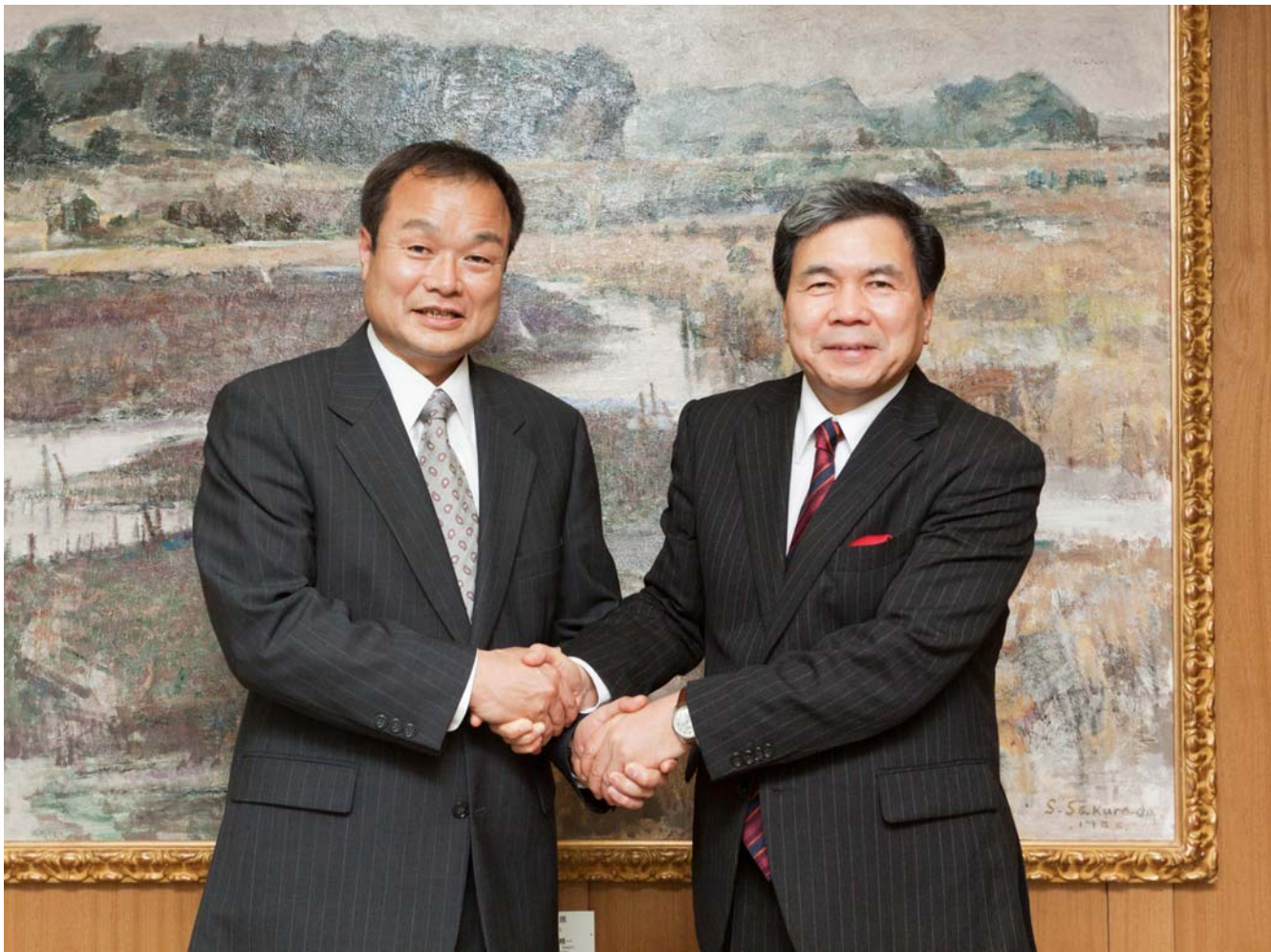


## ◎対談

# モビリティ社会の未来像

環境と安全の観点からパーソナルモビリティの未来を考える


**伊東孝紳** 本田技研工業株式会社社長

**蒲島郁夫** 熊本県知事

モビリティ社会は環境問題や高齢化など、これまで以上に困難な課題に直面している。特に、公共交通が十分整備されていない地方では、個人の移動を支えるクルマやバイクなどのパーソナルモビリティの確保が、これからますます重要になってくる。新しい時代にふさわしいモビリティ社会を、どう築いていくべきか、蒲島郁夫・熊本県知事と、伊東孝紳・本田技研工業(株)社長に語り合っていた。


 Hondaの交通安全情報紙  
**The Safety Japan**  
 Since 1971

 2\*3  
 2011  
 FEBRUARY・MARCH

●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  
 http://www.honda.co.jp/safetyinfo/  
 ●編集人：千葉英雄  
 ※年間購読をご希望の方は、下記までお問合わせください。  
 (株)アストクワイエティブ 安全運転普及本部係  
 TEL 03(5439)1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

 SJ-Netは  
**CONTENTS**

対談  
**モビリティ社会の未来像**……………①  
 危険予測トレーニング(KYT)/交差点の左折時(四輪車)……………④  
 交通安全指導「知っ得」情報  
 一般道路と高速道路での後部座席シートベルト着用率……………④  
 SJクイズ……………④  
 DOCUMENT EYE ②③  
 車両の右左折時のウィンカーの点灯タイミングを観察する……………⑤  
 地域の子カラ/伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦……………⑥  
 現場訪問/中部電力(株)三重支店……………⑦  
 TOPICS ①/「社内のできる安全運転指導セミナー」inもてぎ……………⑦  
 TOPICS ②/さつき会・七日会・インストラクターキックオフ式典  
 NEWS REVIEW/2010年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会……………⑦  
 教育最前線/沖縄県立沖縄水産高等学校・二輪車安全運転教室……………⑧  
 読者の声……………⑧

伊東 今回の実証実験では、実際の都市交通環境下において、二輪車・四輪車・汎用製品の電動化技術や情報通信技術、太陽光発電によるエネルギー供給などを用いた総合的なアプローチにより、将来のパーソナルモビリティのあり方やCO<sub>2</sub>削減効果の検証を行います。私たちは

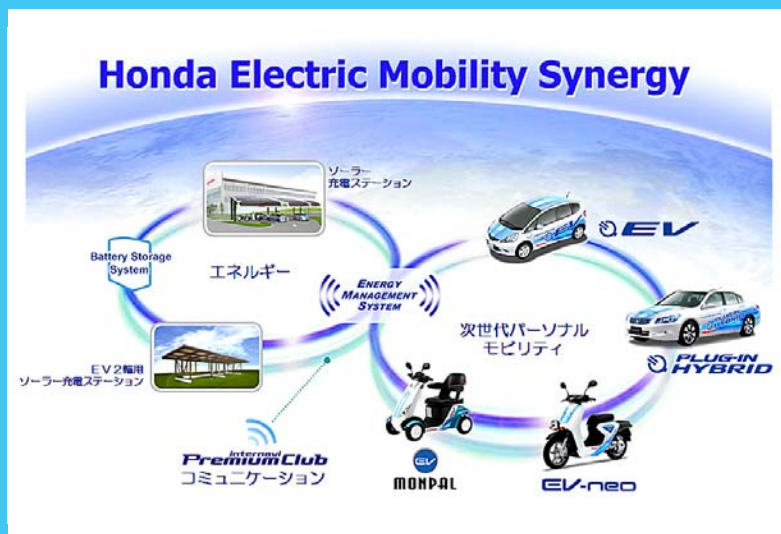
## 熊本県で始まった パーソナルモビリティの 実証実験

伊東 こちらこそ、よろしく申し上げます。ホンダの創業者である本田宗一郎には、関東以外の地域にも製造業を定着させたいという想いがありました。その一環として、熊本県には二輪車の生産拠点として熊本製作所を置かせていただいています。蒲島さんがおっしゃる通り、食べ物もおいしく、とても暮らしやすい。このように豊かな環境のもとで事業展開をさせていただき、私たちもありがたく思っています。

蒲島 熊本まで、ようこそおいでくださいました。最初に熊本県の魅力について、あらためて紹介させていただきます。  
 熊本の魅力は3つあります。1つは「食」で、これを支えているのは「水」です。本県は日本有数の名水の産地で、熊本市の水道も地下水です。そのため水道の蛇口をひねれば、ミネラルウォーターが出てきます。その水で育まれた食べ物も、とてもおいしいわけです。2つ目は、阿蘇や天草に代表される自然。とりわけ阿蘇の景観は素晴らしいので、ぜひ伊東さんにはバイクに乗って阿蘇周辺をツーリングしていただきたいと思っています。3つ目は、加藤家・細川家の400年の歴史と文化です。加藤清正といえば熊本城、細川家といえば水前寺公園、また細川コレクションと呼ばれる細川家の至宝なども、きちんと保存されており、これも私たちが、今後も守り継いでいかなければならないものです。

豊かな自然と文化に  
 育まれた熊本県

「移動する喜び」と「持続可能な社会」の両立をめざしています。パーソナルモビリティの環境技術の向上はもはや必須ですから、それに加えて、もっとホンタらしい提案をしていかないとけない。そういう意味で昨年10月に、熊本でまず電動カート「モンバル」から実証実験が始まったというのは幸せなことだと感じています。これは、いかに高齢者の方々に不自由なく、便利で安全快適に移動していただくか、まさに


 次世代パーソナルモビリティ実証実験コンセプト図  
 詳細の実証実験の内容については6面参照


昨年12月24日、本田技研工業(株)熊本製作所(熊本県大津町)で行われた実証実験計画の発表会では、蒲島知事がプラグインハイブリッド車の実験車両を試乗



# 蒲島郁夫 • Ikuo Kabashima

1965年熊本県立鹿本高等学校卒業後、地元農協に勤務。68年に農業研修生として渡米。74年米国ネブラスカ大学農学部卒業。79年米国ハーバード大学大学院修了（政治経済学博士）。筑波大学教授を経て、97年東京大学法学部教授に就任。2008年熊本県知事就任。主な著書は「政治参加」（東京大学出版会）、「戦後政治の軌跡」（岩波書店）、「政権交代と有権者の態度変容」（木鐸社）、「逆境の中にこそ夢がある」（講談社）など。

移動の喜びを追求するものです。しかも電動なので環境にも優しい。

蒲島 私が知事選の時に掲げた「4つの夢」の中の1つは「長寿を恐れない社会」をつくること。誰もが長寿になり、年を老いて動けなくなることを、恐れている面があります。では、長寿を恐れなくてもいい社会をつくるには、どうしたらいいのか。そこで重要になるのは、社会参加を続けることだと思います。その意味で、移動手段を確保することは、まさに高齢者のクオリティ・オブ・ライフ（生活の質）の向上と直結しているのです。

伊東 私も生活の質向上そのものが、熊本での実証実験のテーマだと認識しています。「モンパル」から今後、電動二輪車、電気自動車、プラグインハイブリッド車まで展開することで、次世代のパーソナルモビリティの包括的な可能性を探りたいと思っています。

蒲島 先日、プラグインハイブリッド車に試乗しましたが、あれほど静かで、乗り心地のいいクルマは初めてで感銘を受けました。これからの時代には環境対応型のモビリティが主流になっていくべきで、それをインフラも含め、利用者に不便を感じさせることなく、社会に浸透させていかないといけない。地方では公共交通が大都市圏ほど整備されていないがゆえに、クルマやバ

イクが、生活する上で重要な役割を果たします。今、少子高齢化で子どもの数が減り、熊本県でも学校の統廃合が進んでいます。子どもたちは遠距離通学をしなければならず、例えば矢部高校においては、自転車よりバイクで通学する生徒のほうが多くなっています。

伊東 実証実験の1つとして、高校で原付通学している生徒の方が電動二輪車「EV-neo」を利用されるとうかがっています。そこで原付から電動二輪車への転換の可能性についても検討していきたいと考えています。



実証実験計画の発表会には、熊本県立矢部高等学校の二輪車競技部の生徒も招待され、実験で使用する電動二輪車「EV-neo」に試乗した



## 持続可能なモビリティ社会をめざして

蒲島 本県では、環境問題への対応にも熱心に取り組んでいます。熊本は水保病という公害問題を抱えており、県民の環境問題への意識が非常に高い。それで、「環境立県くまもと」を宣言し、昨年4月には、低炭素社会の実現に向けた基本理念や、対策の方向性を示した「熊本県地球温暖化の防止に関する条例」を施行しました。この中では、温室効果ガスの排出削減に向けて、「事業活動・エコ通勤・建築物」を主なターゲットとする計画書制度を導入し、取り組みを進めています。

また、新たに策定した「産業振興ビジョン2011」では、特にソーラー関連の産業振興に力を入れることを明言しています。この点では、本県に薄膜太陽電池の開発・生産拠点である（株）ホンダソルテックがあり、相乗効果は大きいですね。本県ではこうした環境対応を、私たちの生活を制限する「制約」ではなく、新たな「ビジネスチャンス」ととらえています。ですから今回のプロジェクトでも、環境に良いというだけでなく、新たなビジネスの創造にもつ

なげていければと期待しています。

伊東 環境対応はメーカーにとって、ますます重要になっており、私たちも最大限の努力をして、製品の環境性能の向上に努めています。ただし忘れてはならないのは、環境性能と同時に、移動の喜びや楽しさを感じさせる製品でなければ、お客様に本当に喜んでいただけないということです。この2つのバランスを取りながら、最善の方法を探っていきたいと考えています。

蒲島 クルマの話でいうと、環境対応ということでは、これからはやはり電気自動車がかギを握るのでしょうか。

伊東 確かに、最近では電気自動車が注目されがちですが、私はモビリティの電動化については当面、バイクやモンパルなど、小型のものに大きな可能性があると思っています。まだ電気自動車は1回の充電での走行距離に限界があり、今のガソリン車をそっくり代替できません。クルマのネクストステップということでは、すぐにオール電動化ではなく、まずはハイブリッド車を広く普及させていくことが、一番重要だと考えています。

一方、モビリティの電動化技術が進歩したことで、これまで需要が縮小していたバイクが、ここへきて逆にチャンスが出てきたと感じています。これらは小型であるがゆえに、走行距離が比較的短かく、ランニングコストも安い。こうした小型ゆえのメリットを再認識することで、これまでの既成概念にとらわれない新しいモビリティのあり方を世の中に提案していくことが、私たちに課せられた使命だと思います。

その際、私たちの強みは二輪、四輪から飛行機、船外機まで、さまざまな分野の製品を扱っていることです。こうした幅広いモビリティに精通していることで、さまざまな相乗効果を発揮でき、これからは異種のモビリティの組み合わせによって解決するということもあるでしょう。

## 交通安全のさらなる普及へ

蒲島 モビリティ社会ということでは、もう一つ重要になるのが交通安全の問題ですね。熊本はクルマ社会ですから、交通事故

削減は至上命令のようなものです。今年度で終了する第8次熊本県交通安全計画の目標については、一昨年に前倒しで達成することができました。昨年は交通事故死者数が78人と、57年ぶりに80人を下回り、6年連続で、死者数・負傷者数とも減少しています。

しかし、問題は高齢者（65歳以上）の死亡事故。昨年の死者数に占める高齢者の割合は約64%と過去最高で、本県の高齢化率が約25%であることと考えると、非常に大きな問題だと思っています。事故対策としては、まず高齢者の方々を守らなければいけないということで、関係機関や団体と連携しながら交通安全講習や啓発活動を展開しているところです。

伊東 私たちは、パーソナルモビリティを提供する企業として、お客様に「安全な製品をお渡しする」とともに「安全に運転するための知識や技術をお伝えする」ことで初めて安全な商品をお渡ししたといえると考えています。

この考えのもと昨年、「モンパル」の実証実験を始める際も、実験に協力していただいている高齢者施設の管理者や職員の方々を対象に、ホンダの交通安全教育センターのインストラクターがモンパルの指導者研修を実施しました。研修の参加者を通じて各々の施設でモンパルを利用する高齢者の方々に安全運転の指導をしていただきたいからです。先ほど申し上げた高校などでも、「EV-neo」の実証実験を行う際にも、利用する高校生に安全運転教育と一緒に提供したいと考えています。

モビリティの安全性がどんなに進化しても、運転するのは「人」であって、その使う「人」が安全でなければ、「移動する喜び」や「持続可能な社会」の実現など望め



研修を受けた高齢者施設の職員が「モンパル」を利用する高齢者に安全運転の指導を行っている

# 対談：モビリティ社会の未来像 — 環境と安全の観点からパーソナルモビリティの未来を考える

ない。だからこそ、製品の安全性を高めるだけでなく、モビリティを運転する「人」に焦点を当てた教育・啓発が重要であると考へ、さまざまな活動に取り組んでいます。こうした活動の拠点として、「交通安全教育センター」という施設を全国7カ所に設け、参加体験型の実践教育を行っています。ここ熊本にも「交通安全教育センターレインボー熊本」があります。私たちとしては、できるだけ多くの運転者に、危険を安全に体験していただくことにより事故防止にもつながると考えています。例えば、安全装備の1つにABS<sup>※1</sup>がありますが、急ブレーキをかけた時、ABSがどのように作動するかなど、一度体験しておくのと、まったくしないのでは大違いだからです。



交通安全教育センターレインボー熊本では先進の施設を活用して、トップレベルのインストラクターが企業ドライバーや個人のお客様に安全運転のスキルとマインドを伝えている

一方、子どもや中学・高校生、高齢者への交通安全教育については栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各製作所内に「安全運転普及本部地区普及ブロック」を設け、地域社会と一体となって取り組んでいます。例えば、私たちが開発した「あやとりい<sup>※2</sup>」という子どもを対象とした交通安全教育プログラムの指導方法などのノウハウを交通安全協会などの指導者の皆様にお伝えするなど、地域の交通安全活動のサポートを行っています。

蒲島 特に、交通ルールをよく理解していない子どもたちが交通事故で傷つくということ、社会全体で防がなければいけません。そうした交通安全教育に積極的に取り組んでいるホンダの活動は素晴らしいと思っています。本県でも「あやとりい」を大



熊本県では交通安全教育講習員の方々が「あやとりい」を活用して、子どもへの交通安全教育を行っている



**伊東孝紳** • Takano Ito

1978年京都大学大学院工学研究科修了後、本田技研工業に入社。2000年本田技研工業取締役。本田技術研究所常務。03年本田技研工業常務を経て、05年同常務執行役員。07年同専務。09年本田技研工業社長、現在に至る。

いに活用させてもらっています。現場でも具体的にわかりやすいと好評で、本県では受講者がこれまでに4万人以上になると聞いています。

伊東 現場で直接指導にあたる方々には、本当に頭が下がります。「あやとりい」をはじめ、地域社会の皆様と一体となった「地区普及ブロック」の活動は熊本からスタートしました。まさに熊本から九州そして全国に広がっている取組みなのです。こうした行政・警察等との連携をもとに、交通安全の輪をさらに広げていきたいと思っています。

蒲島 熊本県民にはホンダに対する信頼もありますし、行政や地域の指導者もホンダ

## 逆境の中にこそ夢がある

の取組みに共感しているのではないでしょう。交通安全の普及についても、今後も良きパートナーとして連携を深めたいと思っています。

蒲島 私のモットーは「逆境の中にこそ夢がある」です。私の人生は若い頃から逆境の連続。家が貧しく、落ちこぼれたつたので、大学へ進学できませんでした。高校卒業後、地元の農協に勤めたものの、どうも自分は農協の仕事に向いていないと思うようになり、辞めてしまいました。しかし、そんな私も夢だけは持っていました。それは「阿蘇で牛を飼うこと」「政治家になること」「小説家になること」です。その夢の実現に向かって、農業研修生としてアメリカに渡りましたが、研修先の牧場で待っていたのは連日の重労働でした。そのような中、大学で学科研修があり、ここで学問に目覚め、もっと勉強がしたいと思うようになり、2年間の農業研修を終えて帰国後、再渡米してネブラスカ大学に留学し、畜産学の勉強をしましたが、卒業する際、もう1つの私の夢である「政治家になる」を見据えた勉強をやりたいたいと思い、ハーバード大学大学院で政治学の研究に打ち

込みました。帰国後は、筑波大学の教授を経て、東京大学の教授になりました。貧しい生活やアメリカでの農業研修での重労働は逆境でしたが、その中で夢を持ち続け、一歩踏み出したことで、自分にとっての新たなステップが開けてきたように思います。60歳になった時に、熊本県知事選まで、あと2ヵ月半という時期に立候補を決めました。短期間での選挙でしたが、多くの県民の皆様の支持をいただくことができ、今に至っています。やはり苦しい状況に身を置くと、人間は鍛えられます。

伊東 私が社長になったのは、ちょうど世界同時不況の影響が出てきた頃で、逆境の真ただ中に飛び込んだといえるかもしれませんが、確かに不安はありました。逆に良かったと思うのは、苦しい時期だからこそ、何かを成し遂げなければいけないという、闘争心のようなものがわいてきたことです。あれがもし、順風満帆の時の社長交代だったら、逆に慎重になって、従来のやり方をなぞるだけだったかもしれません。逆境が人を鍛えるし、夢を育て、勇気を奮い起させるのだと思います。逆境を克服することをやれば、次世代に向けてのリーダーシップがとれる、あるいはお客様にもしろい製品を提供できると考えれば、やり甲斐のある時期だと思えます。

蒲島 知事に就任してからも、円高による

不況、口蹄疫や鳥インフルエンザの問題と、逆境は続いています。しかし、明かりも見えてきています。今年3月の九州新幹線全線開通、来年の熊本市の政令指定都市移行、熊本県にとっては大きなチャンスです。経済を上昇させることは県政にとって重要な課題です。熊本県では今後も成長が見込める分野を5つのフォレストとして設定しました。その中には、モビリティ関連分野もあり、この点においては実証実験などを通じてホンダと一緒に成長できる喜びを感じています。

こうした経済的な側面も重要な面ですが、文化・福祉・教育など、あらゆる面を含めた幸福量を最大化させること、つまり「県民の総幸福量の最大化」が、今の私の夢です。その先には、道州制になって九州が一体化した時に熊本を「州都」にするという大きな夢も持っています。そのためには、熊本の品格をもっと磨かなければいけない。そうした夢を県民の皆様と共有できるように、私をはじめ県庁の職員も一生懸命努力しています。

伊東 私は個人の移動の喜びは未来永遠にあると信じています。パーソナルモビリティは、持続可能な社会という観点からみると、ネガティブな要素としてとらえられがちであり、ある種の逆境の時代ともいえるかもしれません。しかし、そういう時代だからこそ、環境や安全をパーソナルモビリティの強みにし、リーダーシップをとること、提供する私たちの喜びも最大化できるように、それが社会への貢献になるのです。私たちは、持続可能な社会の中で、個人が移動する喜び、楽しさを最大化するリーダーシップカンパニーでありたいと考えています。

※1 ABS (アンチロック・ブレーキ・システム) = すべりやすい路面状況等での急制動時に車輪のロックを防止するためのシステム。  
 ※2 あやとりい = Honda が鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。幼児向けの「あやとりいひよこ編」、小学3・4年生向けの「あやとりいひよこ編」、小学3・4年生向けの「あやとりい 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者向け「あやとりい 長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく とくあかし りかいして いただく」の略。詳細は下記ホームページを参照。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/>  
 ※3 5つのフォレスト (産業集積) = 熊本県では将来のリーディング産業群創出のため、「セミコンダクタ」「モビリティ」「クリーン」「フード&ライフ」「社会・システム」関連分野を重点成長5分野と設定。重点的な産業振興を行うとともに、産業分野の連携や融合を進め新たな技術革新を目指し、県外及び海外からの収入獲得に取り組んでいる。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第19回 交差点の左折時 (四輪車)

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。今回はドライバーに、交差点を左折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
- ② 「交通場面のイラスト」を見せながら、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て運転す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-Net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

あなたは交差点を左折しようとしています。  
歩行者・自転車専用の信号機が点滅を始めました。

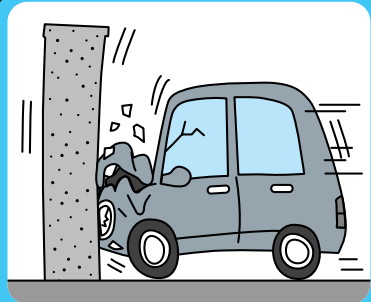
安全に通過するには、どのようなことを予測する必要がありますか？

©本田技研工業(株)

SJクイズ?

Q1 クルマが40km/hでコンクリートの壁に衝突した場合、乗員には自分の体重の約何倍以上の力がかかると言われているでしょうか？

- ① 約5倍
- ② 約10倍
- ③ 約20倍
- ④ 約30倍



Q2 平成21年中の自動車乗車中のシートベルト(チャイルドシートを含む)着用有無別の致死率を座席位置別にみると、後部座席において非着用者の致死率は着用者の約何倍でしょうか？

- ① 約2.8倍
- ② 約3.8倍
- ③ 約4.8倍
- ④ 約5.8倍

Q3 平成22年の警察庁とJAFによる調査で、一般道において後部座席同乗者のシートベルト着用率は何%だったでしょうか？

- ① 約33%
- ② 約50%
- ③ 約66%
- ④ 約90%



※「解答」は7面下。「解説」は下記SJ-Netでご覧いただけます。

ホンダ SJ

検索

©本田技研工業(株)

交通安全指導

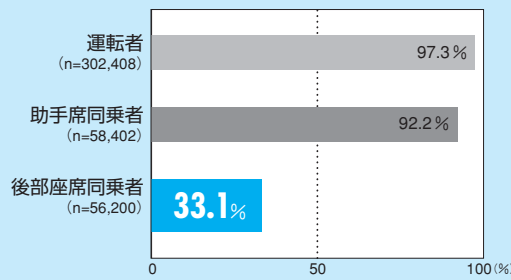
知っ得情報

このコーナーでは、交通安全指導に関わっている方々に役立つ情報を提供しています。

一般道路と高速道路での後部座席シートベルト着用率

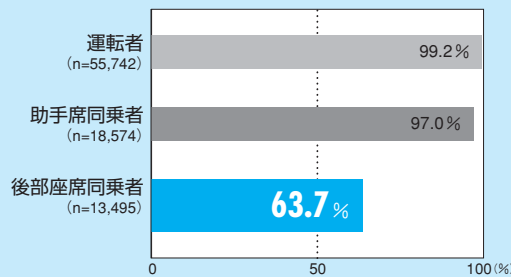
昨年10月1日から10日にかけて、警察庁とJAF(社)日本自動車連盟との合同による「シートベルト着用状況全国調査」が実施された。調査は一般自動車道全国779カ所、高速自動車道等全国104カ所で、「営業用プレートの車両、外部に荷台を有する貨物車(含む軽四貨物)」を除く車両に乗車している人を対象としている。

●一般道におけるシートベルト着用状況調査結果



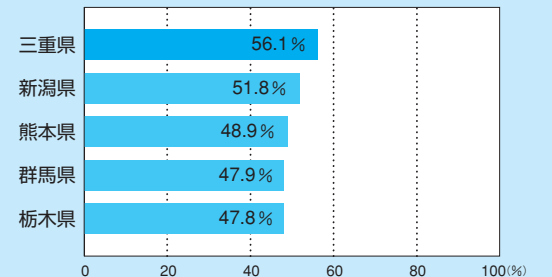
後部座席同乗者は33.1%で前年より0.4ポイント低下した。

●高速道路等におけるシートベルト着用状況調査結果

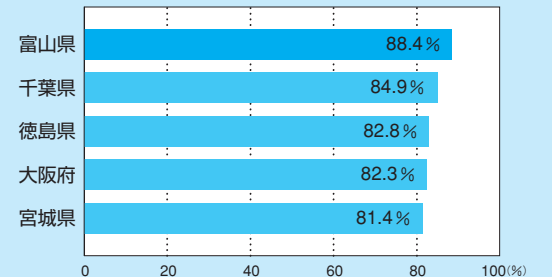


後部座席同乗者は63.7%で前年より0.3ポイントの上昇にとどまった。

●一般道路における後部座席同乗者の着用率の高い上位5県



●高速道路における後部座席同乗者の着用率の高い上位5県



後部座席でシートベルトを着用していないと、交通事故にあった時、

- 車内の構造物に激突するなど大きな被害を受ける
- 車外へ放出される
- 前席の同乗者に危害を加える

などの危険性がある。

後部座席での着用率は前席ほど高くないが、万一の時に非着用の被害は前席と変わらない。自分や同乗者の命を守るために、シートベルトは全席で着用する必要があります。

※データは、警察庁・JAF「シートベルト着用状況全国調査」資料より抜粋

混合交通を観察する  
**DOCUMENT EYE** series—241

車両の右左折時のウィンカーの点灯タイミングを観察する



ある日の午後、気になる実際の交通状況を観察してみました

**信号機のある交差点で右折および左折する車両は、ウィンカーの点灯をいつ開始しているか？**



**Q1**

交差点の「30m以上手前」の地点で、右左折の合図を開始したクルマは何%いたでしょうか？

- 観察場所／東京都世田谷区弦巻2丁目付近
- 観察日／1月22日（土曜日）
- 天候／晴れ
- 観察時間／14:00～15:00
- 観察者／3名



**Q2**

交差点の直前（「0～10m手前」の地点）で、右左折の合図を開始したクルマは何%いたでしょうか？



**Q3**

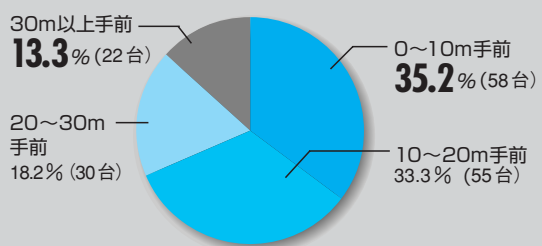
交差点でクルマが左折する際に、バイクや自転車の巻き込み事故が起こることがあります。この事故を防ぐには、ドライバーはどうすればよいでしょうか？

実際の観察から

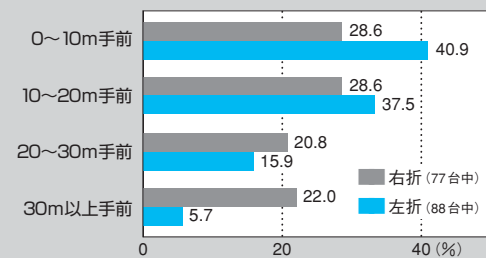
解答・解説

**Q1の解答：13.3%**

■右折時・左折時合計（165台中）



**Q2の解答：35.2%**



■右左折時のウィンカー点灯開始状況（165台中）

※点灯開始のタイミングは観察者の判断による。

	乗用車	タクシー	バス・トラック	二輪車	小計
0～10m手前	42	12	2	2	58 (35.2%)
10～20m手前	45	2	6	2	55 (33.3%)
20～30m手前	26	0	2	2	30 (18.2%)
30m以上手前	11	5	3	3	22 (13.3%)
小計	124	19	13	9	165

- 右左折する約7割の車両が交差点の「0～20m手前」でウィンカーを点灯させていた。
- 右折時より左折時のほうがウィンカーを点灯させるタイミングは全体的に遅く、約4割の車両が交差点の「0～10m手前」で点灯させていた。
- 交差点の「0～10m手前」でウィンカーを点灯させる車両のほとんどは、ブレーキをかけてから、ウィンカーの点灯を開始していた。
- 交差点の「30m以上手前」でウィンカーを点灯させた車両はすべて、ウィンカー点灯後にブレーキをかけていた。



左折する前に道路の左側端に寄せたトラック

- タクシーは交差点を曲がる直前でウィンカーを出す傾向が多く見られた。
- 左折時に左側端に寄せる車両はわずかだった。一方、右折時はほとんどの車両がセンターライン側に寄せていた。



「30m以上手前」でウィンカーを点灯させるクルマの割合は左折よりも右折のほうが多かった



左折する直前にウィンカーを点灯させるタクシー

**Q3の解答：**

左折する交差点の手前から、あらかじめクルマを左側端に寄せしておくことにより、バイクや自転車が自車の左側に入るのを防ぐことができる。左側端に寄せる際は目視で周囲の状況をしっかりと把握することも大切である。

ここがポイント

●右左折時の事故を防ぐためには、周囲に対して自分の行動を早めに伝えることが重要。

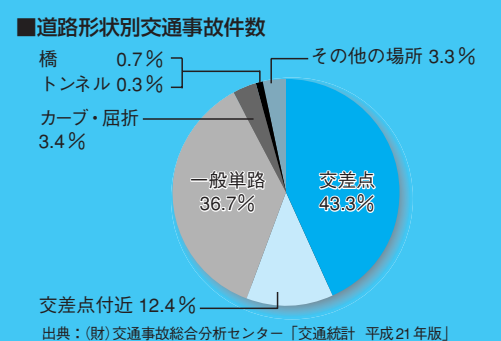
例えば、追突事故を未然に防ぐ有効な手段は、ブレーキランプ（赤色＝警告）を点灯させる前に、ウィンカー（黄色＝注意）を点灯させ、自分がこの先で右左折するという意思を示した上で、緩やかに減速に移行する操作が必要である。そのためには早めのウィンカー点灯が必要であり、早めにウィンカーを点灯させることで、周囲に自車の行動を把握してもらい時間を稼ぐことも可能となる。

道路交通法では、車両が交差点で右左折する際、  
・周囲の安全を確認し、進路変更をする3秒前に進路変更の合図を出す。  
・できるだけ道路の左側端または中央に寄る（交差点の約30m手前で寄っていること）。  
・交差点の約30m手前で右左折の合図を出す。  
・いつでも止まれる速度で進み、左折時は側端に沿って、右折時は中心のすぐ内側を徐行する。  
と規定されている。

ワンポイント DATA

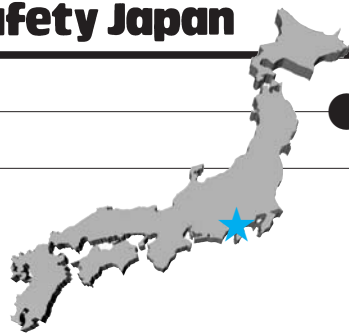
交通事故の半数以上が交差点・交差点付近で発生！

平成21年中の交通事故件数を道路形状別にみると、半数以上の55.7%は交差点と交差点付近で起きている。特に、交差点や交差点付近では交通ルールを守り、右左折の合図などは早めに周囲に示すことが大切である。



地域のチカラ

●伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦



伊豆スカイラインを利用するライダーへの安全運転啓発



「伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦」には毎回100名以上のライダーが集まる

「伊豆スカイライン」は、静岡県の伊豆半島の尾根を約40km縦走する（熱海峠～天城高原）観光道路である。日本でも有数のツーリングスポットで、ライダーたちの人気も高い。その一方で、二輪車の交通事故が多かったため、大仁警察署（静岡県伊豆の国市）と静岡県交通安全協会大仁地区支部は、平成21年11月から「伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦」を展開している。

静岡県交通安全協会大仁地区支部事務局長の内山信行さんは「伊豆スカイラインにおける二輪車の事故は懸案でした。さらに平成21年11月から、通行料金を全車種上限2000円とする社会実験の実施も決まっていたため、交通量の増加とともに事故件数の増加も懸念されていました。二輪車の事故を減らすため、利用するライダーに安全を呼びかける必要があると思ったわけです」と、当時は振り返る。

ライダーへの啓発を行う講師を、元プロレーサーで二輪ジャーナリストである宮城光さんに依頼した。安全がいかにも重要な、宮城さんからライダーたちに語ってもらうためだ。宮城さんから引き受けるにあたって、出された条件は、ただ1つ。それは「一回限りのイベントで終わらせてほしくない」ということだった。

平成21年11月3日に「伊豆スカイライン・ライダー事故・ゼロ作戦」の第1回目が開催された。イベント会場となったスカイポート亀石では、宮城さんの安全運転講話、大仁警察署員による伊豆スカイラインの事故発生状況の説明、静岡県警の白バイ隊員による安全指導などが行われた。



静岡県交通安全協会大仁地区支部事務局長の内山信行さん



第1回目からライダーへの安全運転講話を担当している宮城光さん

5回目を迎え、内容も進化

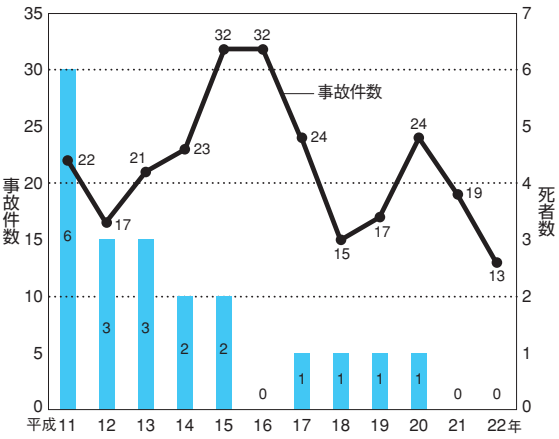
この作戦は昨年11月7日で5回目を迎えた。会場を日本サイクルスポーツセンター（静岡県伊豆市）に移し、講習の内容も充実させたという。

「従来の内容に加えて、スラロームができるようなコースを設けて、簡単なライダーデイングスクールができるようにしました。伊豆スカイラインでは、野生の鹿が道路に飛び出してくることがあるので、そうした状況を想定した講習も行いました。」

毎回、告知は大仁警察署のホームページだが、いつも100名以上のライダーが会場に集まるそうだ。

「参加したライダーがクチコミで広がっているのだと思います。最近では栃木県や長野県から駆けつけてくれる方もいます。次の課題は、バイクは好きだけど、こうしたことに興味がないライダーの取り込みです。幅広いライダーに参加してもらえないようにしながら、継続していきたい」と、内山さんは今

伊豆スカイラインにおける二輪車事故発生状況



後を見据える。伊豆スカイラインの二輪車の交通量は社会実験を開始後、約2割増えているが（平成22年12月末時点・静岡県道路公社調べ）、大仁警察署によれば、伊豆スカイラインにおける平成22年の二輪車の事故件数はピーク時の32件から13件にまで低下し、死者数はゼロとなっている。この作戦の効果が着実に現れているといえそうだ。



昨年11月の第5回目には簡単なライディングスクールも行った



会場では二輪・四輪のシミュレーターを使って安全運転トレーニングも実施（本田技研工業（株）安全運転普及本部浜松普及ブロック提供）



参加ライダーにはオリジナルのステッカーが配布される

熊本県とHondaによる次世代パーソナルモビリティの実証実験計画



2010年8月に熊本県とHondaで締結した「次世代パーソナルモビリティの実証実験に関する包括協定」（協定期間：2010年8月～2013年3月）は、Hondaの二輪車・四輪車・汎用製品の電動化技術や、情報通信技術、太陽光発電によるエネルギー供給設備などを用い、熊本県と共同で、将来の低炭素化社会の実現や県民の生活の質（QOL※）向上に向けて、実際の都市交通環境下で実証実験を行うことを目的としている。この協定に基づき、10月より「熊本市」と共同で電動カート「モンパル」による実証実験を開始。さらに今後、「水俣市」「阿蘇エリア」「天草エリア」においても、将来の低炭素モビリティ社会実現に向けた効果検証を行う予定である。

実証実験の内容
熊本県、関係市町村、熊本県工業連合会、熊本大学、九州電力、Hondaが共同で新たに設立した「次世代パーソナルモビリティ推進委員会」の中で、地域社会における県民のQOL向上に貢献できる次世代パーソナルモビリティのあり方の検証や、各電動車両が普及するための地域や用途の検証を行っていく。
※QOL (Quality of Life=クオリティ・オブ・ライフ)：人がどれだけ人間らしい生活を送り、物理的のみならず、精神的な豊かさや幸福を感じているかを尺度としてとらえる考え方。
熊本市
○高齢者施設での「モンパル」の共同利用などによるQOL定量評価検証。 ・中心市街地に近接する高齢者集合住宅の入居者を対象とした共同利用。 ・熊本市郊外の健康福祉センターに通う高齢者を対象としたパーソナルユース。 ・高齢者総合施設のケアハウス入居者や通所サービスに通う高齢者などを対象とした短期レンタル。 ○市民や観光客へのレンタルなどによる「EV-neo」を用いた移動利便性の検証や、高校生の通学利用による若年層への電動化モビリティの浸透。 ○県施設への充電ステーション設置に向け、EV利用における施設ロケーションの最適化の検証。
水俣市
市民や観光客へのレンタルなどによる「EV-neo」を用いた移動利便性の検証や、県施設への充電ステーション設置に向けた最適化ロケーションの検証。
阿蘇エリア
観光客へのレンタルによるプラグインハイブリッド車や「EV-neo」を用いた移動利便性の検証。
天草エリア
島内利用による地域の足として、EVを用いた移動利便性の検証。

実証実験車両

実証実験では、走行中にCO<sub>2</sub>を一切排出しないEVや電動二輪車、電動カートに加え、エンジンと2つの高出力モーターを組み合わせたプラグインハイブリッド車を使用。

電気自動車 (EV)  
取り回しのよいコンパクトボディの「フィット」をベースに、燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」で培った同軸モーターなどの電動化技術と、東芝製のリチウムイオンバッテリーを搭載。充電時間は200V電源で6時間以下、航続走行距離は160km以上。

プラグインハイブリッド車  
中型セダン「インスパイア」をベースに、専用開発した高効率・低燃費エンジンと2つの高出力モーターを組み合わせ、「モーター走行」「ハイブリッド走行」「エンジン走行」の3つのモードでの走行が可能。また、ブルーエナジー製のリチウムイオンバッテリーを搭載し、EV走行で15kmから25kmの航続走行距離を実現。

電動二輪車 (EV-neo)  
昨年12月より配達業務などを行う企業や個人事業主向けにリース販売を開始した、スクータータイプの電動二輪車「EV-neo」を使用。1回の充電あたりの走行距離は34km (30km/h定地走行テスト値) を実現。

電動カート (モンパル ML200)  
2006年に発売した快適な乗り心地と高い操縦安定性、安心して気軽に乗れるスタイリッシュな電動カート「モンパル ML200」に、操作・走行データ記録機器を装着したモデルを使用。1回の充電で約25km/h (6km/h、平坦路) の連続走行を可能としている。

現場訪問 — 中部電力(株) 三重支店

# 安全運転とエコドライブの両立を目指して

昨年12月15日、中部電力(株) 三重支店(三重県津市)のセーフティ・エコドライブ研修が鈴鹿サーキット交通教育センターで開催された。

同支店総務部人事課の寶門洋介さんはこの研修の目的を「エコドライブは交通安全教育にも効果的な手法と考え、今回初めて導入しました。また、当社ではCO<sub>2</sub>削減を推進しており、地球環境保全の観点からも重要な取り組みととらえています。社員一人ひとりに各事業所の安全担当者や安全運転主任トレーナーを通じて、エコドライブに関する知識や運転方法を伝えていこうと考えています」と話す。

同支店では、三重県内にある13事業所に安全担当者や安全運転主任トレーナーを置き、小集団活動や同乗指導などにより、社員への安全運転教育を行っている。今回の研修には、その21名が参加した。エコドライブに関しては、まず座学で「ふんわりアクセル『eスタート』」、「クルーズ(巡航)」、「アクセルオフによる「フューエルカット」の活用など、エコドライブに必要な知識を、インストラク



参加者は指定されたコースを繰り返し走行して、いかにしたら燃費が向上するかを見つけ出す

「反応制動」は、40km/hで走行中、正面にある信号を点灯させ、参加者が信号のパターンを確認して「左へ回避」「右へ回避」「急ブレーキをかけて停止」の中から操作を判断し、実行するというもの。こうした体験を通して、参加者は安全な車間距離のとり方を学んだ。

研修に参加した寶門さんは、「単にノウハウを伝えるだけでなく、安全があつてのエコドライブであること、参加者を通じて各職場に徹底していきたい」と今後の抱負を語った。



安全な車間距離のとり方を学ぶための「反応制動」

ターが解説。

その後、参加者は3人で1台のトレーニング車両に乗り、指定されたコースを走行しながら、具体的な運転方法を身につける。1回目は、エコドライブを意識せずに普段通り運転して燃費計で平均燃費を測定。2回目以降は、「ふんわりアクセル『eスタート』」、「クルーズ」などを使って、エコドライブに取り組む。急な操作をせず、先を予測しながらゆとりを持って運転するエコドライブが、安全運転にもつながることを参加者は理解した。

安全運転に関するトレーニンングは、「反応制動」や「感情コントロール」(下記TOPICS①参照)などが行われた。

「反応制動」は、40km/hで走行中、正面にある信号を点灯させ、参加者が信号のパターンを確認して「左へ回避」「右へ回避」「急ブレーキをかけて停止」の中から操作を判断し、実行するというもの。こうした体験を通して、参加者は安全な車間距離のとり方を学んだ。

※1ふんわりアクセル『eスタート』=普通の発進より少し緩やかに発進すること。  
※2フューエルカット=一定以上のエンジン回転でアクセルから足を離すと燃料の供給が停止される機能。

## TOPICS

### 1 「社内ですべてできる安全運転指導セミナー」にもつぎ

●交通安全教育を考える「人・企業・信頼」  
昨年11月24日、アクティブセーフティトレーニンングパークもてぎが、「社内ですべてできる安全運転指導セミナー」を開催した。これは、職場での安全運転の指導法を、企業の交通安全担当者などに学んでもらうことを目的としており、この日は20団体から38名が参加した。



参加者が社内ですべてできる安全運転指導法を、インストラクターがわかりやすく説明

当日は、「感情抑止とエコで交通事故防止」を全体テーマに、「バック・縦列駐車車の指導」「同乗運転のポイント指導」「エコ&セーフティ」「感情コントロール」の4つのコースが用意され、

参加者はそれぞれの職場の実情に応じて、2つのコースを受講。インストラクターの丁寧な指導のもと、職場で役立つ安全運転の指導ノウハウを学んだ。

### 2 さつき会・七日夜・インストラクターキックオフ式典

●社内や地域で交通安全活動を推進する  
ホンダは栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各製作所内に安全運転普及活動に専任で取り組む「地区普及ブロック」を設置し、地域に根ざした交通安全活動に取り組んでいる。さらに、こうした活動に賛同する関連企業の従業員の中心に、ホンダパートナーシップインストラクター(以下、インストラクター)を養成している。



さつき会(上)と七日夜(下)のキックオフ式典の様相

各関連企業の社内や周辺地域で交通安全活動を推進してもらい、交通安全の輪を広げていくため。これまで、ホンダ協働会社で組織する熊本「熊輪会」、栃木・埼玉の「ホンダ関連企業災害防止協議会」、浜松の「さつき会」、鈴鹿の「七日夜」において、38社68名のインストラクターを養成し、本格的な活動を始めている。

11月5日に「さつき会」、同25日に「七日夜」のインストラクターのキックオフ式典が、それぞれホテルコンコルド浜松(静岡県浜松市)、鈴鹿サーキットホテル(三重県鈴鹿市)で開催された。

安全運転のポイントを確認しながら、指導時のコツも学べるのがありがたい。職場に帰ったら、さつき会に役立てたい」といった声が聞かれ、職場での事故防止に向けたモチベーションが、さらに高まった様子だった。



「感情コントロール」でのグループディスカッション

## NEWS REVIEW

### ●2010年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会 40年の節目を迎えた安全運転普及活動



挨拶を行う伊東孝紳・本田技研工業(株)社長(写真上)と佐々木真郎・警察庁長官官房審議官(写真下)

昨年12月3日、Honda青山ビルにて「2010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、伊東孝紳・本田技研工業(株)社長が「今年は安全運転普及本部が設立から40年の節目を迎えました。皆様の多大なるご理解、ご支援の賜物とお礼を申し上げます」と挨拶。さらに「商品やサービスを通じて、『低炭素化社会』と『安全で快適な交通社会』の実現に向けて、これまで以上に取り組んでいく所存です。安全については、『交通社会に共存する、すべての人の安全をめざす』ことを基本的な考え方に置き、普及活動に取り組んできました。昨年、5つの製作所に設置が完了した地区普及ブロックは、地域に根ざした交通安全普及活動を広げ、これまでに約

3500人の指導者を養成し、その指導者が研修を行った人を含めると約48万人に交通安全の輪が広がったことになり」と述べた。

続いて、千葉英雄・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長が、2010年の安全運転普及活動の報告と今後の取り組みについて、映像を交えながら紹介した。

さらに、来賓を代表して佐々木真郎・警察庁長官官房審議官が挨拶。「安全運転普及本部の活動が進化しているとともに、人づくり、場づくり、教育機器の開発に努力されていることに感謝を受けました。安全運転普及本部の活動を心強く思っており、今後も期待したい」と語った。

報告会後の懇談会には、石井隆之・警察庁交通局長も参加し、交通関係者の交流の場となった。

# 教育最前線

連載 22

● 沖縄県立沖縄水産高等学校・二輪車安全運転教室

## 二輪車で通学する高校生に 実技を通じて安全運転を指導

### 「二輪車安全運転教室」の内容

#### 1 乗車前の準備

安全で快適な運転のためには日常点検や正しい乗車姿勢が重要であることを生徒たちに理解してもらう。日常点検では最低限、「ブタと燃料（ブレーキの効き具合、タイヤの空気圧や溝の深さ、灯火類の作動、燃料の量）」はチェックするように伝えた。乗車姿勢では、特に足のつま先を内側に入れて膝が開かないようにアドバイス。ヘルメットは転倒時に脱落しないように、あごひもをきちんと締めることを強調した。



#### 2 走行トレーニング

実技を通じて、生徒に「走る・曲がる・止まる」の基本を身につけてもらう。白バイの先導で慣熟走行を行った後、ブレーキングやパイロンスラローム、千鳥走行などが行われた。



#### 3 四輪車の死角

ドライバーの立場から二輪車がどのように見えているのかを確認してもらうために、生徒一人ひとりが四輪車の運転席に座り、バックミラーには映らない死角が存在することを確認。そして、教習指導員が四輪車のバックミラーに自分の原付が映り、自分の存在がドライバーにわかる位置を考えて走行するようアドバイスした。



#### 4 ライディングトレーナー体験

事故防止にはさまざまな交通場面で危険を予測することが有効であることを伝えるために、ライディングトレーナーによる危険予測トレーニングが行われた。生徒の代表者数名に体験してもらい、その運転状況を大型スクリーンに映し出す。体験が終わるとその過程を再生して、事故に遭った場面ではどのような危険予測が必要だったかを、生徒たちに考えてもらった。



昨年10月18日、沖縄県立沖縄水産高等学校（沖縄県糸満市）が津嘉山自動車学校（沖縄県南風原町）と名護自動車学校（沖縄県名護市）、沖縄県警察本部などの共催（協力：本田技研工業（株）安全運転普及本部熊本普及ブロック）で、二輪車安全運転教室を開催した。

同教室は二輪通学者および二輪免許所持者が「事故にあわない」「事故を原付での通学が許可されている生徒には実車を使っての実技指導が行われた。実技によって自分の弱点を見つけ、どうしても安全運転につながるか気づいてもらうことが目的である。今回は10数名の生徒が参加し、指導は、津嘉山自動車学校と名護自動車学校の教習指導員が担当した。「若年層の方は、自分の経験不足から無理な運転や判断ミスをしてしま



津嘉山自動車学校と名護自動車学校の教習指導員が沖縄水産高校の生徒たちに原付の実技指導を行った

起こさない」よう安全運転意識を向上してもらおうことを目的としている。

同校で交通安全を担当する高良義樹教諭は「当校は二輪車による通学を許可しているため、対象となる生徒には毎年、安全運転指導を行っている。より実践的な指導で、生徒にも興味を持って取り組んでもらおうと、今回このような形で実施することになりました」と話す。

#### ポイント① 実車を使った参加体験型のトレーニング

「走る・曲がる・止まる」の基本を身につけてもらう。実技はブレーキング、パイロンスラローム、千鳥走行。いずれも最初に、白バイ隊員が模範走行を見せた。ブレーキングは直線を30km/hで走行し、目標物に合わせて停止するトレーニング。パイロンスラロームでは、スムーズな体重移動とアクセル操作による運転技術の習得に生徒たちが取り組んだ。千鳥走行はジグザグに配置されたパイ



千鳥走行に取り組む生徒

#### ポイント② 「走る・曲がる・止まる」の基本を身につけてもらう

「走る・曲がる・止まる」の基本を身につけてもらう。免許は持っているが通学に二輪車を利用していない生徒に対しては、体育館で座学とライディングトレーナー体験（左記参照）を実施した。まず、ホンダのインストラクターが二輪車の事故の特徴を解説。交差点で前方に右折待ちの四輪車がいる場合は、そのクルマのカゲに対向右折車がいることを予測して、十分に減速して確認するなど、右直事故を防ぐためのアドバイスをを行った。

この他、事故発生時の対応や、加害者になった場合の賠償責任などについても生徒に説明した。

#### 地域に根ざした安全運転教育のために

高良教諭は今回の二輪車安全運転教室の感想を次のように述べた。「一人ひとりの運転を見ながら、丁寧に指導していただけたので、生徒には良い経験になったと思います。また、

教習所やホンダの皆さんの指導方法は、私たち教師にも参考になる部分がありました。生徒たちを事故から守るために、こうした教育を今後も継続させていきたい。」

実技指導を担当した外間さんは、「教習所が地域の交通安全センターとしての役割を果たすためにも、高校生への安全運転教育は重要です。生徒の皆さんに私たち教習指導員を身近な存在に感じてほしいと思います。この教室を開催するにあたり、ホンダの指導ノウハウも、たいへん参考になりました」と語る。

こうした自動車教習所が主体的に取り組む交通安全活動を、ホンダは教育プログラムや指導ノウハウの提供などを通じてサポートしていく考えだ。

\*ライディングトレーナー＝ライダーの危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した二輪車安全運転教育機器。運転操作に応じた走行映像がモニターに映し出され、二輪車の疑似走行体験を可能としている



ご愛読者のみなさまへ  
SJに対するご意見・ご感想をお寄せください！  
SJ編集部では今後の紙面づくりの参考にさせていただくため、みなさまのご意見・ご感想・ご要望を下記メールアドレスにてお待ちしております。  
sj-mail@spirit.honda.co.jp

● 田尻さくら（高等学校 宮城県）教諭  
小野寺 隆一さん

私は、高校の教員として生徒たちの交通安全指導に取り組み、二輪車安全運転推進委員会特別指導員として、県の二輪車安全運転大会並びに全国大会出場者の訓練等に従事しています。学校の交通安全教育は、ある意味閉ざされた世界で、外部の情報を取り入れることが少なくないが、一方で、学校現場の現状を外部の方に理解していただく機会も少なくないと感じています。私は二輪車安全運転の活動やSJ紙等の情報を取り入れることで、学校と外部のパイプ役となって、青少年の交通安全教育に役立てていきたいと考えています。

学校現場では、限られた時間の中で、目の前の生徒の実態に合わせて交通安全教育を行います。私は平成20年度に（財）全日本交通安全協会の自転車安全運転指導員の認定を受け、昨年度に、参加体験型の交通安全教室を実施し、自身のスタントを交えながら自転車事故の危険性を伝えました。こうした指導を通じて、何が危険なのかを生徒自身に考えさせ、自ら判断して事故防止につながる力を身につけさせたいと考えています。また、何よりも命の大切さを伝える教育が重要と感じています。これからも、さまざまな視点で指導に役立つ有益な情報を提供して下さることを期待しています。