

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

運転行動に影響を及ぼす「意識の脇見」の
危険性に気づいてもらうことで安全行動へ導く

鈴鹿サーキット交通教育センターは、Honda が開発した DSP (Driving Style Proposal = 運転行動スタイル提案) システムを活用した安全運転研修を行っている。このシステムを搭載した専用の車両を使って、コースを走行する受講者の運転行動やクルマの挙動に関するデータを高精度に測定。収集したデータをもとに受講者の気づきを促す指導に活かしている。今回は、DSP システムを取り入れた新たなプログラムを紹介する。

意識の脇見をしている時の
ドライバーの行動変化を検証する

DSP システムはアクセルやブレーキの操作状況、加速・減速時やコーナリング時に発生する G (加速度)、コースの走行軌跡などを高精度に測定することができる。2017 年、鈴鹿サーキット交通教育センターはこれを運転習慣チェックプログラム (3 面参照) に導入。そして今年、運転集中度検証 (以下、意識の脇見検証) というプログラムにも取り入れ、運用を開始した。

一般的に脇見運転といえば、運転中に視点が進行方向以外を注視している状態のことだが、意識の脇見は視点が進行方向にあるものの運転者の気持ちや心境が運転に集中しておらず、意識が他の物事にとらわれている状態を指す。運転中の携帯電話等の使用はもちろん、考え事や同乗者との会話なども意識の脇見へとつながり、安全運転を阻害する要因となる場合がある。こうした危険要因が運転に及ぼす影響を受講者自身に認識してもらうことで、安全行動へ導くことが意識の脇見検証の目的だ。

受講者は以下のルールに従ってコースを周回。1 周約 60 秒だが、市街地走行を想定して、コースの途中に速度指定や一時停止といった要素を盛り込んでいる。

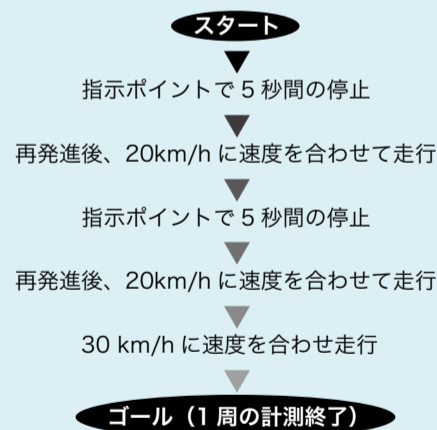


コースには指示された速度に合わせて走行する区間を設定



各自の感覚で 5 秒間停止する指示ポイントが 2 ヲある

意識の脇見検証のルール



受講者は指示ポイントにある標識を確認しながら周回

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P3 Safety Report セーフティポ 高齢者
Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P4 Safety Report セーフティポ 若者
Close Up クローズアップ Honda の活動
- P5 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 西葛西・井上眼科病院副院長 國松志保さん
- 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 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

1～6周目は運転のみに集中して走行。7周目のみ課題が付加される。カーオーディオから1～8までの数字が1秒間に1つアナウンスされていくので、受講者はその数字に1を足した数字を声に出して答えながら6周目までと同じ運転を継続する。運転中の携帯電話による通話や考え事などを計算という作業に置き換え、意識の脇見をする状況をつくり出しているのだ。計算の課題（全38問）は同じものを運転する前に教室で実施。この段階では、ほとんどの受講者は正解率100%である。

各周回の走行時間や指示ポイントでの停止時間は、DSPシステムの活用によって自動的に測定。計算問題の正誤は、タブレット端末をタッチしてチェックできるようになっている。また、各周回の受講者の様子を観察し、「ぼんやり」「普通」「動揺」「パニック」のいずれかを同乗者がタブレット端末上で選択し入力する。これらによって、運転への集中度の変化をわかりやすく、すぐ提示することが可能となり、受講者の結果に対する納得性が高まった。

**検証した結果をもとに
対策を考えてもらう**

5月13日から3日間にわたり実施された阪神高速パトロール（株）の安全運転研修の中で、意識の脇見検証が取り入れられた。同社は大阪、神戸、京都にまたがる阪神高速道路の交通管理業務（巡回、管制、取締）を行っている企業である。日々パトロールカーを運転し、高速道路の巡回業務にあたった社員を中心に11名が研修を受講した。意識の脇見検証に取り組んだ受講者は教室に戻り、測定結果を受け取る。インストラクターは「1～6周目では周回を重ねることに全体の走行時間、指示ポイントでの停止時間は、どのように変化しているのでしょうか。時間が短くなる、長くなる、あるいは不安定になるなど、人によって異なると思います」と、受講者に自分の傾向を把握してもらった。ここでは、ある一定の運転操作を正確に、安定して、繰り返しできているかが示されている。

次に、課題走行となった7周目との比較。「運転の正確さと計算の正解率は両立できましたか？」とインストラクターが問いかける。「例えば、走行時間や停止時間は1～6周目と変わらないが、計算の正解率が低かった。または、その逆に、計算問題は完璧だが、走行時間や停止時間が大きく変化した。皆さんは、どのような傾向がみられたのでしょうか」。

巡回業務を行うパトロールカーには運転を担当する第1乗務員と管制室との無線連絡を担当する第2乗務員の2人が乗っているため、事故や落下物などの連絡があった際は現場の状況や到着後の作業について車内で打合せをする必要が発生する。意識の脇見検証の結果を踏まえ、どのようにすれば安全を確保できるか、受講者同士で話し合ってもらった。

最後に、インストラクターが「第1乗務員は無線から流れてくる情報は第2乗務員に任せて、そちらに意識を向けないようにしましょう。第2乗務員は必要な情報を第1乗務員に伝えたり、打合せをするタイミングを考慮することが大切です」とアドバイスし、意識の脇見検証は終了となった。

**運転中の外的要因の影響への理解が
意識や行動の変容につながる**

受講者の石黒伸吾さんは「私は計算問題の正解率は100%でしたが、その時の停止時間は通常よりも短くなっている



計算問題に答えながら指示された通りに運転する受講者



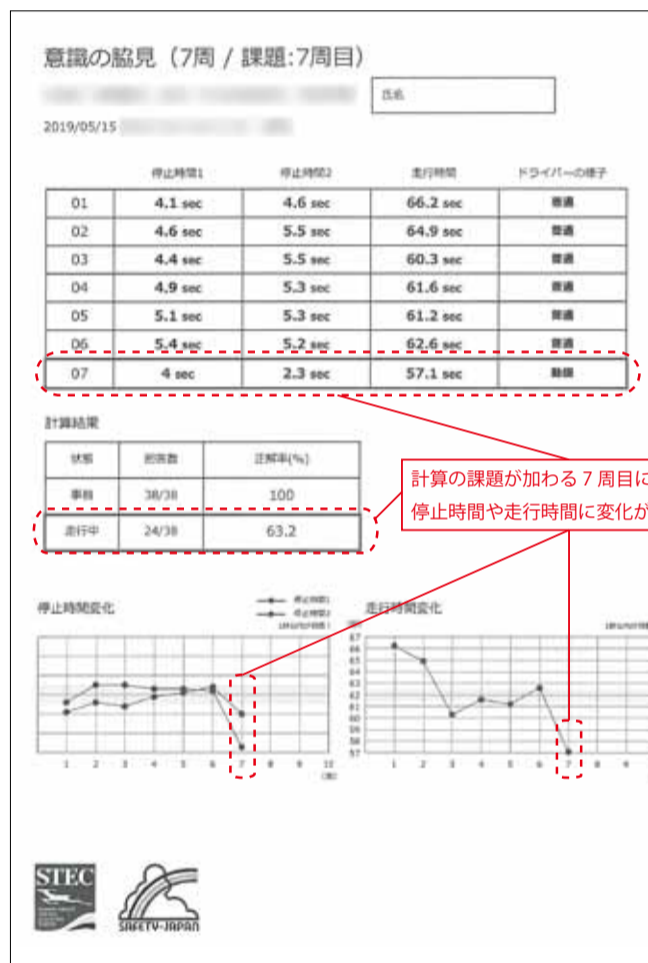
助手席の同乗者がタブレット端末で計算の正誤をチェック



各周回の停止時間と走行時間はタブレット端末に表示される



計算問題のチェック画面



計算の課題が加わる7周目に停止時間や走行時間に変化が表れる

受講者が気づいた点を記入

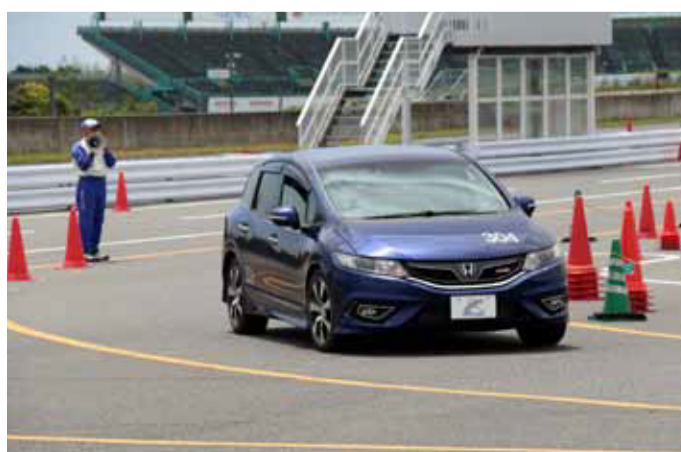
受講者に配付される意識の脇見検証の測定結果（イメージ）

という結果でした。できているつもりでも、できていないということを実感できました。運転しながら無線から流れる情報を正確に把握する乗務員もいますが、それは運転に集中できていないということで、危険だということが理解できました。管制とのやりとりは助手席の第2乗務員に任せ、ハンドルを握っている第1乗務員は運転に意識を集中させることが大切だと思います」と話す。また、池田伸彦さんは「私は計算に集中している時は運転が乱れ、運転に集中している時は計算でミスをする傾向がありました。運転中の会話がいきなり運転への集中力を低下させているのがわかったので、運転中に会話をするタイミングに気をつけようと思います」という。さらに、

3日間にわたる研修を通じて「安全意識を高めるためには、乗降車時の安全確認やドアの開け閉めなど細かいところまで配慮する必要があることを学びました」と感想を語った。意識の脇見検証は20～30km/hで走って止まるという簡単なものであるが、DSPシステムによって運転中の外的要因の影響やドライバーの行動特性をわかりやすく示すことが可能となった。このプログラムによる気づきが受講者の意識や行動の変容を促し、今後の交通事故低減につながる事が期待される。Hondaは、このような先進性・独自性のある教育プログラムを今後も開発していく考えだ。



測定結果をもとに意識の脇見を防ぐための具体策を受講者に考えてもらう



研修では意識の脇見検証以外にも、スムーズで安全なコーナリングなどを身につける実践的なトレーニングが行われた



Safety Report セーフティレポート 高齢者

三重県警察本部が高齢運転者向けに参加体験型のセミナーを開催

6月24日、三重県警察本部が鈴鹿サーキット交通教育センターで「緊急！高齢運転者 ブレーキ体験等セミナー（以下、セミナー）」を開催。交通安全シルバーリーダーや老人クラブの会員など18名の高齢者が受講した。

三重県警察本部交通部交通企画課交通安全対策室の森本誠課長補佐は開催の背景を次のように説明する。「三重県では本年5月末時点で、アクセルとブレーキの踏み間違いによる人身事故が24件発生し、そのうち10件が65歳以上の運転者によるものです。こうした事故を防ぐため、高齢運転者の方々に自分が思っている運転能力と実際に運転した結果を対比できる機会を設け、安全運転に役立てていただこうと考えました。また、衝突軽減ブレーキなど先進の安全運転支援システムを搭載したクルマの普及につなげていきたいと思っています」。

セミナーの講師を務めるのは、鈴鹿サーキット交通教育センターの平井真所長。まず、Hondaが開発した高齢運転者向けプログラムの一つ「健康ドライブ体操」で身体をほぐす。

次に、運転習慣チェックプログラム。受講者一人ひとりがDSPシステム（1面参照）を搭載したトレーニング車両に乗車し、指定されたコースを走行する。助手席には三重県警の交通機動隊員などが同乗。コースの途中には、一時停止場所やカーブ、上り下り、右左折、横断歩道の通過などチェックポイントが設けられている。走行中、受講者のアクセルやブレーキ、ウィンカーの操作状況、コースの走行軌跡などを測定。走行が終わると、車内に設置されたタブレット端末に「合図は正しく余裕を持って早めに出している」「一時停止では確実に停止している」など質問が10項目表示され、自分の運転行動について4段階で自己評価する。教室で測定結果と評価表を配付し、測定結果の見方を説明。評価表には、自己評価と各チェックポイントでの測定データに基づいた客観的評価を並べて記載。受講者の多くが自己評価より客観的評価が低くなっているため、その要因を同乗した警察官を交え、考えてもらう。最後に、平井所長は「苦手な面があったなら、それに対応できる運転をしましょう。今の体調と気分をご自身がしっかりと

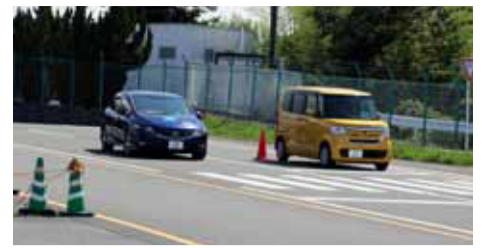
と見つめ、『今日は、やめたほうがいいのか』と思った時は、その気持ちを大切にしてください。そして、まわりの人にも声をかけましょう。皆が交通事故に遭わないよう、皆で注意をしあってください」とアドバイスした。このほか、セミナーでは衝突軽減ブレーキの体感なども行われた。

老人クラブの会長を務めているという78歳の受講者は「一時停止場所で自分では止まっているつもりでしたが、走行データを確認すると実際には止まっていなかったことがわかりました。自分の弱点を知ることができたのでそれを補う運転をします。また、老人クラブの会合の時に今日学んだことを仲間にも伝えようと思います」と話す。

三重県警察本部では今後、自動車教習所の協力を得て、県内各地で高齢運転者を対象にした安全運転教育を実施していく考えだ。



健康ドライブ体操では、アクセルからブレーキへの踏み替えをイメージしながら足のストレッチを行う



運転習慣チェックプログラムでは、横断歩道の手前に駐車車両（写真右）がいる場合に一時停止しているかなど受講者の運転行動を評価



走行終了後、車内に設置されているタブレット端末に自分の運転に対する評価を入力



同乗していた警察官を交え、自己評価と客観的評価が乖離している要因などを話し合う



インストラクターが運転するクルマでの衝突軽減ブレーキの効果を見学

Close Up クローズアップ 四輪販売会社

高齢のお客様に日頃の運転中の意識や行動について振り返っていただく

7月20日、21日の両日、Honda Cars 金山角田東店（宮城県角田市）がお客様向けのイベント「夏の大感謝祭」を開催。来場した高齢のお客様を対象に、Hondaが開発したプログラム「みんなで安全運転行動診断（以下、みんなで安診）」を活用した安全運転教育を行った。このプログラムは、すべての運転者の方に日頃の運転を振り返りながら、運転操作の誤りによる交通事故を防ぐための安全行動の重要性に気づいていただくことを目的としている。

同店営業の松野翔さんは「高齢のお客様が事故に遭わないために私たちにできることはないか考えていたところ、『みんなで安診』を知りました。導入研修で私自身がプログラム

を体験して、これなら店頭で実施できるし、お客様のためにもなると思い、今回のイベントに取り入れることにしました」と話す。「みんなで安診」は運転中の「乗車」「発進」「走行」における日頃の意識や行動の自己評価と、その後の体験を通じた再評価をお客様に比較してもらうという内容だ。「乗車」「発進」時の安全の不確認を原因とした事故を防ぐため、クルマの死角の確認と併せて安全な乗車手順を紹介することで、乗車前の周囲の安全確認、セレクトポジションの目視確認、クリーブ現象を利用した発進の重要性を説明。松野さんは「乗車前の安全確認は短い時間でできる簡単なことなので、ぜひ習慣にしましょう」と強調した。

「走行」時については「皆さん、私とじゃんけんをしてみましょう」と、じゃんけんによる反応体験を行う。通常のじゃんけんを行った後、松野さんが出した手を見てから勝つ手を出さず後出しじゃんけん。さらに、後出しで負けるじゃんけんとなり、通常のじゃんけんより対応が難しくなる。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してもらうことがねらいだ。「正確に見て、決めて、行動するためには余裕もった行動と早めの危険予測が重要です」と松野さんは伝えた。最後に、お客様が「体験によって気づいたこと」「今後、何に気をつけるか」を診断シートにまとめ、終了となった。

受講した70代のお客様は「自分は注意して運転していると思っていましたが、不十分だったことがわかりました。今までできていなかった乗車前の安全確認は、今日からやってみようと思います。また、発進する時、走り出すことだけに意識が向いていることに気づけたので、セレクトポジションを確認した

り、周囲をよく観るゆとりを持てるよう気をつけます」と感想を語った。

「夏の大感謝祭」には、お客様と一緒に子どもも多数来場したことから「できるニャンと交通安全を学ぶ」（4面参照）を活用した交通安全教室を実施。子どもたちに安全行動の基本となる「止まる」「観る」「待つ」を身につけてもらうための指導を行った。

『みんなで安診』『できるニャンと交通安全を学ぶ』いずれも参加された皆様に好評だったので今後も店頭で随時実施していこうと思います」と松野さんはいふ。

このほか、先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」の体感試乗会を実施。スタッフが運転するクルマにお客様が同乗し、衝突軽減ブレーキなどを体感した。2日間、同店は様々なプログラムを通じて、お客様への安全アドバイスをを行った。



子どもを対象に「できるニャンと交通安全を学ぶ」を実施



クルマの後方の死角をお客様と一緒に確認



安全な乗車手順や正しい運転姿勢を説明



じゃんけんによる反応体験

Safety Report

セーフティルポ 若者

埼玉県教育委員会が二輪に乗車する 高校生を対象とした交通安全講習をスタート

埼玉県教育委員会（以下、県教委）は1981年以来、継続してきた「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）を廃止し、今年4月から「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）」として改訂し施行した。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、取得できるとしている。バイクの運転や購入も学校に届け出ることによって可能になる（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の許可が必要となる）。

新指導要項の施行に合わせ、県教委は今年度からバイクの運転や購入を届け出た生徒を対象に「高校生の自動二輪車等の交通安全講習（以下、講習）」を県内各地で実施している。

「高校生の自動二輪車等の交通安全講習」には以下の団体が共催・後援している
共催
（一財）埼玉県交通安全協会
（一社）埼玉県指定自動車教習所協会
後援
埼玉県警察本部
埼玉県高等学校安全教育研究会
埼玉県二輪車普及安全協会
埼玉県交通安全対策協議会

埼玉県教育局県立学校部保健体育課指導主事村田憲一郎さんは「バイクに乗車する生徒に安全運転教育ができる環境を整備し、高校生の命を守りたいと考えています。この講習は交通社会の一員として自覚を促し、必要な知識や技能を身につけることで生徒の安全意識を高めることを目的としています」と説明する。7月25日、かごはら自動車学校（埼玉県深谷市）で県北部エリアの高校の生徒16名を対象とした今年度第1回目となる講習が開催された。講習は実技講習、講義、救急救命法で構成されている。

実技講習は、二輪車安全運転推進委員会に所属する二輪車安全運転指導員と埼玉県警察本部交通機動隊の白バイ隊員が担当。日常点検の項目と安全運転の基本となる乗車姿勢を確認した後、生徒が自分のバイクを運転し、ブレーキングやバランス、コーナリングなどの実技課題に取り組む。コーナリングでは、90度のカーブを20km/hから30km/hまで徐々に速度を上げて通過。カーブに表示されている二本の白線の間を通らなければならないが、速度が上がるにつれて、白線の外側にふくらんでいく。こうした体験によって、カーブには限界速度があることを知り、安全なコーナリング方法を習得する。



白バイ隊員が正しい乗車姿勢の模範を示しながら説明



コーナリングでは安全なカーブの曲がり方を習得



実技を始める前に、二輪車安全運転指導員がヘルメットのおこひもは指一本入る程度にしっかり締めるよう生徒に徹底

講習を後援する埼玉県二輪車普及安全協会事務局長 筒井賢吾さんは「私たち業界団体としても、二輪車を利用する高校生が事故を起こしたり、事故に遭わないようにするための教育は絶対に必要と考え、開催に協力しています。実技講習は、日本二輪車普及安全協会が作成したプログラム『高校生のためのSafety Riding!』に基づいて指導員が実施しています」と話す。

実技講習が終わると教室での講義となる。埼玉県警察本部交通総務課課長補佐 満保利光さんが、高校生の交通事故の状況や二輪車事故の特徴、事故に遭った時の対応について説明。さらに、二輪運転中の交通場面を提示し、危険予測トレーニングを行った。運転中は常に危険を予測しておくことや、自分から危険に近づかない「心のブレーキ」が重要であることを伝えた。最後は、かごはら自動車学校の

教習指導員による救急救命法。交通事故などの負傷者を見つけた時に必要な心肺蘇生（胸骨圧迫・人工呼吸）やAEDの使用について、生徒たちは体験を通じて学んだ。

講習を受講した高校2年の生徒は「指導する皆さんが丁寧に教えてくれたので、緊張せずに参加できました。安全確認の大切さをあらためて感じたので、それを意識して運転しようと思います」と感想を語った。また、普通自動二輪免許を取得して間もないという高校3年の生徒は「バイクでのツーリングを楽しもうと免許を取りました。コーナリングの課題では、カーブの手前で安全な速度まで落とすことの重要性がわかりました。今日学んだことをツーリングの時に活かしたいと思います」という。今年度の講習は12月にかけて全6回開催される予定だ。



一本橋では低速でバランスをとることの難しさを体験



講義では危険予測トレーニングなどが行われた

Close Up

クローズアップ Honda の活動

Enjoy Honda 2019 で「できるニャンと交通安全を学ぶ」を活用

Enjoy Honda は Honda ファンへの感謝イベントで、Honda のクルマ・バイク・パワープロダクツを通して、「見て、遊んで、体感する」ことを目的としている。製品展示をはじめ、様々な体験ができるプログラムやモータースポーツの魅力を体感するプログラムなど、子どもから大人まで幅広い方に楽しんでいただける内容となっている。今年度は来場者に交通安全への理解を深めてもらおうと「親子で学ぼう！交通安全」を実施。Honda が開発したプログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年

歩行編」を活用して、スタッフが子どもとその保護者に交通安全教育を行っている。7月20日、21日は交通教育センターレインポー浜名湖で開催。「親子で学ぼう！交通安全」は4～9歳の子どもとその保護者を対象に2日で18回（1回30分）実施された。

「できるニャンと交通安全を学ぶ」はアニメーションを活用した対話型のプログラムで、一方的に指導するのではなく、子どもの気づきを促し、双方向で答えを導き出す点が特徴となっている。アニメーションに

は「できるニャン」というオリジナルキャラクターが登場し、楽しく学べるように工夫されている。

進行役のスタッフは映像を流し、危険場面になると途中で止め、子どもたちにこの場面のどこに危険があると思うか聞いていく。そして、映像を進めて危険場面を確認した後、どのように行動すれば安全か考えてもらう。さらに映像を進め、同じ場面上からの視点や他の交通参加者の視点を見せながら、できるニャンが危険箇所の理由を解説した。この後、模擬の横断歩道を使っ



Enjoy Honda の開催は初となる交通教育センターレインポー浜名湖は2日間、多くの Honda ファンで賑わった

て、子どもたちが道路横断時の安全確認を実践し、終了となった。5歳の子どもと参加した母親は「映像を使っているのが、小さい子どもにもわかりやすい内容で、子どもが自分で考えて、一生懸命答えようとしているのが印象的でした。家庭でも子どもに交通安全について話していこうと思います」と感想を語った。



ポイントとなる場面で映像を止め、スタッフが道路に潜む危険を問いかける



何が危険なのか、どのように行動すれば安全かを子どもたちに考えて答えてもらう



できるニャンによる解説に耳を傾ける子どもたち



模擬の横断歩道でボールをクルマに見立て、「止まる」「観る」「待つ」を実践

Safety Info.

インフォメーション①

二輪車安全運転全国大会が1年の休止を経て復活

地域における安全活動の
取り組みを継承していくために

二輪車安全運転全国大会は、二輪車の交通事故防止を目的に（一財）全日本交通安全協会が主催し、1968年から毎年開催されてきたが、2017年の第50回をもって終了となった。その後1年の休止を経て、（一社）日本二輪車普及安全協会（以下、日本二普協）が主催者となり、「二輪車安全運転全国大会2019」として8月3日、4日に鈴鹿サーキット交通教育センターで競技種目も見直され再開した。日本二普協 会長 伊東孝紳さんは再開にいたった背景を次のように説明する。

「二輪を楽しむためには安全運転技能がとても重要で、それは自分でバイクを操る喜びにもつながります。全国大会は多くのライダーにそれを広く認知してもらうという役割を果たしてきました。従来の全国大会には、予選となっている都道府県大会を含めると毎年約1500名が参加しています。出場した選手はやがて指導者として各都道府県の安全活動の中核となり、後輩を全国大会へ送り出すというサイクルが構築されてきたのです。しかし、全国大会が終了したことで、2018年は8県が県大会をとりやめました。このまま何もしなければ、地域における安全活動は縮小してしまう可能性があります。」



（一社）日本二輪車普及安全協会 会長 伊東孝紳さん

これまで築き上げた良い伝統を継承していくため、開催の形態を変えても全国大会を続けていくべきだと考えました。」

より安全運転技能を評価できるよう
競技内容や採点基準を一新

競技は従来と同様に高校生等クラス、女性クラス、普通二輪クラス、大型二輪クラスの4クラスで、交通法規に則った運転ができるかを審査する「法規履行走行」と、二輪車を安全かつ自在に操縦できるかを審査する「技能走行」で審査、その競技内容や採点基準を日本二普協は一新した。まず大きく変更したのは「技能走行」の課題項目である。従来、技能走行の課題は9項目だったが、各課題の要素を集約し、「極



これまでの低速バランスの課題を集約した「極小バランス」（大型二輪クラス）

小バランス」「応用千鳥」「コーススラローム」「ブレーキング」「コンビスラ」の5項目に絞り込んだ。例えば、「極小バランス」は狭い直線に置かれたパイロンをゆっくりと左右にかわして進む課題。低速での走行技術や内輪差を考慮した車両誘導技術を審査できる内容とし、これまで行ってきた「ストレートブリッジ（一本橋走行）」「ブロックスネーク（障害屈折狭路走行）」「悪路応用走行」といった低速バランスの課題を集約している。

また、採点基準も見直されている。特に「法規履行走行」で指示違反や転倒があった場合、持ち点500点に対して従来40点だった減点を最大減点の500点減点に引き上げた。さらに「法規履行走行」のそれぞれの減点数も見直し、これまで以上に法規履行能力を重視した採点基準になっている。より一般道路での安全運転技能のウエイトを高めているのだ。この

ほか、女性クラスの競技車両に原付二種を導入するなど、時代に合わせた対応も図られている。

「安全運転技能を高めることで、より二輪を楽しめるようになると多くの人に感じていただきたいと考えています。そのためにも、この大会を若い人がチャレンジしたくなるものにしていこうと思います」と、伊東さんは今後を見据える。

今回は34都道府県から122名の選手が参加。2日間にわたって、安全運転技能を競い合った。団体賞第1位は愛媛県。個人賞第1位は、高校生等クラス・南雅志さん（奈良県）、女性クラス・森河美法さん（徳島県）、普通二輪クラス・藤井峰夫さん（神奈川県）、大型二輪クラス・松尾鉄平さん（島根県）。優勝者には警察庁長官・日本二輪車普及安全協会会長連名賞も贈られた。

※大会の詳細は以下の日本二普協ホームページを参照
<https://www.jpmsa.or.jp/safety/contest/>



開会式での選手宣誓



「法規履行走行」（大型二輪クラス）



「応用千鳥」（高校生等クラス）



団体優勝した愛媛県の選手



「コーススラローム」（大型二輪クラス）



「ブレーキング」（普通二輪クラス）



「コンビスラ」（女性クラス）



各クラスの個人優勝者

Safety Info.

インフォメーション②

愛媛県警察本部とHondaが
交通事故防止対策の推進に関する協定を締結

6月24日、愛媛県警察本部にて交通事故防止対策の推進に関する協定の締結式が開催され、同県警本部の森平将文交通部長と、Honda安全運転普及本部の中嶋英彦事務局長が協定書に調印した。「SAFETY MAP※」に表示されている急ブレーキ多発地点情報を同県警本部に提供するなど、両者が連携して交通事故防止対策を進めていくことと

なった。Hondaが、このような協定を各警察本部と締結するのは愛媛県が全国で6例目となる。

※Hondaが開発したソーシャルマップ。日本中を走るHondaインターナビ（双方向通信型のカーナビ）搭載車から通信で送られてくるデータをもとにした急ブレーキ多発地点情報はじめ、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/>



愛媛県警察本部の森平交通部長（写真中央右）とHonda安全運転普及本部の中嶋事務局長（写真中央左）

SJ Interview

SJ インタビュー

視野の異常を自覚してもらい、視野障害の患者による自動車事故を防ぐための指導・助言を行う

視野障害をきたす眼疾患の代表である緑内障とは、何らかの原因で視神経が圧迫され、視野が狭くなる目の病気である。徐々に進行し、初期、中期、後期と病気が進行しても視野の中心は見えているため自覚できないことが特徴だ。片眼が見づらくても、両眼では片眼の見えないところが補填されるため（補填現象）、病気に気づくのが遅れる。このため、9割が無自覚・未治療であるとされている。

緑内障の専門医である國松さんは、緑内障と自動車運転能力に関する研究を手がけている。視野狭窄が進んでいても運転を継続している患者の存在を知ったことを契機に、後期緑内障患者の自動車運転の実態を調査し、2010年からHonda セーフティナビ※1（以下、Sナビ）を使って、後期緑内障患者の運転データの収集を開始。この研究には、Honda もSナビのソフトを緑内障患者用に改変するなど協力している。

「研究を進める上で、事故歴のある患者様の症例が少ないこと、運転状況がバラバラであることが課題でした。それを解決してくれたのがSナビです。Hondaの協力を得て、緑内障患者が事故を起こしやすい危険場面や事故のきっかけとなるイベントのタイミングを細かく設定することができ、意味のあるデータを集められました。収集したデータから、上方の視野が欠けている人は赤信号を見落とし、下方の視野が欠けている人は左または右からの歩行者やクルマの飛び出しに対応できないことがわかったのです。」

視野異常の程度が高い人ほどシミュレーターでの事故が多い

國松さんは、2013年から警察庁の「視野と安全運転の関係に関する調査研究※2」にも参加。2018年度の目的は、現行の高齢者講習で使用している水平方向のみを測定する視野検査器に代わる「新たな視野検査器」（視野欠損測定用検査器）の開発と、その精度の検証であった。その調査研究報告書が今年3月にまとめられた。

調査研究では、昨年7月から9月にかけて岐阜県と宮城県の眼科病院2カ所で、視野欠損

測定用検査器の検証実験を実施。視野正常者48名、視野異常者（通院患者）68名を対象に、眼科一般検査、視野欠損測定用検査器による視野検査を行った。眼科一般検査と、新たな視野検査の結果を比較し、その妥当性を検証することが目的だ。

この検証実験では、運転シミュレーターによる運転行動調査も行われた。運転シミュレーターとして採用されたのはHondaが開発したSナビである。

Sナビによる検査手順は以下の通り。

- ①被験者は全15危険場面構成される模擬コース（直線）を1回走行
- ②アクセルを踏んで走行させるが、直線のみなのでハンドルの操作は不要
- ③走行中に危険場面に遭遇した場合は、ブレーキを踏んで停止

全15危険場面の視野状態別の被験者の事故・違反率はグラフ1のような結果となった。

視野正常者、視野異常者とも危険場面2（左からの飛び出し）は、7～8割程度の高い事故率となった一方、他の危険場面における事故・違反率は、3～4割程度より小さくなった。運転行動調査の分析対象は、全被験者116名のうちSナビのコースを完走した83名。視野正常者（42名）と視野異常者（41名）を比較した場合、ほとんどの危険場面において、視野異常者のほうが事故率は高くなっている。また、視野異常者を異常の程度が低い順にB、C、Dの3グループに分類し、グループごとの平均事故回数を見ると、視野正常者→視野異常者B→C→Dの順に増えていることもわかった。Sナビを使ったことで、視野異常と自動車事故との関係を示唆する結果が得られたと國松さんはいう。

眼科において「運転外来」という新たな取り組みを開始

わが国の、40歳以上の成人の緑内障有病率は5.0%であり、2016年人口統計から換算すると、国内の患者数は約465万人と推定される。加齢とともに有病率は高くなり、40代で22%、80歳以上では11.4%となっており、高齢者に代表的な疾患といえる。ま



西葛西・井上眼科病院 副院長 医学博士 國松志保さん



「運転外来」ではSナビを活用し、患者に現状の視野と運転能力を確認してもらう

た、検査により発見された緑内障患者のうち89%は、未治療・無自覚の潜在患者であった。（出典：日本緑内障学会多治見疫学調査報告書,2012,日本緑内障学会）

「加齢に伴い、緑内障など視野が狭くなる眼疾患は増えていきます。一度なってしまうと、回復させることはできません。ただし、早期に発見できれば薬を使って進行をゆるやかにすることはできますし、それによって運転寿命を延ばすこともできるでしょう。その一方で、かなり高齢になって初めて眼科に来る人が多いという現状もあります。私たち眼科医が診察している方々はごく一部にすぎないわけです。」

こうした状況を改善しようと、國松さんは7月に西葛西・井上眼科病院（東京都江戸川区）で「運転外来※3」を立ち上げた。同病院にSナビを設置。「運転外来」を受診した人には、視野検査などの眼科検査と一緒にSナビを体験してもらうのである。

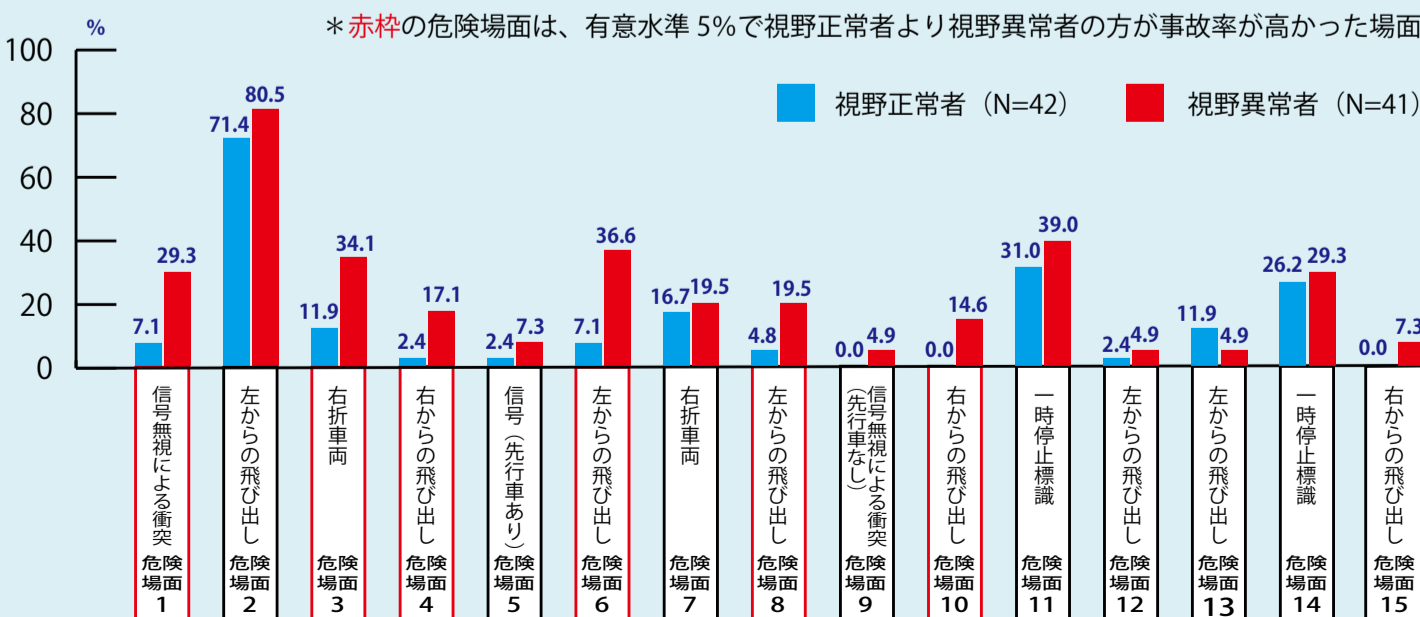
「緑内障の症状は一人ひとり異なりますが、Sナビによって、これまで様々な症例を積み重

ねてきたので、Sナビでの運転結果と視野検査結果をもとに患者様に応じた適切なアドバイスができるようになりました。視野異常に気づいていただき、運転される時に注意をすべき運転場面の指導・助言を行っています。ただし、視野障害が高度な場合は、運転が危険な場合もあります。特に高齢の方は目に異常を感じなくても1年に1回は眼科で検診を受けていただくといいでしょう。「運転外来」を受診している患者の方は「國松先生のアドバイスは、これから安全運転をする上で役立ちます。私のように視野障害のある高齢者は積極的に利用すると良いと思います」という。

「運転外来」という新たな取り組みを始めることで、多くの人に緑内障など目の病気に対する関心を高めたいと國松さんは考えている。「交通事故を扱う警察官や検察官の方には、明らかな原因がわからない事故が発生した場合に『もしかして運転していた人の目に異常があったのでは?』と疑っていただき、眼科受診（視野検査）の必要性を検討してほしいと思います。視野異常が原因の小さな事故に対処することは、大きな事故を未然に防ぐことにつながるでしょう。」

※1 様々な交通状況を体験学習しながら安全運転やエコドライブのポイントを学ぶことができる簡易型四輪シミュレーター。詳細は以下のホームページを参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/simulator/safetynavi/>
 ※2 調査研究報告書など詳細は警察庁のホームページを参照。
https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiunten/menkyoseido-bunkakai/vision/vision_report.pdf
 ※3 「運転外来」は完全予約の紹介制となっている。詳細は西葛西・井上眼科病院のホームページを参照。
<https://www.inouye-eye.or.jp/nk-hospital/news/2019/1560/>

グラフ1 危険場面別の事故・違反率の比較結果 (出典：警察庁「視野と安全運転の関係に関する調査研究」調査研究報告書)



Sナビを体験した後、再生映像を見ながら國松さんがアドバイス

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。

自転車は原則車道を通行し、歩道通行時は歩行者優先の徹底を！

DATA 基礎情報

人対自転車の交通事故は増加している

2018年に発生した交通事故件数43万601件のうち自転車が関与した事故は8万5641件で、約20%を占めている。自転車関連事故全体は減少傾向にあるが、人対自転車(2756件)に限ってみると前年に比べ8.1%増加している。

道路交通法では自転車は軽車両と位置づけられるため、車道と歩道の区別があるところは道路(車道)の中央から左側部分の左端寄りを通行しなければならない。自転車が歩道を通行できるのは、①「普通自転車歩道通行可」の道路標識または道路表示がある場合、②「普通自転車通行指定部分」の道路標識がある場合、③運転者が13歳未満または70歳以上、身体の障がい等を有する者である場合、④歩道を通行することが「やむを得ない」と認められる場合(例:道路工事や連続して車両が駐車しているなど)である。

WATCHING 観察

車道よりも歩道を通行する自転車が多い

今回は朝の通勤・通学時間帯に東京都葛飾区の交差点(観察場所A)と、日没前後の帰宅時間帯に同区立区の交差点(観察場所B)にて、自転車の通行位置を観察した。A、Bともに片側一車線で、両側に歩道(普通自転車歩道通行可の標識あり)が設けられている。Aを1時間に通過した自転車は543台。車道を通行していた自転車のうち左側を通行していたのは127台(23.4%)、右側を通行していたのは10台(1.8%)、歩道を通行していたのは406台(74.8%)だった。一方、Bを1時間に通過した自転車は387台。車道を通行していた自転車のうち左側を

通行していたのは125台(32.3%)、右側を通行していたのは13台(3.4%)、歩道を通行していたのは249台(64.3%)だった。Bでは自転車のライトの点灯状況も観察。日没後(19:00以降)に通行していた156台中21台(13.5%)が無灯火だった。歩道を通行する割合がBよりAのほうが高かったのは、Aの歩道がBよりも幅員が広いことが要因の一つとして挙げられる。Aでは歩道上で自転車同士がすれ違うケースが多く、双方が進行方向に対して歩道の左側を走ろうとする意識が強く感じられた。また、車道を走っていた自転車が左折したいのに正面の信号機が赤になってしまった場合、一旦、歩道に上がり、再び交差する車道に入ってから左折していくケースも散見された。このような車道と歩道を行き来する自転車は歩行者にとって動きが読みづらく、危険に感じられた。



車道を右側通行する自転車。前方には左折してくるクルマがいる(観察場所B)



左折したい自転車は正面の信号機が赤になると、車道から歩道を經由して曲がっていく(観察場所B)

ADVICE アドバイス

交通ルールを遵守し、歩道では歩行者に配慮を

A、Bどちらも、車道は速く走りたい自転車が通行しているように思われた。しかし、歩道を通行する自転車の速度も全体的に高い。自転車歩道通行可であっても歩行者を優先し、歩行者がいる場合は徐行する必要がある。特にAでは、通勤・通学時間帯で先を急ぐ人が多いためか、歩道や横断歩道に歩行者がいても徐行しているとはいえない状況だった。子どもや高齢者以外の自転車は、できるだけ車道

を通行してほしい。歩道を通行する際は、歩行者の脅威にならないよう配慮が必要である。また、A、Bともに車道を逆走(右側通行)する自転車がみられた。車道の右側通行は道路交通法によって禁じられているだけでなく、ドライバーが気づきにくく、信号機のない交差点での出会い頭の衝突事故の要因にもなるので、左側通行を徹底してほしい。車道を通行する自転車の中には正面の信号機が赤なのに左折したい場合など、都合の良い時だけ歩道に入り、交差点をショートカットする自転車もいた。自転車利用者は軽車両を運転しているという自覚を持ち、信号など交通ルールを遵守すべきである。



車道より歩道(横断歩道)を通行する自転車が多かった(観察場所A)

観察結果

観察場所 A

東京都葛飾区 JR「亀有駅」付近
観察日/7月10日(水)
観察時間/7:40~8:40
天候/曇り

●観察場所 A における自転車の通行位置

| | 車道 | | 歩道 | 合計 |
|--------|----------------|--------------|----------------|-----|
| | 左側通行 | 右側通行 | | |
| 自転車(台) | 127 (23.4%) | 10 (1.8%) | 406 (74.8%) | 543 |



進行方向に対して歩道の左側に寄って通行する傾向がみられた(観察場所A)



車道を並進する高校生の自転車(観察場所A)



車道を右側通行する自転車(観察場所A)



赤信号になってから交差点に進入する自転車(観察場所A)

観察場所 B

東京都足立区 JR「綾瀬駅」付近
観察日/7月10日(水)
観察時間/18:30~19:30
天候/曇り

●観察場所 B における自転車の通行位置

| | 車道 | | 歩道 | 合計 |
|--------|----------------|--------------|----------------|-----|
| | 左側通行 | 右側通行 | | |
| 自転車(台) | 125 (32.3%) | 13 (3.4%) | 249 (64.3%) | 387 |

●観察場所 B における自転車のライト点灯状況(19:00~19:30)

| | ライト点灯 | 無灯火 | 合計 |
|--------|----------------|---------------|-----|
| 自転車(台) | 135 (86.5%) | 21 (13.5%) | 156 |



スマートフォンを注視しながら運転している自転車(観察場所B)



歩道を並進する子どもの自転車(観察場所B)



歩道を無灯火で走る自転車(観察場所B)

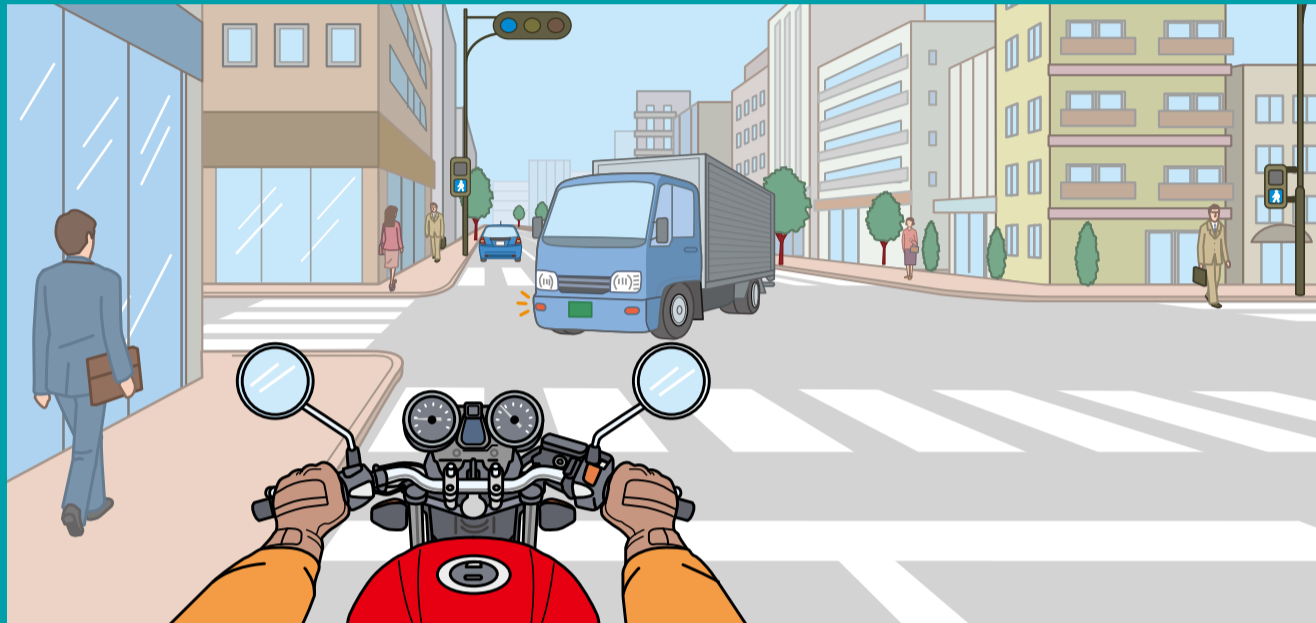


日没後、ライトを点灯させる自転車が多かった(観察場所B)

KYT 危険予測トレーニング

第70回 対向右折車が出てきた時（二輪車編）

あなたはバイクで交差点を直進しようとしています。
正面のトラックが右折を始めています。
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。今回は二輪車のライダーに、前方に右折車が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 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 二輪車編

Q1

2018年の二輪車（自動二輪・原付）の交通事故件数（第1・第2当事者※）を事故類型別にみると、最も多いのは「出会い頭衝突」です。では、2番目に多いのは次のうちどれでしょう？

- ①追突 ②右折時衝突 ③左折時衝突

※第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は、被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽いか、過失が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者。

Q2

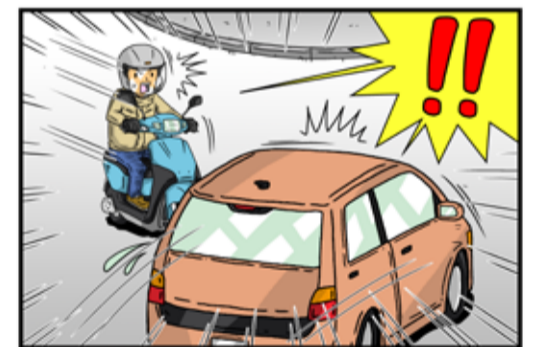
二輪車が第2当事者の場合、事故の相手（第1当事者）は9割以上が四輪車です（2018年）。四輪車の事故の人的要因をみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？

- ①発見の遅れ（前方不注意、安全不確認） ②判断の誤り等（動静不注視、予測不適、交通環境）
③操作上の誤り（操作不適）

Q3

2018年の二輪車乗車中の交通事故死者数を年齢層別にみると、自動二輪では40～49歳が最も多くなっています。では、原付で最も多い年齢層は次のうちどれでしょう？

- ①40～49歳 ②60～69歳 ③70～79歳



「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 秋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9月16日～10月31日の期間、「Honda秋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、高齢者の事故防止などの啓発活動に取り組めます。

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。



四輪販売会社で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9月16日公開予定)

●「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 検索

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！

【応募締切】

2019年9月16日（月）～11月10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。

