

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

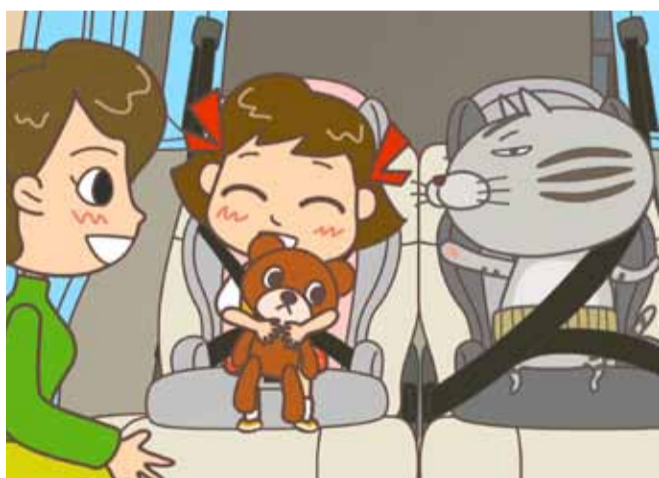
クローズアップ 教育プログラム①

駐車場に潜む危険と、事故に遭わないための安全行動を幼児に理解してもらう

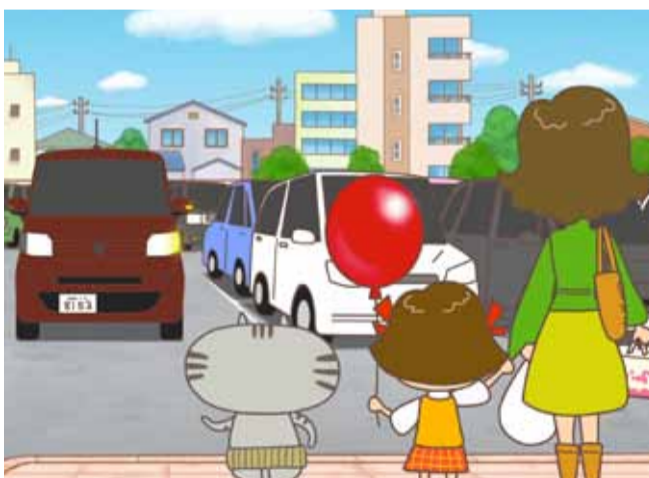
Honda は様々な年代や社会のニーズに合わせた交通安全教育プログラムを開発し、地域の交通安全指導者に提供している。その一つ、幼児向けの教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」に「ちゅうしゃじょうのおやくそく」を追加した。商業施設や自宅の駐車場に潜む危険と、事故に遭わないための安全行動を理解してもらうために開発されたプログラムの特徴について紹介する。



駐車場でクルマを降りたら、すぐに保護者と手をつなぐことを強調



ストーリーにはシートベルトを締めることの重要性や、ウィンカーなどクルマのランプの意味についても盛り込まれている

駐車場内でのクルマと
子どもの事故を防ぐ

「できるニャンと交通安全を学ぶ」は2017年にHondaが開発した5～6歳児対象の交通安全教育プログラム。幼児は直接見えないところに隠れているものを想像する能力や、他者視点に立つ能力は発達途上といわれている。そこで、このプログラムでは、指導者が手助けを行いながら子どもの発達に合わせ、「どこに危険があるか」を予測する学習をめざした内容となっている。「できるニャン」というオリジナルキャラクターが登場する映像(アニメーション)を活用して、幼児が指導者との対話形式で道路上の危険箇所を考えられるように工夫されている点が大きな特徴である。

これまでの道路を横断する場面「どろのわたりかた」に、今年8月、商業施設や自宅の駐車場で危険について考えてもらうための「ちゅうしゃじょうのおやくそく」(以下、駐車場編)を追加した。

商業施設の駐車場内を歩いている子どもがクルマと接触したり、自宅の駐車場で子どもが親や家族の運転するクルマによって被害に遭う事故は後を絶たない。(公財)交通事故総合分析センターの調べ※によれば、歩行者対四輪車の事故における歩行者の各年齢層の死亡重傷割合を「駐車場等」と「駐車場等以外」で比較すると、6歳以下では死亡重傷割合がほぼ同じであった。この結果から、6歳以下の子どもが「駐車場等」で事故に遭うと「駐車場等以外」で事故に遭った時と同じように死亡重傷事故につながる事がわかる。さらに、歩行者側の人的要因をみると、6歳以下では保護者等の不注意の構成割合が73%で、不注意の内訳は「手をつないでいない」が70%を占めている。また、地域の指導者から駐車場に潜んでいる危険を幼児にわかりやすく伝えるための教材を求める声もHondaに寄せられていた。こうした背景から、駐車場で事故に遭わないための安全行動を幼児に理解してもらえるよう「できるニャンと交通安全を学ぶ」に駐車場編を加えたのである。

映像は、「りっちゃん」という女の子がお母さんと一緒にクルマでショッピングモールに買い物に出かけるというストーリーになっている。ショッピングモールの駐車場にクルマが止まったとたん、女の子は一人でドアを開けて走り出してしまう。ここで映像が自動的に停止し、そのタイミングで指導者が子どもに問いかけ、「どうして一人でクルマから出たら危ないか」「クルマから降りる時、どうすれば安全か」考えてもらえるようになっている(P2参照)。このほか、自宅の駐車場で、お父さんが運転するクルマとぶつかりそうになるシーンもある。最後に「一人で降りない」「(保護者と)手をつなぐ」「(クルマに)近づかない」という3つの約束を確認してもらう。制作にあたっては、プログラムの開発途中で地域の交通安全指導者からアドバイスをいただき、それらを内容に反映させている。さらに、試作段階の映像を幼児に見せて、関心を持ってもらえるか、伝えたいことが理解できているかなど検証し、改善を重ねた。

※出典：イタルデザインフォーメーション No.115

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム①
- P3 Safety Report セーフティルポ 子ども
- P4 Close Up クローズアップ 教育プログラム②
Close Up クローズアップ 交通安全対策
- P5 安全運転普及本部発足 50 年
- P6 SJ Interview 弁護士 高山俊吉さん
- 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

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：鈴木英樹

※ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。
(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

駐車場編では安全な乗降車だけでなく、シートベルト（チャイルドシート使用）の重要性や、ウィンカーや後退灯といったクルマのランプの意味についても言及。シートベルトを締めながらいない子どももいることから、なぜ締めないと危険なのかに気づいてもらえるようになっている。また、クルマのランプについて触れているのは、ウィンカーや後退灯はクルマが次にどう動くかを周囲に伝えているということに興味を持ってもらうねらいがある。

地域の交通安全指導者による活用事例

駐車場編は、既に地域の交通安全指導者への普及が開始されている。9月8日、福井県大野市にある誓念寺こども園の園児を対象に実施された交通安全教室で駐車場編が取り入れられた。指導を担当したのは大野市の専任交通指導員、大野警察署の交通安全教育員と交通巡視員の3名。同市の認定こども園や保育園では保護者のほとんどが子どもをクルマで送迎している。園の駐車場から玄関まで歩くことになるため、駐車場内を一人で歩くことと危険であることを子どもたちに理解してもらう必要性を専任交通指導員 湯口和歌子さんは以前から感じていた。駐車場編はそうしたことを子どもの目線で伝えられる内容だったので、すぐに使ってみることにしたという。交通安全教室を終えた湯口さんは「映像は物語風になっていたの、子どもたちはしっかり見てくれました。映像教材はたくさんありますが、『できるニャン』のプログラムは途中で子どもたちに問いかけ、考えたことを発表してもらう点が良いと思います。一度、自分の中に落とし込んで『自分なら、どうするか』考えることは安全行動を身につける上で大切なプロセスです」と話す。誓念寺こども園で5歳児のクラスを受け持つ細沢千恵子さんは「親しみやすいキャラクターが登場するアニメーションで、小さい子どもにわかりやすい内容だったと思います。クルマから降りる時、飛び出さずにはいけないことや、すぐにおうちの人と手をつながなければいけないことが伝わったと思います。交通安全教室の翌日から、園の駐車場でおうちの人と手をつなぐようになっています」という。



誓念寺こども園での交通安全教室。大野市の専任交通指導員 湯口和歌子さんの問いかけに園児が答える



小黒こども園の園児の意見を聞きながら進める静岡県交通安全協会 静岡南地区支部の交通安全指導員 岸山洋子さん

（一財）静岡県交通安全協会 静岡南地区支部も駐車場編を幼児向け交通安全教室に取り入れている。同支部の交通安全指導員 岸山洋子さんは「これまで、子どもたちに店舗などの駐車場に入出入りするクルマに対して十分に注意するように指導をしていました。『できるニャン』のプログラムは駐車場内での危険について扱っているの、私たちの指導内容を動画によって視覚に訴えることができるものだと感じ、取り入れることにしました」と話す。

9月10日に実施した静岡市立小黒こども園での交通安全教室で初めて「できるニャン」を使った岸山さんは、問いかけによって子ども自身が見えない危険について考えるきっかけになる上、子どもたちがどのくらい理解しているかを把握しやすいと手ごたえを感じている。「最後に忘れないでほしいポイントを強調しているので、交通安全教室で学んだことを子どもたちに再確認してもらうことができました。また、シートベルトの重要性やクルマのランプの意味についても登場するキャラクター



最後に駐車場で守ってほしい3つの約束をホワイトボードに掲示して園児たちと再確認



園児の意見を一通り聞いた後、どのようにすれば安全かを映像で確認する

がわかりやすく説明している点も良かったと思います」。小黒こども園副園長 三宅直子さんは「駐車場は安全なところだと子どもは思いがちですが、危ないところだということが今日の交通安全教室でわかったはず。自宅の駐車場でお父さんが運転するクルマとぶつかる危険があるということ、子どもはなかなか想像できません。それを気づかせるシーンがストーリーに盛り込まれていて、子どもたちも気づくことができたと思います」とプログラムの内容を評価した。今後、さらに全国各地の交通安全教室で活用が進むことで、駐車場でクルマと子どもの事故減少が期待される。

～お子さまの安全のために～

Honda では、お子さまが車外に放り出されることや一人で降車することを防ぐため、ドアをロックするノブの位置に関係なく、後席ドアを車内から開けることができないようにする「チャイルドブルー」の活用を推奨している。詳細は以下のホームページを参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/master/kids.html>

「ちゅうしゃじょうのおやくそく」概要

問いかけシーン①



「どうして一人でクルマから出たら危ないか」考えてもらう



見えないところから別のクルマが近づいていることを示す

問いかけシーン②



「クルマから降りる時、どうすればいいか」考えてもらう



クルマを降りたら保護者と手をつなぎ、見通しの悪いところでは止まって左右の安全確認することを強調

問いかけシーン③



「動いているクルマに近づくと、なぜ危ないのか」考えてもらう



クルマの中からは見えない死角があることを示す

シートベルトの重要性とクルマのランプの意味を伝えるシーン



お母さんが急ブレーキをかけた時、「りっちゃん」の持っているぬいぐるみが前方に投げ出されてしまうことで、シートベルトを締めることの重要性に気づいてもらう



ウィンカーはクルマが行きたい方向に点滅するものであることを伝える

できるニャンと交通安全を学ぶ 幼児編 (DVD)

収録内容	できるニャンたいそう
	どうろのわたりかた
	ちゅうしゃじょうのおやくそく
	指導マニュアル (PDF)

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 開発普及課
 TEL 03-5412-1150

Safety Report

セーフティルポ 子ども

第41回 国際交通安全学会賞（業績部門）を受賞した 静岡県による小学6年生を交通安全リーダーとする取り組み

（公財）国際交通安全学会では1979年から毎年、理想的な交通社会の実現に関する研究や業績などに対し、同学会賞を贈呈している。今年、第41回 国際交通安全学会賞（業績部門）を受賞したのが、静岡県による「県内すべての小学6年生を交通安全リーダーとする交通安全教育活動」（以下、交通安全リーダー制）である。

公立小学校の6年生全員が 交通安全リーダーに

受賞の対象となった静岡県の交通安全リーダー制がスタートしたのは1975年。同県の交通事故死者数は1970年がピークとなり減少に転じたが、子どもに限ってはその後横ばいで推移していた。静岡県暮らし・環境部県民生活局暮らし交通安全課（以下、静岡県暮らし交通安全課）によれば、悲惨な子どもの交通事故を根絶するため、交通安全リーダー制の普及を図ることにしたという。

1975年度は公立小学校63校で先行して実施。一定の成果を確認できたことから、翌1976年度から県内すべての公立小学校で6年生をリーダーに指名することなどを定めた。

交通安全リーダー制の大きな特徴は各小学校の6年生全員がリーダーとなることだ。新学期になると、6年生全員にリーダーワッペン2枚とリーダー手帳が手渡される。リーダー手帳には「リーダーが登下校の時などに手本を示し、下級生に交通のきまりを教え、交通事故をなくしましょう」と書かれている。ワッペンを着用し、リーダー自身が交通ルールの規範を示すとともに、下級生の交通マナーなどを指導する、これが脈々と受け継がれているのである。

交通安全リーダー制が定着した要因の一つにはリーダーワッペンの存在があると、静岡県暮らし交通安全課は説明する。「小学校へのアンケート調査では、ワッペンをつけることで、リーダーとしての自覚が高まり、最上級生としての責任の大きさを感じることができると好意的に受け止められています。全校集会でワッペンを授与する小学校では、ワッペンが下級生の憧れになっているようです」。

下級生を指導するだけでなく、 通学路の安全についても考える

交通安全リーダー制の実施にあたって、各小学校には教職員の意識を高め、市町や警察署などと連携を密にしてリーダー指導を行い、「交通安全リーダーと（父母と交通安全を）語る会（以下、語る会）」を開催するなどリーダーの意識を高めるとともに、地域社会の交通安全に波及させることが求められている。

「語る会」は、交通安全リーダー制の核となる行事で、



袋井市立袋井東小学校で昨年開催された「交通安全リーダーと語る会」



交通安全リーダーは交通事故を防ぐための対策を提案する

1987年度からすべての公立小学校（約500校）で毎年開催されている。2018年度の実施結果では約3万人のリーダーが参加し、他の児童、地域の交通安全関係者（保護者代表、交通安全担当課、教育委員会、警察署交通課、町内会、交通安全協会など）、職員を合わせると約5万8000人が参加した。

「語る会」の進め方や内容は各学校に任されている。例えば、袋井市立袋井東小学校では市議会議員や自治会会長らとリーダーとの意見交換の場としている。リーダーが地区に分かれ、通学路の中で危険と思われる箇所や安全な登下校について話し合い、地区ごとに危険箇所マップを作成するのだ。完成した危険箇所マップは各地区の公会堂などに掲示される。ここには元警察官のスクールガードリーダーや各地区の自治会会長が加わり、交通事故に遭わないために必要なアドバイスも行われる。また、話し合いの中では、リーダーから交通事故を防ぐための対策として、ガードレール



小学6年生に配られるリーダーワッペン（右は反射材製）



地区ごとに分かれて、登下校で歩く通学路の危険を考える



完成した危険箇所マップ

やカーブミラーの設置、路面標示の補修・追加といった提案も出てくる。こうした提案は各自治会が持ち帰り、有効と判断されたものは袋井市の関係部署に要望書という形で提出される。実際にリーダーからの提案によって、道路環境が改善されたこともあるという。

袋井東小学校教頭 牧野誠三さんは「自分たちが日頃、利用している通学路を振り返ることはたいへん良い機会です。歩行者としてだけでなく、クルマ側の目線でも考える意識が養われると思います。6年生には4月に手帳とワッペンを手渡し、集団登校時の注意すべき点を伝えています。リーダーとしての自覚が芽生え、車道に近いほうを必ず上級生が歩く、狭い場所では一列になるといった下級生を守るための行動が自然に身についていくようです」と、交通安全リーダー制がもたらす効果を話す。

地域社会へ主体的な関わり方を 身につけることにつながる

「語る会」は交通安全リーダーが地域の交通安全関係者と事故防止のための意見交換を行うことで、交通安全活動の推進に役立っているようだ。危険箇所マップの作成や地域関係者との意見交換に関わることによって、安全な地域づくりを警察や行政といった他人に任せっぱなしとせず、地域社会への関心と主体的な関わり方を身につけることにつながる。そうした教育を現在の小学6年生から55歳までの県出身者が既に受けていることで、地域自治を通じた交通安全活動の充実に貢献してきたと考えられる。通学路の安全が注目されている昨今、小学6年生を軸に地域の交通安全関係者のコミュニケーションを促進し、地域の交通安全環境を向上させてきた取り組みであることを国際交通安全学会は評価し、他の都道府県にも広く普及されることを期待している。

静岡県暮らし交通安全課は「今回、受賞できたのは、児童をはじめ先生方や警察、交通安全協会など関係者の皆さんの尽力のおかげです。今後も交通安全リーダー制を継続し、子どもの交通事故の根絶をめざしていきたい」という。

リーダー手帳に記されている守るべきルール

1. 歩道や路側帯（歩道のない道路のはしに、白い線でひかれた帯状の道路の部分）を歩きましょう。
2. 歩道や路側帯のない場所では右側のはしを一列で歩きましょう。
3. 両手を服やズボンのポケットに入れたまま歩くのはやめましょう。
4. 歩道橋や、横断歩道を利用して道路をわたしましょう。
5. 車のすぐ前、すぐ後の横断や斜め横断はやめましょう。
6. 横断する前には、かならず立ちどまり、まず右（ワ）、左（ツウ）、さらにもう一度右（スリー）を見て横断しましょう。
7. 横断は運転者にわかるように手をあげて合図をし、車がとまってから、横断を始めましょう。
8. 踏切の手前では、かならずとまり、右、左の安全を確かめましょう。線路内、線路付近での遊びはやめましょう。
9. 道路で、キックボード、インラインスケートなどの遊びはやめましょう。
10. 信号を守りましょう。
11. 自転車に乗る時はヘルメットをかぶりましょう。
12. 夕暮れ時から夜間にでかける時は自発光式反射材をつけましょう。



Close Up

クローズアップ 教育プログラム②

四輪販売会社における「あやとりいひよこ」のさらなる普及をめざし、映像版を開発



映像版は「とまるひよこ」(右)という女性キャラクターが進行している

「あやとりいひよこ」は、4～5歳児を対象として歩くことに焦点を当て、「どこを歩くのか」「どのように歩くのか」を考えてもらいながら交通安全の基本を学ぶことができる交通安全教育プログラム。プログラムを通して危険に近づかない感性を身につけてもらうことを目的としている。指導内容は「道の歩き方、止まることの徹底、信号機の理解」までで、大きな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おうなど、参加しながら楽しく学べる内容になっている。地域の交通安全指導者にも好評で、多くの幼児向け交通安全教室に取り入れられている。Hondaは「あやとりいひよこ」を全国各地のHonda Cars(四輪販売会社)にも普及展開中である。今年はコロナ禍により自粛しているケースが多いが、例年はHonda Carsのスタッフが販売拠点のショールームや近隣の幼稚園・保育園で、幼児向け交通安全教室を開催している。そして今年10月、教室の再開に備え、来店した子どもたちに手軽に交通安全指導ができるよう「あやとりいひよこ」の映像版を完成させた。

Honda Carsでは商談用にタブレット端末を活

用していることから、映像版はインターネットを介して、タブレット端末に表示できるようにしている。コロナ禍においては子どもたちを1カ所に集めることが難しいケースもあるため、スタッフが担当するお客様(家族)ごとにタブレット端末を見せながら説明することを想定している。

映像版には従来の「あやとりいひよこ」で使うワークシート「このおと、なんの音?」「どこをあるくの? (歩道あり・路側帯あり・路側帯なし)」「信号機の意味について」がすべて含まれ、「とまるひよこ」という女性キャラクターのナレーションに従って、誰でもスムーズに進行させることができる。また、映像版といっても、子どもがただ映像を見て終わるのではない。「あやとりいひよこ」の特徴である参加型という点もしっかり継承され、ポイントとなる箇所映像が停止して、子どもに問いかけ、意見を引き出せるようになっている。Honda Carsのスタッフの利用を前提に開発された映像版だが、今後は希望する地域の交通安全指導者も活用できるように検討を進めている。

※「あやとりい」とは「あんぜんを やさしく としましりかいていただく」の略。

「あやとりいひよこ 映像版」概要



音当てクイズは、あらかじめ設定された画面上のクルマをタッチすることで、そのクルマの音が出るようになっている



時間や指導したい内容に合わせてワークシートを選んで使うことができる



道路のどこを歩けばいいか、子どもに画面を指して選んでもらう



見通しの悪い場所を通る時は必ず一度止まってから右、左、右を観ることを強調

この件に関して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 開発普及課 TEL 03-5412-1150

Close Up

クローズアップ 交通安全対策

Hondaが提供した急ブレーキ多発地点データをもとに千葉県警が道路環境の改善を実施

千葉県警察本部(以下、千葉県警)は2017年にHondaと交通事故防止対策の推進に関する協定を締結。同協定に基づいて、Hondaから急ブレーキ多発地点データの提供を受けた。そのねらいについて、千葉県警は「県内の急ブレーキ多発地点というビッグデータを活用することにより、新たな視点で交通事故

を防止するための対策が実施できると考えました」と説明する。提供された急ブレーキ多発地点は莫大な数である。そのため、「急ブレーキ発生件数が多い、または急ブレーキ発生率が高い」「小学校が付近(500m以内)にある」「過去2年以内に付近(40～50m以内)で人対車両の交通

事故が発生している」といった条件を設定し、安全対策が必要な箇所を抽出。道路環境が急ブレーキ発生の要因として考えられるか、現地調査を行った。そして、昨年から今年6月にかけて、12カ所で道路環境の改善を実施したのである。

「改善を講じたことで、交通事故が減った交差点があったほか、道路の視認性が向上するなどしました。今後、最新の急ブレーキ多発地点データを確認することで、さらに効果検証を進めながら、新たな対策実施箇所の抽出にも取り組んでいきたい」と千葉県警はいう。Hondaは千葉県のほかにも7都府県に急ブレーキ多発地点データを提供し、道路環境の改善に役立てていただいている。



全国の急ブレーキ多発地点はHondaが公開しているSAFETY MAP (https://safetymap.jp/) で確認することができる



SAFETY MAPでは、急ブレーキの多発している地点を3段階で表示。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走行データを用いて、急な速度低下(マイナス0.25G=3秒間で25km/h以上)が多発している地点を急ブレーキ多発地点として表示している

千葉県警による対策実施箇所(一部)

千葉市

改善前



改善後



信号機の右直分離化およびサイクル調整

浦安市

改善前



改善後



行き先地の路面標示設置

木更津市

改善前



改善後



減速ドット表示の設置、中央分離帯デリネータ(視線誘導標)設置

印西市

改善前



改善後



信号機の新設

安全運転普及本部発足50年

今に受け継がれる安全運転普及活動の原点

2020年10月、安全運転普及本部（以下、安運本部）は発足から50年を迎えた。安全運転教育という考えがまだ一般的ではなかった1970年、安運本部はどのような背景で何をめざし、誕生したのかを振り返る。

安全運転教育のルーツ、鈴鹿サーキット

安運本部の発足以前から、創業者・本田宗一郎をはじめHondaの社内では、バイクやクルマというパーソナルモビリティを世の中に提供するメーカーの果たすべき役割を真剣に考えていた。

Hondaの安全運転教育のルーツといえるのが鈴鹿サーキットだ。「バイクに乗っている若者に、安全で安心して走れる場所を提供したい」という宗一郎の想いから1960年、Hondaは三重県鈴鹿市に国際規格のサーキット建設を決断。当時の会社規模からは考えられないような大規模な事業で、1962年9月に完成した。その後、中部管区の白バイ隊長からHondaに寄せられた「白バイ隊員の殉職事故を減らすためにはどうすればよいのだろうか」という相談をきっかけに1964年、鈴鹿サーキットに安全運転講習所（現、鈴鹿サーキット交通安全教育センター）を開設。第1号の受講者として交通警察官の訓練がスタートしたのである。事故の大半は未熟な運転技術が原因であったことから、実際の交通環境を想定した基礎トレーニングを実践。その結果、白バイ隊の殉職者ゼロを達成した。



鈴鹿サーキット安全運転講習所での白バイ隊訓練の様子（1964年）

一日でも早く設立することが一人でも多くの命を救う

安運本部が発足する直前の1960年代後半は自動車ブームが盛り上がり、なかでも爆発的に売れたのがHondaのN360シリーズだった。性能の高さと価格の安さで、発売後2カ月の1967年5月、N360はたちまち販売台数で首位に躍り上がり、この年に7万6190台を販売。右肩上がりでも売れ行きが伸びていった。



1960年代後半の自動車ブームを牽引したN360

その一方、1967年頃の交通事故死者数は年間1万3千人台だったが、1970年には1万6千人台と一気に3千人も増加。その間、自動車の保有台数は約2倍に膨れ上がっていた。Hondaは、全国でHonda車に乗っているお客様、ひいてはすべてのクルマ・バイクに乗る人たちの安全に対し、責任を持って取り組む必要があると考えていた。当時、本田技研

工業（株）専務取締役で、後に初代・安運本部長となる西田通弘は、社長の本田宗一郎と副社長の藤澤武夫にこう切り出す。

「耐久消費財であるクルマは、ハードウェアとしての安全性を保証するだけでなく、使用者に対しても、正しく楽しい乗り方といったソフトウェアも加えて、初めて商品になる。すなわち、ソフトウェアも商品である」。

製品販売と安全運転教育の相互関係を強く主張するとともに、既に鈴鹿サーキットで官公庁や企業を対象に実施していたバイクの安全運転教育を一般ユーザーまで普及するための組織が必要だと訴えたのだ。

提案は即決され、わずか20日後の1970年10月1日に安運本部は発足することとなった。参考となる組織がどこにもないなかで、驚異的ともいえるスピードで進められたのは、一日でも早く設立することが、一人でも多くの命を救うことにつながるという信念からだ。

使う人とつくる人との間に温かい心が触れ合うことを基本に活動を推進

安全運転普及活動はHondaにとって今までにない活動だった。経験や理論が少ない現状を打破するため、学識経験者との交流を積極的に進めた。そして、1971年3月16日に全国の主要新聞の全面広告で、安全運転普及活動についての宣言を行った。この全面広告に掲載された「ルーニイさんの話」は、本田宗一郎が渡米した際、NASA（アメリカ航空宇宙局）コントロールセンターのチーフとしてアポロ13号の奇跡の生還を指揮したルーニイさんとの対談内容を紹介したものであったが、同時に「使う人とつくる人との間に温かい心が触れ合うことを基本姿勢として、今後の企業活動を実践する」というHondaの企業姿勢を社会に伝えるものであった。

この中で、Hondaは次の3つの活動を表明。

- ①安全運転普及のための活動
- ②100パーセントの点検の実施へ
- ③無公害エンジン開発のための努力

そのうち、「安全運転普及のための活動」は安運本部が数多くの人々に普及活動を行うことを約束するものであった。また、Hondaの安全運転普及活動に対する基本姿勢として、安全運転普及指導員の養成、安全ドライビングクラブの結成促進と支援等、11の活動に関する宣言がなされた。



日本の交通安全に寄与する情報提供と、Hondaの安全運転普及活動の報道を目的として、当紙SJは1971年8月に創刊

活動を長期継続するための組織づくり

1970年から73年にかけて、安全運転普及活動の組織づくりが3つの面から行われた。1つ目は、本社、支店、県別代理店、営業所といった二輪・四輪の販売網をあげて、活動に動員できる体制をつくること。2つ目は、本社、支店、県に対応して、Hondaの指導員づくりを進めたこと。3つ目は、地域や職域で日常的な活動にあたる一般の普及指導員づくりである。

安運本部はHonda従業員を対象に、1971年1月に公募を行い、300人を超える応募者の中から、20人を第1期インストラクターとして採用。続いて関連会社にも同様の呼びかけをし、30人が採用された。合わせて50人の採用者は、鈴鹿サーキット安全運転講習所で、7日間の厳しいトレーニングを受け、正式のインストラクターとして独り立ちしていく。

インストラクターの最初の大きな仕事は、県支部インストラクターの養成と、1971年夏から始まった販売店の社員や一般応募者を対象にした、二輪・四輪の安全運転普及指導員の養成だった。

設立からわずか2年後の1972年、安運本部から認定を受けた安全運転普及指導員は8000人を超え、安全運転講習会参加者も6万人に達し、全国的な組織化が進んでいった。

危険を安全に体験できる参加体験型の実践教育の場を整備

Hondaは、安全運転教育には「危険を安全に体験してもらう（危険を知ることで安全の大切さがわかる）」「実車を使った運転実技のスキルアップが欠かせない」の2つを一貫して考えてきた。そのためには広いスペースと様々な路面状況を再現できる設備、機材類が揃う専用の施設、そして特別に訓練された指導者が必要である。

安運本部設立当初、安全教育の啓発とトレーニング普及のため、鈴鹿サーキット安全運転講習所の活動を強化することをはじめ、安全運転普及常設館（ホンダショールームを活用）を全国の主要都市につくり、シミュレーターなどを設置して安全啓発を行うこと、さらには専用バスを使って各地で安全運転移動教室を開催する構想を練っていた。後年、安全運転普及常設館（東京）の設置、安全運転移動バス活動など一部実施に移されたが、実際の活動を通して「交通安全センター」構想に発展する。

交通安全センターの構想は、地区（各支店）ごとに一つの交通安全センターをつくるのを最終目標とし、安運本部の地区活動と一体になって、教育実践の場として、活動を進めていくものだった。1973年7月に第1号となる交通安全センター福岡（現、交通安全センターレインボー福岡）が誕生し、Hondaの



お客様向け安全運転講習の様子（1972年）

姿勢が、社会に広く明らかにされた。その後、各地で開設が進んでいく。

血のかような言葉と心でお客様を事故から守る

1970年当時、二輪車事故の年間死者数は3000人近かった。しかし、Hondaも関係行政も二輪車の事故分析は行っておらず、例えば、死者の過半数が免許取得2年未満、18歳以下といった実態はよくわかっていなかったのである。ただ、一つひとつのケースから若年者に事故が多発していることは推定できた。

安運本部が二輪事故の増加に対して最初に行ったキャンペーンは「ヘルメットでいこう！」（1971年7～11月実施）だった。1970年代の初めは、ヘルメットの必要性が理解されておらず、データも研究論文も知られていなかった。「ヘルメットでいこう！」キャンペーンに対する販売店側の反響の一つは、ヘルメットを勧めると、バイクが売れなくなるという心配だった。

安運本部は安全啓発のために『セーフティ資料』を制作。第1号で取り上げたのがヘルメットだった。研究データ収集のなかで、ライダーの死因の67.6%が頭部衝撃によるなどのことが判明し、ヘルメットの大切さを理解してもらう必要があった。

当時の安運本部は、なぜその活動が必要かを関係行政やマスコミなどオピニオンリーダー層に理論的、データの的に説明しつつ、顧客、広くは社会に向けてのキャンペーンを行った。店頭指導は、その結果生まれた手法の一つなのである。活字だけでなく、血のかような言葉と心で、お客様を事故から守ろう、に尽きる。「手渡しの安全」という言葉は、この精神から生まれたのである。



店頭指導のための安全運転普及指導員養成

今や交通安全は社会的な課題として関心が高まり、自動車各社は企業の取り組みとして積極的に発信・訴求するようになった。製品（ハード）と教育（ソフト）の両面から交通安全の実現に、Hondaは50年以上前から取り組んできたのである。

「安全運転普及本部50年の歩み」

安全運転普及本部が発足から現在にいたるまでの詳しい活動内容は以下のホームページで、2020年11月1日よりご覧いただけます。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/50th/>

SJ Interview

SJ インタビュー

高校生が日常生活の中で交通安全を自分事として考えるきっかけをつくるために

高校生でも事故の加害者になると賠償責任は本人が負う

弁護士として数々の交通事故の裁判に関わってきた高山さんは、高校に出向いて交通安全に関する講演を25年以上にわたり行っている。事故の加害者になれば、自分の経歴にキズがつくだけでなく、特に高校生はその後の人生に及ぼす影響ははかり知れない。だからこそ、高校生が交通安全への理解を深めることは大切だという。「高校生になると保護者の責任が問われるケースはわずかで、賠償責任は本人が負うこととなります。死亡事故となれば賠償金額は多くが5000万円以上です。学校単位で保険に加入していればいいのですが、そうでないと被害者への補償は極めて困難になります。当然、高校生は多額の賠償金をすぐに支払うことができないので、長期の分割払いということになります。こうした経済的な負担を背負う人をたくさん見てきましたが、最後まで支払いを完済し、賠償責任を果たせた人は多くないのが現実です。自己破産して逃げてしまうケースも珍しくはありません」。

事故時に適切な対応をしないと不利益を被ることがある

高山さんは事故を起こしたり、事故に遭った時の適切な対応を高校生に指導しておくべきと指摘する。事故の直後は気が動転していて、痛みが気づかないことがあるため、後になって交通事故の被害を届ける人が少なくないそうだ。「自転車利用者も救護義務があります。事故に遭遇したら、負傷者の救護と警察への連絡をしなければいけません。何もせずその場を立ち去ってしまうと、救護義務違反

いわゆる『ひき逃げ』になります。クルマ対自転車の場合はドライバーの注意が特に重要です。自転車利用者が『ごめんなさい。大丈夫』といったからと、自分の名前や連絡先を教えて、その場を立ち去ってはいけません。もし、後々その自転車利用者がケガをしていたことが判明したら、これも救護義務違反となります。負傷した被害者を病院の前まで連れていくだけでも不十分です。治療する医師とコンタクトできる状態まで付き添わないと救護義務を果たしたことにならないという判例があります。自転車側も大丈夫だと判断して立ち去ってしまうと、相手がひき逃げとなってしまうかもしれないのでお互い気をつけましょう」。

数値化された情報を伝えるだけでは心に響かない

講演などで高校生と接するなかで、高山さんは「交通安全」という四字熟語をいかにリアルにとらえてもらうかが大切だと考えている。「交通事故の実態を知ってもらおうと、統計数字を使うことがあります。数値化した情報のほうがわかりやすい話もありますが、これだけでは高校生の心に響かないと思っています」。そこで、高山さんは実際に高校生年代の若者が関係した交通死亡事故を題材に講演を進めていく。事故にいたった過程だけでなく、事故後、当事者やその家族はどのような思いを抱えて日々を過ごしているかを話すのである。「事故は起きた瞬間のことですが、そこから事故の被害者と加害者のどちらも苦闘が始まります」。かけがえのない子どもを失った親の悲しみ、友人と一緒に事故に遭って自分だけが生き残ってしまった高校生の苦しみなど、高山さんは当事者やその家族



弁護士 高山俊吉 さん

と接して感じ取ったことをありのままに語る。様々な裁判を通じて、その悲惨さを目の当たりにしてきた高山さんだから語れる内容といえるだろう。「私の話に生徒の皆さんはじっと耳を傾けてくれます。おそらく、その事例を自分に置き換えて考えているのでしょう。それまで他人事だったことを自分事として考えてもらうためには心に共鳴、共振するものをいかに提供するかがカギだと思います」。

交通安全を自分の中に取り込むために

高山さんは自ら交通安全について考えるきっかけとして、高校生に次のような提案をしている。「高校周辺には事故が多発している場所や、危険と思われる交差点がいくつかあります。そこを生徒の代表者数名が長時間、目立たないようにビデオ撮影してみてください。映像にはクルマ、自転車、歩行者が交差点をどのように利用しているのか記録されるので、それらを細かく観察します。その中から、危険と思われる行動の映像だけを20分程度に編集し、それをクラスごとに見せて、クルマ、自転車、歩行者でそれぞれ何が問題か、どうしたら危険でなくなるか、議論してもらいます。さらに、道

路環境についても話し合っ、ガードレールやカーブミラーの設置など自分たちなりの安全対策をまとめる。最終的に、先生方の指導のもとで、それを道路管理者である自治体や警察に申し入れに行くのです。高校生でも行政に対して、はたらきかけができることを経験できます。もちろん、その申し入れはすぐに実現しないでしょうが、簡単に実現できない理由を知ることでも重要で、地域の交通安全を自分たちの問題として考えられるようになります」。この手法を取り入れた高校は、それまでの自分を守ることを目的とした交通安全教育から、社会の安全に自分がどのように関わるかを意識させる交通安全教育へ発展させることができていると高山さんは説明する。「講演の最後に、ここで聞いた話を帰ってから親や兄弟姉妹に話してほしいとお願いしています。それが交通安全を自分の中に取り込むことにつながりますし、話を聞いた家族が自分の行動を変えるきっかけになることもあるでしょう。交通安全というのは、事故によってもたらされる苦しみをなくするための関係者の努力、闘い、行動の結果として生まれるものです。そういうことを広い視野の中で考えられる人間になることが、交通安全を本当に実現する前提条件になります」。

「事故事例から学ぶ 自転車の交通ルールと安全運転」発行

自転車は手軽に使えるとても便利な交通手段で、中・高校生年代では通学や友達との遊び、習い事などに利用する機会が多くなる。しかし、この年代が自転車事故に関係するケースが多いのも事実。ちょっとした不注意で、交通事故の被害者、加害者になる可能性がある。

そこで、運転者の責任と基本的な自転車の交通ルールを理解してもらうための「事故事例から学ぶ 自転車の交通ルールと安全運転」を弁護士・高山俊吉さんの協力のもと改訂した。

自転車がやっと思い間違いな違反をして事故にいたった事例や、過去の裁判で加害者である自転車側に下された賠償命令を紹介。事故を起こしたり、事故に遭った時の適切な対応も記載している。

高山さんは「道路は様々な人が使い合っているから、お互いにルールを守ることが求められます。軽い気持ちでルールを破ってしまうと、場合によっては重い罪に問われてしまうことを理解してほしいと思います」という。

以下のホームページからダウンロードできるようになっているので、中学・高校の先生方や地域の指導者の皆様が自転車教育を実施する時にご活用ください。

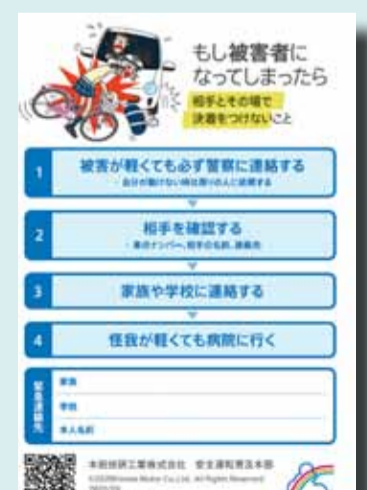
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/bicycle/>



A4サイズでプリントアウトすると、A7サイズに折りたたんで、手帳やカバンの中に入れて常に携帯できる



自転車の交通ルール違反によって起こる8つの事故事例を紹介



事故時の適切な対応についてもわかりやすく解説されている

TRAFFIC SCOPE

「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。

交通参加者の行動を観察する

歩道では歩行者優先を意識して安全な自転車利用を！

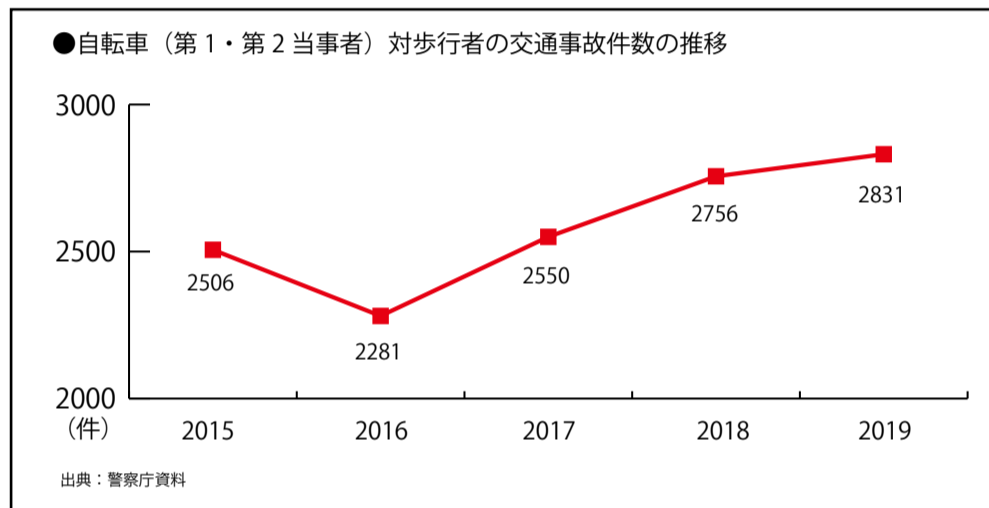
DATA 基礎情報

自転車は歩道走行時に
車道寄りを通行しなければならない

2019年の自転車関連交通事故は8万473件で前年より6.0%減少しているが、対歩行者の事故に限ってみると2.7%増加している。

自転車と歩行者が交錯しやすいのは歩道である。道路交通法では、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標示がある場合、

②「普通自転車通行指定部分」の道路標示がある場合、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。そして、自転車で歩道を通行する際は「歩道の車道寄りの部分または道路標識等により通行すべき部分が指定されている部分を徐行して通行すること」「歩行者の通行の妨げとなる場合は、一時停止して歩行者の通行を妨げないようにすること」が定められている。



WATCHING 観察

意識して車道寄りを
通行する自転車は少ない

今回は、東京都内の鉄道の駅近くにある3カ所の歩道（観察場所A、B、Cいずれも「普通自転車歩道通行可」の道路標識あり）で、自転車は歩道の車道寄りを通行しているか観察した。

歩道の車道寄りを通行していたのは、Aで120台中67台（55.8%）、Bで173台中27台（15.6%）、Cで146台中98台（67.1%）だった。

AとBの歩道においては、自転車に車道寄りを通行しようという意識は感じられなかった。どちらも歩道を往來する歩行者が多く、必ずしも歩道の建物寄りを通行しているとは限らない。自転車は歩行者がいらないスペースを選んで通行している状況だっ

た。Aの歩道は見通しが良いため、自転車のスピードは高く感じられた。Bの歩道では朝の通勤・通学時間帯ということもあり、歩行者が広がって通行している場面が多く、Aに比べると自転車のスピードは低かった。どちらも、歩行者のわずかな隙間を蛇行して走る自転車が見られ、危険に思われた。Cは自転車と歩行者の通行部分が指定されているため、AとBに比べ、意識して車道寄りを選ぶ自転車が少なかった。各々の通行部分は植え込みで仕切られていることもあり、自転車の通行部分に歩行者が入る場面は観察中、見られなかった。Cの歩道のように、自転車の通行部分を明確に示すことは歩行者と自転車を分離する上で効果があると感じられた。しかし、歩行者が少なく直線でスピードを上げやすいためか、歩行者信号が点滅を始めた際に減速せずに交差点に進入する自転車が散見された。

ADVICE アドバイス

歩行者優先の場所を
通行しているという意識を

自転車の通行部分が指定されていない歩道でも、自転車は車道寄りを通行することを意識してほしい。さらに、歩行者が多い歩道や横断歩道においては、一時停止をして歩行者の妨げにならないように努める必要がある。状況に応じて自転車を降りて押して歩く必要がある。観察中、歩道や横断歩道に歩行者が多いと思われる状況であって

も、止まったり、自転車を降りて押し歩きする人はほとんどいなかった。また、Cの歩道のように自転車と歩行者の通行部分が指定されていても、約3分の1の自転車は歩行者の通行部分を走っていた。

自転車は歩道を通行する際、歩行者優先の場所を通行しているという意識を常に持ち、歩行者に最大限配慮しなければならない。一方、歩行者もスマートフォンを注視しながら歩くことは控えるとともに、歩道の車道寄りをなるべく歩かないように意識することで、歩行者と自転車が上手く共存できるはずだ。

観察結果

観察場所 A

東京都江東区 東京メトロ「門前仲町駅」付近
観察日／9月3日（木）
観察時間／17:00～18:00
天候／晴れ



歩行者の隙間を縫うように蛇行して走る自転車



正面から歩行者が近づいてきていても止まる自転車はいない



歩道だけでなく、横断歩道を渡る自転車のスピードも高く感じられた

	歩道の通行位置		合計
	車道寄り	建物寄り	
自転車（台）	67 (55.8%)	53 (44.2%)	120

観察場所 B

東京都世田谷区 東急電鉄「三軒茶屋駅」付近
観察日／9月4日（金）
観察時間／7:30～8:30
天候／晴れ



歩行者がいるため、自転車が車道寄りを通行できない場面が多かった



自転車と幼児が接触しそうな場面もあった



自転車を降りて押し歩きをする人は観察中1台だった

	歩道の通行位置		合計
	車道寄り	建物寄り	
自転車（台）	27 (15.6%)	146 (84.4%)	173

観察場所 C

東京都台東区 東京メトロ「稲荷町駅」付近
観察日／9月4日（金）
観察時間／9:30～10:30
天候／晴れ



標識で歩行者と自転車の通行部分を指定している



指定された場所を通行しない自転車もいた



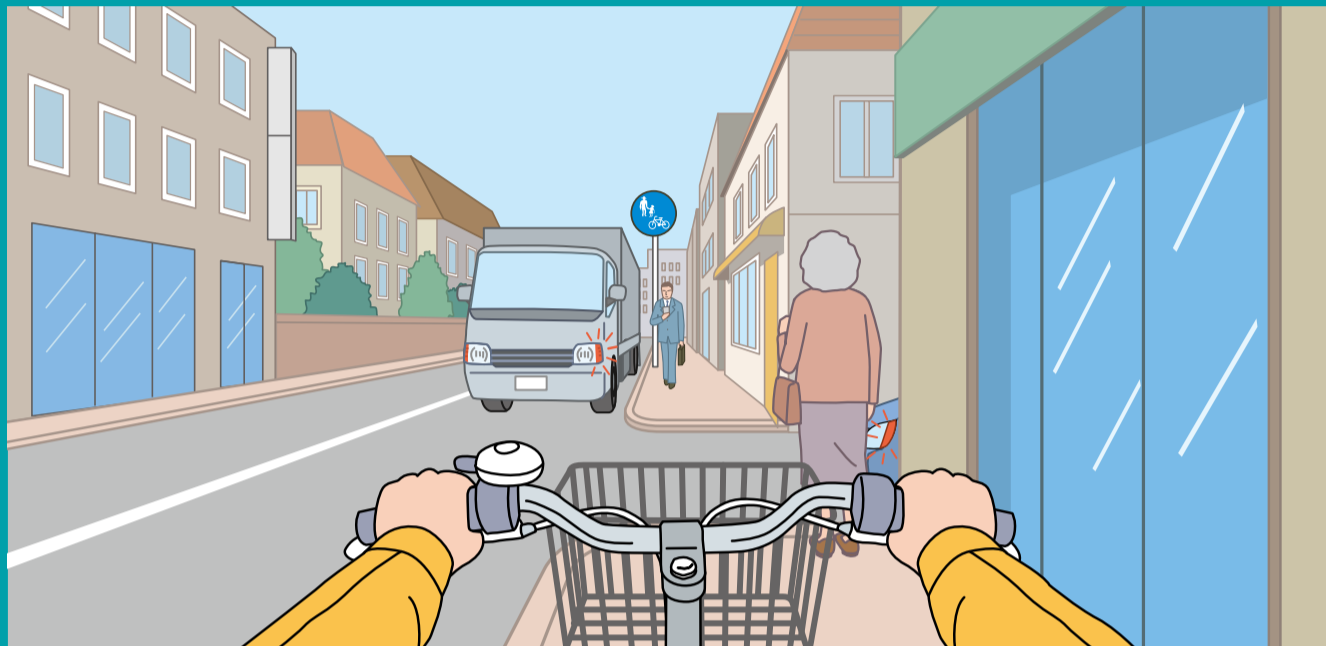
スマートフォンを注視しながら運転している自転車

	歩道の通行位置		合計
	車道寄り	建物寄り	
自転車（台）	98 (67.1%)	48 (32.9%)	146

KYT 危険予測トレーニング

第76回 対向左折車が停止している時（自転車編）

あなたは自転車通行可の歩道を走っています。
前方に左折しようとするトラックがありますが、停止しています。
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、路上で出会う様々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。今回は自転車利用者に、歩道通行中、対向左折車が停止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。

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 ?

自転車編

Q1

2019年の自転車が第1当事者または第2当事者※となった交通事故件数を事故類型別にみると、最も多いのは車両相互の「出会い頭衝突」ですが、その割合は次のうちどれでしょう？

※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、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。

- ① 約30% ② 約40% ③ 約50%

Q2

2019年の自転車乗用中の交通事故死傷者数を年齢層別にみると、最も多い年齢層は次のうちどれでしょう？

- ① 10～14歳 ② 15～19歳 ③ 20～24歳

Q3

自転車のブレーキは乾燥した平坦路面を10km/hで走行している時、ブレーキをかけてから何メートル以内で止まれるものでなければならないと定められているでしょうか？

- ① 3m ② 5m ③ 8m



「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

すべての人の安全をめざして

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」を実施しています。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、安全アドバイスや啓発冊子の手渡しと合わせ、専用ウェブページで「危険予測トレーニング（KYT）※」の提供など啓発活動に取り組みます。今回特に、高齢歩行者の交通事故防止につなげていただけるような内容を取り入れています。

また、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「交通安全めりえ」や安全技術の情報、交通安全への取り組みを紹介する冊子「Think Safety」を四輪販売会社の店頭やウェブページで提供します。



安全運転情報誌「Think Safety」

●「交通安全めりえ」「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

セーフティキャンペーンウェブページ

https://www.honda.co.jp/safetyinfo/topics/safety_campaign/



危険予測トレーニング



交通安全めりえ

※「危険予測トレーニング（KYT）」実際の交通場面をアニメーション動画で再現し、危険と感ずる箇所を予測し、クイズ形式で答えるなどのケーススタディを通じて「交通センス＝危険予測能力」を身につけるためのトレーニングです。