

SJ

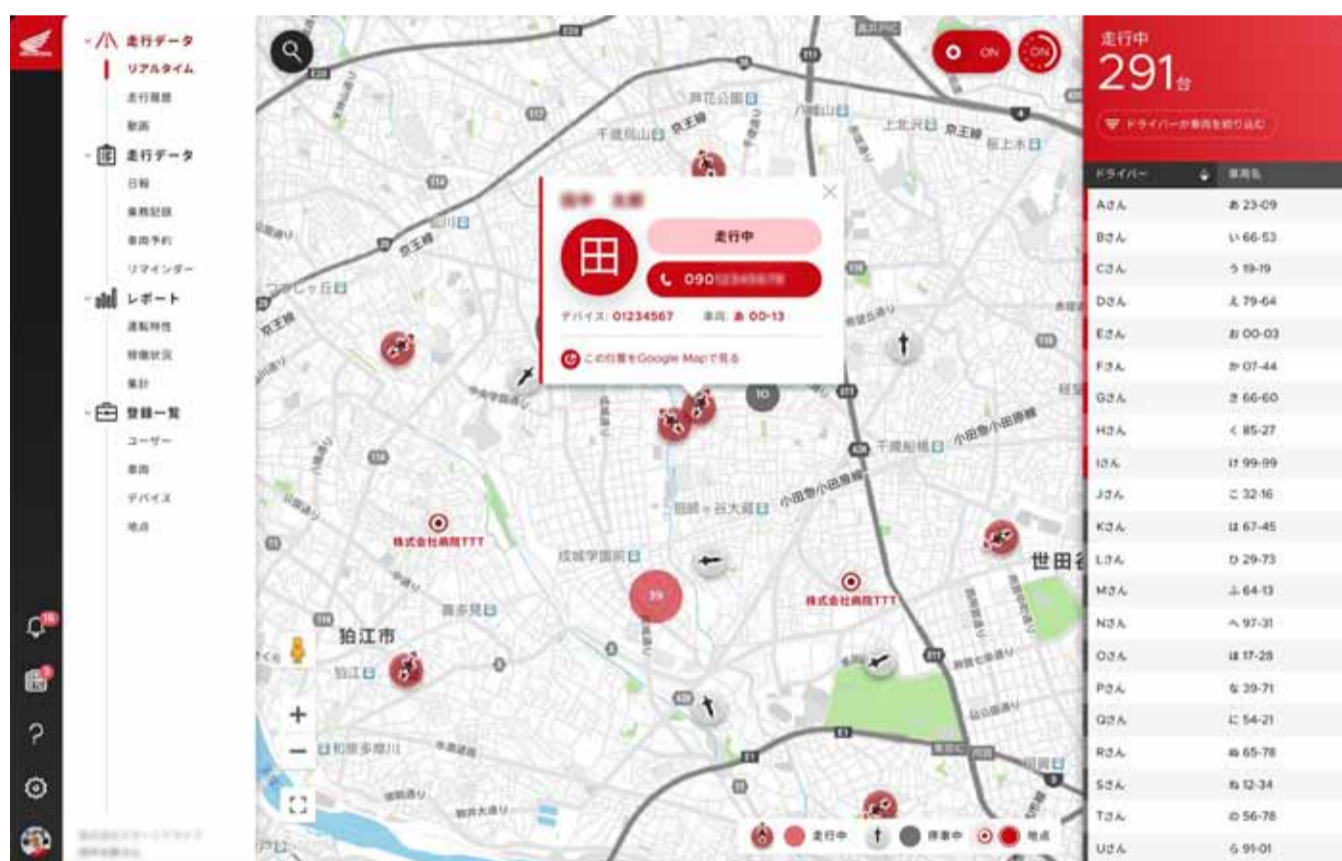
The Safety Japan since 1971

Close Up クローズアップ Honda の活動

二輪車を利用した業務をより安全で効率的に行うための支援

Honda は昨年 10 月、ビジネスシーンで活躍する二輪車（三輪車）に車載通信機を取り付けることで、業務運用上の各種動態管理を可能とする二輪車用コネクテッドサービス「Honda FLEET MANAGEMENT（以下、HFM）※」を法人企業向けに開始した。ビジネスユース二輪車のより効率的な運用に活用できるほか、乗務員の安全運転教育にも役立てられることが特長だ。

※このサービスでは（株）スマートドライブのモビリティデータプラットフォームを活用している。



HFM を導入すると二輪車のリアルタイムの稼働状況をパソコンやスマートフォンの画面で確認できる

二輪車の運行管理における様々な課題を解決へ導く

トラックなど四輪車には、ドライブレコーダー搭載の車両管理システムやスマートフォンなど個々の用途に合わせて導入できる多様なデバイスが提供されているが、二輪車の車両管理については今まであまり着目されておらず、四輪車と比べ普及が進んでいるとは言い難い状況である。

HFM は業務運用における二輪車の位置情報をはじめ、加速・減速などの運転状況、訪問地点や走行距離等を記録し日報を自動作成するほか、あらかじめ登録した地点への接近・到着を管理者にメールで通知する機能等を備えた二輪車用コネクテッドサービス。日常業務における二輪車の稼働状況をリアルタイムに把握し、取得・蓄積したデータを活用することによって、業務の効率化や乗務員一人ひとりに合わせた安全運転教育ができるというメリットがある。Honda の二輪車を利用している企業に導入が可能だ。

この HFM の開発と普及を担っているのが（株）ホンダモーターサイクルジャパン。日本国内向けに二輪車、アクセサリパーツ、ヘルメットやウエアなどのライディングギアを販売している。

同社営業部法人販売課 相川秀樹さんは HFM を開発した背景を次のように説明する。

「私たちは車両や洋用品の販売とともに、Honda の二輪車を利用されているお客様への安全運転教育にも取り組んでいます。その中で、乗務員の運転特性を可視化することで、個々人に合った安全運転の提案ができるのではないかと考えたのです。」

HFM は、TCU（テレマティクス・コントロール・ユニット）という専用の車載通信機を二輪車（ビジネス用を中心に TCU が搭載可能な Honda の二輪車）に取り付けることで利用できる。乗務員が携帯するスマートフォンを活用する方法もあったが、バッテリー切れや電源の入れ忘れがあった時にアプリが起動しないため、車両取り付け型を採用した。これにより、高精度のデータを確実に取得することが可能となる。そして、得られたデータを安全運転教育や、走行ルート最適化に活用するのである。

高精度な運転特性レポートで危険運転や運転のクセを可視化

業務に車両を使用している企業では乗務員が交通事故に遭うリスクを抱えており、事故を防ぐための安全運転教育などの対策が課題となっている。こうした課題解決に HFM が役立つと相川さんはいう。

企業における二輪車の安全運転管理においては、乗務員の運転状況がわからないため、一人ひとりの運転特性に応じたアドバイスが難しい。しかし、HFM を活用



HFM は Honda のビジネスユース二輪車を使用した業務を展開または検討している法人企業が対象



TCU という専用の車載通信機を取り付けることで、高精度な走行データを取得できる

Contents

- P1 Close Up クローズアップ Honda の活動
- P4 Safety Report セーフティルポ 子ども
- P5 Close Up クローズアップ 交通安全センター
- P6 SJ Interview 香川大学 准教授 大久保智生さん 香川大学 講師 米谷雄介さん
- 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

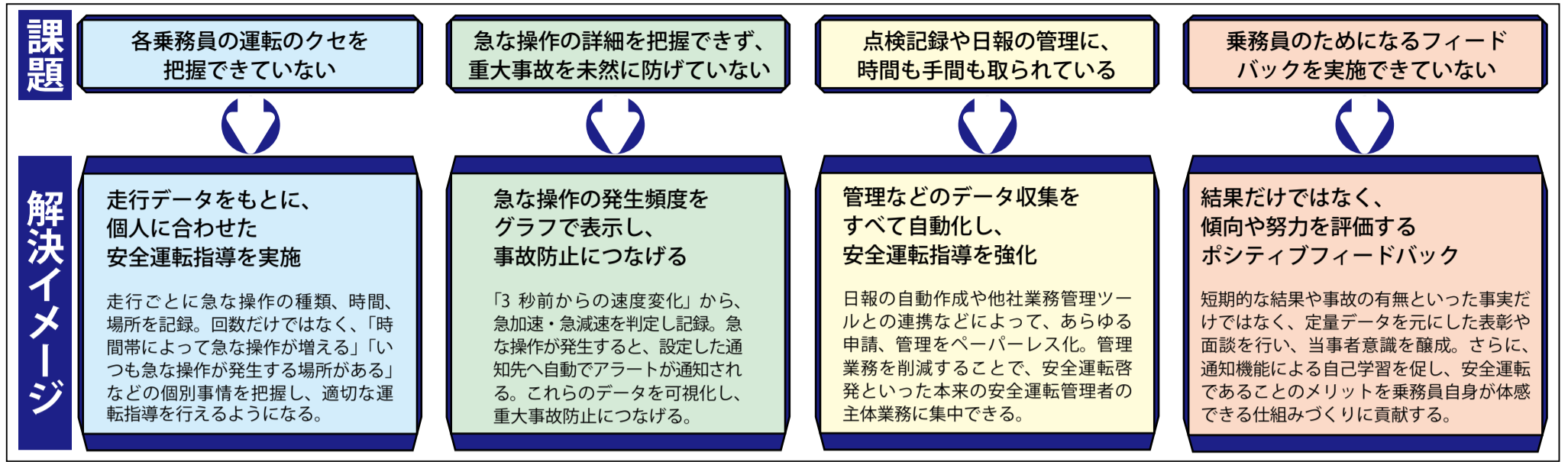
Honda はすべての人の交通安全を願い活動しています。

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：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

安全運転強化に向けた活用イメージ



すれば、運転のスキルやクセを安全運転管理者が把握できるため、ピンポイントでの安全運転指導が可能になる。

HFMはGPSからの位置情報を毎秒取得し、10秒ごとに管理画面の地図上に反映する。誰がどこを走っているのか(移動中/停車中を識別)はもちろん、進行方向、最後の停車位置などが一目瞭然なのである。

運転中の急な操作は事故の原因につながるため、3秒前からの速度変化で急加速・急減速を判定し記録。急発進や急停止の回数を数値化することにより、乗務員の危険運転や運転のクセを可視化し、レポートとしてまとめられる。

例えば、乗務員にいつもとは違う運転操作が見受けられた場合、管理者は異変に素早く気づき、声をかけることでフォローできる。また、危険運転が発生した箇所は地図上で確認でき、危険運転の多発箇所を特定し、ヒヤリハットマップを作成して共有すれば、該当箇所を回避する、走行速度を落とすなど、事前に指導もできる。

「運転特性の可視化によって、無意識に危険な操作をしていたことに気づいていただけでしょう。自分の運転特性を認識でき、意識向上につながると思っています。さらに、常に見られているとの思いによる危険運転の抑止効果も期待できます」と相川さんは話す。

HFMによって、管理者は客観的なアドバイスができ、乗務員側も高い納得感をもって安全運転に取り組めるといえる。

走行ルートの自動記録で稼働状況を把握し、業務改善へ

HFMには乗務員が走行したルート、日時をシステムが自動で記録し、整理、保存してくれる機能がある。記録された走行データは管理画面からいつでも確認できるため、振り返りを実施することで適切なルート改善につなげられる。また、運転に慣れていない乗務員には、ゆとりをもたせたルートや交通量の多い時間を避けた効率の良いルートを提案するなど、安全かつ効率的なルートを策定することが容易になる。

さらに、走行ルートや時間が自動集計されるため、乗務日報も作成してくれる。乗務員がコメントを入力するだけで、乗務日報が自動的に出来上がる仕組みになっており、記録の正確性や公平性を担保しつつ、ペーパーレス化や業務時間の削減が期待できる。申告ベースの労務管理だけではなく、移動距離や時間といった事実ベースの管理を行うことで、働きやすい環境づくりにも活かせる。

「今後、記録された走行データの一部を二輪販売店と共

有できる環境を整えば、早めの部品交換など予防整備の提案も可能になります」と相川さんはいふ。

フードデリバリー業界を中心に普及が進むHFM

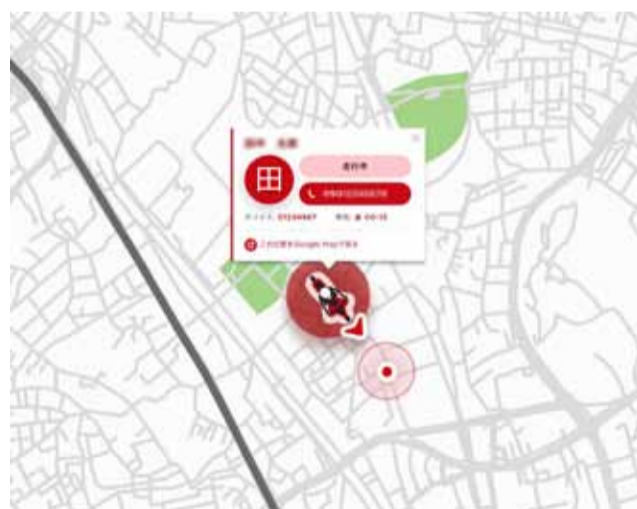
「コロナ禍が長期化していることから、スムーズに移動でき、密を避けられる二輪車の有用性に注目が集まっています。さらに、外出自粛による“巣ごもり需要”の拡大がフードデリバリー業界の二輪車需要を後押ししているようです。需要が伸び続けるなかで、安全性における課題を抱えている企業は少なくないと思います」と、相川さんはフードデリバリー業界を中心にHFMを普及させていきたいと話す。

フードデリバリーの場合、毎日の決まったルートはなく、その都度ルートが異なり、初見の道路を通るケースが少ない。乗務員はアルバイトスタッフが中心で、運転技術は初心者から熟練者までバラバラだ。そのため、画一的な教育だけでは事故を防止できないケースもある。このような課題を解決へと近づけるためには、事故の原因になりそうな走行ルート、乗務員ごとの運転のクセなどを細かく把握し、適切な指導を行わなければならない。

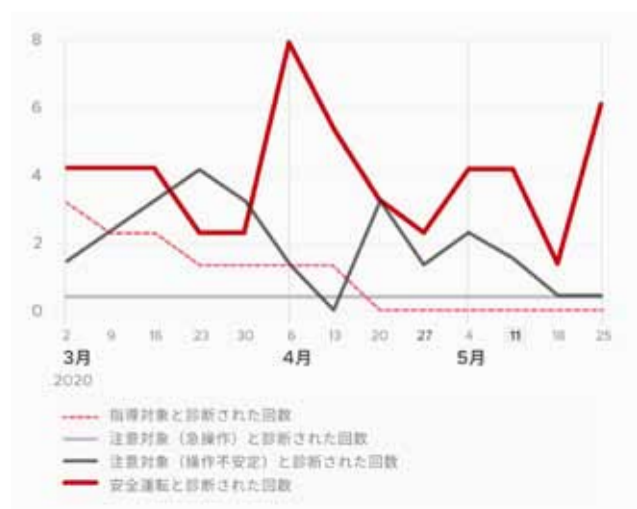
宅配ピザの店舗を運営するA社はデリバリー業界で



誰がどこにいるか、地図上でリアルタイムに確認できる。二輪車のアイコンの色によって走行中か停車中かを示され、移動中のアイコンは進行方向まで把握できるようになっている



急な操作が発生した場合、走行ごとに発生場所と内容を地図上に可視化



注意対象(急な操作や操作不安定)と診断された回数などをグラフで表示



走行中だけでなく、アイドリングしている時間もわかる

HFMを取り入れている企業の一つ。ピザの配達やチラシの配布で日々、Hondaの三輪車を活用しており、今年4月、まず1店舗に導入した。

A社の安全運転管理責任者は「デリバリースタッフの多くが目標や目的があってアルバイトをしている方々です。だから、仕事に交通事故でケガをしてほしくないのです。HFMによって、危ない場面があったと店長が感じたらスタッフに声をかけ、適切なタイミングで指導することができるなど、事故を防ぐための有効なツールになると思いました」と導入の目的を語る。

「HFMを使ってスタッフの運転状況を見ると、意外にも店に一番近い一時停止標識のある交差点で急停止が最も多く発生していました。通る頻度が多く、もうすぐ店に着くという安心感もあるのでしょう。事故につながる可能性が高いので早速、交差点に入る前に目視で十分に安全を確認するように指導しました。また、同じ配達先でも人によってかかる時間に差が生じているなど、これまではわからなかったことが見えるようになってきました。店長による追走指導を行っていますが、こうしたデータはそれを補完するために活用しています」。

さらに安全運転教育の面以外のメリットとして、稼働している三輪車のリアルタイムの位置情報を地図上で確認できる点を挙げる。

「アルバイトで働いているスタッフは主に地元出身ではない大学生で、土地勘がありません。慣れるまでは、道を間違えたり、自分が今どこにいるかわからなくなることがあります。特に夜中だと、目印になるものが見えなくなるので、店側が電話でスタッフのいる場所を特定するまでに時間がかかります。HFM導入後は店側でリアルタイムの位置や車両のアイコンから進行方向もわかっているので、スタッフに的確な指示を与えることができます。このような問題を解決する時間も大幅に短縮できるようになりました。お客様に対しても『現在〇〇付近を走行していますので、あと何分着きます』と今までよりも正確な到着時間をお伝えできます」。

このように、HFMを導入した店舗がデリバリースタッフの安全運転教育を充実させ、業務の効率化も実現していることから今後、他店舗にも導入する予定だという。HFMはフードデリバリー以外の業界でも活用されている。ビルメンテナンスを主とする建物総合管理企業の(株)ビルスキル(東京都豊島区)は、分譲・賃貸マンションの清掃業務に特化したサービスを提供している。新規事業を展開するにあたり、HFMを導入した。同社取締役社長 長谷川雅士さんは導入の効果を次のように説明する。「新規事業は三輪車で清掃の巡回をしたり、ゴミの搬出・搬入を行うというものです。当初は



(株)ビルスキル 取締役社長 長谷川雅士さん

最適なルートを考えずに現場のシフトを組んでいたため、管理も不十分で非効率な状態でした。夜間部のスタッフは、就業時間が深夜0時から翌朝8時までになりますが、所々で休憩を取りますので、結果として終業時間が朝の9時や10時になっていました。そのため、労働環境を改善し業務を効率化させ、定時に終業することが第一の目標でした。導入後は早ければ朝7時ぐらい、平均しても朝8時には終業・解散できるようになりました。2時間ほど時間が削減できるようになったのは大きな成果です。

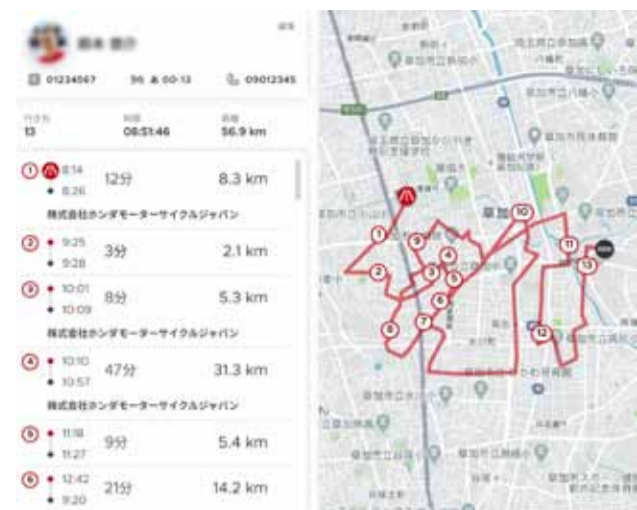
ホンダモーターサイクルジャパンはHFMを通じ、ビジネスに二輪車を導入している法人企業のさらなる業務効率化に寄与するとともに、業務スタッフの負荷軽減と労働環境、安全面の向上に貢献していきたい考えだ。

主な対応機種

(電動二輪車)
ベンリィ e: I、ベンリィ e: I プロ、ベンリィ e: II、ベンリィ e: II プロ

(ガソリンエンジン車)
スーパーカブ50、スーパーカブ50 プロ、スーパーカブ110、スーパーカブ110 プロ、ベンリィ、ベンリィプロ、ベンリィ110、ベンリィ110 プロ、ジャイロX、ジャイロ キャンビー

ビジネス用を中心に車載通信機が装着可能なHonda二輪車。ガソリンエンジン車はPGM-FI採用の車両に限ります。ガソリンエンジン車への車載通信機取り付けには、別途、専用コネクタが必要です。対象機種の詳細は、お申し込み時にご確認願います。



走行するだけで、走行距離・走行時間などの日報を自動作成してくれる



登録した住所の指定半径内へ車両が到着した場合、自動でメール通知する機能もある

5つの強みで特別な価値をお届け

Hondaが長年培ってきた数多くの実績をもとに、納得の効果を実感いただけます。

①車両とのトータルケア

長きにわたり業務二輪車両を提供してきた実績があります。車両とセットでの導入や、EV化による脱炭素への取り組みなど、二輪に関する業務全般を最大化いたします。

②専用車載器ならではの高精度な走行データ

車両取り付け型の専用車載器であるため、確実なデータ取得が可能です。また、精緻なデータを取得し活用することで、ルート最適化や安全運転の質を高める取り組みを今すぐ開始できます。

③“使える”データを提供

「データを取得したけど、その後どうすれば良いかわからない」という声をよく耳にしますが、Honda FLEET MANAGEMENTでは、確実に改善へつながるための様々なアプローチをご用意しております。

④圧倒的な使いやすさ

洗練されたデザインや機能で、多くのお客様から「使いやすい」との評価をいただいております。

⑤安心のサポート体制

お客様のご負担を軽減、また効果を最大化するため充実したサポートをご用意しております。

サービスの詳細や料金については以下のホームページからお問い合わせください。
<https://www.honda.co.jp/FleetManagement/>



Safety Report セーフティレポート 子ども

地域の交通安全指導者たちが工夫して実施する非接触型の交通安全教室

昨年から続くコロナ禍によって学校の休校や分散登校が相次ぎ、子どもたちが従来のような交通安全教育を受ける機会は減っている。この状況を打開しようと、地域の交通安全指導者たちはコロナ禍に対応するための教育内容や手法を工夫している。今回は、静岡県と大阪府で実施された非接触型の交通安全教室の事例を紹介する。

事例① 静岡県浜松市 中学生への交通安全教育

10月1日、(一財)静岡県交通安全協会 細江地区支部が浜松市立引佐南部中学校の全校生徒を対象に非接触型の交通安全教室を開催。同校のパソコン教室から交通安全指導員が独自の映像教材を配信し、それを生徒たちが各クラスの教室に設置されているモニターで視聴するという形態で行われた。

同支部交通安全指導員 鈴木利枝さんは「新型コロナウイルス感染および拡大リスクを低減するため、分散型の交通安全教室を提供できる体制を整備しました」と話す。

導入では、Hondaが開発した小学校高学年・中学生向けプログラム「将来社会で活躍する君たちへ※1」に収録されているA8体験※2を活用。進行を担当する交通安全指導員 小杉

ひかるさんが「今からモニターに映し出される写真の中で3カ所が徐々に変化していきます。それを見つけてください」と話しかけ、これから始まる交通安全教室への関心や集中力を高めてもらう。

その後、生徒は「自転車〇×テスト」(20問)にチャレンジ。10分後に交通安全指導員が答え合わせと解説を行う。自転車の通行区分に関する問題では、Hondaの「高校生交通安全教育指導マニュアル※3」の資料を表示しながら、自転車が走るべき場所を説明。「自転車は車道の左側端を走るのが原則です。自転車通行可の標識がある場合などは歩道も走れますが、歩道は歩行者のためのものです。歩行者の邪魔になりそうな時は止まる、降車して自転車を押して歩くなど、歩行者に優しい運転を心がけてください」とアドバイスした。最後に「相手や周囲にも気遣う心、思いやり



引佐南部中学校の1～3年生9クラスの教室に映像教材を配信

の心を忘れずに自転車に乗ってほしいと思います」と締めくくった。

同校で交通安全を担当している教諭 山下庄一さんは「当校では生徒の約8割が自転車通学なので、自転車教育は不可欠です。春には実技指導をやっていただきました。生徒はルールを守らなければいけないことはわかっています。しかし、具体的なルールや、どのような場面で注意が必要かを十分に理解している生徒は少ないと思います。2回目の今日は、交通ルールや事故防止に対する理解が深まったはず」と、今回の交通安全教室を評価した。非接触型の場合、学校の設備等の環境が同じではない上、学校からの希望も様々で内容や進め方を統一することが難しい。そのため、1校ずつ柔軟に対応していく必要があると鈴木さんはいふ。「教室のモニターに映し出す資料の文字の大きさや色などは、後列の席か

らでも見やすいように工夫しています。担任の先生によっては私たちの話を黒板にまとめ、振り返りを行っていただけるようです。通常の授業に近い形態なので、体育館などでの集合教育より生徒も集中できていると感じます。緊急事態宣言期間中に実施予定だった学校は中止となりましたが、その後、延期日を設けていただけました。交通安全に対する学校の熱心な姿勢に感謝しています。

※1 社会生活を豊かに送る上での基本である「ルール・マナーを守り、習慣化させる」ことで、次代を担う子どもたちが交通安全を自分事ととらえ、事故に遭わないようにすることを目的とした交通安全教育プログラム。「歩き」「自転車」「標識」の3つのテーマで構成されている。詳細は以下のホームページ参照。
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/teaching_materials/child/

※2 ある画像を一定時間提示し、その間に画像の一部を消すなどして変化点を見つけてもらうというもの。

※3 高校が主体となって交通安全教育を実施するためのマニュアル。詳しくは以下のホームページ参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/highschool/>



交通安全指導員が校内のパソコン教室から指導



「自転車〇×テスト」を生徒に配付し、解答してもらう



モニターに解説図を表示して答え合わせと解説を行う



クルマの運転席の死角などについて画像を使って説明

事例② 大阪府茨木市 小学生への交通安全教育

大阪府茨木市は、小・中学校での交通安全教室を今年度はすべてリモートで実施している。小学校の交通安全教室を秋に行っているが、9月は緊急事態宣言の延長で分散登校となっていたため、10月から交通安全教室ができるようになった。

交通安全教室は同市の交通安全教育推進員2名と茨木警察署の警察官1名、市職員1名がチームで担当している。昨年度は4名が小・中学校の体育館などで指導する様子をリモートで配信していたが、今年度は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、小・中学校における交通安全教室はすべて市役所から配信する形態となった。そして、これに対応するための配信用の映像教材を新たに制作したのである。

10月5日は、茨木市立山手台小学校の1年生(3クラス)と4年生(3クラス)を対象にした交通安全教室を実施。茨木警察署 東元さんが進行役となり、映像教材を教室のモニ

ターに表示しながら説明した。

1年生は歩行がテーマ。歩行者用信号機の色の意味や道路を横断する時の安全確認の重要性を説明した後、学校周辺にある見通しの悪い交差点など危険箇所の写真を映し、東元さんが「このような場所では何に気をつけますか?何が危ないと思いますか?わかる人はいますか?」と児童に問いかける。児童の一人がカメラの前に出てきて、「クルマや自転車がくるので右、左、右を見る」と答える。東元さんは「そうです。ここには『止まれ』と書いてあるマーク(標識)があります。このマークがあるところは特に注意が必要だと覚えてください。歩いている人も必ず止まって、右、左、右を確かめるようにしましょう」と解説した。

もし安全確認をせずに道路に飛び出してしまった時はどうなるのか、それを再現した映像を児童に見てもらう。さらに、模範の映像で正しい安全確認の方法を児童に示した。また、信号機のない横断歩道を渡る時は、手を上げて渡りたいという意思表示をすること、クルマが止まった時はドライバーが手などで



茨木市役所内からリモートで交通安全教室を実施の様子。左から交通安全教育推進員 若山さん、齊藤さん、茨木警察署巡査部長 東元さん

「お先にどうぞ」と合図したら渡り始めることを補足した。

その後、自転車に関する映像教材を活用し、4年生の交通安全教室が行われた。映像教材制作の中心となった交通安全教育推進員2名は「この教材には、コロナ禍前に対面でやっていた内容をできるだけ盛り込みたいと考えました。よりわかりやすく見せるため、自動車教習所などで撮影もしました。

Hondaの『将来社会で活躍する君たちへ』の飛び出し事故の再現映像がわかりやすかったので取り入れています」と話す。「パソコンの画面を通じて子どもたちが真剣に視聴したり、一生懸命答えようとする姿勢が伝わってきました。しかし、これだけでは実技指導ができないという課題は残ります。早くコロナ禍が終息して、子どもたちの前で指導ができるようになることを願っています。



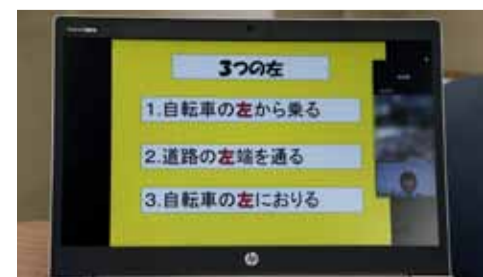
学校周辺の危険箇所の写真を使い、どうすれば安全かを考えてもらう



飛び出し事故の再現映像を見せ、安全確認の重要性を伝える



横断歩道の正しい渡り方など模範を示す映像は自動車教習所で撮影



4年生の交通安全教室では「3つの左」を強調教習所で撮影

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

中学生が参加できる「親子でバイクを楽しむ会」を鈴鹿サーキット交通教育センターが開催

「親子でバイクを楽しむ会（以下、親子バイク）」は Honda の交通教育センターで開催しているバイクのスクールの一つで、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。保護者が先生となり、バイクの操作方法や楽しさだけでなく、ルールやマナーの大切さを子どもに伝える。参加資格は自動二輪免許（小型以上）を保有している保護者とその子ども。子どもは自転車に乗れる小学生だが鈴鹿サーキット交通教育センターでは昨年から夏休みの特別企画として、中学生向け 1st(1stは初めて親子バイクに参加する人のためのコース)を開催している。



**お父さんが先生になって
バイクの楽しさを伝える**

親子バイク中学生向け 1st は 8 月 7 日に実施され、親子 9 組が参加した。

教室でのオリエンテーションでは、この日の親子バイクを担当する増田幸一郎インストラクターが「今日は皆さんのお父さんが先生です。先生の言うことを守ってください」と受講中のルールを説明。そして、親子で相談して今日一日の目標を決める。子ども一人ひとりが前に出て「初めてなのでバイクに慣れる」「転倒しないように走り抜く」「安全に気をつけて親子で楽しむ」など目標を発表した。

オリエンテーションが終わると、外に出て準備体操で身体をほぐし、練習用のコースに移動。そこには、これから子どもたちが使うバイクが並べられている。まず、各自が使うバイクの点検。ブレーキとタイヤに異常はないか、燃料が入っているか、お父さんの指示に従って子どもが確認していく。そして、プロテクターを装着し、バイクに乗るための準備を整える。

最初はエンジンを止めた状態で子どもがバイクにまたがり、お父さんが後ろから全力で押す。バイクが動いている時のバランス感覚をつかんでもらうためだ。これを繰り返していくうちに、お父さんたちは息が上がり、汗だくになっていた。

いよいよ、エンジンをかけて、発進・停止の練習。バイクの前に立つお父さんに向かって前進し、ブレーキをかけて止まる。お父さんが立つ位置はバイクから徐々に離れていく。子どもたちは恐る恐るスピードを上げながら、目標に合わせて安全に止まるためのブレーキ操作を身につけた。子どもたちがバイクに慣れてくると、増田インストラクターが「自分が動き出す前に、左右と後方を確認することを意識してみてください。もし、ほかのバイクがいたら走り出さずに止まったままでいてください。安全だったら発進しましょう」と呼びかける。子どもが運転操作に夢中になり過ぎると、お父さんが「安全確認を忘れてるぞ!」と注意する場面もあった。

中学生の「バイクを運転したい」という気持ちに応える

昼休みをはさんで午後からはお父さんもバイクに乗り、親子と一緒にコースを走る。お父さんは後ろから子どもの運転の様子をチェックし、周回が終わるごとにアドバイス。それを受けて、子どもたちの運転はどんどんスムーズになっていく。最後に、S字やクランクのコーナー、パイロンスラロームを組み合わせたコースを走行。これまで練習した成果を親子で確認して終了となった。

愛知県から娘さん（中学 1 年生）と参加した A さんは「長男が小学生の時に参加した経験があり、親子バイクのことは知っていました。小さいうちのほうが物覚えが早いので、大人になる前にバイクの運転技術を身につけるだけでなく、安全運転の大切さを考えられる点が親子バイクの良さだと思っています」という。娘さんに感想を聞くと、「祖父と父がバイクに乗っているの、自分も運転してみたくなり、参加しました。父やインストラクターの方がやさしく教えてくれたので、運転できるようになりました。バイクを運転している人の視点を体験できたことがとても新鮮でした」と答えてくれた。

「子どもがバイクに興味を持ち始めたので、運転する楽しさを体験させてあげたかった」と話すのは岐阜県から息子さん（中学 1 年生）と参加した B さん。鈴鹿サーキットに問い合わせたところ、今年の中学生向けの開催は今回だけと聞いて参加を決めたそうだ。「中学生になると、勉強や友人との付き合いなどで親が入り込む余地が少なくなってきます。子どもとつながる手段が増えるという意味では、このような機会はたいへん有意義だと感じました。思っていた以上に子どもと一緒に行動する時間が多くてうれしかった」と感想を語った。息子さんは「最初は怖かったけど、終わる頃は楽しくなりました。バイクのことについて、もっと知りたくなったし、将来、二輪免許を取ろうと思います」と、お父さんの想いは届いたようだ。

「親子でバイクを楽しむ会 中学生向け 1st」の流れ



午前 9 時 30 分に教室でオリエンテーションがスタート



お父さんと相談して決めた「今日の目標」を発表



これから乗るバイクをお父さんと点検



胸、肩、肘、膝にプロテクターを装着



エンジンがオフの状態のバイクをお父さんが後ろから押し、途中で手を放す



発進・停止を徐々に距離を延ばしながら繰り返す



午後からは親子一緒にコースを走行。お父さんが後ろから子どもの運転の様子を見て改善点を伝える



午後 2 時、親子が互いに礼をして終了



自分が使ったバイクをきれいに磨いて車庫に戻す

SJ Interview

SJ インタビュー

歩行者目線でのヒヤリハット情報を登録・共有できるアプリを開発

犯罪心理学が専門の大久保さんは香川県警察本部と連携し、万引き防止や地域防犯活動の活性化などにも取り組んでいる。その一環で、同県警本部の協力の下、簡便に地域安全マップを作成できるアプリを開発することになった。米谷さんが技術面で開発をサポートし、防犯ウォーキングアプリ「歩いてミイマイ」として2018年に完成させる。以降、このアプリを活用し、香川大学の学生が中心となり、地域の学校などで地域安全マップ作成活動を行っている。この活動は今年、キッズデザイン賞 少子化対策担当大臣賞を受賞した。

防犯ウォーキングアプリを交通安全に応用

「防犯アプリの仕様は交通安全にも応用できるのではないかと考えました」と、二人は交通安全ウォーキングアプリ「ヒヤリハットチェッカー」の開発に着手したきっかけを話す。「開発していく中で、交通安全のほうに活用拡大の可能性を感じました。防犯は今後、犯罪が起こるかもしれないという視点で危険箇所を探していくのですが、実際にその場所で犯罪が起きるかは何ともいえません。一方、交通安全におけるヒヤリハットは、自分が体験したり、目撃したことであり、将来、事故が起きる可能性があります。ここが防犯と根本的に異なる点といえるでしょう。防犯アプリでは、犯罪が起こりやすい場所といわれる「見えにくい」「入りやすい」というキーワードをもとに危険箇所を登録してもらおう。交通安全アプリも当初、「見通しが悪い」「守られていない」というキーワードの設定も検討していたが、研究の結果から、最終的にヒヤリハットを体験・目撃した場所を登録する仕様にした。

二人は香川県警察本部の警察官、システムエンジニアと協議し、有効性と実現性の両面から機能の実装について検討。その結果、ヒヤリハットマップ作成については「誰が（自分の体験か他人の体験かを選択）」「いつ（朝、昼、夕のうちいずれかを選択）」「どこで（ヒヤリハット発生箇所の経緯度+ヒヤリハット発生箇所の景観の写真）」「どのような理由でどうなったか（自由記述）」の4種類の情報を記録することが有効であるとの結論に至った。特に、「誰が」では自分だけでなく、目撃した他者のヒヤリハットも含めることにし、数多くの登録数を収集できるようにしている。ヒヤリハットマップ作成機能では前述の4種類の情報の登録ができ、その情報は地図上に黄色い旗として可視化される。「黄色い旗をタップすることで登録された情報が閲覧できるようになっています。このほか、アプリにはモニタリング機能も実装しました。これは個人のヒヤリハット発生地点の登録数の多いユーザーを確認できるランキング機能と、移動距離と消費カロリーを画面に表示することで1日ごとのウォーキングの成果を可視化するカロリー計算機能で構成しています」と米谷さんは説明する。大久保さんは交通安全アプリ開発の意義として「歩行者のヒヤリハット情報の集積が可能になること」「アプリを利用することによって情報共有と確認がしやすくなること」「学校現場でのICTの活用を促進すること」「安全にゲーム感覚で、かつ健康増進のためにウォーキングをしながら多くの人が事故のない街づくりに貢献できること」の4点を挙げる。

香川大学
教育学部 准教授

大久保智生 さん



香川大学
創造工学部 講師

米谷雄介 さん



「今では、急ブレーキ発生地点をはじめ車両側の情報はいろいろなところにあります。これに歩行者目線のヒヤリハット情報を加味して分析することで、新たな交通事故対策が可能になると考えています」。

小学生がアプリを活用してヒヤリハットマップを作成

大久保さんと米谷さんは完成した「ヒヤリハットチェッカー」を使って、香川県内の小学校でヒヤリハットマップ作成活動を実施し、その効果検証を行った。対象は小学5年生(101名)で第1校時から第3校時にかけて表1の内容で実施された(比較のためヒヤリハットマップ作成を行わなかったクラスを統制群として設定)。活動を始める前と後で、児童には交通安全意識と交通安全に関する能力を測定するためのアンケート(表2)に回答してもらった。授業は大学生が担当し、事前学習からまとめまでサポートした。活動前後での変化について検討したところ、交通安全意識に関する能力における「周囲への確認・注意」、交通安全に関する能力「被害防止能力」「コミュニケーション能力」「地域への愛着心」で有意差が認められ、活動後に得点が向上していたのである。「ヒヤリハットが発生した具体的な場所とその原因を理解したことで、周囲の安全確認が必要であると考え、『周囲への確認・注意』の得

点が高くなったのだと考えています。そして、どうすれば交通事故に遭わないかを考えることで『被害防止能力』、フィールドワークでの地域の人へのインタビューやグループでの話し合いを通じて『コミュニケーション能力』『地域への愛着心』が向上したと思います。その一方で「法令の遵守」「思い込みによる油断の無さ」については変化がみられなかった。「これは、今回の活動に法令に関する内容が含まれていないためと考えられます。また、子どもたちの交通安全における楽観的な思考を変えることにはつながりませんでした。今後は、こうした点を補完する教育をヒヤリハットマップ作成活動に取り入れていく必要があります。小学校での効果検証を継続しながら、中学校、高等学校にも広げていきたいと考えています。さらに、大学生を対象としたヒヤリハットマップ作成活動も行い、その効果を検証。小学生がグループでの活動であったのに対し、こちらは大学生(20名)一人ひとりにタブレットを貸し出して行う個人による活動である。交通安全意識に関する能力における「周囲への確認・注意」、交通安全に関する能力「被害防止能力」の得点が向上し、個人レベルの活動での効果も示された。現在、二人は高齢者の利用も視野に入れ、アプリを改良している。コロナ禍が終息したら、高齢者を対象にヒヤリハットマップ作成活動を行い、効果を検証していきたいという。

表1 ヒヤリハットマップ作成活動の流れ

①質問紙への回答	アンケートに対して「あてはまる(5点)」「どちらかというあてはまる(4点)」「どちらともいえない(3点)」「どちらかというあてはまらない(2点)」「あてはまらない(1点)」で回答
②事前学習	・日常生活で交通安全に気をつけていることを発表 ・身のまわりで交通事故が起こりそうな場所について発表 ・実際に交通事故が起こりそうだった映像を視聴してもらい、事故にはならなかったが、危なかった場面がヒヤリハットであることを説明 ・ハインリッヒの法則の図を用いてヒヤリハットが重大な交通事故につながることを説明
③フィールドワーク	3~5名のグループをつくり、街頭で調査。地域の人に、近くで交通事故やヒヤリハットを目撃した経験や目撃した場所を聞いて、配付したメモ用紙に記入。タブレットで写真撮影も行う
④話し合い	グループごとにフィールドワークで見つけた場所の写真やメモを見ながら振り返りを行う。共通の特徴を考え、交通事故に遭わないためにはどうすれば良いかを大学生も含めて話し合う
⑤発表会	フィールドワークで記録したヒヤリハット発生地点の写真を教室の電子黒板に映し出し、どのような場所を見つけ、その場所を見てどう感じたか、どうすれば交通事故に遭わないか、クラス全体に報告
⑥まとめ	交通事故に遭わないためにはどうすれば良いかを考え、各自がワークシートに記入
⑦質問紙への回答(①と同様)	

表2 児童へのアンケート項目(一部)

交通安全意識に関する能力	
周囲への確認・注意	・交差点では、クルマや自転車の動きに気をつけて道を渡るように心がけている ・歩いて道を渡る時は、クルマや自転車が来ていないか確かめるように心がけている ・信号のない交差点で道を歩いて渡る時は、まわりを確かめるように心がけている など
法令の遵守	・横断歩道を渡る前に、青信号がチカチカ点滅し始めたら、急いで渡ると思う ・信号のない横断歩道では、クルマが見えていても遠く離れていけば渡ると思う ・クルマが来ていなければ、信号無視をして横断歩道を渡ると思う など
思い込みによる油断の無さ	・横断歩道を渡っている人がいれば、クルマは必ず止まってくれると思う ・駐車場から道路に出てくるクルマは、歩いている自分に気づいてくれると思う ・クルマや自転車は歩いている人をよけてくれると思う など
交通安全に関する能力	
被害防止能力	・道を歩く時、まわりが見えやすい道を選ぶ ・どんな場所で交通事故が起こりやすいかわかる ・どんな場所が安全かわかる など
コミュニケーション能力	・話し合いをする時、自分の意見が言える ・人に意見を聞くことができる ・知らない人にも、親切にすることができる など
地域への愛着心	・自分の住んでいる地域の良いところと言える ・自分の住んでいる地域を住みよくしたい ・自分の住んでいる地域が好きである など



交通安全ウォーキングアプリ「ヒヤリハットチェッカー」のトップ画面

登録されたヒヤリハット地点は地図上に黄色い旗として可視化される

スマートフォンやタブレットで撮影した写真とともにヒヤリハット情報を登録する

黄色い旗をタップするとヒヤリハット情報が表示される

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

歩行者は信号機のない横断歩道を渡る時に手を上げているか？

DATA 基礎情報

「交通の方法に関する教則」の改正で、信号機のない場所での横断方法が変わる

今年4月、「交通の方法に関する教則」（国家公安委員会が歩行者と運転者の交通マナーをまとめた手引き）が一部改正され、信号機のない場所を横断する時の歩行者の心得に「手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えるようにしましょう」という内容が43年ぶりに復活した。（一社）日本自動車連盟（JAF）の「信号機

のない横断歩道に関するアンケート調査」（2017年6月）によれば、運転者が「信号機のない横断歩道」で一時停止しない（できない）理由で考えられることとして、「横断歩道に歩行者がいても渡るかどうかかわからないから」と回答した人が38.4%いる。歩行者側が横断の意思を運転者に伝えることが重要だといえるだろう。今回は、信号機のない横断歩道を渡る歩行者が手を上げているか、左右の安全を確認して渡っているかについて、東京都と山梨県の2カ所で観察した。

WATCHING 観察

歩行者のほとんどは横断する前に手を上げない

観察した1時間半の間に、東京都内の横断歩道（観察場所A）では歩行者309人※1中、手を上げたのは6人（1.9%）。横断する前に左右の安全確認をしていない歩行者は237人（76.7%）だった。山梨県内の横断歩道（観察場所B）では歩行者100人※1中、手を上げたのは4人（4.0%）。78人（78.0%）が左右の安全確認をしてから横断していた。2カ所とも、横断する前に手を上げる歩行者はわずかという結果になった。併せて、

横断歩道の手前で車両が止まった際、歩行者が運転者に対してどのような対応をしたかを観察したところ、運転者に会釈やハンドサインをした歩行者は観察場所Aで25人（8.1%）、観察場所Bで23人（23.0%）だった。横断中にスマートフォンを見たり、通話している歩行者は観察場所Aで13人（4.2%）、観察場所Bで8人（8.0%）いた。また、歩行者保護をした車両は観察場所Aで279台※2中268台（96.1%）、観察場所Bは75台※2中56台（74.7%）だった。

※1 道路に車両がいない状況で横断した歩行者は除く
※2 横断歩道を渡る（渡るうとする）歩行者がいる時に通過した二輪車・四輪車



スマートフォンを見ながら横断歩道を渡る高校生（写真中央）と手を上げて渡る親子（写真右）（観察場所A）

ADVICE アドバイス

歩行者は横断の意思を運転者に伝えてほしい

観察場所Aは道路を横断する歩行者が多く、運転者が歩行者の横断を予測しやすい環境だったと思われる。一方、観察場所Bは歩行者が少ないこともあり、歩行者の存在を意識していない運転者が多いように感じられた。車両が歩行者を優先することは大原則であるが、歩行者は車両が横断歩道の手前で停止する様子がない状況においては、手を上

げるなどして、運転者に気づいてもらうことも必要だ。観察場所Bでは、横断歩道を渡ろうとする女性がいるのに、車両3台が停止せずに歩行者の前を通過するケースがあったが、女性が手を上げると次の車両はすぐに止まった。すると、女性は会釈をして横断歩道を渡っていった。このように、手を上げるだけでなく、歩行者保護を行った運転者に対して、歩行者が会釈やハンドサインで感謝の気持ちを示せば、運転者は「次も止まる」と考えるかもしれない。円滑な交通社会を築き、事故防止につながるためには、歩行者が積極的に運転者とコミュニケーションをとることも重要だといえる。

観察結果

観察場所 A

東京都調布市 京王線「調布駅」付近
観察日/9月7日（火）
観察時間/16:30～18:00
天候/晴れ



止まってくれたクルマにハンドサインで感謝の意を示す歩行者



歩行者が横断を始めているのに止まらないクルマ



歩行者の多くが手を上げなかった

●歩行者の行動（人）

横断前の 手上げ	手を上げた		6 (1.9%)
	手を上げなかった		303 (98.1%)
	合計		309
横断前の 安全確認	安全確認あり	止まって 左右を確認	25 (8.1%)
		止まらずに 左右を確認	47 (15.2%)
	安全確認なし		237 (76.7%)
	合計		309

観察場所 B

山梨県甲府市 JR「甲府駅」付近
観察日/9月15日（水）
観察時間/16:30～18:00
天候/晴れ



横断する前に手を上げる歩行者



歩行者が横断を始めているのに止まらないクルマ



スマートフォンを見ながら横断歩道を渡る歩行者（写真左）

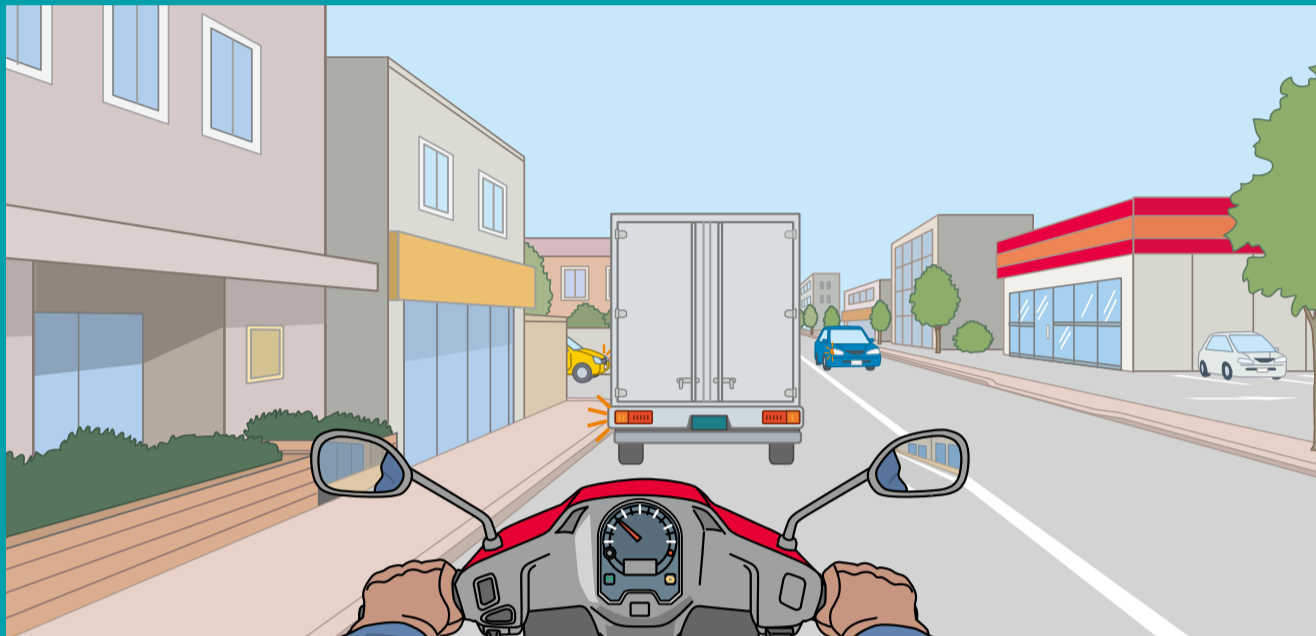
●歩行者の安全行動（人）

横断前の 手上げ	手を上げた		4 (4.0%)
	手を上げなかった		96 (96.0%)
	合計		100
横断前の 安全確認	安全確認あり	止まって 左右を確認	77 (77.0%)
		止まらずに 左右を確認	1 (1.0%)
	安全確認なし		22 (22.0%)
	合計		100

KYT 危険予測トレーニング

第79回 先行左折車を追い越す時（二輪車編）

あなたは信号機のない交差点を通過するところです。前方のトラックが左折の合図を出したので右側から追い越そうと思います。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。今回は二輪車のライダーに、先行左折車を追い越す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 ?

二輪車編

- Q1** 2020年の二輪車（原付・自動二輪）乗車中の交通事故死者数を損傷部位別にみると、最も多いのは「頭部」ですが、2番目に多いのは次のうちどれでしょう？
①頸部 ②胸部 ③腹部
- Q2** 原付乗車中の交通事故件数（第1当事者※・2016～2020年累計）において、通行目的が「業務」の場合に最も多い事故類型は次のうちどれでしょう？
①右折時 ②出会い頭 ③追突
※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。
- Q3** 原付の業務中の事故件数を道路形状別にみると、最も多い発生場所は次のうちどれでしょう？
①信号機のない交差点 ②信号機のある交差点 ③単路・カーブ



「解答」はP7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、様々な啓発活動に取り組みます。ご家庭で交通安全についてお子さまと一緒に考えるきっかけとするための「交通安全めりえ」や交通安全の取り組みを紹介する冊子「Think Safety」を二輪・四輪販売会社や専用ウェブページで提供します。今回、特に高齢者をはじめとした歩行中の死亡事故を取り上げておりますので、内容をご覧の上、事故防止にお役立ただければ幸いです。

※お店や時期によっては、実施していない場合がございます。



二輪・四輪販売会社で配布している安全情報誌「Think Safety」

●「交通安全めりえ」「Think Safety」ダウンロード (PDF)

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/



歩行中の死亡事故を防ぐために気をつけるべきことを解説



交通安全めりえ