な歩き方、自転車利用時のヘルメット着用や自動車乗車時のチャイルドシート使用の重要性について危険な交通場面の映像や資料から日頃の行動を振り返っていただくとともに、どうすれば事故を防げるか保護者に問いかけ、気づきを促し理解していただく内容となっています。

子どもに対しては、私どもが開発したプログラムを使って、四輪販売会社の各拠点で交通安全教育を実施するほか、近隣の幼稚園・保育園へもスタッフが出向いて実施しております。

子どもだけでなく、高校生向けの自転車教育や、高齢者向けの歩行者教育に必要なプログラムも開発しており、全国各地で活用されています。

運転者教育の充実によって安全意識の向上をめざす

—近年、「あおり運転」「ながらスマホ」による事故が社会的にも注目されており、また、高齢運転者対策やヘッドライトのハイビームの活用等、運転者への安全運転教育のさらなる充実が必要だと思いますが、「安全運転の確保」に向けた考え方と、重点を置いている施策をお聞かせください。

北村 安全運転を確保するためには、安全運転に必要な知識・技能とそれを実践することができる資質がすべての運転者に求められることから、運転免許制度に基づき、運転者教育の充実を図るとともに、違反者に対しては速やかに行政処分を行うなど、制度の適切な運用に努めております。また、安全運転管理者制度に基づき、事業所等による主体的な安全運転管理の促進を図っております。

あおり運転等の悪質・危険な運転については、厳正な捜査、行政処分、交通安全教育等を総合的に推進することにより、全国の警察を挙げてその抑止に努めており、また、いわゆる「ながらスマホ」による運転については、重大事故につながり得る極めて危険な行為であるとの認識の下、昨年中は約90万件の違反を検挙したほか、広報啓発により抑止を図っております。

高齢運転者対策については、高齢運転者は年齢層が高いほど免許人口当たりの死亡事故が多く発生していることや、今後、高齢の運転免許保有者数の一層の増加が見込まれることなどから、喫緊の課題と認識しており、昨年3月に施行された改正道路交通法の適切な運用、運転適性相談の充実・強化、運転免許証を自主返納しやすい環境の整備、自動ブレーキなどを備えた安全運転サポート車の普及啓発等の取り組みを、関係機関・団体、民間事業者等と連携して推進しております。

このほか、先般、警察庁において公表した「薄暮時間帯（日没前後1時間）における対歩行者死亡事故の時間当たり発生件数が、昼間と比べて約4倍多い」との事故分析結果も踏まえ、交通事故の未然防止につながる「前照灯の早め点灯」や「夜間の対向車や先行車がない状況でのハイビームの活用」について、引き続き、周知啓発を推進しております。

竹内 運転者への教育は、二輪・四輪販売会社の各拠点の店頭でお客様に直接、安全運転アドバイスを実施するほか、鈴鹿をはじめ全国7か所にある交通安全センターでの安全運転研修やバイクとクルマのスクールなどで対応しています。企業ドライバーを対象とした研修では危険を安全に体験することで、事故につながる運転行動に気づいていただけるようにしています。例えば、車間距離は人間の眼によって測るため個人差があります。そこで急

制動の体験を通じて車間は距離ではなく、時間で3秒以上とることが安全につながると気づいていただくのです。また、高齢運転者向けのスクールでは車内外に設置したカメラやセンサーで、運転行動や速度、加減速の様子を記録します。その後、記録された映像やデータをもとに自分の運転行動を客観的に観察し、振り返ることで気づきを促す、という手法も取り入れています。

また現在、四輪販売会社で高齢のお客様に安全運転診断をしていただけるプログラムを開発中です。これは店頭でできる簡単な体験を通じて「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性に気づいていただくことを目的としています。10月にお客様対象の試行を完了し、まもなく完成予定です。(P4参照)

さらに、高齢運転者については、警察庁で視野異常と交通事故との関係、適切な視野検査の有無等に関する調査研究(※1)が行われています。その有識者会議に私どものスタッフが委員として出席し、私どもが開発した運転シミュレーターを使って視野異常と交通事故の関係について分析するためのデータを収集しました。この結果を受けて、新たな視野検査を高齢者講習に試験導入し、さらに検証を重ねると聞いています。

また、業界に協力する立場として(一社)日本自動車工業会(以下、自工会)を通じ、高校生に対する二輪車教育や自転車教育、自動車安全運転教育として、安全運転技能の向上や安全運転サポート車の体験ができる講習会(※2)を実施しています。また、高齢の方々に健康で安全な運転を続けていただくことを目的に開発した高齢運転者向けの交通安全教育プログラム(※3)の普及協力も積極的に取り組んでいます。

—いわゆる自動ブレーキなど安全運転支援システムを搭載するクルマが増えていますが、機能の限界についても利用するドライバーに正しく理解してもらう必要があると思います。どのように取り組んでいるのか、お聞かせください。

竹内 昨年から実施した官民をあげた普及・啓発として、安全運転サポート車を私どもは「Honda SENSING」と総称し、先進の安全運転支援システムとして普及拡大に力を入れています。

昨年9月に発売したN-BOX以降、軽自動車を含めたすべての新型モデルで標準装備化を進めております。

これらの機能の普及は搭載率の向上に加え、お客様の正しい理解の普及がたいへん重要だと考えております。私どもではお客様に機能を正しくお伝えするため、四輪販売会社スタッフを対象とした研修を本年4月より本格的にスタートしました。10月末までに既に565名のスタッフが研修を終了しており、全国各地で体感試乗会などを開催しております。

自動運転の実用化に向けて、技術進化の過程にある安全運転サポート車は機能の能力(認識能力・制御能力)に限界があり、道路や天候の状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。運転者はもちろんのこと、クルマを扱う関係諸団体の皆様が技術を正しく理解し、技術の誤解や過信をせずに安全に利用するための安全教育や普及・啓発活動を今後、強化する必要があると思います。交通事故ゼロ社会の実現に向け、さらにスピード感を持って取り組んでいきたいと思っています。

北村 安全運転サポート車など、安全運転支援システムを搭載した先進安全自動車の普及は、高齢運転者をはじめ、すべての運転者の事故防止や被害軽減に資するものであり、官民を挙げて普及啓発に取り組むとの政府方針が示されております。

また、先般、(公財)交通事故総合分析センターから、自動ブレーキを搭載した車(自家用乗用車)の追突事故率は、未搭載車と比べて52.9%低いとの結果が公表されるなど、統計上でも先進安全技術による交通事故死傷者数の低減効果が現れているところです。

関係機関・団体、民間の事業者等と連携した試乗会の開催や、安全教育等において先進安全技術の有用性を周知するなど、引き続き、様々な機会における普及啓発を推進してまいりたいと考えております。

また、先ほど、竹内安全運転普及本部長のお話しにもあ

りましたが、これら先進安全技術が搭載された自動車は、正しく運転すれば安全性が高いものの、条件によっては装置が作動しない場合もあることから、装置の機能を過信せずに運転する必要性についても併せて周知してまいります。

—今年は二輪免許に係る道交法の施行規則改正がありました。その背景と内容をお聞かせください。

北村 本年7月に施行された道路交通法施行規則の改正では、関係団体等からの要望を踏まえて、AT小型限定普通二輪免許の取得負担軽減に向けた見直しがなされました。これは、普通免許等を受けている方が、AT小型限定普通二輪免許の教習を指定自動車教習所で受ける場合の1日当たり技能教習時限の上限を、3時限から4時限に引き上げるなどしたものです。この改正により、従前は最短で3日間を要した教習が、改正後は最短2日間で修了することが可能となっております。

また、同改正では、普通二輪免許の運転シミュレーター教習に係る経過措置の廃止もなされております。これは、平成8年の道路交通法施行規則改正の際、普通二輪免許に係る技能教習について、その施行前から当該教習を行う指定自動車教習所は、当分の間、教習に運転シミュレーターを使用しないことができるとの経過措置が設けられていたところ、近年では廉価な運転シミュレーターが市販されていること等を踏まえ、廃止したものです。

これら改正により、AT小型普通二輪免許を取得しやすくなるほか、普通二輪免許を取得する方に対する教習が、より安全かつ効果的に実施されるものと考えております。

竹内 技能教習上限時間の見直しは、自工会として以前から要望していたことで、ようやく実現できました。これにより、普通自動車免許保有者がAT小型限定普通二輪免許を取得する際の時間的負担が軽減されますから、たいへん有意義な改正だととらえています。

そのような中で私どもは昨年11月、Hondaライディングシミュレーターをモデルチェンジしました。危険予測指導の表現力を高めた機能と軽量、コンパクトな車体が好評で多くの教習所で活用いただいております。

安全で安心な社会の実現に向け、官民が連携・協力していく

—あらためて、「世界一安全な道路交通社会を目指す」上で、今後、どのような取り組みが必要か、お聞かせください。

北村 先ほども申し上げましたが、これまでの継続的な各種取り組みの結果、昨年の交通事故死者数は、現行の統計で最少となり、また、本年も前年同期比で減少となるなど、世界一安全な交通社会の実現に向けて、一定の成果が現れているものと考えております。しかしながら、今後一層の高齢化の進展が見込まれているほか、ルールを無視したドライバーによる悲惨な交通事故も依然として発生しております。

交通事故のない安全で安心な社会の実現は、国民すべての願いであり、政府の重要な課題であるとの認識の下、関係の皆様と連携・協力し、「子どもや高齢者に対する交通安全教育」、「悪質・危険な交通違反の指導取締り」、「高齢運転者の事故防止対策」、「先進安全技術の普及・活用」等の諸対策を積極的に進めてまいりたいと考えております。

竹内 私どもの目標は交通事故ゼロ社会の実現です。これは、政府がめざす10次5計の中の交通事故のない安全で安心な社会の実現に向けた取り組みに通じるものです。また、モビリティメーカーとして、長年取り組んでまいりました安全運転や交通安全教育の普及促進も私どもの使命ととらえています。先ほども申し上げましたように、自動運転の実用化を見据え、その過程として、先進安全技術を搭載した自動車の進化と普及に努め、技術を正しく理解し、誤解や過信をしないよう、安全に利用するための安全教育や普及・啓発活動にスピード感を持って、交通事故防止に寄与



北村博文

警察庁交通局長

Hirofumi Kitamura

していきたくと思っています。

2020年に東京オリンピック、パラリンピックが開催されます。私どもは、同年に高速道路での自動運転技術の実現をめざし研究開発を進めているところです。また、2025年ごろには、パーソナルカーユースに向けたレベル4自動運転技術の確立をめざしているところです。

自動車産業が100年に一度の変革時期とも言われ、自動運転をはじめコネクティッド化やシェアリング・サービス、電動化新技術等で自動車の概念が変わることで、交通社会も大幅に変化することが予想されます。また、交通死亡事故の過半数を占める高齢者対策の一つとして自動運転への技術も急がれるところです。そして、社会構造の変化にともない、自動運転に係る道路交通法や免許等、制度面の整備、交通事故の責任や補償、国際条約の整合等、諸課題の対策が急がれます。今後、様々な関係機関や団体、事業者等の皆様と連携や協力がたいへん重要と考えています。

北村 御社が、モビリティメーカーの使命として、すべての人の安全を目指すとのお考えの下、交通安全教育プログラム、教材、教育機器等の開発に加え、安全教育指導者の育成や教育の場の提供等、幅広く尽力されていることに深く敬意を表します。

また、安全運転サポート車、さらには自動運転車等の先進安全技術を搭載した自動車の機能の進化や普及は、交通事故防止や被害軽減に資するものであり、これらに対するメーカー各社の取り組みについて、私どもとしても大いに期待しております。

もとより、交通事故を防止するためには、官民連携による取り組みが必要不可欠であり、御社を始め、民間の視点で交通安全に積極的に取り組んでいただいている企業や団体等の役割は極めて大きいと考えております。

共通の目標である交通事故のない安全で安心な社会の実現に向け、引き続き、取り組みの推進をお願いいたします。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 高齢運転者交通事故防止に関する有識者会議の下、「高齢運転者事故防止に関する提言」に盛り込まれた3つの分科会の1つ「視野と安全運転の関係に関する調査研究」。

※2 (一社)日本自動車工業会(自工会)、(一社)日本自動車連盟(JAF)、(一財)全日本交通安全協会が共催、警察庁、国土交通省、都道府県警察本部等が後援の「セフティトレーニング」(平成3年から一般運転者向けに開始)と「シニアドライバーズスクール」(平成8年から高齢運転者向けに開始)の講習会のこと。平成30年度は特に高齢者向けプログラムのさらなる充実と合わせて全国で年間約80回程度実施計画をしている。

※3 「いきいき運転講座」。社会学や交通心理学、脳科学などの専門家で構成した自工会の委員会、3年間の研究開発と普及ツール作成で平成20年に完成。高齢運転者のみならず歩行者や自転車利用者にも活用でき、本年7月には、普及版「お試しセット」を追加した。

Close Up

クローズアップ 四輪販売会社

高齢運転者の方へ 日頃の意識や運転行動を振り返っていただくために

高齢運転者をはじめとしたブレーキとアクセルの踏み間違いなど運転操作不適が事故要因として多くなっている状況を踏まえ、運転前の安全意識の向上や行動につなげていただくために今年新たに開発をスタートしたプログラム「みんなで安全運転行動診断」(P6 参照)を、10月25日から26日にかけてHonda Cars 光東(本社:山口県下松市)の全5拠点で試行した。

自らの日頃の意識や運転行動と現実との違いを体験する

拠点の1つ下松店では、お客様5名が受講。同店の福永帆奈海さんと山近楓さんが進行を担当。まず、お客様に日頃の運転行動に対する意識について診断シートを記入しながら振り返ってもらい。その後、「安全確認の徹底」が重要であることに気づくための体験へと進む。一方的に説明するだけでなく、お客様に「クルマの死角は、どこにどの程度あると認識しているか」「クルマに乗り込む前に注意していることはあるか」と問いかけ、自らの気づきや考えを引き出しながら進めた。

続けて、「余裕を持った行動」「早めの危険予測」が重要であることに気づくための体験として、通常と異なるルールのじゃんけんを実施。最初はいつも通りのじゃんけん、次に後出しじゃんけん、最後は後出しで負けるじゃんけんをするのだが、慣れないため、出すまでの時間がかかったり、間違えて出してしまってお客様もいた。これは運転中に起きる予想外の状況を例えたもので、単純な行動であっても予想外の状況では「認知(見る)・判断(決める)・操作(行動する)」が難しいことを実感できるのである。

事故を起こさないために必要な行動を自ら考えていただく

体験が終わると再度、自ら安全意識についての評価を行う。日頃の意識や運転行動とのギャップに気づいていただくことがねらいだ。安全に発進するには安全確認の徹底、また、正確に認知・判断・操作をするには落ち着いて余裕を持つことや、「早めに危険を予測する」ことが必要であると伝えた。最後に、診断を通して得た気づきをもとに、



Honda Cars 光東のスタッフが運転操作間違いによる事故を防ぐための様々なアドバイスを行った



Honda Cars 光東 営業本部エリアマネージャー 西本悦生さん



Honda Cars 光東 下松店の福永帆奈海さん(左)と山近楓さん(右)

今後どのようなことに気をつけて運転するか参加者全員で共有し、運転操作不適のような事故を起こさないためにも、お客様一人ひとりが気づいた点を意識した運転行動を心がけていただくようお願いし、約1時間にわたるプログラムは終了した。福永さんは「参加しているお客様が発言しやすい雰囲気をつくるのが重要だと感じ、それを意識しました」。山近さんは「お客様に自分の体験や思っていることを話していただけたので、スムーズに進行できました。事故防止に必要な意識や運転行動に気づいていただけたと思います」と話す。Honda Cars 光東 営業本部エリアマネージャー 西本悦生さんは「お客様の交通事故防止に対する意識が高まっているので、私たちから安全に関する情報を提供したいと考えていました。お客様にも好評だったので、このプログラムを実施して良かったと感じています。安全運転教育の機会をつくることで、お客様とのコミュニケーションが今後、さらにとりやすくなると思います」とプログラム実施による効果を語る。お客様に長く安全に運転いただくため、2019年のプログラム普及に向けて開発が進んでいる。

◆受講したお客様の声◆



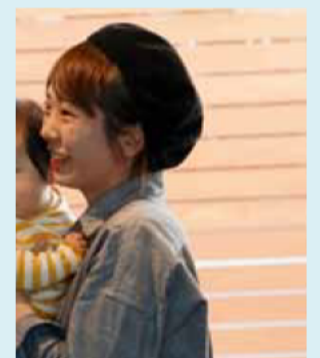
(下松店) 延末英勝さん

日頃の自分の意識や運転を振り返る良い機会になりました。乗車前はクルマのまわりを半周しかしていなかったので、今後は1周して安全であることを確かめながら乗り込むようにします。



(光店) 藤本茂成さん

クリープ現象のことは、今回初めて知りました。これを利用して、ゆっくり発進することを心がけていきたいと思います。子どもの飛び出しで危険を感じることもあるので、事故を起こさないように気をつけなければいけないと感じました。



(山口東店) 長町遥香さん

私は20代ですが、反応を体験するじゃんけんの間違ったりして、とっさに対応できないとわかりました。クルマを運転する時は時間に余裕を持って運転しようと思います。



一方的に説明するだけでなく、お客様自らの気づきを促すため、問いかけ、発言を引き出しながら進行



最後に、お客様一人ひとりが今後どのようなことに気をつけようと思うかディスカッション

導入

体験

まとめ

プログラム概要

自己評価



運転中の日頃の安全意識を自己評価し、「診断シート」に記入する

車両の死角



クルマの死角体験を通じて、安全確認をしないことの危険性に気づく

乗車手順



安全な乗り込みから発進までの手順を紹介

じゃんけんゲーム

走っているときの振り返り



後出しでわざと負けるなど、通常と異なるルールのじゃんけんにより、運転中の急な対応の難しさに気づく

再評価・意見交換



体験後の意識を「診断シート」に記入し、体験前の自己評価とのギャップを確認いただく。また再評価が完了後、参加者全員で振り返りをしながら意見交換を行う

Safety Report

セーフティルポ 幼児の保護者

全国各地で活用が進む幼児の保護者向けプログラム

Honda は今年 8 月に完成した幼児の保護者向けプログラム (P6 参照) を全国各地の交通安全指導者に提供している。

10月5日には大分県宇佐市の豊川こども園、11月1日には長野県松本市の松本光明幼稚園で園児の保護者を対象にした交通安全教室が実施され、このプログラムが活用された。

大分県宇佐市の事例

豊川こども園で指導を担当したのは、大分県交通安全協会宇佐支部交通指導員の衛藤恭子さん。「宇佐市内にある中学校の7校中4校は、自転車通学する生徒にヘルメットの着用を義務づけていません。子どもが小さいうちから保護者にヘルメットの重要性を認識してもらうことで、中学生のヘルメット着用を推進したいと考えています。Hondaのプログラムは保護者の意識を変えるのに役立つと感じ、使ってみようと思いました」と衛藤さんは話す。

交通安全教室では、子どもの「自転車」をテーマにした本編映像が使われた。一人のお母さんは子どもにヘルメットをかぶせ、一緒に公園の中で自転車に乗れるようになるための練習をする。一方、もう一人のお母さんは子どもにヘルメットをかぶせず、家の前の道路で乗せてしまう。そして、お母さんが目を離れた時に自転車に乗っている子どもが転倒したところで映像は終わる。衛藤さんは保護者に「皆さんは、お子様が自転車の練習をする時にヘルメットをかぶせていますか」と問いかけた後、「ヘルメッ

トを着用していないと、転倒した際に頭部に大きなダメージを受けます。自転車に乗る時はヘルメットを着用しないと自分の命は守れないことを、お子様に繰り返し伝えてください」と訴えた。このほか、「歩き方」をテーマにした本編映像を見せ、「歩行者用の信号機が青の点滅になったら、急いでも焦らずに、次の青まで待つという模範を大人が示すことが大切です」とアドバイスした。

長野県松本市の事例

松本光明幼稚園で指導を担当したのは、松本市交通安全指導員の深澤靖恵さんと佐藤美紀さん。「Hondaのプログラムには私たちが保護者の方々に伝えたい内容が網羅されているので、取り入れました。わかりやすい映像により、大人に交通ルールを守ることの重要性を理解していただくことができます」と二人は話す。

同園の保護者のほとんどがクルマで子どもを送迎していることから、今回は「自動車」をテーマにした本編映像を選んだ。駐車場でお母さんが他の人との会話に気をとられて子どもから目を離すと、子どもは遊んでいるうちに駐車場に入ってきたクルマの前に飛び出して事故に遭ってしまうという内容。映像が終わると、自分に思い当たることがないか、こうした事故を防ぐために自分ならどうするか、保護者に考えてもらう。長野県内でも最近、保育園の駐車場で同様の事故が起きていることから、これは他人事ではないと深澤さんは注意を促す。そし



豊川こども園の交通安全教室では「自転車」と「歩き方」をテーマにした本編映像が使われた

て、駐車場などで子どもだけを先に降ろさないこと、駐車場では必ず手をつなぐことを強調した。

また、子どもが小学校入学を控えている保護者も多いことから、プログラムの資料編に収録されている事故データを使って、歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、小学1、2年生にあたる7歳児がピークであることを示す。「小学1年生は一人で歩くことに慣れていませんから、小学校入学までに各家庭で交通安全教育をしっかり行ってほしいと思います。そのためにも小学校への通学路を何度か親子で歩いて、どこが危険箇所か、どのように安全確認をするのか、お子様と一緒に確認してください」と深澤さんは呼びかけた。

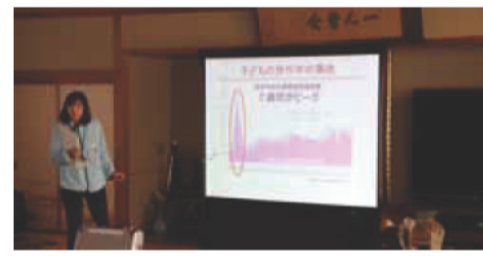
交通安全教室を受講した保護者の声(下記参照)からも、保護者一人ひとりの安全意識を高めていくことが家庭における交通安全教育の充実につながるといえるだろう。



本編映像が終わった後、保護者に問いかける大分県交通安全協会宇佐支部交通指導員の衛藤恭子さん



松本光明幼稚園の交通安全教室で使用された「自動車」映像で子どもから目を離してしまうシーン



資料集の事故データを使うことで保護者の納得性も高まる



◆豊川こども園と松本光明幼稚園で交通安全教室を受講した保護者の声◆

- ・対照的な保護者を比較するという映像が、わかりやすいと感じました。
- ・子どもと一緒に散歩する時は、交通ルールを守ること意識したい。
- ・小学校入学前に、通学路を子どもと一緒に歩いてみようと思いました。
- ・自転車に乗る時に、ヘルメットをかぶせることの大切さがよくわかりました。
- ・映像の中の悪い例を見て、自分にも思い当たる部分があったので気を付けようと思いました。
- ・お母さんが子どもと手をつないでクルマに乗せたり降ろしたりしているシーンが印象に残っているので、参考にしたい。



松本市交通安全指導員の佐藤美紀さん(左)と深澤靖恵さん(右)

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

体験を通じて、安全な車間距離(時間)のとり方を理解してもらう

鈴鹿サーキット交通教育センターは、香川県坂出市にあるHondaの安全運転研修施設「Honda セーフティトレーニングセンター四国」を活用し、中国・四国地方の企業・団体のドライバーを対象にした研修を定期的に開催している。

9月13日に開催された安全運転研修には、伊方サービス(株)と四電ビジネス(株)の2社から6名が参加。実技として急制動、

車間距離検証などが行われた。

急制動では30km/h、40km/hで直線コースを走行し、目標となるパイロンを通過したら急ブレーキをかけて止まるというもの。ABS(アンチロック・ブレーキ・システム)が作動した時のクルマの挙動を体験し、各速度での制動距離を確認する。車間距離検証では、同じ速度で走行中に正面に設置した信号を点灯させ、受講者はそれを



正面の信号点灯を確認してから急ブレーキをかけて止まり、受講者の停止距離を測定

確認してから急ブレーキをかける。そして、この時の停止距離と先ほどの制動距離から空走距離を導き出し、安全な車間距離のとり方を考えてもらう。「車間(安全空間)を確認するために、車間を時間で計る方法があります。車間を時間で計ることによって、速度の増減に応じて車間も変化します。自分が前車に追突しないだけでなく、後続車からも追突されない穏やかなブレーキをか



クルマを白線にピッタリ合わせることで車両感覚を身につけるトレーニングも行われた

けるために、道路環境や運転目的に応じた適切な車間を時間でとることをおすすめします」とインストラクターがアドバイスした。受講者の渡辺勲数さんは「信号の点灯に気づいてから止まるまで、自分が思っている以上に距離がかかっていることがわかりました。今後は適切な車間時間をもって事故防止を心がけようと思います」と感想を語った。

2018年 活動報告

「交通事故ゼロ社会の実現」に向け、普及活動を拡充

2030年ビジョンに掲げた「交通事故ゼロ社会の実現」に向け、Honda 安全運転普及本部は2018年も「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、交通社会の変化やニーズに合わせ、活動を展開した。

高齢運転者の方へ

日頃の意識や運転行動を振り返っていただくために

近年、交通事故死者数は減少傾向にあるものの、65歳以上の高齢者の人口増加に伴い、高齢運転者特有の事故が注目されている。その事故要因としては「運転操作不適」によるものが最も多くなっている。そこでHondaは、そういった高齢者の特性を踏まえ、安全意識の向上や行動につなげていただくために新たなプログラムとして「みんなで安全運転行動診断」の開発をスタートした。このプログラムは店頭でできる簡単な体験を通じて、自らの日頃の意識や運転行動を振り返りながら、運転操作間違いによる事故を防ぐためのポイント「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性に気づいていただくことを目的としている。また、運転操作不適による事故の割合は、高齢者だけでなく若年層でも高いため、ご家族などすべての年齢層の方々に参加いただけるプログラムとなっている。

10月にはHonda Cars 光東のお客様を対象に5つの拠点でプログラムを試行(P4参照)。2019年の普及をめざし、開発を進めている。



Honda Cars 光東のお客様を対象に実施された「みんなで安全運転行動診断」の試行



簡単な体験を通じて、運転操作間違いによる事故を防ぐための行動の重要性に気づいていただく

先進の安全運転支援システムの正しい理解の普及のために

衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能といった安全運転支援システム「Honda SENSING」を普及させるためには、搭載率向上に加え、お客様に手渡しで、その効果や限界について正しく理解していただくことが必要である。そこで昨年、Hondaは四輪販売会社のスタッフがより正しくお客様に安全運転支援システムの説明ができると同時に、各拠点などで体感試乗を安全に運営するための研修プログラムを作成。Hondaの交通教育センターを中心に、アドバンスドセーフティコーディネーター(※1)研修として今年4月よりスタートした。四輪販売会社による「Honda SENSING」の体感試乗は今年27都道府県で47回(10月末現在)実施された。

※1 セーフティコーディネーター(SC)は安全運転のアドバイスを行うための社内資格。アドバンスドSC研修はSC資格取得者を対象に、レベルアップ研修として実施



アドバンスドセーフティコーディネーター研修で四輪販売会社のスタッフが衝突軽減ブレーキを体験



体感試乗では研修を受講したスタッフが、お客様に衝突軽減ブレーキなどの効果や限界を説明

保護者に自身の行動を振り返り、何をすべきかに気づいていただく

幼児期は交通安全の基本を吸収する大切な時期である。しかし、最も身近にいる保護者の安全意識が低ければ、教育の効果も薄れてしまう。保護者の意識を高めたいという声は地域の交通安全指導者からもあり、新プログラム「わが子の命を守るために」を開発した。このプログラムは幼児の保護者に対して、危険な交通場面の映像と資料から自分の行動を振り返り、わが子の命を守るために何をすべきかに気づいていただくことを目的としている。プログラムは「歩き方」「自転車」「自動車」など5つのテーマからなる本編映像および資料集で構成。本編映像は2人の保護者(お母さん)の交通安全に対する意識や行動を比較することで、子どもを事故から守るためにはどのように行動すべきかを考えていただく内容となっている。

継続して活動している取り組み

関係諸団体との連携した取り組みでは、「SAFETY MAP(※2)」に表示されている急ブレーキ多発地点などの情報を道路改善などに役立てていただくため、滋賀県警察本部と交通事故防止対策の推進に向けた協定を締結した。昨年、協定を締結した千葉県警察本部と警視庁では急ブレーキ多発地点の情報をもとに対策が検討され、道路改善が実施されている。

また、お身体の不自由な方の運転復帰に向けた取り組みでは、昨年の沖縄県に続き、今年は熊本県と鹿児島県において指定自動車教習所協会と作業療法士会との連携活動をサポートした。各地での自立した活動が広がりを見せている。

海外においては、Hondaの中国現地法人である本田技研工業(中国)投資有限公司(HMCI)が中国国内の事故削減をめざし、自社内で二輪のチーフインストラクター養成を開始するなど、今年も様々な海外事業所の活動を支援した。

※2 Hondaが開発したソーシャルマップ。日本中を走るインターナビ(Honda独自の通信型ナビ)搭載車から集めたデータをもとにした急ブレーキ多発地点情報をはじめ、事故多発エリア情報やゾーン30情報などが表示されている。パソコンやスマートフォンで自由に閲覧でき、自分が危険だと感じた場所を投稿することもできる。詳細は以下のホームページを参照。https://safetymap.jp/



新プログラム「わが子の命を守るために」の本編映像。交通安全教育に熱心なお母さん(左)と安全意識が低いお母さん(右)の行動を見せて、保護者に思い当たる部分がないか振り返ってもらう



「SAFETY MAP」の急ブレーキ多発地点情報をもとに現場を確認し対策した実施例。改善前にはなかった信号機を設置



熊本県での指定自動車教習所協会と作業療法士会による合同講習会 HMCI二輪チーフインストラクターの講習



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。

信号機のない横断歩道において ドライバーは歩行者保護を！

DATA 基礎情報

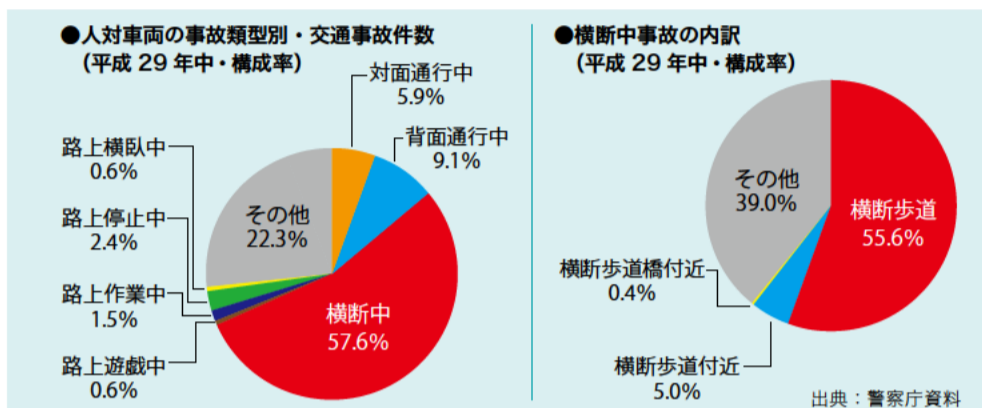
人対車両の事故のうち
半数以上が道路横断中に起きている

平成 29 年中に発生した人対車両の交通事故件数 5 万 756 件を事故類型別にみると、歩行者が道路横断中に発生した事故は 2 万 9235 件と、全体の半数以上を占めている。さらに、このうちの 5 割以上が横断歩道で

起きている。ドライバーや歩行者が特に気をつけなければならないのは、信号機が設置されていない横断歩道を通行する場合だ。信号機がない交差点は、ドライバーは自らの判断で横断歩道の通過と停止、歩行者は横断の可否を判断する必要がある。また、駐車車両などによって見通しが悪い場合は、慎重な安全確認が求められる。



横断歩道の手前で停止し、歩行者に道を譲るクルマ



WATCHING 観察

ドライバーの約半数は
歩行者保護をしていない

東京都港区区内にある信号機のない交差点で、クルマの歩行者保護状況と、横断歩道を渡る前の歩行者の安全確認状況を観察した。2 時間の観察の結果、横断歩道に歩行者がいる時、歩行者を優先させて一時停止したクルマは 106 台、歩行者を優先せずに通過したクルマは 108 台だった。また、横断歩道を渡る前に左右確認を

した歩行者はのべ 558 人、左右確認をしなかった歩行者はのべ 533 人だった。クルマが止まるのは、既に歩行者が横断を始めている場合が多かった。横断歩道の手前に駐車しているクルマがある場合、ドライバーは左からの横断者を見落として横断歩道を通過したり、気づくのが遅れるケースが見られた。一方、歩行者はスマートフォンの操作をしながら横断歩道に近づき、そのまま画面を注視しながら横断を始めるケースもあり、このようなケースでは渡る前に左右の安全確認を行っていなかった。



歩行者が横断しようとしているのに止まらないクルマ

観察結果

●クルマの歩行者保護状況

	クルマ(台)	合計
歩行者を優先させて一時停止した	106 (49.5%)	214
歩行者を優先せずに通過した	108 (50.5%)	

●歩行者の安全確認状況

	歩行者(人)	合計
横断歩道を渡る前に左右確認をした	558 (51.1%)	1091
横断歩道を渡る前に左右確認をしなかった	533 (48.9%)	

観察場所/東京都港区 東京メトロ「麻布十番駅」付近
 観察日/11月7日(水)
 観察時間/15:00~17:00
 天候/晴れ



クルマがすべて通り過ぎるまで待つ歩行者もいた



スマートフォンの画面を注視しながら横断する歩行者



幼児と手をつなぐずに横断歩道を渡る保護者

ADVICE アドバイス

ドライバーと歩行者の
コミュニケーションが重要

ドライバーには、歩行者が横断歩道を安全に渡れるように配慮することが求められる。走行中、前方に横断歩道の存在を認識したら、横断しようとする歩行者や自転車の存在がないか確認する必要がある。そして、渡ろうとしている歩行者がいる時には、クルマを一時停止させなければならない。また、横断歩道の手前にクルマが駐車している場合、その前方に出る時は一時停止することが義務づけられている。一方、歩行者においては、クルマが止まってくれるとは限らないことから、横断歩道を

渡る前に左右の安全確認をすることが重要である。観察中、スマートフォンを操作しながら横断歩道の前に立つケースも散見され、歩行者に渡る意思があるのかドライバーが判断しにくいように思われた。いわゆる「歩きスマホ」は視線が下に向いてしまい、危険に気づくのが遅れてしまう。スマートフォンを操作したり、注視しながら渡るのは絶対にやめてほしい。今回の観察では、一時停止したドライバーが歩行者に手振りや声で道を譲る意思を伝えている場面がいくつか見られた。信号機のない横断歩道では、ドライバーと歩行者がアイコンタクトをとるなど、互いの意思を示すコミュニケーションが安全のためには重要だといえるだろう。



横断歩道の手前にクルマが停車しているため、歩行者に気づかず、停止しないクルマ

KYT

危険予測トレーニング 第66回 信号機のない横断歩道を渡る時(歩行者編)

あなたは信号機のない横断歩道を渡ろうとしています。
向こう側の車線のクルマは渋滞しています。
安全に横断するには、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。今回は歩行者に、信号機のない横断歩道を渡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」を見せながら、意見を話し合います。
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 歩行者編

Q1

平成29年中の交通事故死者数を状態別にみると、次のうちどれが最も多いでしょう？

- ①自動車乗車中 ②自転車乗用中 ③歩行中

Q2

平成29年中の人対車両の交通事故件数を事故類型別にみると、次のうちどれが最も多いでしょう？

- ①路上遊戯中 ②背面通行中 ③道路横断中

Q3

平成29年中の歩行者が第1当事者※となった交通事故件数を違反別にみると、次のうちどれが最も多いでしょう？

- ①信号無視 ②飛び出し ③横断違反(横断歩道以外を渡るなど)

※第1当事者=事故当事者のうち最も過失の重い者。過失が同程度の場合は、被害が最も軽い者。



「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/>

Safety Info.

インフォメーション

第19回セーフティジャパンインストラクター競技大会 国内外83名のインストラクターが安全運転技術を競う

10月18日、19日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて、「第19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Hondaの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目的に1997年より開催されている。今回は国内の交通教育センターと事業所から40名と、海外10の国と地域(オーストラリア、ブラジル、インド、インドネシ

ア、フィリピン、シンガポール、台湾、タイ、トルコ、ベトナム)の事業所から43名の総勢83名が参加。二輪(大型、普通、小型)、四輪の各部門に分かれて、安全運転のスキルをはかるための競技に取り組んだ。競技内容は、二輪部門が「ブレーキング」「コーススラローム」「低速バランス」、四輪部門が「フィギア」「低μ路走行」「コーススラローム」となっている。こうした競技のほか、選手がチームに分かれ、効果的な指導方法について検討するグループワークも行われた。



二輪「コーススラローム」



四輪「フィギア」



グループワーク



国内外からHondaのインストラクター83名が鈴鹿サーキット交通教育センターに集まった

各部門の個人総合優勝者は以下の通り。

- 大型二輪
高林伸介(交通教育センター・レインポー浜名湖)
- 普通二輪
Ibnu Fachrizal(インドネシア・PT Astra Honda Motor)
- 小型二輪
Tran Chung Hieu(ベトナム・Honda Vietnam Co., Ltd.)
- 四輪
Pham Minh Duc(ベトナム・Honda Vietnam Co., Ltd.)