

SJ

The Safety Japan
since 1971

Safety Report

セーフティルポ 高齢者

高齢者の安全意識の変化を促し、
安全行動の実践へと導く

交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（65 歳以上）の割合は 55.7%（平成 30 年）と半数以上を占めている。高齢者への交通安全教育は死者数の低減に向けて、大きな課題である。こうした状況を踏まえ、かねてより Honda は高齢者に焦点を当てた交通安全教育プログラムや教材の開発と全国各地の交通安全指導者への普及に取り組んでいる。今回は Honda のプログラムや教材を活用した高齢者への交通安全教育の事例を紹介する。



事例 1 シルバー楽集大学 みんなの安全を守るために

対象や開催時間に合わせて
幅広く選択できるようにリニューアル

「シルバー楽集大学 みんなの安全を守るために（以下、楽集大学）」は歩行中（電動カート利用含む）・自転車乗中・自動車乗車中の各場面で、高齢者自身の安全を守るためのポイントをわかりやすく紹介した教材で、全国各地の高齢者向け交通安全教室で活用されている。高齢者に多い交通事故事例をもとに日頃の自分の行動を振り返っていただくことで、安全への気づきを促す指導ができるようになってきている。そして今年 3 月、ワークシートの改訂や追加により大きく刷新された。新しくなった楽集大学は 8 枚のワークシートで構成され、対象者や開催時間に合わせて必要なものを選んで使うことができるようになってきている。

滋賀県・東近江市 市民環境部市民生活相談課交通安全係の茶野博子さんは楽集大学を 3 月 28 日に同市建部上中町で実施した交通安全教室の中に取り入れた。最初に、茶野さんは「100 歳を迎えて、ますます元気な人の長寿の秘訣として共通した 3 つの行動は何でしょうか？」と会場に集まった高齢者（75 歳以上）14 名に質問。その答えは、カラオケなどで「大きな声を出す」、折り紙や編み物などで「指先を使う」、体操など適度な運動で「身体を動かす」の 3 つ。「今から、この 3 つの要素を含む、後出しじゃんけんを皆さんとやってみたいと思います」と茶野さん。「最初はグー、じゃんけんぽん！」と高齢者に大きな声を出しながら腕を大きく振り上げ、茶野さんの手を見てから勝つ手を出す。これを数回行くと、次は茶野さんに負ける手を出してもらった。通常のじゃんけんとは違うため、手を出すまでに時間がかかったり、間違えてしまう人が出てくる。

「私の手を確認して（認知）、負けるために考え（判断）、指先を動かして（操作）、私に負けてもらいました。誰でもこれには、時間がかかります」。じゃんけんを交通行動の基本となる認知・判断・操作と関連づけて茶野さんは解説した。

歩行中をはじめ様々な交通場面で
重要な安全行動を理解してもらう

高齢者の交通死亡事故を状態別にみると、歩行中、自動車乗車中、自転車乗用中の順に多く、歩行中では横断歩道以外の横断中が最も多くなっているとワークシートを使って説明。

続いて、近くに横断歩道がない道路を渡る際、どのように行動するのが安全か、茶野さんは高齢者に尋ねる。ほぼ全員が「左右を確認する」と回答。「その通りです。まず止まって、顔だけでなく、おへそまで見る方向にしっかり向けてクルマの存在を確かめましょう。クルマが遠



高齢者向け交通安全教室で楽集大学を活用する東近江市 市民環境部市民生活相談課交通安全係 茶野博子さん



後出しじゃんけんを通じて、認知・判断・操作のサイクルを高齢者に理解してもらう

Contents

- P1 Safety Report セーフティルポ 高齢者
- P4 Safety Report 子どもと保護者
- P5 Close Up クローズアップ 交通教育センター Safety Info. インフォメーション
- P6 SJ Interview 科学警察研究所 交通科学部付主任研究官 藤田悟郎さん
Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P7 TRAFFIC SCOPE 交番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 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

ホンダ SJ 検索

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

くに見えても、あっという間に近づいてきます。60km/hで走行しているクルマが1秒間に進む距離は約17m。クルマが100m離れていても約6秒で目の前に来ることになりますから、クルマが通り過ぎてから再度、右、左、右を確認して横断することが安全です。

さらに、斜め横断の危険性についても指摘。「斜めに渡るよりも、まっすぐに渡ることによって道路（車道）にいる時間が短くなるので、安全だといえます」。

夜間に外出する時は、自分の存在を周囲のクルマに知らせるため、白や黄色といった明るい色の服装を着たり、手首・足首などに反射材を身につけることで、ドライバーから発見されやすくなることも伝えた。また、オリジナルの教材を使って、夜間の色による視認性の違いを高齢者に確認してもらった。

高齢者の中には自転車を利用している人もいることから、自転車事故についても茶野さんは取り上げた。自転車事故を事故類型別にみると、最も多いのは出会い頭事故。

自転車で「止まれ」の標識がある交差点や見通しの悪い交差点を安全に渡るには、必ず止まること、距離感をつかむために頭を動かして両目で観ること、再発進する時は右後方の安全も確認することを強調した。楽集大学による指導が終わると、長寿の秘訣の1つが「大きな声を出す」ということから、「上を向いて歩こう」の交通安全替え歌を全員で歌う。

最後に、今回の交通安全教室のポイントを茶野さんは次のように「な・が・い・き」とまとめた。

な…ななめ横断事故のもと
 が…がまん一分、ケガ一生
 い…いちじ停止は絶対守る
 き…きらっ！と光る反射材

受講した高齢者からは、「道路を横断する時は、よく考えて正しい判断をして渡らないと危険であることがわかりました」「普段は自転車に乗ることが多いので、出会い頭事故の話は参考になりました。信号機のない交差点では安全確認を心がけようと思います」という声が聞かれた。茶野さんは「楽集大学は紙のワークシート形式になっているので、パソコンやプロジェクターが使えない場所でも活用できます。必要なワークシートだけを抜き出して使える点も便利です」と、そのメリットを話す。「今回の改訂で、ワークシートの説明文が簡潔になったので、ポイントを絞った説明ができるようになりました」。



安全に道路を横断するために必要なことを説明



建部上中町での交通安全教室に参加した高齢者の皆さん



ワークシートを使って、どのように道路や交差点を渡れば安全かを考えてもらった後に解説を行う



オリジナルの教材で夜間の色による視認性の違いを確認してもらう



ヒヤリハットマップで町内で注意してほしい危険箇所を示す

事例2 安全な道路の渡り方について

横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐ

「安全な道路の渡り方について」は高齢者が歩行中に死亡した事故実態に基づき、高齢者の歩行中の典型的な事故を防ぐために開発された交通安全教育プログラムである。高齢歩行者の死亡事故の代表的な形態は横断歩道以外の道路横断中に起きているケースで、(公財)交通事故総合分析センターの資料によれば、横断の前半よりも後半に左側から来るクルマと衝突する割合が高くなっている。その要因として、加齢による身体機能の低下とともに、ドライバーと歩行者の「見落とし」や「思い込み」などが考えられる。それらを高齢者に伝え、どのように行動すれば防げるかを高齢者自身に考えてもらうことが、このプログラムのねらいだ。

歩行者が横断中、事故に遭う過程を再現した映像(動画)を使って、道路横断を疑似体験できる内容(道路横断シミュレーション)を取り入れ、高齢者に意識と行動のミスマッチを理解してもらいながら、指導者が事故防止についてわかりやすく解説できる内容となっている。「昼間編」「視野編」「夜間編」という構成になっており、楽集大学同様、対象者や開催時間に合わせて必要なものを選んで使うことができる。

東近江市は3月22日に同市平尾町の高齢者(75歳以上)10名を対象にした交通安全教室において、このプログラムを使用した。

まずは「昼間編」。茶野さんは高齢者の交通死亡事故の特徴を理解してもらうためのクイズを使って、道路横断中に左側から来るクルマとの衝突が多いことを説明。事故にいたる過程を再現したアニメーションを見せて、原因として何が考えられるか尋ねた。高齢者からは「横断歩道ではないところを渡った」「左側から来ているクルマが

見えなかった」「ドライバーが横断する歩行者に気づいていなかった」という声上がる。

ここで、歩行者とドライバーはお互いがどのように見えているのか、それぞれの目線から撮影した映像を流す。歩行者は自分の右側から通過したクルマが死角となって左側から接近するクルマが見えなくなり、ドライバーはすれ違う対向車によって右側から横断してくる歩行者が見えなくなる。茶野さんは歩行者とクルマがお互いに死角に入ってしまうことで、双方が「いないはず」と思い込み、間違った判断をしてしまったことが事故の原因として考えられると解説した。

クルマは自分が思っているより早く近づいてくることを体感

では、安全に道路を横断するにはどうすればいいか。高齢者の代表3名が道路横断シミュレーションを体験。ク



横断後半に左側から来るクルマとの事故を再現したアニメーション



歩行者とドライバー各々の目線から事故にいたるまでを映像で再現



ルマとの距離感をつかみにくく、自分が思っている以上に早く近づいてくることを受講者に気づいてもらうのである。代表者はスクリーンの左端に立ち、茶野さんの合図で足踏みをする。それと同時に、スクリーンに道路の左からクルマが接近する映像を再生。足踏みを始めて8秒後にスクリーンの奥から手前に向かってくるクルマとぶつかりそうになる。合図を出した時、映像のクルマは約130m先において60km/hの速度でスクリーンの奥から手前に向かってくる設定になっているので、8秒後には横断中の歩行者のところに到達。75歳以上の平均歩行速度を1m/秒とすると、道幅が10mの道路を渡りきるのに10秒かかることになり、道路の中央を過ぎたあたりでぶつかってしまうのだ。茶野さんは、安全に渡るためには「クルマが通り過ぎてみすぐに渡らず、クルマが近づいていないか確認する」「クルマが遠くに見えても横断せずに通り過ぎるまで待つ」「渡れると思って横断を始めてもセンターラインの手前でクルマが近づいていないか、もう一度確認する」ことを強調した。

夜間はドライバーが歩行者を発見しにくい

この後は「視野編」と「夜間編」。「視野編」では加齢に伴って視野が狭くなっているため、顔だけでなく、身体全体を左右に動かして、確認する方向に自分のへそを向けるよう茶野さんがアドバイスした。また、「夜間編」では夜、単道を走行するクルマのドライブレコーダーが記録した映像を流し、途中で道路を横断する歩行者を見つけてもらうことで、夜間はドライバーが道路を横断する歩行者を発見しにくいことを疑似体験してもらう。「夜間は歩行者も反射材を身につけて、ドライバーに見つけてもらいやすくする必要があります」と茶野さんは反射材の効果の説明。また、ヘッドライトの「ハイビーム」と「ロービーム」でのドライバーからの歩行者の見え方の



「視野編」では近くのクルマだけに注目してしまうと後続車を見落とす危険があることを示す



ハイビームとロービームの照射範囲の違いなどについて、わかりやすく説明



クルマは自分が思っている以上に早く近づいてくることに気づいてもらうための道路横断シミュレーション



「夜間編」ではドライブレコーダーの映像などを使って、夜間は昼間よりもドライバーが歩行者を発見しにくいことを平尾町の皆さんに伝える

違いを示し、普段クルマを運転している高齢者には「夜間、対向車がない時はロービームではなく、ハイビームを使ってください」と呼びかけた。

最後に、「今から守ってほしいこと」として、

- ①クルマが通り過ぎてみすぐに渡らない
- ②センターライン手前でもう一度確認
- ③身体全体（目とへそ）で安全確認
- ④反射材を着用しましょう

の4つをスクリーンに映し出す。これらを全員で唱和して、プログラムは終わった。

この日、受講した高齢者は「昔に比べると、道路が整備されていることもあって、スピードを出しているクルマが増えています。道路を渡る時はより慎重にならなければいけないと思いました」「映像を使って教えてもらったので、わかりやすく、とても勉強になりました。これまで道路を渡る時に落ち着いて左右を覗いていなかったため、これからは気をつけようと思います」「クルマを運転することが多いのですが、ドライバーの立場でも参考になる内容でした」と交通安全教室の感想を語った。

今回使用したプログラム「安全な道路の渡り方につい

て」を茶野さんは次のように評価する。「映像を使った道路横断シミュレーションは高齢者の方にわかりやすく、好評です。また、ドライバー目線の映像を見せる点も効果的だと思います。人の振り見て我が振り直せのように、事故にいたる歩行者の行動を客観的に見ることで、注意すべき点に気づくことができるでしょう」。

東近江市では毎年、各地域の自治会長宛に高齢者向け交通安全教室の案内を送付し、開催希望を募っている。平成30年度の開催数は68回と目標とする50回を大きく上回った。茶野さんは高齢者に楽しく学んでもらいたいと、全員で歌うことや後出しじゃんけんなどのゲーム、腹話術人形とのかけ合いを教室の随所に取り入れるなど工夫している。

「高齢者の方は子どもたちの模範となる存在であってほしいと願い、交通安全教育に取り組んでいます。人生経験が豊富な方々なので、自分が今まで知らなかったことは印象に残りやすく、行動を変えていただくきっかけにもなるはずです。Hondaのプログラムなどを活用することで、事故防止に必要な知識や気づきを提供していけると考えています」と茶野さんはいう。

Hondaの交通安全センターによる高齢者への安全運転教育

交通安全センターレインボー浜名湖では、静岡県内の各地に出向いて高齢者を対象に「動画KYT出張研修」を実施している。高齢者の運転中の事故防止を目的として静岡県が同センターに委託し、平成23年度にスタート。平成30年度は県内19カ所で約600名が研修を受講した。

動画KYTとはHondaが開発した教育機器。実際の交通状況を再現したCG動画を見ながら危険を予測し、その過程を受講者同士が振り返りながら話し合うことで安全運転を学べるようになっている。同センターの鈴木隆司所長は「認知・判断を伴う危険予測能力を高めることで、安全意識向上を図っています。ドライブレコーダーの映像も使いながら、高齢者の方々に実際の交通場面をイメージして考えていただけるように工夫しています」と話す。受講した高齢者からは「普段の運転の役に立つと思った」「講習内容がわかりやすい」などの声が聞かれ、好評だという。



動画KYTによる研修風景（写真はイメージ）



交通安全センターレインボー浜名湖 鈴木隆司所長

Safety Report

セーフティレポート 子どもと保護者

幼稚園児だけでなく、その保護者にも交通安全に対する理解を深めてもらう

3月14日、三重県の四日市市立大矢知幼稚園で交通安全教室が開催され、園児38名と保護者30名が参加した。指導を担当するのは、「とみまつ隊」と呼ばれている同市の交通安全教育指導員（以下、指導員）。「とみまつ隊」は「と（まる）・み（る）・まつ」に由来している。

四日市市では近年、幼稚園や保育園で交通安全教室を開催する際は、園児の保護者にも参加してもらえよう園にはたらきかけている。その理由を同市役所都市整備部道路管理課課長補佐 松田秀八さんは次のように話す。「子どもは身近にいる大人の行動をよく見ているので、保護者の方には子どもの手本になっていただきたいと思っています。指導員が交通ルールや安全行動を教えても、保護者の方が実践していなければ身につけません。幼稚園・保育園で保護者の方に参加していただけるケースは少ないので今後、増やしていきたいと考えています」。

保護者向けの講話に
Hondaのプログラムを活用

交通安全教室では、最初に指導員が腹話術人形を使って、園児と保護者に交通安全3つの約束「とまる・みる・まつ」について説明。「道路を渡る前に自分の足をピタッととめます。みる時は首をしっかり動かして右、左、右をみてください。クルマがみえたら、通り過ぎるのをまちましよう」。

ここから保護者だけ別室に移動し、保護者向けの講話が始まる。この講話の中で、同市はHondaが開発した幼児の保護者向けプログラム「わが子の命を守るために」を取り入れ、今回は「歩き方」をテーマにした本編映像を活用した。この映像では、安全意識の高いお母さんは子どもと常に手をつなぎ、信号が青でも曲がってくるクルマがあるので渡る前に

右、左、右をみることを教える。しかし、もう一人のお母さんは携帯電話での会話に気がとられ、子どもを一人で歩かせてしまう。さらに信号が青点滅になった時、先に渡ってしまい、横断をやめようとする子どもを「早く行くよ」と呼びかける。すると、お母さんに向かって走る子どもが右折してきたクルマと衝突してしまう。ここで映像を止め、指導員は「最後は子どもがたいへんな事故に遭ってしまったわけですが、これを防ぐには、どうすれば良かったのでしょうか？」と問いかけ、保護者に考えてもらう。そして、「お子さんと歩く時はスマートフォンなどの使用は控え、道路に飛び出さないように必ず手をつないでください。手をつなぐ時は手が離れにくくなるように、お子さんの手首をつかむようにしましょう。信号が青点滅になっても急がず、次の青になるまで、まつという手本を示すことが大切です」とアドバイスした。

続いて、プログラムの資料集に収録されている子どもの飛び出し事故の事例を紹介。なぜ事故が起こってしまったのかを保護者に考えてもらう。「とまる・みる・まつを実践していれば、この事故は防げました。また、道路横断中の事故は自分の左側から来たクルマと衝突するケースが多いので、渡っている時も周囲をよくみるように教えてあげてください」。

このほか、保護者にはチャイルドビジョンで子どもの視界を体験してもらうことで、大人より狭いことを伝えた。

「とまる・みる・まつ」を
園児に実践してもらうために

保護者向けの講話の時、園児には指導員が信号機の色の意味を説明。この後、園庭につくられた模擬の交差点で道路の渡り方の練習となる。交通安全3つの約束「とまる・みる・



保護者向けの講話では「歩き方」をテーマにした本編映像が使われた



資料集を使って、飛び出し事故を防ぐためのポイントを解説



チャイルドビジョンで子どもの視界を体験する保護者

まつ」を実践してもらうためだ。保護者はその様子を見守った。

信号が赤から青に変わっても、すぐに渡らず、右左折して近づいてくるクルマがないか確認することを園児に身につけてもらう。指導員はクルマ役になり、交差点を往来。園児には、この指導員の動きをよくみて、とまるか渡るかを判断するように指導した。また、「(実際の交通場面では)できるだけクルマの運転手さんの目をみてください。目が合わない時は、渡ろうとする皆さんのことに運転手さんが気づいていないかもしれません。クルマがとまってくれたら、運転手さんの目をみて、『ありがとう!』といきましょう」と補足。指導員の岩田康子さんは「『よくみてね』と伝えても、何をみたらいいのかわからない子どももいます。そこでクルマのドライバーの目をみるように指導しています。こうしたアイコンタクトを身につけておくことは子どもたちが将来、クルマを運転する立場になった時も役立つと思います」と話す。

「皆さんは間もなく、小学校に入学します。家から小学校へ行く道、帰る道は決められていて、一人ひとり違います。入学式までに、おうちの人とその道を歩く練習をしてください」と指導員が園児に呼びかけ、交通安全教室は終了した。

視覚に訴えることにより
保護者の関心が高まる

大矢知幼稚園園長 佐久間節子さんは「交通安全教室を実施する時は、保護者の方にも参加してもらおうようにしています。一緒に歩く時、お子さんにより具体的にアドバイスできるようになるからです。今回、保護者向けにつくられたプログラムを使ってもらったのは良かったと思います。映像で視覚に訴えることにより、皆さんの関心も高まったと感じました」と感想を語った。

保護者向けの講話を担当した指導員の羽木晶代さんは「Hondaのプログラムは映像によって悪い行動例を示すことで、保護者の方に思い当たる部分がないか振り返ってもらうことができます。これが安全意識を高めるのに効果的だと思います」と手ごたえを感じている。交通安全教室に参加した保護者の声（下記参照）からも、様々なことに気づいていただいたといえるだろう。

四日市市は毎年8月に3日間、市の総合会館で小学生以下の子どもとその保護者を対象に「交通安全親子教室」を開催している。こうしたイベントにも、Hondaのプログラムを取り入れ、保護者の交通安全に対する理解を深めてもらう考えだ。

交通安全教室に参加した保護者の声

- ・スマートフォンの操作などに気がとられて、子どもから目を離してしまう瞬間は確かにあります。映像を見て、そうした状況が危険であることを再認識したので、今後は気をつけようと思います。
- ・青信号が点滅している時は、自分が焦って渡ってしまうことがないように注意したいと思います。また、赤信号では車道の近くで信号まちをしないように子どもに伝えたいと思います。
- ・チャイルドビジョンを体験して、子どもの視野は思った以上に狭いことが理解できました。子どもも自分と同じように見えているという前提で教えていたので、それを改めようと思います。
- ・小学校入学までに通学路と一緒に歩いてみようと思います。信号機がある場所でも、子ども自身が安全であることを確かめて、本人の意思で渡っていいか判断できるようにしていきたいです。

幼児の保護者向けプログラム「わが子の命を守るために」

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。映像を流すだけでなく、指導者が保護者と対話できる構成になっている点が大きな特徴である。



指導員が腹話術人形とのユーモラスなかけ合いで「とまる・みる・まつ」の重要性を伝えた



学んだことを実践できるように道路の渡り方を練習



四日市市立大矢知幼稚園園長 佐久間節子さん



信号機の色の意味をオリジナルの教材を使って説明



ドライバーの目をみることを園児に意識してもらう



写真左から、四日市市役所都市整備部道路管理課課長補佐 松田秀八さん、交通安全教育指導員 岩田康子さん、曾根栄子さん、羽木晶代さん、同課 吉本純音さん、瀧本俊明さん

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

バイクのスクールに特化したスペシャルイベント

2月24日、鈴鹿サーキット交通教育センターが「STEC Bike Only Day」を開催。これは、「Honda モーターサイクリスト スクール（以下、HMS）」や「親子でバイクを楽しむ会（以下、親子バイク）」といったバイクのスクールに特化したスペシャルイベントである。HMS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。親子バイクは、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。この日は、お客様72名が参加。さらに、インターネットを通じてバイクで走行中の動画を配信しているモトブロガー3組をゲストに迎え、お客様と一緒にスクールを受講した。

HMSでは初級タウンライドチャレンジ、中級ツーリングライドチャレンジ、中級スポーツライドチャレンジの3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。初級タウンライドチャレンジはHMSの入門コースということから、受講者8名のうち6名がHMSに初参加。実技の前に、インストラクターが日常点検のポイントやバイクの取り回しのコツなどについて丁寧に説明した。

実技の最初は発進・停止を繰り返し、まっすぐ走って安定して止まる技術を身につける。次は周囲の流れに乗るといふ、現実の交通場面を想定したレッスン。受講者が一人ずつ、右後方から近づいてくる他の受講者の車列に安全に合流するというものだ。最後のレッスンはパイロンスラローム。コーナリング時の運転姿勢の基本となるリーンウィズ（バイクの傾きとライダーの上半身が同じ角度になる姿勢）、リーンイン（バイクの傾きに対し、上半身がイン側に入った姿勢）、リーンアウト（バイクの傾きに対し、上半身をアウト側

にずらした姿勢）の3つについてインストラクターが模範を示しながら、それぞれの特徴や使う場面を解説。これらを意識して、受講者は練習した。

一方、親子バイクでは保護者が先生となり、ブレーキングやコーナリングなどの課題を通じて、バイクの操作方法とともに、交通ルールやマナーの大切さを伝えた。最後は交通教育センターのコースを離れて、インストラクター先導のもと走行。親子でツーリング気分を堪能した。

モトブロガーの影響を受けて半年前に二輪免許を取得したという男性（23歳）は「HMSに興味はありましたが、なかなか参加できずにいました。今回、憧れのモトブロガーの方々が参加すると知り、受講したというわけです。ブレーキングやパイロンスラロームを通じて、普段の街乗りで活かせる安全運転技術が学べ、モトブロガーの方々と交流できたので想像以上に楽しい時間を過ごせました」と満足そうな表情を浮かべた。小学生の時に親子バイクを受講していたという女性（21歳）は「18歳の時に二輪免許を取得したのですが、ずっとバイクに乗る機会がなかったのでHMSを受講することにしました。パイロンスラロームの時に、インストラクターが後方から私の運転を観察して、細かくアドバイスをしてもらえたことがうれしかったです。これからバイクを買って、運転を楽しもうと思います」という。

8歳の男子と来場した父親は「ホームページで今回のイベントを知り、1年ぶりに受講しました。親子バイクは安全意識を小さい頃から身につけられるスクールだと感じ、継続して参加しています。バイクを運転する人の気持ちを理解することは、子どもが道路を歩いている時や自転車に乗っている時の安全行動に活かされると思います」と語った。



「STEC Bike Only Day」にはお客様72名が参加し、インストラクターやゲストのモトブロガーと交流を深めた



発進・停止を繰り返すことで、安定して止まる技術を身につける



自分に近づいてくる車列に安全に合流するというレッスンを身につける



インストラクターが受講者一人ひとりの運転を観察してアドバイス



運転姿勢やライン取りの模範を示すインストラクター



親子バイクでは保護者が先生となる



バイクに乗る体験を親子で共有

Safety Info.

インフォメーション

三重県が「高校生の交通安全教育検討委員会」を開催

若者の二輪車事故の急増や、暴走族の問題などから1982年全国高等学校PTA連合会（以下、全高P連）がバイクの「三ない運動（免許を取らない・バイクを買わない・バイクに乗らない）」を推進することを決議して全国に展開されてきたが、2017年に開催された全高P連の全国大会において「三ない運動」の全国展開を取りやめた。以降、群馬県では高校生が二輪免許の取



3月22日に開催された第4回高校生の交通安全教育検討委員会

得や乗車が可能となる新たな交通安全条例を制定。埼玉県では「高校生の自動二輪等の交通安全に関する検討委員会」が開催され、2019年4月より新指導要項で高校生の二輪免許取得と乗車が認められるなど大きく変化している。群馬県も埼玉県も免許取得・乗車を認めると同時に、乗せて教育する安全運転教育にも力を入れ、高校生が生涯にわたって悲惨な交通事故の当事者にならぬよう、交通社会の一員としての義務と責任、そして命の大切さを積極的に学ぶことのできる場を設けることにも取り組んでいる。

こうした中、2018年9月から三重県でも「高校生の交通安全教育検討委員会（以下、委員会）」を設置し、学識経験者、PTA関係者、学校関係者、二輪車安全教育関係者など11名が委員として参画し、①高校生の自転車運転に係る交通安全教育に関する事、②高校生の二輪車運転免許

取得に関する事、③卒業後に運転者となることを踏まえた交通安全教育に関する事を論点として検討を重ねている。

三重県教育委員会事務局生徒指導課課長 山口香さんは検討委員会の設置の経緯について「三重県内では高校生の人口減少、自転車保有台数が増加している現状があります。委員会では直近の課題として高校生に対する自転車教育のあり方を議論する一方、成人年齢が18歳に引き下げられたことを踏まえた高校生の二輪免許取得のあり方、交通安全教育の進め方について委員の皆さんに議論をいただけてきました」と話す。3月22日に開催された第4回の委員会では、三重県指定自動車教習所協会から自転車の安全教育プログラムが提案されたほか、自動車教習所と連携した自転車運転免許制度を導入した学校の取り組みなどが紹介され、自転車の交通安全教育の重要性が確認された。

二輪車については県内の公立高校では生徒の通学事情を考慮して免許取得を許可している学校がある一方、学校へ申請せずに免許を取得している生徒もいることから、「二輪車に関する安全教育を、必要な生徒に届けられていないことに大きな課題がある」という問題意識とともに、「二輪車免許取得解禁となれば、教育現場には

事故の増加や校則違反の増加といったマイナスのイメージが強い」とか「実際に二輪車免許を取得している高校生の人数や、生徒が無許可で免許を取得する背景を調査すべき」、また「三ない運動は事故防止の抑止力になっているが、入学説明会や三者面談など、保護者と生徒と一緒に安全教育を受けられるようにするべき」など、多様な意見が交わされた。

委員会委員長である山口さんは「自転車教育に関して方向性が固まりましたが、二輪車についての議論を深めるためには情報が不足しています。委員会で実態を把握するため生徒を対象としたアンケートの実施が決まったので、来年度はその結果を踏まえた上で実質的な議論ができることを期待しています」と語った。今後も本紙では委員会の動向を追いかけていく予定だ。



三重県教育委員会事務局生徒指導課課長（当時）山口香さん



大阪国際大学人間科学部教授山口直範さん

SJ Interview

SJ インタビュー

あおり運転と運転中の攻撃行動の心理

車間距離不保持、急な進路変更、不必要な急ブレーキ、執拗にクラクションを鳴らすといった、いわゆる「あおり運転」が近年、社会問題となっている。藤田さんは、あおり運転について自身の専門である交通心理学の側面からアプローチ。これまでの学説を整理したり、既存のデータを活用し、あおり運転を防止する運転者教育について考察を行った。

あおり運転にいたるまでにはいくつかの段階がある

「あおり運転という行為が近年、急に出現して増加した印象があるかもしれませんが、類似するものは以前から問題とされてきました」と藤田さんはいう。

欧米においては、road rage（路上の激昂）やaggressive drive（攻撃的運転）などと呼ばれ、以前から道路交通安全上の問題とされてきた。また、交通心理学の分野においても、運転中の攻撃行動として、研究の対象となっている。日本においても約20年前に、交通心理学者で帝塚山大学教授の蓮花一己さんが運転中の攻撃行動が生じやすい理由として、次のように指摘している※1。

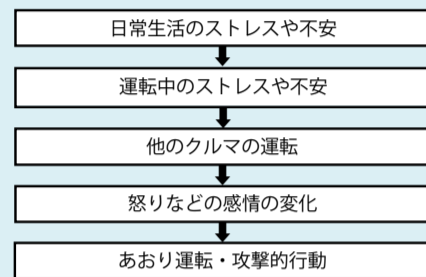
まず、道路交通を含む公共空間では、一般的には他人に無関心であり対人関係を持たないが、一旦、対人行動を行う必要が生じた時には、それが過剰な反応となりやすいこと。運転中は、他の運転者の存在が直接見えにくいなど、他の運転者との心理的距離が大きい状態にあるが、この状態においては、攻撃を抑制することができにくいこと。そして、渋滞、騒音など運転時のあせりやストレスが運転者の欲求不満を高め、そこへクラクション等の刺激性の高い合図が飛び込んでくると、攻撃行動が発現しやすいこと、である。

「これらの指摘から、運転中の攻撃行動が生じるまでには、あせり、ストレス、イライラなどの欲求不満の存在、他のクルマの急な車線変更や何らかの外的なきっかけ、攻撃的な衝動や行動の抑制の失敗など、いくつかの段階があることがわかります」と藤田さんは説明する。

あおり運転は、加害側の運転者が被害側の運

転者の行動に腹を立てることで生じるのが一般的だが、被害者側の運転行動は、あおり運転や攻撃行動のきっかけにすぎない。実際には、それ以前から存在するストレスや不安、きっかけ後に生じる感情の変化への対処の失敗が、あおり運転や攻撃行動の発生に関係していると考えられる。藤田さんは、あおり運転や攻撃行動が生じるモデルを以下のように示す。

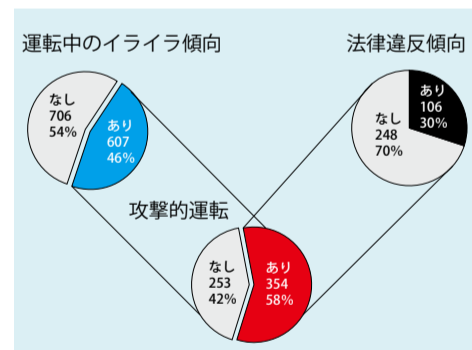
●あおり運転と攻撃行動の心理



一部の運転者が攻撃的運転や法律違反をしている

怒りやイライラなどの感情を持ったすべての人が、必ずしも、あおり運転や攻撃的行動をするわけではないと考え、藤田さんは科学警察研究所が平成12年に一般の運転者を対象に行った調査のデータを再分析した。

分析の対象としたのは、日常的に自分でクルマを運転している人、1313人。このうち、運転中のイライラ傾向がみられたのは、46%（607人）であった。また、そのイライラ傾向がみられた運転者の58%（354人）に、攻撃的運転がみられた。さらに、イライラ傾向と攻撃的運転がみられた人の30%（106人）に、法律違反傾向がみられた。



「これらの結果から、運転中にイライラを感じるの一般的なこととはいえませんが、イライラ



科学警察研究所 交通科学部付主任研究官

藤田悟郎さん

ラを感じた運転者のうち攻撃的運転や法律違反をするのは、一部だといえるでしょう。イライラ傾向、攻撃的運転、法律違反傾向のすべてに当てはまった運転者106人は全体の8%。この8%の運転者が運転中の攻撃的な衝動や行動を抑止できない傾向にある。つまり、あおり運転をする可能性がある運転者だと考えられます」。さらに、藤田さんはこの8%の運転者に注目し、どのような特徴がみられるのかを分析した。例えば、性別。全サンプルの79%は男性であったが、イライラ傾向、攻撃的運転、法律違反のすべてに当てはまる人の88%が男性と、その割合は高くなっている。また、年齢においては、全サンプルの23%は29歳以下であったのに対し、すべてに当てはまる人の43%が29歳以下と高くなっている。「女性より男性、年齢も若いほうが、イライラ傾向、攻撃的運転、法律違反傾向のある運転者が多いことがうかがえます」。このほかにも、家族や友人関係に悩みがあると回答した人にも同様の傾向がみられたという。

運転中の攻撃行動をコントロールするために

運転中の攻撃行動をいかにコントロールするか。その具体的な方法として、藤田さんは交通心理学者の藤本忠明さん（元・追手門学院大学教授）が提唱する次の5つを挙げた※2。

・運転中に攻撃行動を敢行しない価値の内面化
・他者に対する共感性の醸成

・自分の感情を客観視する
・手本となる人物の言動や振る舞いを見て、学ぶ
・言語的な攻撃に置き換え、攻撃行動の原因となる感情や衝動を解消する対処技術を身につける。

そして、あおり運転を防止するための運転者教育について、藤田さんは次のように話す。

「一般の運転者に対しては『あおり運転とはどのような行為か、何が危険で迷惑になるのか』を広く周知し、職場や家庭、地域など社会全体で共有していく必要があります。自分では当然だと思っている行為も、他の運転者は迷惑に感じているかもしれません。そのことに気づけば、あおり運転の加害者になるケースは少なくなるでしょう。ただし、個人差がありますから、感情や行動を上手くコントロールできずに攻撃的になったり、法律違反をしてしまう一部の人には個別の指導が必要だと考えています」。

一般の運転者も何かのきっかけで、攻撃的運転や法律違反をしてしまう可能性はある。そのため、他のクルマの追い越しや割り込みなどがあつた際に、平静を保てる対処技術を運転者が身につけておくことも重要だと藤田さんはいう。「小集団でのディスカッションなどを通じて、自分を客観視したり、他人の良い点に学ぶという教育手法が有効だと思います」。

※1 蓮花一己 カーコミュニケーション 蓮花一己編「交通行動の社会心理学」(北大路書房) 92-99 (2000)
※2 藤本忠明 攻撃とモデリング 蓮花一己編「交通行動の社会心理学」(北大路書房) 100-109 (2000)

「運転中の感情変化は、人間なら誰でもあります。運転する自分を客観視できる能力や、ネガティブな感情に支配された時の具体的な対処法を身につけておけば、相手をおおる、無理に追い越すといった感情的な行動を抑えられるはずですよ」。鈴木所長によれば、受講した参加者の3～6ヵ月後の声を聞いたところ、「感情コントロールを行うことで、まわりがよく見えるようになった」「自分よりも相手のことを思いやる運

転を心がけるようになった」という回答があり、安全運転につながっていることがうかがえるという。

感情コントロール教育プログラムの教材や実施マニュアルなどは(公財)国際交通安全学会ホームページ※4で公開されており、安全運転教育の現場で活用できるようになっている。

※3 プロジェクトリーダー：東北工業大学教授 小川和久、メンバー：東北工業大学名誉教授 太田博雄、中京大学教授 向井希宏、(株)レインボーモータースクール 鈴木隆司
※4 <http://www.iatss.or.jp/research/project2010.html>

●感情コントロール教育プログラムの構成

導入	趣旨と進め方について説明。	10分
自己評価	9つの運転場面を提示し、1場面ごとに感情度(他人への「むかつき度」、または時間的プレッシャーによる「あせり度」と運転度を受講者が評定。	20分
ストレス理論の理解	イライラやあせりなどのネガティブな感情を経験するプロセスについて、その原理を指導者が解説。	10分
対処法の学習	グループディスカッションを通じ、ネガティブな感情を経験した時の対応について受講者同士で意見交換。自分の感情コントロールに適した「セルフトーク」(自分自身にいい聞かせる言葉)を見つけ出す。	40分
行動目標	各自が気づいたこと、考えたことをまとめ、今後の安全運転のために実行できることを簡潔に表現。	10分

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

イライラやあせりに起因した事故を防ぐ安全運転のための感情コントロール

「感情コントロール教育プログラム」は、(公財)国際交通安全学会の平成21・22年度研究プロジェクト※3により開発された、運転中のストレス反応(あせり、イライラなどのネガティブな感情)に起因する事故を防止するための教育法である。

Hondaの交通教育センターでは、同プログラムを企業ドライバー向けの安全運転研修に取り入れている。研究プロジェクトのメンバーとして開発に参加していた交通教育センターレ

インボー浜名湖の鈴木隆司所長は「多くの人は渋滞や強引な割り込みなどの出来事がイライラやカッとする感情を生んでいると思っているでしょう。しかし、その出来事の受け止め方で感情は変わってきますから、本当の原因は自分自身にあるのです。それに気づいていただくため、自分は運転中の出来事をどのように解釈する傾向があるのか、ネガティブな感情を生み出すのはどのような状況かを受講者の方に深く考えていただくことに重点を置いています」と話す。

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。

クルマが歩行者の側方を通過する場合は安全な間隔をとるか、徐行を！

DATA 基礎情報

対面歩行中や背面歩行中の事故が起きている

平成 30 年中に発生した交通事故のうち、人対車両の事故は 4 万 8618 件。その半数以上は歩行者が道路を横断中に起きているが、道路を歩行している時の事故も少なくない。

WATCHING 観察

歩行者と安全な間隔をとるドライバーが多かった

今回は朝の通勤時間帯に東京都練馬区の商店街（観察場所 A）と、神奈川県横浜市栄区の住宅街（観察場所 B）の 2 か所で、クルマが歩行者の側方をどのように通過するかを観察した。A、B ともに片側一車線で、両側に路側帯が設けられている。路側帯の幅は 70～80cm と、歩行者一人分のスペースしかない。A は駅に近い商店街の通りで、観察中は絶えず歩行者が駅に向かって足早に歩き、クルマも頻りに往来していた。一方、B は住宅街の生活道路で、歩行者、クルマともにまばらだった。A では、1 時間に歩行者の側方を通過したクルマ 230 台中 147 台（63.9%）が安全な間

歩行者がクルマと対向する対面歩行中の事故は 3047 件、歩行者がクルマに背を向けている背面歩行中の事故は 4539 件であった。

道路交通法では、車両は歩行者の側方を通過する時、安全な側方間隔を保持するか、または徐行しなければならないと規定している。ドライバーがこれを遵守すれば、対面歩行中や背面歩行中の事故は防げるはずだ。

隔をとっていた（今回は歩行者との間隔を 1m 以上とっていることを「安全な間隔」とした）。安全な間隔をとっていないクルマは 83 台（36.1%）で、その半数が徐行をせずに通過した。

B では、1 時間に 91 台中 45 台（49.5%）が歩行者と安全な間隔をとっており、安全な間隔をとっていないクルマは 46 台（50.5%）で、その約 3 分の 2 が徐行をせずに通過した。安全な間隔をとらず、徐行もしなかった割合は A より B のほうが高かった。これは、歩行者が少ないことが理由の 1 つではないかと考えられる。A では歩行者が多いため、前を歩く人を追い越そうと路側帯から車道にはみ出してしまふケースもあり、それを考慮して間隔をとっているクルマもいるからだ。また、B を通行するクルマのスピードのほうが A のクルマより高く感じられた。



安全な間隔をとっていることでスピードを出して通過するクルマ（観察場所 B）

ADVICE アドバイス

安全な間隔をとるとともに減速することも必要

ドライバーには歩行者の側方を通過する時、安全な間隔をとったり、徐行するなど思いやりのある運転が求められる。今回の観察では多くのドライバーが歩行者と安全な間隔をとっていた。しかし、安全な間隔をとっていることで、スピードを出して通過していくクルマも散見された。対向車が来ない場面でも徐行するクルマは少ない。車道と歩道が分離されていない道路では、スピードを出して走るクルマが歩行者の脅威とな

る。また、朝の通勤時間帯は勤務先や学校、駅などに急ぐことに意識が向いて、歩行者は周囲への注意が散漫になっていることも考えられる。突然、路側帯から車道に出たり、道路を渡るなど、歩行者の不意の動きに対応するためにも歩行者の側方を通過する時は減速することが安全だ。

歩行者においては、観察場所 A、B ともにスマートフォンを注視したり、操作している姿が目立った。クルマと接近しやすい場所では、歩きながらスマートフォンを使用することは控えるべきである。さらに、路側帯をはみ出す時や道路を横断する時は、前後や左右をよく見て、クルマの存在を確認してほしい。



対向車がない時は対向車線にはみ出して、歩行者と安全な間隔をとるクルマが多かった（観察場所 A）

観察結果



サイドミラーと歩行者の間隔が 50cm 以内に近づいても徐行せずに通過するケースもあった（観察場所 A）



前を歩く人を追い越そうと路側帯からはみ出す歩行者（観察場所 A）

●観察場所 A における歩行者の側方を通過するクルマの状況

クルマ (台)	徐行	徐行なし	小計
歩行者と安全な間隔をとった	19 (8.3%)	128 (55.7%)	147 (63.9%)
歩行者と安全な間隔をとっていない	41 (17.8%)	42 (18.3%)	83 (36.1%)
小計	60 (26.1%)	170 (73.9%)	230

観察場所 A / 東京都練馬区中村北 西武池袋線「中村橋駅」付近 観察日 / 3月12日 (火)
観察時間 / 8:00 ~ 9:00 天候 / 晴れ

●観察場所 B における歩行者の側方を通過するクルマの状況

クルマ (台)	徐行	徐行なし	小計
歩行者と安全な間隔をとった	8 (8.8%)	37 (40.7%)	45 (49.5%)
歩行者と安全な間隔をとっていない	16 (17.6%)	30 (33.0%)	46 (50.5%)
小計	24 (26.4%)	67 (73.6%)	91

観察場所 B / 神奈川県横浜市栄区笠間町 観察日 / 3月20日 (水)
観察時間 / 8:00 ~ 9:00 天候 / 晴れ



歩行者と安全な間隔をとらないクルマ（観察場所 B）



立ち止まって大型車をやり過ごす歩行者（観察場所 B）

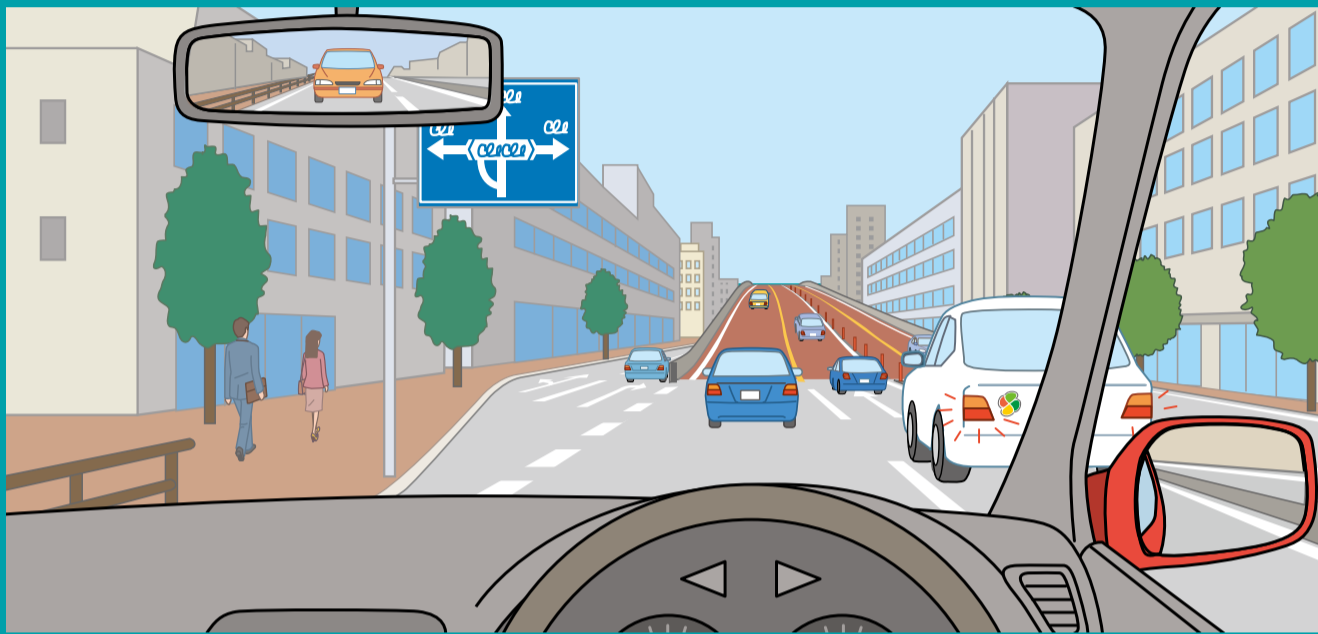


どちらの観察場所もスマートフォンを操作する歩行者が目立った（観察場所 B）

KYT 危険予測トレーニング

第 68 回 クルマの多い幹線道路（四輪車編）

あなたは片側二車線の左車線を走行しています。
立体交差に差しかかっており、直進するため進路変更せず、
このまま進もうと思います。
安全に走行するためには、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、交通量の多い幹線道路を走行し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。

- 【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 30 年中の交通事故件数を事故類型別にみると、車両相互で最も多いのは次のうちどれでしょう？
①追突 ②出会い頭衝突 ③右折時衝突
- Q2** (公財) 交通事故総合分析センターの分析で、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自家用乗用車（普通・小型・軽）と未搭載車を比べると、搭載車の追突事故率は何%低くなっているでしょう？
①約 20% ②約 30% ③約 50%
- Q3** 平成 30 年中の高速道路における道路交通法違反の取締り状況で、車間距離不保持（必要な車間距離をとっていない）で摘発された件数は次のうちどれでしょう？
①約 3000 件 ②約 6000 件 ③約 1 万件



「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・動画コンテスト結果発表

Honda では昨年 10 月から今年 1 月にかけて、「事故のない未来を描こう」～子どもたちの笑顔のために～というテーマで交通安全のポスターや動画を一般の方々から募集。今回は例年を大幅に上回る応募があった。Honda 社内での厳正な審査の結果、ポスター 5 作品、動画 4 作品に大賞、優秀賞、Honda 賞が贈られた。受賞作品は、Honda のホームページで公開されている。

【ポスターの部】

大賞 神奈川県 関根さん

優秀賞 岡山県 戸田さん

Honda 賞 熊本県 小山さん

Honda 賞 東京都 竹田さん

Honda 賞 神奈川県 細谷さん

【動画の部】

大賞 奈良県 南さん

優秀賞 埼玉県 瀬戸さん

Honda 賞 岐阜県 田川さん

Honda 賞 大阪府 thunderbirds (桑宮・藤原・浅野・小西) さん