

SJ

The Safety Japan
since 1971

Safety Report

セーフティルポ 子ども

小学校入学後、交通事故に遭わないよう
幼児に安全行動の基本を身につけてもらう

Honda は幼児期から発達段階に合わせた交通安全教育が必要であると考え、安全行動の基本を身につけてもらうプログラムとして「あやとりい ひよこ」や「できるニャンと交通安全を学ぶ」を開発してきた。そして、教材や指導ノウハウを全国各地の交通安全指導者や四輪販売会社 (Honda Cars) に提供している。今回は Honda のプログラムを活用した幼児への交通安全教育の活動事例を 2 つ紹介する。



事例 1 できるニャンと交通安全を学ぶ

身体を動かし、映像を見ながら
安全行動を身につける

「できるニャンと交通安全を学ぶ」は「できるニャン」というオリジナルキャラクターを使って、歌や体操で子どもたちが楽しく学べるように工夫されたプログラムで、「①できるニャンとどうのわたりかた」「②できるニャンたいそう」の 2 つで構成されている。①はアニメーションを活用し、道路上の危険を知ってもらうことを目的としている。映像は一時停止可能で、指導者が子どもに問いかけ、「道路のどこに危険があるか」考えてもらうことができる。②は「止まる」「観る」「待つ」という動作を習得することを目的とした体操。身体を動かしながら楽しく安全行動を身につけられ、交通安全教室の導入としての役割を果たす。

Honda Cars 埼玉 (本社: 埼玉県さいたま市) は地域への社会貢献活動の一環として、2 年前から「あやとりい ひよこ」(P2 参照) を使って、同社各店のスタッフが近隣にある幼稚園・保育園を訪問し、幼児への交通安全教育を展開している。今年は新たなプログラムとして「できるニャンと交通安全を学ぶ」を取り入れた。

1 月 10 日、Honda Cars 埼玉 見沼店のスタッフが大宮みぬま保育園を訪れ、園児 93 名を対象に交通安全教室を実施した。スタッフの一人が「できるニャン」のパペット (ぬいぐるみ) を持って、「わいはできるニャンやでー。今日はみんなと道路ではどこが危ないのか、いっしょに考えるニャー」というと園児から大きな歓声が上がる。そして、プログラムの 1 つ「できるニャンたいそう」がスタート。前方のスクリーンに映し出される映像に合わせて、園児たちは身体を動かし、道路を渡る時の基本動作を確認した。



導入の「できるニャンたいそう」。映像の振付に合わせて全員で体操する



スタッフが「できるニャン」のパペットを持って話しかけると子どもたちは大喜び

映像を止めて、
子どもたちと対話できる

Contents

- P1 Safety Report セーフティルポ 子ども
- P3 Close Up クローズアップ Honda の活動
Safety Info インフォメーション①
- P4 Safety Report セーフティルポ 高齢者
Safety Info インフォメーション②
- P5 Close Up クローズアップ 交通安全センター
- P6 SJ Interview 早稲田大学教授 梅永雄二さん
- 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
<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

体操が終わると、「できるニャンとどうのわたりかた」を流す。女の子が幼稚園からお母さんと一緒に帰宅するというストーリー。途中、交差点の反対側から呼んでいる友だちに向かって女の子が走り出したところで、「できるニャン」が現れて、女の子を制止。スタッフがここで映像を止め、女の子を制止した理由を問いかけると、「クルマにひかれちゃうから」と声上がる。「どうなるか、見てみましょう」と、女の子に向かってクルマが走ってくる映像を流す。「では、どうやって渡れば良かったのかな?」と問いかけると、全員で「手を上げる!」と大きな声で答えた。「そうです。でも、手を上げる前にやってほしいことがあります。それは、きちんと止まることです」とスタッフがアドバイスする。

その後、映像の中で「できるニャン」が「道路を渡る前は止まる。右を観て、左を観て、もう一度右を観て、ク

ルマが来ていないことを確かめてから渡る」という正しい道路の渡り方を解説。最後に、もう一度「できるニャンたいそう」をして「止まる」「観る」「待つ」を復習した。

大宮みぬま保育園園長 櫻井奈津恵さんは「重要なポイントで映像を止めて、スタッフの方が子どもたちに問いかけ、答えを引き出そうとしていたのが印象的でした。子ども自身も交通安全教室に参加している気持ちになれたと思います」と感想を語った。「このような交通安全教室を毎年実施していただけることは、子どもたちが交通ルールを学ぶきっかけになり、たいへんありがたく感じています。地域の方々と交流できる数少ない機会なので、子どもたちも楽しみにしていました」。Honda Cars 埼玉 見沼店の赤木圭祐さんは「当店の周辺はお子さまが比較的多いエリアです。特に小さいお子さまを事故から守るための交通安全教育はたいへん重要なことだと思い、活動しています。『できるニャンと交通安全を学ぶ』

は体操で身体を動かすなど参加体験型になっていて、子どもの目線でつくられたプログラムだと感じました。『できるニャン』というキャラクターも興味を引きつける上で重



Honda Cars 埼玉 見沼店の皆さん（前列中央が赤木圭祐さん）

要な役割を果たしています。交通安全教室は私たちにとっても有意義な時間なので、今後も続けていきたいと考えています」という。



スタッフが「止まる」「観る」「待つ」の大切さを繰り返し伝えた



大宮みぬま保育園園長 櫻井奈津恵さん

事例2 あやとりい ひよこ

交通場面のイラストを使って 道路の正しい歩き方を伝える

「あやとりい ひよこ（以下、あやとりい）」は大型のワークシートに描かれた交通場面のイラストとキャラクターを使い、道路の正しい歩き方を子どもたちに示してもらうなど、参加しながら楽しく学べる内容となっている。高知県高知市では同市の交通安全教育指導員（以下、指導員）が100カ所の幼稚園・保育園で交通安全教室を実施している。指導員の有澤陽子さんは「年1回実施する通常の交通安全教室に加え、小学校入学を控える年長クラスに限定した指導を希望される保育園や幼稚園が年々増えています。年長クラスを対象にした交通安全教室で『あやとりい』を活用しています」と話す。

1月22日は南街保育園で交通安全教室が開催され、年長クラスの園児12名が参加。はじめに、指導員が「今、保育園に来る時も帰る時もおうちの人と一緒にです。でも、小学生になったら、一人で歩いて行かないといけません。交通事故に遭わないように、交通ルールを勉強しましょう！」と、この日の目的を説明する。

導入は「あやとりい」の音当てクイズ。指導員が街に人やクルマが行き交う様子が描かれたワークシートを園児に見せ、CDから様々な音を流していく。何の音がわかった園児は元気よく手を上げて、指名された園児が街のイラストのどこに描かれているか指し示す。トラックがバックする時の音では、「トラックの運転席の人から、身体の小さいみんなが見えない時があります。この音を聞いたら、トラックに近づかないようにしてください」と補足した。

自分で考えて歩く力を 身につけてもらえる

音当てクイズが終わると、「歩道が設けられている道路」「車道に路側帯が表示されている道路」「歩道と車道の区別がない道路」が描かれた3種類のワークシートを使い、各場面どこを歩けばいいか、園児に質問していく。指導員は指名した園児に男の子（女の子）のイラストを渡し、ここを歩けばいいと思う場所に貼ってもらう。

「車道に路側帯が表示されている道路」の場面では、駐車車両や電柱、ゴミの集積場所を避けるため、路側帯の外に出なければいけない時があることを説明。手づくりのイラストを使って「白い線を出る前に必ず止まって、前や後ろからクルマなどが来ていないことを確かめてください」と指導員はアドバイスした。続いて、「信号機のある交差点」が描かれたワークシートを使い、歩行者用信号機が青、青点滅、赤の時にどのように行動すれば安全かを伝えた。

この後はオリジナルのクイズコーナー。「信号が赤から青になったら、すぐに渡っていいか」「道路を渡ろうとした時に信号が青点滅になったら、走って渡っていいか」といったクイズを出題し、園児が○か×の札を上げて解答する。この日の交通安全教室で学んだことの復習を目的

としている。

最後に「おうちの人に『小学校まで歩く練習を一緒にして』と声をかけて、入学式までにおうちの人と練習しましょう。その時に今日のことを思い出してください」と指導員が園児に呼びかけ、交通安全教室は終了した。

有澤さんは年長クラスの交通安全教室に「あやとりい」を活用している理由を次のように説明する。「ワークシートには登下校で出会う交通場面が網羅されています。交通場面のイラストもシンプルなのでわかりやすい。『この道はこのパターンだから、どこが危険で、どこが安全か』自分で考えて歩く力を、子どもたちに身につけてもらえると考えています」。

南街保育園園長 堺真由美さんは「毎年、小学校入学前に



「あやとりい」の音当てクイズでは答えがわかった園児が前に出て、街のイラストのどこに描かれているか指し示す



道路のどこを歩けばいいか、ワークシートにイラストを貼って答えてもらう



駐車車両が止まっている時は前後からクルマが来ていないことを確かめて通り過ぎよう指導



路側帯に電柱があったり、ゴミが置いてある場合も手づくりのイラストを使って再現し、より実態に合った場面設定で指導



オリジナルのクイズコーナーでは園児が答えやすいように○か×の札を上げてもらう



南街保育園園長 堺真由美さん



写真左から、高知市交通安全教育指導員の石本美穂さん、千光士有紀さん、田村麻貴さん、有澤陽子さん

Close Up

クローズアップ Honda の活動

法人のお客様に対する安全運転普及活動を強化

本田技研工業（株）日本本部法人営業部は、企業など法人で Honda 車を利用しているお客様への安全運転普及活動に力を入れている。その目的は、お客様の安全意識の向上に寄与することで、道路を使う誰もが安全でいられる『事故に遭わない、起こさない、起こさせない社会』づくりに貢献することだ。具体的には法人営業部のスタッフが企業を訪問し、動画 KYT※1 による安全運転講習などを実施。これを端緒に、お客様のニーズに合わせた安全運転教育の提案を行っている。

こうした安全運転普及活動の意義を笠原琢・法人営業部部長は次のように説明する。「企業活動において、交通事故はコストに直結します。事故をいかに低減させるかが、企業で車両を管理する担当者の大きなテーマなのです。クルマを単に売るだけではなく、企業の安全活動のお手伝いをすることによって、お客様との絆をより強いものにでき、結果として Honda 車の付加価値も高まると考えています」。法人営業部は昨年 12 月、動画 KYT による安全運転講習の専任担当として活動できるスタッフを 4 名配置し、それまで各営業スタッフが行っていた体制を刷新した。新規を含め動画 KYT を受講したことがないお客様を中心に、安全運転講習の機会を拡大していくためだ。

先進の安全運転支援システムを正しく理解していただくために

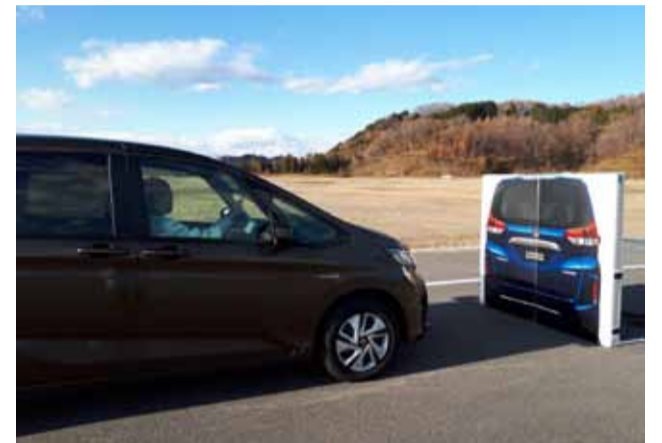
Honda は 2017 年 9 月に発売した N-BOX 以降、軽自動車を含めた新型モデルで、衝突軽減ブレーキを含む「Honda SENSING」と総称する先進の安全運転支援システムを標準装備化している。今後、さらにこのシステムを搭載したクルマが増えていくことが予想されるため、運転するお客様がその機能の効果や限界について正しく理解し、安全運転意識を高めていただくことが重要となる。

法人営業部は昨年四輪販売会社と同様に営業スタッフをアドバンスドセーフティコーディネーター※2（以下、ASC）として養成。営業スタッフは順次、Honda の交通安全教育センターで、お客様により正しく安全運転支援システムの説明ができると同時に、体感試乗を安全に運営するためのノウハウを学ぶことを目的とした ASC 研修を受講している。昨年 12 月 14 日には、ASC 研修を受講したスタッフが Honda の交通安全教育センターの 1 つ、アクティブセーフティトレーニングパークでお客様を招いて「Honda SENSING 体感会」を実施した。スタッフは衝突軽減ブレーキなどの作動原理や機能の限界を説明。その後、お客様はスタッフが運転するクルマに同乗して衝突軽減ブレーキなどを体験した。体感会に参加した（株）ジャパンビバレッジ総務部リスクマネジメント課課長 中山朋保さんは「クルマがダミーターゲットに近づくと、音とディスプレイ表示で警告して注意を促し、さらに接近した場合は軽いブレーキを行うなど、衝突軽減ブレーキが段階的に作動していることを確認できました。スムーズかつ安全に停止できたのが印象的です。『Honda SENSING』が先進的なシステムだと実感するとともに、その機能には限界があることも、スタッフの方の説明でよくわかりました」と話す。「ハードだけでなく、ソフトの面からもアプローチできることが私たちの強みとなります。3 月までに全営業スタッフが ASC となるので、お客様に『Honda SENSING』を体感していただく機会を増やし、先進の安全運転支援システムを正しく活用できるようにサポートしていきたい」と笠原部長は今後を見据える。

※1 動画 KYT = Honda が開発した教育機器。実際の交通状況を再現した動画を見ながら危険を予測し、結果を参加者同士が振り返って議論することで安全を学ぶ。
※2 アドバンスドセーフティコーディネーター = 安全運転のアドバイスを行うための社内資格（セーフティコーディネーター）取得者を対象にレベルアップした資格。



笠原琢・本田技研工業（株）日本本部法人営業部部長



ダミーターゲットを使った衝突軽減ブレーキの体験。法人営業部のスタッフによる運転のもとで行われた



スタッフがお客様に先進の安全運転支援システムの特性について説明し、安全運転のためのアドバイスを行った

Safety Info.

インフォメーション①

埼玉県が「三ない運動」を廃止し、新たな指導要項を制定

埼玉県教育委員会（以下、県教委）は、高校生の自動二輪車等による暴走行為や交通事故死傷者数の増加を受け、1981 年 2 月に「自動二輪車等による事故・暴走行為等防止指導要項」を制定し、「三ない運動」（免許を取らせない・バイクを買わせない・バイクに乗らせない）を推進してきた。しかし、この方針を見直し、昨年 9 月に「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する指導要項（以下、新指導要項）」を新たに制定。今年 4 月から施行することとなった。新指導要項の制定にあたって、県教委は有識者などによる検討委員会を設置し、高校生の自動二輪車等の交通安全に関する指導の効果や今後の指導のあり方について 1 年以上にわたり検討。検討委員会がまとめた報告書で「三ない運動」の廃止が提言されていた。

埼玉県教育局県立学校部生徒指導課指導主事 村田憲一郎さんは「『三ない運動』を始めて 30 年以上が経過し、バイクによる交通事故や暴走行為は当時から大きく減少しました。また、選挙権年齢が 18 歳以上に引き下げられるなど、高校生を取り巻く社会環境は大きく変化しています。近年は高校生に対する自主・自立の教育を推進しており、そうした観点からも現行の指導要項の見直しに至りました」と説明する。

新指導要項では、二輪免許の取得を希望する生徒は保護者の同意のもと、学校に書面で届け出て、面談の上、取得できるとした。バイクの購入や運転も学校に届け出ることによって可能になる。ただし、通学利用は遠距離のため自転車通学

が困難な場合等で、学校長に判断を委ねている。また、使用できるバイクは原付（50cc 以下）のみ。そして、学校は二輪免許を取得した生徒を把握し、県教委等が主催する交通安全講習の受講を積極的に促すとしている。高校生をバイクから遠ざけるのではなく、安全運転教育に必要な環境を整備し、高校生の命を守っていくという方針への転換を果たしたのだ。交通安全講習の具体的な内容や実施体制については、二輪車業界をはじめ関係団体の協力を得ながら検討しているところだという。

現行の指導要項でも、極めて通学が不便な場合や家業に必要な場合など特別な事情がある生徒に限り、学校長の判断で二輪免許の取得と運転が許可され（2017 年 9 月末時点で 193 名）、該当する生徒は県教委が主催する交通安全講習などを受講している。その一方で、学校に無許可で二輪免許を取得したり、バイクを運転している生徒もおり、このような生徒による事故が課題となっていた。今後は届出制になることで、隠れてバイクに乗っていた生徒の実態を明らかにできると村田さんは期待する。「学校に届け出れば、隠れて乗る必要がないことを生徒に周知していくことが重要です。今まで隠れてバイクに乗っていた生徒に対して安全運転教育を行えるようになることは新指導要項の大きなメリットといえるでしょう」。

新指導要項の施行後、県教委では高校生のバイクの利用実態や交通事故発生状況を継続的にモニタリングし、交通安全講習の内容の検証や改善をしていく考えだ。



埼玉県教育局県立学校部
生徒指導課指導主事
村田憲一郎さん

高校生の自動二輪車等の交通安全に関する指導要項

<目的>

高校生の命を守り、充実した高校生活を通じて高校生の健全育成をめざす

<概要>

- ・県は、生徒が在学中のみならず生涯にわたり交通事故の当事者とならないよう、学校における交通安全指導の充実を図る。学校は生徒及び保護者に対し、交通安全指導を実施する。
- ・自動二輪車等の運転免許の取得等を希望する生徒は、保護者の同意のもと、学校に書面で届け出る。
- ・学校は、生徒及びその保護者に対し、交通社会の一員となる自覚や保護者の責任などについて説明し、共通認識を図る。
- ・利用しうる交通機関がなく、かつ遠距離の場合などに限り、原付（50cc 以下）での通学を許可する。
- ・学校は、運転免許取得者を把握し、県等が主催する交通安全講習の受講を積極的に促す。

Safety Report

セーフティポ 高齢者

シニア層のドライバーに映像を使って安全運転を身につけてもらう

シニアドライバーズスクールは（一社）日本自動車工業会（以下、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し、警察庁、国土交通省、都道府県警察本部等が後援する安全運転実技講習会である。対象は50歳以上のドライバーで、講習を通して自分の運転を振り返り、体験から得た気づきを今後の安全運転に役立ててもらうことを目的とし、平成30年度は全国各地で48回開催。指導はJAFのインストラクターが担当している。

昨年10月17日、鴨居自動車学校（神奈川県横浜市）でシニアドライバーズスクールが実施され、15名が受講した。この日は半日コースでカリキュラムは以下の通り。

- ・いきいき運転講座
- ・運転の基本
- ・交差点講習
- ・パイロンスラローム
- ・急ブレーキ体験
- ・先進安全自動車の体験

最初は教室で「いきいき運転講座※」。今回は他のドライバーの運転行動を観察し、「自分の運転を振り返る」というトレーニングを実施した。まず、「止まれ」の標識がある見通しの悪い交差点を通過していくクルマの映像を受講者に見せる。15台が通過したが、そのすべてが停止線の手前で止まっていない。映像が終わると、インストラクターは受講者に「停止線の手前で止まらないと、どのような危険がありますか?」「このような交差点でヒヤリハットしたことはありますか?」

か?」と問いかけ、自分の日頃の運転を振り返ってもらった。

「ドライバーが停止すべき場所で止まらないのは急いでいる、止まっているつもりになっていることなどが挙げられます。しかし、見えないところから現れる歩行者や自転車と接触する危険があるので、停止線の手前で止まる必要があります」とインストラクターが補足した。

実技は「運転の基本」から始まる。インストラクターが日常点検、正しい乗車姿勢、クルマの死角を説明。その後、「いきいき運転講座」のおさらいとなる「交差点講習」へと進む。受講者は各自のクルマを運転し、見通しの悪い交差点で出会い頭事故を防ぐための多段階停止を身につける。多段階停止とは、停止線で止まるだけでなく、自車の存在を交差する道路を通行するクルマなどに知らせるため、交差する道路に車体前部を20cm程出して停止、そこから徐々に前進して左右を目視確認できる位置で停止するというもの。受講者は教習所内のコースに設けられた見通しの悪い交差点を2回通過。今年度からは、クルマの停止状態をカメラで撮影し、指導に活用している。1回目は受講者自身の感覚で多段階停止を行い、その際、インストラクターがタブレット端末に表示される映像を受講者に見せ、自分の感覚で停止した位置が実際とどの程度違うかを確認してもらい、アドバイスを加える。それをもとに、2回目は適切な位置で停止できるようにしてもらおうのである。

全員が2回目の走行を終えると、インストラクターが「今まで多段階停止をしなくても、事故を起こしたことがないという方もいるでしょう。しかし、交差する道路を通行するクルマや自転車のほうが気をつけていたから事故にならなかったかもしれない。出会い頭事故を起こさないようにするためには、多段階停止を実践することで自分から安全を確保していくことが大切です」とアドバイスした。この日、チーフインストラクターを務めた池田幸平さんは「日頃からお客様がイメージしやすい指導を心がけています。『交差点講習』に映像を取り入れたことで、お客様が運転席にしながら自車の停止位置を客観的に確認していただけます。これによって、お客様の気づきを促し納得性が高まり、より具体的なアドバイスができるようになりました」と話す。今回初めて受講したという76歳の男性は「多段階停止では停止線ピッタリで止めたつもりでしたが、映像を見せられて実際はそうではないことがよくわかりました。これから年をとるごとに反応が遅くなるので、多段階停止を実践し、より慎重に安全確認することで事故防止に努めたいと思います」と感想を語った。

※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、平成30年7月には普及版「お試しセット」を追加した。



タブレット端末を使って、クルマの停止位置を確認してもらう



タブレット端末に表示される映像。停止状態を停止線横と、歩道を通行する歩行者目線の2カ所で撮影



インストラクターが見通しの悪い交差点での多段階停止の必要性を説明



他のドライバーの行動を見ながら自分の運転を振り返る「いきいき運転講座」

Safety Info.

インフォメーション②

2018年Honda安全運転普及本部年末ご挨拶会開催



2018年の主な安全運転普及活動が紹介された

昨年12月7日、Honda 青山ビル（東京都港区）にて「2018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「交通安全は“ヒト”が中心である以上、教育や啓発の積み重ねが必要不可欠であり、たいへん地道な活動であることはいうまでもありません。Hondaの交通安全教育は安全運転普及本部が中心となり、“ヒト”

に焦点を当てた様々な取り組みを継続してまいりました。これは行政、販売会社、地域社会など多くの方々との連携の上、幼児から高齢者まで生涯教育として安全意識の向上、スキルアップ、事故に遭わないための行動改善をめざすものです。Hondaは今年、創業70周年を迎えました。これは多くの皆様に商品、サービスをご愛顧いただき、安全運転普及活動に対するご理解とご支援をいただいた一つひとつの積み重ねの結果であると実感しております。これからも交通事故ゼロ社会の実現をリードし、すべての交通参加者が事故に遭わない社会をめざし、技術を進化させ、より一層の安全運転普及活動に努めてまいります」と挨拶。

続いて、中嶋英彦・本田技研工業（株）安全運転普及本部事務局長が「安全運転支援システムの正しい理解の普及（Honda SENSING）」「自身の運転行動を振り返るプログラム（高齢運転者向け）」「交通安全教育・啓発プログラムの開発（幼児の保護者向け）」など2018年の主な取り組みについて映像を交えて紹介した。

最後に、来賓を代表して北村博文・警察庁交通局長が挨拶。「クルマの進化、環境の変化に合わせて、Hondaが“ヒト”に焦点を当てた活動を各分野で取り組んでいることがよくわかりました。警察では現在、信号機のない横断歩道における歩行者優先を徹底する取り組みを進めているところです。このような対策の成果を上げるため、従来にも増して関係機関・団体

の方々との連携を強化して国民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図ってまいりたいと考えています。Honda安全運転普及本部におかれましても引き続き、先進性・独自性のある活動を推進していただけるようお願い申し上げます」と述べた。

報告会の後には、懇談会が開かれ、交通関係者の情報交換の場となった



八郷隆弘・本田技研工業（株）代表取締役社長



北村博文・警察庁交通局長

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

2018 トラフィックセーフティ・フォーラム in 埼玉 テーマは「人・企業・信頼」

昨年11月30日、埼玉会館（埼玉県さいたま市）で「2018 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行われており、この日は企業・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ズスクール代表取締役社長と、来賓を代表して古賀康弘・埼玉県警察本部交通部長が挨拶を行った。

まず、交通事故防止活動の事例発表として、東京キリンビバレッジサービス（株）総務部部長代理 常田健一さんとSUBARU 労連 SUBARU 労働組合常任執行委員 櫻井秀幸さんが、各々の社内における安全への取り組みを紹介。

東京キリンビバレッジサービス（株）は自動販売機による清涼飲料水などの販売を担っている。同社はドライブレコーダーを活用し、配送中のトラックの挙動に異常が

みられた場合、管理者へ位置情報と走行画像を送信するシステムを導入。帰社後すぐに運転者へ適切な指導ができる体制を整備した。収集した走行画像は社内の安全講習会で共有している。また、交通教育センターレインボー埼玉で実施している研修や、同社の構内で実施しているトラックの車両感覚を醸成するためのトレーニング方法などを説明した。

（株）SUBARUは自動車や航空機の製造・販売を手がける企業。同社が力を入れている取り組みの1つは通勤途中での交通事故防止である。クルマで通勤する社員は「通勤時交通リスク洗い出しシート」を作成する。自分の通勤経路をマップ化し、通勤時のリスクをシートに記入。そして、通勤距離や途中にある見通しの悪い交差点の数などをもとにリスク度を数値化し、上司と通勤経路に無理がないかを話し合うのである。また、労働組合の取り組みとして、交通教育センターレインボー埼玉の協力を得て長期連休前に実施している動画KYT※1教育



開会式では主催者を代表して佐竹正規・（株）レインボーモーターズスクール代表取締役社長が挨拶

を紹介。危険を予測するだけでなく、参加者同士でディスカッションすることによって自分では気づかない部分を確認できるなど、社員にも好評だという。

事例発表の後は、（株）本田技術研究所 四輪R&Dセンター統合制御開発室上席研究員 杉本洋一さんが「自動運転技術の現状と今後について」というテーマで講演。「ドライバーが心から信頼でき、思わず出かけたくなるような自動運転の実現をめざしています」と、Hondaの自動運転コンセプトを述べ、Hondaは2020年に高速道路での自動運転技術の実現、2025年頃までにパー

ソナルカーユースに向けたレベル4※2自動運転技術の確立というロードマップを示した。そして、開発中の高速道自動運転車の主要技術や機能を実証実験の映像を交えながら解説。「自動運転技術を通じ、人の移動価値と暮らしの価値の最大化に寄与していきたいと考えています」と杉本さんは締めくくった。

※1 動画KYT = Hondaが開発した教育機器。実際の交通状況を再現した動画を見ながら危険を予測し、結果を参加者同士が振り返って議論することで安全を学ぶ。
※2 レベル4 = 高度運転自動化。システムがすべての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行。



東京キリンビバレッジサービス（株）総務部部長代理 常田健一さん



SUBARU 労連 SUBARU 労働組合常任執行委員 櫻井秀幸さん



（株）本田技術研究所 四輪R&Dセンター統合制御開発室上席研究員 杉本洋一さん

バイクスクールの1年を締めくくる 年末のスペシャルイベント



バイロンスラロームをしながら交互にすれ違う対面スラロームなどをインストラクターが披露

昨年12月22日、交通教育センターレインボー埼玉は「2018 平成最後の走り納めHMS」を開催した。HMS（Honda モーターサイクリスト スクール）は、個人のお客様に楽しくバイクの安全運転を身につけていただくことを目的とした参加体験型のスクール。お客様のスキルやニーズに合わせて、様々なコースが用意されている。今回は日頃からHMSを利用しているお客様に1年間の感謝の意を表し、指導にあっているインストラクターと交流を深めてもらうことを目的としたスペシャルイベントとして行われ、108名が参加した。

午前中は通常のHMS。受講者は初級、初中級、中級、上級、オフロードの5つのコースに分かれ、より安全な運転をめざすための練習に取り組む。初級では、加減速する時のバイクの動きに運転姿勢を同調させるトレーニングが行われた。インストラクターが「加速時は肘をやや曲げ上体をハンドルに近づけ加速の



上級受講者のコーススラローム



インストラクターが受講者の運転を見て改善点をアドバイス



初級受講者には基本となる運転姿勢を丁寧に指導



プレゼントの抽選会などで、HMSを利用しているお客様とインストラクターが交流を深めた

力とバランスをとり、減速時は肘を伸ばして上体をハンドルから離し減速の力とバランスをとりやすくします。どちらの場合も頭の位置が上下に動かないようにし、視線を一定に保つことがポイントです」とアドバイスした。午後はインストラクターによるデモンストレーション。10名が息を合わせた対面スラロームなど華麗な運転技術を披露した。その後、バイク用品などプレゼントが当たる抽選会などが行われ、1日にわたるイベントは終

了した。埼玉県志木市から来場した女性は「HMSの魅力は落ち着いて練習できて、インストラクターの方から一人ひとりに合ったアドバイスをもらえることです。このイベントは1年間練習してきた総決算として、毎年参加しています。練習するだけでなく、インストラクターの皆さんのデモンストレーションが見られるなど、普段のHMSとは違う趣向がある点もうれしいです」と感想を語った。

SJ Interview

SJ インタビュー

運転免許取得を支援することで 発達障がい者の自立と社会参加を促す

梅永さんは自閉症を中心とする発達障がいの専門家で、発達障がい者が成人期に自立するための就労支援を手がけている。2011年、栃木県にある鹿沼自動車教習所代表取締役である古澤正巳さんから「引きこもりの人に自動車教習所として何らかの貢献ができないか」と相談されたことが発達障がいと自動車運転に関する研究を始めたきっかけだったと振り返る。「私は引きこもりに関して専門ではありませんが、発達障がい者がいじめによって引きこもりになっているという現実があります。身体障がい者が運転免許を取得し、移動手段として利用している一方で、発達障がい者の実態はわかっていませんでした。運転免許を取りやすくすることが発達障がい者の自立や社会参加につながると考え、鹿沼自動車教習所に協力することにしました」。

発達障がい者は見た目では定型発達（健常）の人との違いがわかりにくいと、周囲が発達障がいの特性を理解していないと、「やる気がない」「こんな簡単なこともできない」と誤解されやすい。発達障がいがあっても知的に問題がなければ、教習所への入所や運転免許の取得は可能である。「運転免許の取得は就職先の選択肢が増えるだけでなく、公的な身分証明書を得られることから、もともとニーズはありました。ただ、教習所に入所した方に話を聞くと、怒られてばかりで、途中でやめてしまう方が多いようです。彼らが何に困っているかを把握し、どうしたら解決できるかを私たちは考えていくことにしました」。

発達障がい者の教習はパイロット事業としてスタート。2012年には（一社）全日本指定自動車教習所協会連合会（以下、全指連）がこの取り組みに注目し、「発達障害者の教習に関するパイロット事業調査研究委員会」として調査研究が進められた。

問題を解決するための 環境づくり

発達障がいには主にLD、ADHD、ASDの3種類（右記参照）があり、発達障がい者が運転免許を取得するためには、それぞれの特性に応じた支援が必要となってくる。

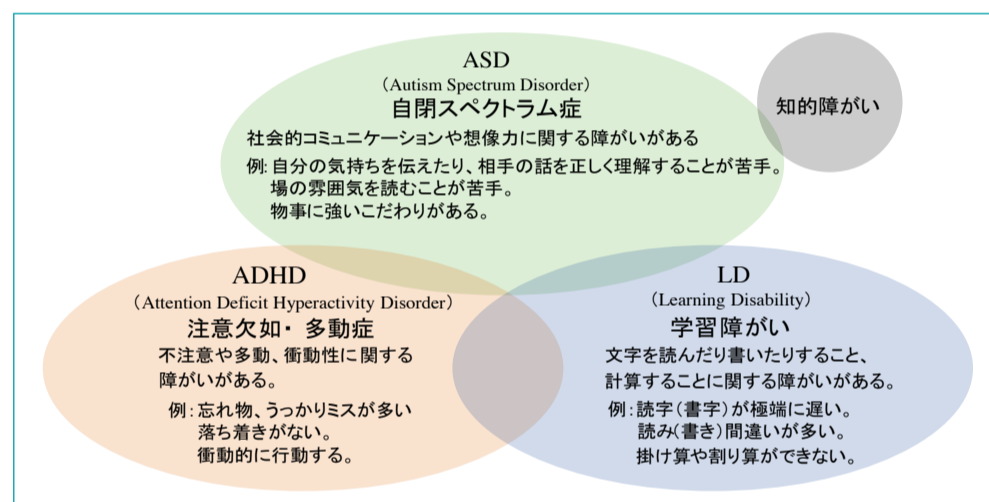
鹿沼自動車教習所で発達障がい者を受け入れるにあたり、梅永さんはまず、すべての教習指導員に発達障がいの特性について理解を深めてもらうための研修会を数回実施した。そして、発達障がい者への教習に意欲がある数名を専任の指導員として選定。技能教習は、この指導員らが持ち回りで担当することにした。

「就労支援の専門用語にハードスキルとソフトスキルという言葉があります。ハードスキルは仕事そのものの能力。ソフトスキルは遅刻をしないで職場に行く、適切な対人関係ができるなど間接的に仕事に影響を与える能力です。運転免許の取得に関しては、学科や技能にあたるハードスキルもさることながら、ソフトスキルの問題が壁になっていました」と梅永さんは指摘する。「LD、ADHDの教習生は少なく、多くはASDの方です。学科教習は集団となりますから、他の教習生の視線が気になってしまう方は教室

に入ることができません。茶髪の友人にいじめられた経験があるという理由で、応急救護処置教習を行うグループに茶髪の教習生がいると、その輪の中に入っていけないという方もいました」。

このような教習所内で直面する問題を解決し、安心して受講できる環境づくりのため、発達障がいに詳しい専門家1名をコーディネーターとして配置した。小中学校には特別支援教育コーディネーターがいて、発達障がいのある児童・生徒への教育について担任教師をサポートしている。教習所においてコーディネーターはメンタル面での支援が必要な場合にカウンセラーの役割を果たし、教習生と指導員の仲介役となる。最初は梅永さんの研究室の大学院生が担当した。

●発達障がいの主な種類



様々な形で教習生を支援する コーディネーターの活動

学科教習で他の教習生に対して不安があるという時は、コーディネーターが付き添い、その不安を軽減できるようにする。「それでも他の教習生の視線が気になってしまう場合は、机の上にパーテーションを置いて受講したケースもありました。集中力が持続できないという教習生には、コーディネーターが補習をします。文章を読むことが苦手な教習生には、耳から理解できるように読み聞かせも行います」。学科試験の際にもメンタル面の課題が出やすい。例えば、効果測定に不合格だった時、あと数点だったにもかかわらず「もう免許は取ることはできない」と過度に落ち込んでしまうこともあるのだ。「これまでの成育歴から『できなかったこと』に対して親や教師から叱責される経験が多く、自尊心が低くなっているのです。『あと数点で合格できます。もう少し勉強すれば大丈夫です』と、できるだけポジティブになるように声をかけます」。

一方、技能教習ではコーディネーターが後部座席に座って教習の様子を確認する。技能教習中は運転しながら多くの指示や説明を聞かなければならない。しかし、これが発達障がい者にとっては難しい。そのため、教習終了後に指導員の説明を整理し、わかりやすく補足するのである(指導員の資格がないと教習中にアドバイスはできない)。この時、簡単なイラストや図を使って説明すると理解しやすくなる。技能教習では、失敗に対する不安や実際に失敗した後の気持ち



早稲田大学 教育・総合科学学術院 教授

梅永雄二さん

があれば対応している。これまでにあった相談で、梅永さんが最も驚いたのはガソリンの給油方法がわからないということだった。「運転免許取得して練習のため遠出をしたら、クルマが故障して止まったという連絡があり、指導員が現場に行くと、原因はガス欠でした。教習所では給油の方法を教えていないからです。私たちに常識でも、彼らにはそうではないということがわかりました。スタッフとやりとりをしなくても済むようにセルフのガソリンスタンドでの手順を丁寧に教えると、すぐに自分一人で行えるようになりました」。

2017年には全指連が「発達障害者の教習支援マニュアル」を発行。マニュアル作成の中心となった梅永さんは「発達障がい者への理解が深まり、運転免許取得を積極的に支援する教習所が1校でも増えてほしい」と期待する。

運転免許試験においても 合理的配慮の実現を

日本は2014年に障害者権利条約を批准した。条約の第24条は教育について述べられており、『個人に必要とされる合理的配慮※が提供されること』とある。発達障がい者には感覚過敏、文章読解に時間を要するなどの特性があるため、大学入試センター試験では合理的配慮として別室受験や試験時間の延長(1.3倍)といった措置がとられている。「運転免許の本試験を受けるためには、自分が居住する地域の運転免許試験場に行かなければなりません。通い慣れた教習所ではないので、緊張等から本来の実力を発揮できないこともあります。運転免許取得のための教習を教育的行為の一部とするのであれば、大学入試センター試験のように運転免許試験場においても合理的配慮に基づいた対応を導入するべきだと思います」。

合理的配慮の実現によって、より多くの発達障がい者が運転免許を取得できるようになり、社会参加が進んでいくことを梅永さんは願う。

※合理的配慮=障がい者が他の者との平等を基礎として全ての権利及び基本的自由を享有し、又は行使することを確保するための必要かつ適当な変更及び調整であって、特定の場合において必要とされるものであり、かつ、均衡を失した又は過度の負担を課さないものをいう。(障害者権利条約第2条より)



「つばさプラン」ではコーディネーターが教習生を支援

「つばさプラン」は口コミで拡がり、栃木県だけでなく全国から教習生が集まるようになった。免許取得者は2018年12月末で210名になる。「発達障がい者にとって、運転免許を取得できたということは大きな成功体験です。自尊心が高まり、社会とつながるきっかけにもなります」。

同教習所では卒業後も、運転に関する困りごと

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目標といえるでしょう。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。

前回に続き、Hondaと同様、安全を最優先する企業文化を持つANAグループを取り上げます。



「世界最高水準の安全の追求・提供」に取り組んでいるANAグループ (写真提供: ANA)

ANAグループの取り組み 第3回 安全な定時運航を支える地上支援業務

これまでANAグループの安全管理体制や安全運航を支えるパイロットの取り組みについて紹介してきた。最終回となる今回は空港内で作業する車両の運転を担うスタッフにスポットを当てる。

グランドハンドリングとは、航空機の周囲を主な活動エリアとし、航空機の到着から出発までの地上業務のことで内容は多岐にわたる。空港で駐機エリア（ランプ）を眺めていると、航空機のまわりを多くの特殊車両が行き交っている。これらはグランドハンドリングに欠かせない存在だ。主なものとして、駐機エリアで手荷物・貨物を搭載する業務、航空機の地上移動を行う牽引（トローイング）業務、整備補助、機内清掃などが挙げられる。ANAグループ全体で約3000名強のスタッフが、特殊車両を扱うグランドハンドリングに従事している。

空港の特性を理解した運転技術とコミュニケーションの大切さ

空港内で車両を運転するためには普通自動車免許を所有している上で、その空港独自のルールを定めた安全運転教本を学び、試験に合格して許可の交付を受ける必要がある。他の空港に異動した場合は許可を返納し、赴任先の空港の安全運転教本を勉強し直して、許可を取得しなければならない。

空港独自のルールとはどのようなものなのか。例えば「プラスト注意」の表示は、駐機している航空機のジェットエンジンから噴気する強風（熱風）への注意喚起。この表示が出ている場所では、車両を一時停止して航空機の状態を確認しなければならない。ジェットエンジンに近づきすぎると簡単に吹き飛ばされてしまうからだ。「羽田空港の場合、1日の離発着の数が多いこともあり、航空機の到着から出発までのメンテナンスや手荷物・貨物の搭降載にかけられる時間は小型機なら約30分、大型機なら約50分。ゆっくり作業をしている余裕はありません」と話すのは、全日本空輸（株）空港センター空港サポート室貨客・グランドハンドリング部部長を務める萩原邦彦さん。空港内と一般道路では運転す

る状況が大きく異なる。まず、空港には信号機がなく、航空機のエンジン音でクラクションなども聞こえにくい。「スタッフは耳栓をしていますから、作業中はジェスチャーで視覚的に伝わるコミュニケーションをとっています。例えば、両腕をクロスさせた×の合図はクルマや航空機を止めてくださいという意味です」と萩原さんは説明する。

スタッフは空港の特性を理解し、迅速かつ確実に作業をこなすための運転技術を身につける必要がある。運転に携わる全スタッフには年1回、定期技量確認という研修の受講が義務づけられている。指導はインストラクターの資格を持つスタッフが担当。さらに、このインストラクターを養成するマスターインストラクターも各空港に配置している。

安全を担保するための実地訓練とスキルの向上

ANAグループの場合、空港内で車両を運転するための許可に加え、車種に応じた社内資格も取得する必要がある。最も運転が難しいとされているのが、航空機牽引車。出発する航空機を自走できる位置まで押し出す（プッシュバック）作業を行う特殊車両だ。排気量1万2000cc、重量50t以上で、運転感覚は普通乗用車とはまったく異なるという。羽田空港では航空機をS字を描くように移動させるなど複雑な動きを要求される。そうした技量を養うためには実地訓練が欠かせない。新人は空港内の空きスペースを利用して、鉄パイプで組んだ航空機のダミーを牽引し、インストラクターの下で操作感覚を養う。一通りの技量を身につけるには、毎日作業に従事しても3～4ヵ月、回数にして100回以上はこなす必要がある。晴天の日だけでなく、夜間や雨といった車両感覚をとりにくい状況にも慣れなければならない。航空機牽引車のシミュレーターも導入。実車で体験するのが難しい状況を再現できたり、空港内で訓練スペースを確保できない時でも訓練ができる環境を整えている。

ANAエアポートサービス（株）グランド・カー



全日本空輸（株）空港センター空港サポート室貨客・グランドハンドリング部部長 萩原邦彦さん（写真中央）、ANAエアポートサービス（株）グランド・カーゴ統括室ランプ・キャビンサービス部副部長 中野秀勝さん（写真左）、同部業務課リーダー 安藤賢太郎さん（写真右）

ゴ統括室ランプ・キャビンサービス部副部長 中野秀勝さんは、インストラクターとして後進の指導にもあたっている。「シミュレーターは有効な手段ですが、慣れ過ぎてしまうと実際に作業する時の緊張感が薄らいでしまうこともあります。その点を考慮して、私たちがフォローしていきます。以前はみんなクルマや運転が好きでした。ところが近年、羽田空港に配属される新人の多くはペーパードライバーなんです。一般道路での運転経験がないため、運転そのものに慣れるところから始め、技術習得までにかかる時間は以前よりも長くなっている傾向があります。」

1便ごとにスタッフが集まって行う事前ブリーフィングの重要性

羽田空港はおよそ2分に1回の割合で離発着があり、グランドハンドリングのスタッフは朝礼後に現場に出たら、事務所に戻ってくることはほとんどない。多忙であることと同時に夏は灼熱、冬は極寒の中で作業を強いられる。同部業務課リーダーの安藤賢太郎さんは「グランドハンドリングの仕事は判断を誤れば大事故を引き起こしかねません。だからこそ、スタッフ同士のコミュニケーションが大切なのです」と話す。そのため、航空機が入ってくる前に駐機エリアで1便ごとにスタッフが集まってブリーフィングを必ず行っている。「航空機の機種によっても手順や内容が変わるので、前の便と同じ感覚で作業してしまわないよう気持ちをリセットすることが目

的だ。また、声をかけ合って、お互いの体調も確認するように心がけています。現場は常に時間との勝負。責任感から体調不良を言い出しにくい状況もあるからです。」

アサーションによってより高い安全をめざす

各空港で起きるヒヤリハットは、どんな小さなことでも報告するように徹底されている。「それが失敗の報告だったとしても、上司や先輩が怒るようなことはしません。むしろ感謝するようにしています」と萩原さんは話す。世界中の空港から集まったヒヤリハットはスタッフ間で共有し、重要度が高いものはすぐに対策を講じている。

また、ANAグループは年齢や社歴、職位の上下といった権威勾配に関わらず、エラーを指摘するアサーション（2018年6-7月号参照）をパイロット以外の従業員や関連業務に携わる人々すべてに浸透させようとしている。「アサーションによってミスを未然に防ぐことができた事例はたくさんあります。私たちはチームで仕事をしているので、安全のために必要なことはお互いに話ができないといけません」。中野さんと安藤さんはグランドハンドリングの現場にもアサーションが広がっているという。

グランドハンドリングをはじめ、空港業務に従事しているスタッフも各々の現場で安全を追求している。これがANAグループの安全運航を支える大きな力となっているのだ。



航空機牽引車。航空機の地上移動の際に使用される。航空機の前輪を抱え込んで作業するもの（左）とトローパー（航空機と車両をつなげる金属の棒）を使用して作業するもの（右）（写真提供: ANA）



航空機に載せるコンテナを積んだドーリーなどを牽引するトローイングトラクター（写真提供: ANA）

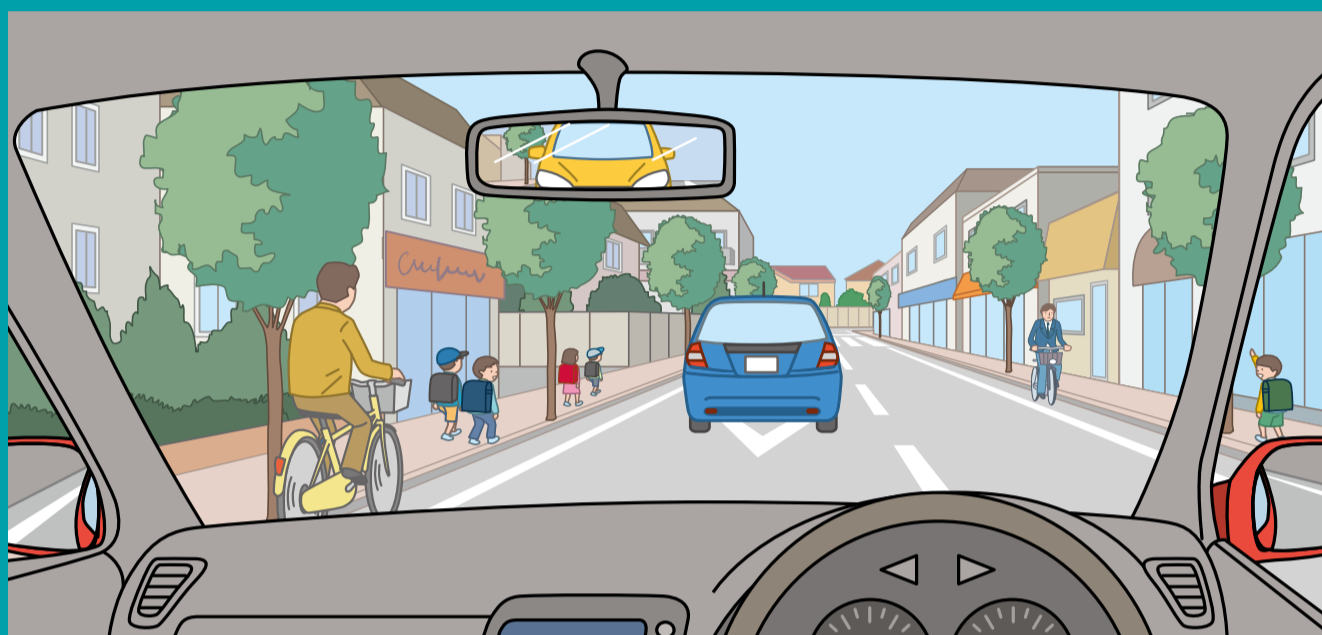


航空機へコンテナなどを搭降載するハイリフトローダー（写真提供: ANA）

KYT 危険予測トレーニング

第 67 回 通学路を走行する時（四輪車編）

あなたは通学路を走行しています。
下校の時間帯で、歩道には小学生が歩いています。
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、通学路を走行す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 四輪車編

- Q1** 道路交通法では、何歳未満の子どもを一人歩きさせてはならないと規定しているでしょう？
① 4 歳未満 ② 5 歳未満 ③ 6 歳未満
- Q2** 平成 29 年中の歩行者（第 1 当事者※）の交通事故件数を違反別・年齢層別にみると、12 歳以下の子どもで最も多い違反は次のうちどれでしょう？
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
- Q3** 平成 30 年に警察庁と JAF が実施した調査では、6 歳未満の子どものチャイルドシートの使用率は何%だったでしょう？
① 約 66% ② 約 76% ③ 約 86%



「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/>

Honda 春のセーフティキャンペーン 声かけでワンポイントアドバイス

Honda では 4 月 1 日～5 月 31 日の期間、「Honda 春のセーフティキャンペーン」を実施します。期間中は Honda グループ全体で、道路を使うすべての人に交通安全を意識していただくため、啓発冊子の手渡しと合わせ、全席シートベルトの着用や、ツーリングに向けたアドバイスなどの啓発活動に取り組みます。

また、ホームページからは Honda の最新の安全技術の情報、安全運転のためのアドバイスを紹介した冊子「Think Safety」や、家庭で交通安全について子どもと一緒に考えるきっかけとするための「交通安全ぬりえ」などがダウンロードできます。



四輪販売会社に配布している安全情報誌「Think Safety」以下のホームページからダウンロードすることも可能。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/topics/safety_campaign/
(2019 年 4 月初旬公開予定)

●「交通安全ぬりえ」「Think Safety」ダウンロード (PDF)

ホンダ セーフティキャンペーン

ダウンロードした「交通安全ぬりえ」に色をぬったら、下記宛にお送りください。お送りいただいた方に（お一人さま 1 個）もれなく交通安全反射材「できるニャンリフレクター」をプレゼント！

【募集期間】

2019 年 4 月 1 日（月）～6 月 9 日（日）

【送付先】

本田技研工業株式会社 安全運転普及本部
交通安全ぬりえキャンペーン事務局 行
〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1



※送付いただいたぬりえは、できるニャンリフレクターと一緒にご返送いたします。
※お申込みいただきましたお客様の個人情報は、発送業務以外の利用は致しません。