

Hondaの交通安全情報紙



Since 1971



~ 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。



●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

SJホームページは

CONTENTS

- 対談：交通事故のない社会へ
交通安全思想の普及徹底に向けた官と民の連携…①
- 現場訪問／(株)NTTファシリティーズ……④
- TOPICS①／塩尻市・幸せを呼ぶ交通安全市民の集い
②／安全運転研修ご視察体験会
③／熊本県立天草高等学校・文化祭……④
- TOPICS④／北陸地区交通安全指導員研修会
⑤／伊勢崎地区親子交通安全教室……⑤
- NEWS REVIEW①／公益財団法人 交通事故総合分析センター
②／内閣府……⑤
- 2012年活動報告……⑥
- 危険予測トレーニング(KYT)／対向左折車に続いて右折する(四輪車)……⑦
指導者ファイル／岐阜市・交通指導員の皆さん……⑦
SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ⑧／信号機のある交差点を右左折する車両と横断する歩行者を観察する……⑧

対談：交通事故のない社会へ 交通安全思想の普及徹底に向けた 官と民の連携

昨年スタートした第9次交通安全基本計画。計画の目標達成に向けて、2年目となる今年、官民の取組みはいかに行われてきたのか、交通安全思想の普及徹底に向けた官と民の連携はどうあるべきか、石井隆之・警察庁交通局長と大山龍寛・本田技研工業(株)安全運転普及本部部長のお二人に話合っていた。

はじめに、2年目を迎えている第9次交通安全基本計画の進捗状況について、おながいします。

石井 第9次交通安全基本計画においては、平成27年までに24時間死者を3000人以下、死傷者数を70万人以下にすることを目標としています。平成23年の交通事故の死者数は4612人で、前年比5.2%の減少となつています。死傷者数は85万9105人で、前年比4.7%の減少となります。目標を達成するためには、極く単純に言うとも毎年死者数については約10%、死傷者数については約5%ずつ減少させていかなければなりません。死傷者数はある程度順調に減少していますが、死者数についてはさらなる努力が必要な状況です。現在、警察では本計画に基づいて、高齢者の事故防止対策、飲酒運転の根絶対策、自転車の事故防止対策、すべての座席でのシートベルトの着用徹底など各種施策を推進しているところですが、官民の努力の成果が着実に表れていると思います。ただし、24時間死者数を3000人以下にするというのは、たいへんチャレンジングな目標だと認識しています。また、今年には社会問題となるような悲惨な交通事故も発生しました。

大山 私たちも交通事故を1件でも減らしていくため、引き続き協力させていただきたいと思っています。今年には私たちが昭和37年9月、三重県鈴鹿市に建設した鈴鹿サーキットが開場50周年を迎えた年です。このサーキットを建設した背景には、創業者である本田宗一郎の「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」という考えがありました。また、

開発し提供するとともに、それを使う「人」に焦点を当てた活動の必要があると考えたわけです。以来43年にわたり、ハード(技術)とソフト(教育)の両面から取り組んでいます。鈴鹿サーキットで始まった官公庁や企業の運転者を対象とした安全運転教育は私たちの現在の活動につながっており、ソフトの原点と言っても過言ではないでしょう。

歩行者や自転車利用者をどのように守るか

第9次交通安全基本計画の目標達成に向けて、どのようなことが課題だとお考えでしょうか。



大山龍寛 本田技研工業(株)取締役専務執行役員 安全運転普及本部部長
石井隆之 警察庁交通局長

官と民で、重層的に交通安全教育を普及して「気づき」が必要

石井 第9次交通安全基本計画の目標を達成するためには歩行者や自転車利用者の方々をどのように守るかが大きな課題となっています。これを解決する施策の1つが「ゾーン30」というものです。「ゾーン30」は、生活道路では最高速度を30km/hに規制して、クルマにはゆっくり走ってもらおうというものです。生活道路においては歩行者・自転車優先で交通規制をつくっていくというのが「ゾーン30」の考え方です。その一方で、できるだけ通過交通を生活ゾーンの中に流入させないようにする代わりに、幹線道路ではスムーズに走れるような対策をとって、生活道路が抜け道にならないようにすることも考えています。その他、歩行者等に係る交通事故が多発する道路において、一時停止等の交通規制、信号機の高高度化、信号交差点の歩車分離化などを、道路管理者との連携とともに、地域や道路利用者の意見を反映させながら推進することとしています。

また、通学路の安全確保については文部科学省、国土交通省と連携して全国の通学路を対象に緊急合同点検を実施した結果、約6万箇所での安全対策を必要とする箇所を把握したところです。現在、各箇所において、児童や保護者、学校関係者、道路管理者及び警察がそれぞれの立場で確認し、個別に対策を講じているところです。引き続き、教育委員会や学校、道路管理者などの関係機関と連携して、必要な対策を講じていきたいと考えています。

大山 自動車メーカーとしては目標を達成するために、ハードすなわち安全技術の進化と普及が一層重要であると認識しています。私たちは二輪車のリーディングカンパニーとして、先進安全装備の開発および搭載車種の拡大に努めています。二輪車の先進安全装備の1つ、CBSを中・大型の二輪車だけでなく125cc以下の車種にも搭載することで、普及率の向上に努めているところです。将来的には125cc以下の車種にはCBSを、126cc以上の車種には四輪車では当たり前となつていく



石井隆之 Takashi Ishii

B Sを全車種に適応していかなければならないと考えています。

四輪車についてはESC（横滑りを防止装置）の搭載が、日本でも今年10月から登録車の新型生産車に義務化されました（軽自動車は平成26年）。さらに、私たちは新たな安全技術の開発にも取り組んでいます。「ぶつからないクルマを、より多くのドライバーへ」というコンセプトの安全技術の1つが、歩行者AEB（自動緊急ブレーキ）です。AEBはクルマが対象物体の状況を把握、予測してリスクを判断し、ブレーキをかけるというものです。事故回避が可能な速度を高め、より事故実態に即した緊急停止が可能で、対象となる歩行者が立ち止まっている場合だけでなく、道路横断時にも対応可能にしたいと考えています。

数年後の実用化を目標に開発を進めているのが「協調してお互いを守る。リスクに近づかない」というコンセプトの安全技術です。例えば、iACC（割り込み予測機能付きACC）という技術はクルマが自車の前方にいる複数の他車との関係を評価し、予測される他車の軌跡に合わせて減速するなど、知能化により車両を制御するものです。これにより、追突事故のリスク低減と快適性の両立が可能になります。この

他、車両単独技術のほかに他車やインフラと協調して安全性を高める技術の開発にも取り組んでいます。特にホンダは二輪のトップメーカーでもありますので四輪側から二輪を守る安全技術についても積極的に研究開発して参りたいと思います。二輪車、四輪車の安全性能の向上が交通事故死者数の低減に果たす役割は大きいので、こうした先進安全装備を、お客様になるべく負担をお掛けしないように提供することで普及を図っていきたくと考えています。

石井 今のお話をうかがって、たいへん心強く感じます。交通事故全体の約3割を占める追突事故を防止することができれば、交通事故は相当減少させることができるでしょう。ホンダをはじめとする自動車メーカーの交通安全にける技術開発・普及には、大いに期待をしているところです。

——規制やハードの問題とともに、やはり運転者自身への教育も重要になってくると思います。高齢運転者では、特に75歳以上の方による事故が10年前の2倍になっています。

石井 日本が高齢化社会になって、全人口に占める高齢者の割合が高まっていくため、高齢運転者による事故の絶対数はやはり増えていきます。警察としても、高齢運転者

が引き続き安全運転をできるように様々な対策をとっていますが、その大きな柱の1つが、免許更新時における高齢者講習です。70歳以上の方には高齢者講習を受けていただく、加齢によって、身体機能がどのくらい低下しているのか自覚してもらい、安全運転に心掛けていただくというものです。また、加齢により認知機能が低下する方もおられますので、75歳以上の方については、自己の認知機能の状況を自覚してもらうために、高齢者講習の前に講習予備検査を受けていただいております。今般、より適正を期するため、講習予備検査の配点を改めるなどの改善を図っているところです。

大山 高齢運転者とともに、自転車利用者への対策も大きな課題ですね。

石井 自転車関連事故の減少率は、自動車乗車中事故など、他の状態別で見た事故の減少率と比較して鈍く、また、自転車利用者のルール違反に対する国民の批判が後を絶たないなどの状況から、昨年10月、全国の警察に対し、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」を指示しました。基本的な考え方は「自転車は「車両」である」ということの徹底を図り、「車道」を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保することにあります。

今年4月には、国土交通省と共催した有識者による「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」から提言をいただきましたので、その提言に基づいて、国土交通省と「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を準備しているところです。また、この委員会の中で「そもそも自転車利用者ルールを守っていない」という意見がありましたので、警察庁として独自に「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」という有識者会議を立ち上げ、ルール・マナーを遵守するための方策について検討しています。中学校や高校など、学校に通っている時には、自転車教育を受ける機会がありますが、社会に出るとなかなかその機会に恵まれません。特に、

そのような仕事をしている社会人の方々に對して、どのように交通ルールの周知と安全教育ができるのか、意見を出し合っているだけでいいです。

一方で警察は指導取締りという面もあります。現在、自転車利用者のルール違反に對して約200万件の指導警告をしています。また、悪質・危険な違反者を約4000件検挙しており、自転車であっても悪質・危険な違反に對しては取締りもやむを得ないということは、国民の皆様にも理解していただけたようになってきたと思います。

教育効果が期待できる「気づき」を促す手法

——ソフト面から言えば、交通社会に参加する一人ひとりの安全思想をいかに高めていくかということが課題となると思っています。交通安全思想の普及徹底に向けての考え方を聞かせてください。

石井 警察庁では「交通安全教育指針」をつくり、年齢層別、また心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に推進しています。例えば、高校生に對しては、スケアードストレートという教育手法を活用しています。高校生くらいの年代になると、警察が口で説明するだけでは素直に受け入れてもらえません。そこでスタントマンにより、交通事故を再現し、安全確認を怠ることがいかに危険かを伝えていきます。

また、高齢歩行者の方には、交通事故のリスクを軽減するため、交通安全教育を受ける機会の少ない者に、関係機関・団体やボランティア等の協力を得て、高齢者世帯を訪問し、交通ルール等の理解促進を行っています。その際に併せて、夜間の外出時にはドライバレーに目立つ明るい服の着用や反射材を身に付けていただけるよう願っています。

大山 私たちが普及している交通安全教育は、単に教え込むのではなく、受講者自身の「気づき」を大切にして、自ら考え、体験

※1 CBS=前後輪連動ブレーキ。同時に最適な前後配分でブレーキをかけられ、制動距離を抑えることで衝突などの危険を回避できる効果がある。

対談：交通事故のない社会へ

することが基本です。本人が気づくことで、「意識」が変わり、そこから「行動」が変わります。こうして一人ひとりの「行動」を変えることで、社会全体を変えていこうと考えています。

運転者へは、鈴鹿をはじめ全国7カ所にある交通安全センターでの企業研修やバイクとクルマのスクール、ホンダの二輪・四輪販売会社のお客様向けの安全運転講習会などで対応しています。例えば、交通安全センターでは一般のドライバーに、すべりやすい路面での急ブレーキなど危険を安全に体験してもらい、本人の気づきを促すことで行動変容につなげようとしています。加えて最近では、自他の運転行動を観察し、振り返るミラーリング手法^{※2}によって気づきを促進したり、ドライバーの内面に踏み込んで自己コントロールを促す「感情コントロール」というプログラムも企業研修に取り入れています。

石井 警察も、同じような考え方で交通安全教育に取り組んでいます。「交通安全教育指針」では、交通安全教育を実施するにあたっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用するとしています。座学で説明を聞くだけではなく、受講者自身が参加し、体験をして、その中で安全行動が必要なることを気づいて、安全行動を実践していただくということが必要です。単に交通ルールやマナーについて一方的に話すだけでは受講者の安全行動には結びつかないので、気づきを促す手法というのは、意義があるものだと思います。

大山 私たちは運転免許を持っていない方々に対しても、気づきを促すためのプログラムを開発し、普及しています。その一つが高齢の歩行者、自転車利用者向けの教材「交通安全ビデオ講座」です。これは、実際の交通場面を撮影した映像の中の歩行者や自転車、クルマの動きを観察して、自分の歩き方や運転を振り返り、問題点に気づいていただくという教材です。また、子ども向けの教育プログラム「あやとりい」^{※5}でも、気づく能力を養うことに重点を置いており、指導者が教え込むのではなく、子ども

もたちが考え、何が危険なのか気づくことができる題材を提供しています。過去に、ある小学校で「あやとりい」の教育効果を検証したところ、教育の実施前に比べて、「安全知識」「危険回避行動」などすべての項目で効果が確認できました。交通安全教育においては、気づきを促す教育というものが一定の成果を上げられると考えています。

こうした教育の普及はホンダの栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各工場にある地区普及プログラムという組織が担っています。普及プログラムという組織があり、私たちがただでは限界があります。そのため、地区普及プログラムでは私たちの考え方に共感していただいた交通指導員の皆様など地域の指導者にホンダの教育プログラムと指導法をお伝えして、その方々を通じて子どもや高齢者への普及を図っています。平成20年から今年9月までの4年間で、累計約1万1000人の指導者にお伝えすることができました。この方々を通じてホンダの教育プログラムを受講した人数は158万人以上になります。子ども、高齢者への普及活動においては、交通指導員の皆様に期待するところが大きいのです。

一方、高校生については、交通指導員の皆様がなかなかカバーしきれないという現状があります。そこで今年度から、ホンダが主体となって、新たな高校生交通安全教育活動の試みを熊本県でスタートさせました（6面参照）。県内の16の高校で、私たちが開発した自転車または原付の実技と座学を組み合わせた教育プログラムを実施しているところですが、ここでも気づきを大切にして、説得ではなく納得してもらうことで、高校生の自主的な行動変容を促すことをめざしています。将来的には、受講した高校生がインストラクターとなって、学校と生徒が主体となった自主活動へ発展させることが目標です。これまでのところ、行政や学校からは、高評価をいただいております。他県にも拡げていきたいと考えています。

効果・効率を高める 官民の連携

交通安全思想の普及徹底においては、交通指導員の役割はたいへん大きいと思います。そして、地域では官民が一体で進め

ないと交通安全は拡がっていかないでしょう。

大山 交通指導員の皆様は様々な工夫を重ね、現場で指導されています。皆様の持っている良いノウハウを共有し、お互いに刺激を与え合っていたらこうと、交通指導員同士が情報交換できる機会を設けています。今年は東北、関東、北陸、近畿、四国、九州で情報交換会や研修会を8回開催しました（4面参照）。こうした場を通じて、交通指導員の皆様にも、ホンダの安全教育についての理解を深めていただいています。受講者の気づきをより引き出す指導ができる人材を養成するということも、「交通安全思想の普及徹底」を実現していく上で必要だと考えています。

石井 交通指導員など指導者の育成に取り組んでおられることに対しては、警察としても高く評価しています。また、ホンダをはじめ民間の方々が交通安全教育を実施することによって、未受講者の減少につながり、交通安全思想の普及が図られていると思います。今後も、交通指導員と協働した普及展開を期待しています。

大山 官と連携した活動では昨年末、埼玉県警察本部とホンダとの間で「交通事故削減のための協力に関する覚書」を交わし、今年、共同研究に取り組みしました。また先ほどの、熊本県での高校生交通安全教育活動も、県や県警、教育委員会などの共催

で行っているものです。

地域での普及活動においては、私たちのお取引先会社も「親子交通安全教室」を主催するなど力を入れていらっしゃいます。今年（4月9日）は全国8カ所で開催し、978人の親子が参加しました。この教室では、インストラクターとして養成されたお取引先の従業員が近隣の親子に事故に遭わないためのポイントをお伝えしています。これもお取引先会社だけではなく、周辺の自治体や警察署からの協力をいただいで開催しているものです。

私たちは、実施したほうが良いと思えるものは、できるだけ早く形にしていきたいと考えています。実施した上で検証を行い、問題があれば改善しますし、期待した効果が見込めないとわかれば、やめることもあります。民が、そうしたトライ・アンド・エラーを繰り返しながら、効果のある教育手法を生み出し、それを官と一緒に水平展開していくというやり方も、限られた予算や人員の中で効果を発揮させるために必要ではないでしょうか。今後も、効果・効率を高めるための官民の連携を探していきたいと思っています。

事故ゼロのモビリティ 社会の実現をめざして

最後に、今後に向けての抱負をお願いします。

大山 事故の予防には安全技術の進化や道路環境の整備とともに、交通参加者一人ひとりの意識と行動を変える必要があります。そのために、私たちは本人の「気づき」を促すことを基本にした効果の高い交通安全教育を、PDCAを回しながら進化させていきます。

また私たちは、身体が不自由な方が快適に移動できる福祉車両の開発と普及にも力を入れています。ホンダの安全スタンスは「Safety for Everyone」であり、安心して自由な移動の喜びを得るため、お客様をはじめとし、交通社会に参加するすべての人との共存安全により事故ゼロのモビリティ社会の実現をめざすとしています。現在、福祉車両の普及に合わせて、運転される身体障がい者の方や介護車のドライバーへの安全運転プログラムの開発も進めています。

石井 様々な場で重層的に交通安全教育を行い、すべての年齢層の方々に広く普及していくことが、世界一安全な道路交通を実現する上で鍵です。引き続き、ホンダをはじめとする民間の団体の方々の協力をお願い申し上げます。本部長との対談は今回で3回目となりますが、この3年の中でもホンダの安全に関する取組みは着実に進化していると感じました。自動車メーカーですら車両の技術進歩は当たり前なわけですが、交通安全教育でも「あやとりい」の全国への普及をはじめ、今回の熊本県での活動など、毎年、レベルアップしているのではないのでしょうか。民間の方々の意欲的な取組みに対して、できる限り協力するとともに民間の良いところを取り入れて、官の教育の中でもそれを活かしていくかと思っています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



大山龍寛 Tatsuhiro Oyama

※2 ミラーリング手法＝太田博雄・東北工業大学教授らが研究成果を報告している手法。
 ※3 感情コントロール＝運転中のネガティブな感情（焦り・怒り）をドライバーが運転時に自己コントロールして安全運転に結びつけていくかを心理学的に検証するプログラム。公益財団法人 国際交通安全学会の研究プロジェクトが発表した。
 ※4 交通安全ビデオ講座は太田博雄・東北工業大学教授が監修。
 ※5 あやとりい＝Hondaが三重県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～小学校低学年対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりい」、幼児～小学校高学年対象の「あやとりい 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「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 としあかし りかいて いただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/>

現場訪問 — (株)NTTファシリティーズ

災害時、通信施設に電気を供給する 移動電源車の緊急走行訓練

NTTグループの電力設備の運用を担う(株)NTTファシリティーズ(本社・東京都港区)では、地震や台風といった自然災害で大規模停電が発生した際、被災地に移動電源車を派遣し、NTTの通信施設へ必要な電気を供給している。この移動電源車を運転する社員等を対象にした緊急走行訓練が10月29日から31日にかけて、鈴鹿サーキット交通教育センターで実施された。

このような訓練を行っている背景を同社オペレーション&サービス事業本部の大政義人さんは次のように話す。

「移動電源車の緊急走行に必要な意識および正しい知識の習得を目的に、2010年から開始しました。訓練には災害時に指揮統制を担当する社員も参加しています。こうした場合に的確な指示が出せるように、どのようなプレッシャーの中で運用者が業務にあたっているかを理解してもらおうと考えています。東日本大震災の時には、この訓練が役に立ちました。」

さらに、東日本大震災の時の記憶や経験を社内に残していくという目的もあると大政さんはいう。それを反映しているのが、訓練の冒頭に行われる受講者同士の意見交換会だ。東日本大震災発生直後被災地まで移動電源車を運転して作業を行った社員の体験談をもとに、自分がその立場に置かれたらどのような準備や行動をするべきか話し合うのである。

実践では、3日間にわたる狭路誘導(写真参照)や緊急走行演習などに取り組み。緊急走行演習では、実際に移動電源車のサイレンを鳴らし、それが周囲のクルマの車内でのように聞こえるかを体験する。



クルマや歩行者など混合交通を再現した模擬市街地コースでの緊急走行演習。赤信号の交差点を安全に通過できるように、ドライバーと助手席が連携し安全確認を行い、助手席の受講者がマイクを使って周囲のクルマなどに指示を出す

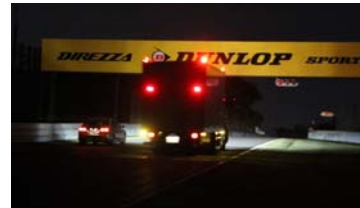


狭路誘導は車体が大きい移動電源車をパイロンで囲まれた狭路の中を誘導者の指示に従い動かすことで誘導者とドライバーとの意思疎通の重要性を学ぶ



狭路誘導は車体が大きい移動電源車をパイロンで囲まれた狭路の中を誘導者の指示に従い動かすことで誘導者とドライバーとの意思疎通の重要性を学ぶ

「災害時、私たちは通信インフラの維持・復旧に必死になります。自身だけでなく他者の安全をいかに確保するかという意識を持つことも大切です。この訓練は、『安全を最優先する』という意識の向上だけでなく、2wayコミュニケーションの重要性を再認識できる、良い機会であり、身近でわかりやすい手法の一つと考えています」と、大政さんはこの訓練の効果



夜間は鈴鹿サーキット国際レーシングコースで実際にサイレンを鳴らし、周囲のドライバーにどのように聞こえるかを体験



前を走行する一般車両に指示を出して、安全に追い越すという訓練も行われた



受講者同士による意見交換会

TOPICS

1 ミュージカルやダンスを活用して 交通安全意識を高める



保育園の園児らによる交通安全ダンス。これも交通安全指導員の山崎油美子さんが振付を行っている

9月1日、長野県塩尻市のレザンホールで「幸せを呼ぶ交通安全市民の集い」が開催された(主催・塩尻市、塩尻市交通安全会議)。このイベントは、市民一人ひとりが交通安全意識を高め、悲惨な交通事故を撲滅することを目的に平成9年から行われており、この日は市民約450名が参加した。

開会にあたり、主催者を代表して小口利幸・塩尻市長が「交通事故を起こすと、家庭や地域から幸せが無くなってしまいます。今日は様々なイベントを通して、皆様一人ひとりが『幸せを呼ぶんだ』という気持ちで再確認する機会にしてください」と挨拶を述べた。

最初のイベントはミニ交通安全教室。塩尻市交通安全会議に所属する交通安全指導員とボランティアの方々がミュージカル形式で、自転車



塩尻市交通安全会議の交通安全指導員とボランティアの方々による交通安全ミュージカル

の交通安全を啓発する。主人公の女子高生が自転車が高齢者をはねてしまい、それが自分の人生や家族にどのような影響を及ぼすかを伝えるというストーリーだ。脚本や振付を担当している交通安全指導員の山崎油美子さんは「私たちは日頃の交通安全教室でも、ミュージカル形式を取り入れています。音楽やダンスを活用することで、参加する皆さんに楽しみながら安全意識を高めてもらうことが目的です」と話す。

続いて、保育園の園児らがステージに上がって、塩尻市オリジナルの交通安全ダンスを披露。その後、会場の参加者に交通安全クイズを出題し、交通ルールについて理解を深めてもらい、イベントは終了した。

また、会場内ではホンダのインストラクターが、ホンダ自転車シミュレーターを使って多くの子どもたちに安全運転のポイントをアドバイスした。



会場内では本田技研工業(株)安全運転普及本部浜松普及ブロックのインストラクターが自転車シミュレーターを使って子どもたちに指導

2 Hondaならではの教育プログラムを体験していただく

10月1日、2日、鈴鹿サーキット交通教育センターが主催する「安全運転研修ご視察体験会」が愛知県名古屋市、大阪府大阪市、広島県広島市、香川県坂出市の4会場で開催された。同体験会は企業の経営者や安全運転管理者等に、Hondaならではの教育プログラムを体験してもらうことを目的としている。

各会場では、実際の交通状況に近い動画を活用し、危険予測能力を高めるトレーニングができる「動画KYT」などを参加者が体験。坂出会場では、実車による安全運転指導の体験も行われた。



「動画KYT」を体験する参加者。「動画KYT」について以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/animation_kyt/

3 生徒が文化祭の来場者に自転車の安全運転を指導

熊本県立天草高等学校(熊本県天草市)は現在、熊本県内でHondaが推進している高校生交通安全教育活動(6面参照)のモデル校の一つである。10月19日、20日に開催された同校文化祭では、交通委員会の生徒たちがHonda自転車シミュレーターを活用した交通安全啓発に取り組んだ。生徒や来場者にシミュレーターを体験してもらいながら、自転車を安全に利用するためのポイントを説明した。



TOPICS

4

●北陸地区交通安全指導員研修会 互いの指導方法について 意見を交換し、交流を深める

11月20、21日、福井県福井市にて「北陸地区交通安全指導員研修会」が開催された。これは、本田技研工業(株)安全運転普及本部浜松普及ブロックが主催したもので、北陸地区などで活躍している交通安全指導者の方々に、相互の指導方法の確認や意見交換を通じて、さらなる指導レベル向上に協力することがねらいである。今回の情報交換会には福井県、富山県、岐阜県、静岡県から11組28名の交通安全指導者の方々が参加し、各組が幼児または高齢者への交通安全指導を上演した。

閉会式では、主催者を代表して本田技研工業(株)安全運転普及本部の宮崎光明ブロックリーダーが「指導の中に笑いや



キツネが人間の男の子に化けて街にやってくるというオリジナルのストーリーで、幼児に道路の渡り方を指導する(富山県富山市)

楽しさを盛り込みながら、「なぜ、そうした行動をとらないと危険なのか」をきちんと伝えよう」とされていた点が良かったと思います」と講評を述べた。

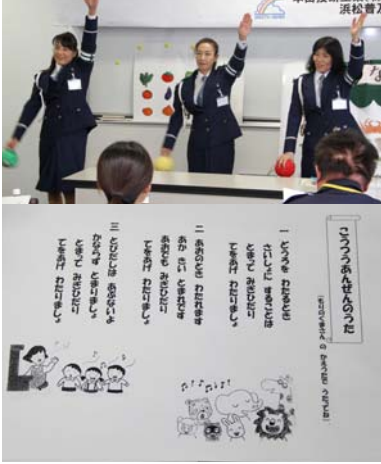
参加者からは「他の地域の指導を間近で見ることが、いろいろな気づきがありました。自分たちの指導に活かせるものは取り入れていきたい」と皆さんと交流することで、手法は違っても想いは同じであることがわかり、刺激になりました」という声が聞かれるなど、交通安全指導者の方々にとって今後の指導力向上につながる2日間となったようだ。



高齢者に自転車の傘差し運転や飲酒運転は危険であることを伝える寸劇(福井県福井市)



研修会には福井県、富山県、岐阜県、静岡県から28名の交通安全指導者の方々が参加



研修会には福井県、富山県、岐阜県、静岡県から28名の交通安全指導者の方々が参加



神経衰弱ゲームを取り入れて、高齢者に楽しみながら交通ルールを学んでもらう(福井県鯖江市)

童謡「森のくまさん」の替え歌を使って、幼児に道路の渡り方を覚えてもらう(福井県坂井市)

5 ●伊勢崎地区親子交通安全教室 企業と自治体が一体となって 親子に交通安全を啓発



(株)山田製作所の岩澤由香里さん(左)と神澤瑞樹さん(右)が「あやとりい ひよこ編」を使って子どもたちに指導

11月25日、群馬県伊勢崎市にある(株)山田製作所が主催する「第1回伊勢崎地区親子交通安全教室」(共催:本田関連企業災害防止協議会栃木支部)が開催された。この親子交通安全教室は、子どもには事故の危険や怖さ、保護者には自らが事故を防ぐ知識と、子どもの行動特性を理解していただくことを目的としている。この日は同社の周辺に住む親子169名が参加した。



開会式で挨拶を述べる五十嵐清隆・伊勢崎市長

伊勢崎市長が「お子様の安全意識を高めていただくために、この機会を利用して、家族そろって交通安全への理解を深めてください」と挨拶を述べた。次に子どもと保護者が分かれて、それぞれ座学講習を受ける。子どもへは、(株)



スーパーGTなどで活躍中のレーサー・小暮卓史選手による交通安全をテーマにした講演も行われた

山田製作所の女性社員2名が「あやとりい ひよこ編」を使って、子どもたちに「止まる」「観る」などの基本的な交通ルールを説明。保護者へは、伊勢崎市交通安全課の太田要さんが子どもの行動特性や家庭内での交通安全指導のポイントを伝えた。



ダミー人形を使った飛び出し事故の再現



トラックの内輪差による巻き込み事故の再現

この後、親子が一緒に、屋外で人形を使った飛び出し事故と巻き込み事故の再現などを見学した。6歳と8歳のお子さんと参加した父親は「事故再現を見て、飛び出しの危険性やクルマは急に止まらないことを再確認しました。大人にとっても有意義な内容だったと思います。こうした本格的な交通安全教室を地元の企業が開催してくれることは、たいへんありがたい」と感想を語ってくれた。

NEWS REVIEW

●公益財団法人 交通事故総合分析センター 自転車事故に関する各種調査・分析研究を発表



10月18日、JA共済ビルカンファレンスホール(東京都千代田区)にて公益財団法人 交通事故総合分析センター主催の「第15回 交通事故・調査分析研究発表会」が開催された。

この研究発表会は、同センターが行った交通事故に関する各種調査・分析研究の成果を交通安全対策に活用してもらうことを目的に毎年行われている。今年からは自転車の交通事故をテーマに以下の5つの発表があった。

- 1) 自転車の利用動向と自転車事故の特性
- 2) 自転車と歩行者の交通事故の実態
- 3) 四輪車と自転車の無信号交差点・出会い頭事故の人的要因分析
- 4) 運転免許保有に着目した自転車事故の分析
- 5) 電動アシスト自転車の事故分析

※発表の詳細については以下のホームページを参照。http://www.itarda.or.jp/ws/

●内閣府 都道府県・政令指定都市交通安全対策主管課(室) 長会議を開催

10月19日、内閣府にて「都道府県・政令指定都市交通安全対策主管課(室) 長会議」が開催された。同会議の中で、本田技研工業(株)安全運転普及本部の千葉英雄事務局長が「熊本県行政と連携した高校生交通安全教育の展開」をテーマに講演を行った。

講演では、今年度からHondaが熊本県で開始した高校生交通安全教育活動(6面参照)を紹介。県内の16の高校で実施している教育について、そのねらいや効果を千葉事務局長が出席者に

説明した。Hondaは、この活動を全国に拡げていく考えだ。



2012 活動報告

Hondaが取り組む安全運転普及活動は、今年で43年目を迎えた。昨年からの第9次交通安全基本計画では道路交通安全対策として8つの具体的な対策が掲げられている。なかでも「交通安全思想の普及徹底」「安全運転の確保」「研究開発および調査研究の充実」においては、Hondaが長年継続してきた「人づくり」「場づくり」「ソフトウェア開発」の三本柱と通じるものであり、関係行政と民間との連携による重層的な取組みとして展開している。2012年も昨年に引き続き「地域に根ざした普及活動の定着化」と「社会に求められるノウハウの創出と発信」を重点テーマとして掲げ、活動に取り組んだ。

① 地域に根ざした普及活動の定着化



Hondaパートナーシップ・インストラクターによる親子交通安全教室

ホンダ関連企業の従業員で構成される「ホンダパートナーシップ・インストラクター制度」では、37社94名のインストラクターが従業員への安全教育や、各社周辺地域における参加体験型の親子交通安全教室（5

関連企業や自動車教習所との連携



北海道ホンダ販売(株)のお客を対象にしたツーリングイベントで二輪車安全運転講習会を開催。指導は、提携自動車教習所である遠軽自動車学校、北広島自動車学校、野付牛自動車学校、北海道クミアイ自動車学校、芽室自動車学校の教習指導員が担当した

面参照)を実施している。今年20社28名の第三期インストラクターが加わった。また、全国41校の教習所と連携した交通安全普及活動では、二輪車安全運転実技講習会や、自転車シミュレーターを活用した中学生・高校生に向けた自転車教室、各種交通安全イベントを開催し、地域から期待される活動として定着している。



幼児から小学校低学年を対象にした交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」は全国各地に広がっている

熊本を皮切りに、栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の各製作所に設置した「地区普及ブロック」による地域に根ざした普及活動は、活動開始から5年目を迎え、地域が主体となった交通安全普及活動を行う指導者延べ1万2000人を養成するとともに、その指導者によってホンダのノウハウを活用しながら、今年だけで全国341市町村、約63万人に安全を伝えた。

44都道府県に広がったホンダの交通安全教育



地区普及ブロックでは地域の指導者を対象に「あやとりいシリーズ」など、Hondaの交通安全教育プログラムを普及

指導者の皆様に「あやとりいシリーズ」など、ホンダが開発した交通安全教育プログラムや教材を活用していただくことで、多くの方々に交通安全を学ぶ機会を提供することができた。活動は着実に全国へ広がりをみせ、2012年度末までに、動員数約81万人、東日本大震災の影響で、活動を一時中断した東北3県を除く44都道府県での活動の定着が見込まれている。

安全運転教育の指導力向上と均質化をめざして

ホンダ内では全国の製作所における「工場インストラクター制度」を再構築し、製作所内外の交通安全に向けた取り組みが活発化している。鈴鹿製作所ではこの1年で20名の新規インストラクターを養成。合計58名が年12回、従業員に対する指導を行い、社内の安全意識向上を図った。こうした背景から、今年9月に「セーフティジャパンインストラクター競技大会」を2008年以来4年ぶりに開催。同大会を通して、ホンダの交通安全センター、工場海外で活動するインストラクターが自らの活動を振り返り、指導力の向上につなげると同時に、習得したことをそれぞれの地域に戻って取り組むことが期待されている。また大会に先立ち、日本をはじめアジア9カ国の安全運転普及活動推進責任者を集めた「1st Safe Driving Global Meeting」を開催。各拠点での安全運転普及活動の活性化を目的に活動における理念の共有および今後の共通施策の方向性について確認し合った。



今年9月、鈴鹿サーキット交通教育センターで開催された「セーフティジャパンインストラクター競技大会」には10カ国から71名のインストラクターが参加

② 社会に求められるノウハウの創出と発信

ホンダは交通安全教育を通じ、社会生活におけるルールやマナーの重要性、人への思いやりなど道徳心を養いながら豊かな人間性を育み、若く尊い命を守りたいと考えている。そのためには、交通安全について主体的に考え、自ら行動できるような学習機会の提供が必要だ。そこで、今年度より熊本県の関係行政機関の理解と協力のもと、新たな高校生交通安全教育活動を開始した。単に自転車やバイクの乗り方を学ぶのではなく、危険を安全に体験しながら、何故危険なのか、危険を回避するために何が必要なのか、自らが絶対不起こさない、巻き込まれない安全意識の向上と絶対的に人に迷惑をかけるない道徳心を育み、良識ある交通社会人の育成をめざしている。こうした考えに賛同した熊本県内の16の高校で、延べ1万3000人の高校生に交通安全教育を行った。将来的には「生徒自らが生徒を教える」高校生インストラクターを養成

交通社会のなかで自ら考え、自らを守る



今年度から熊本県内の16の高校で始まった新たな高校生交通安全教育活動

し、学校や生徒が主体的に安全活動に取り組める体制づくりをめざしている。この活動は、(社)全国高等学校PTA連合会のバイクの「3ない運動」が、大切な命を守るという観点から「自転車・バイク・歩行者のマナーアップ」という啓発活動へ方向転換する動きからも、その必要性が高まっている。ホンダでは熊本県での経験をもとに、2013年以降は全国への拡大をめざしていく予定である。

シミュレーション技術を応用した新たな活用



「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」は今後、全国約60カ所の病院・リハビリ施設で活用される予定

「より多くの人にクルマを操る楽しさを提供したい」「交通社会に参加するすべての人の安全を守りたい」という理念を実現するために、ホンダでは身体が不自由な方に車両運転時の安全性確保に向けた教育機会を提供し、交通事故削減に寄与することをめざしている。今年発売した「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」はシミュレーション技術のノウハウを活用し、

また、今年度は新たに身体に障がいのある方や移送サービス者向けの安全運転に関する研究がスタート。ホンダの関連企業であり、多くの障がい者が働くホンダ太陽(株)、そして(株)レインボーモーターズスクール、(株)モビリティランドによる共同研究を開始し、福祉関連施設、団体との連携により、教育手法の研究を進めている。

高次脳機能障害によりリハビリ加療中で運転復帰をめざしている方々の運転に対する評価や訓練をサポートできるもので、既に全国30カ所のリハビリテーション施設などで活用されている。さらに、最終的な運転能力の評価をサポートする実車走行によるリハビリテーション向け「実車安全運転サポートプログラム」を交通安全センターに導入し、既に熊本県のリハビリ施設の対象者がプログラムを受講するなど運転能力評価サポートソフトとの併用で、多くの方々の運転復帰をサポートしている。

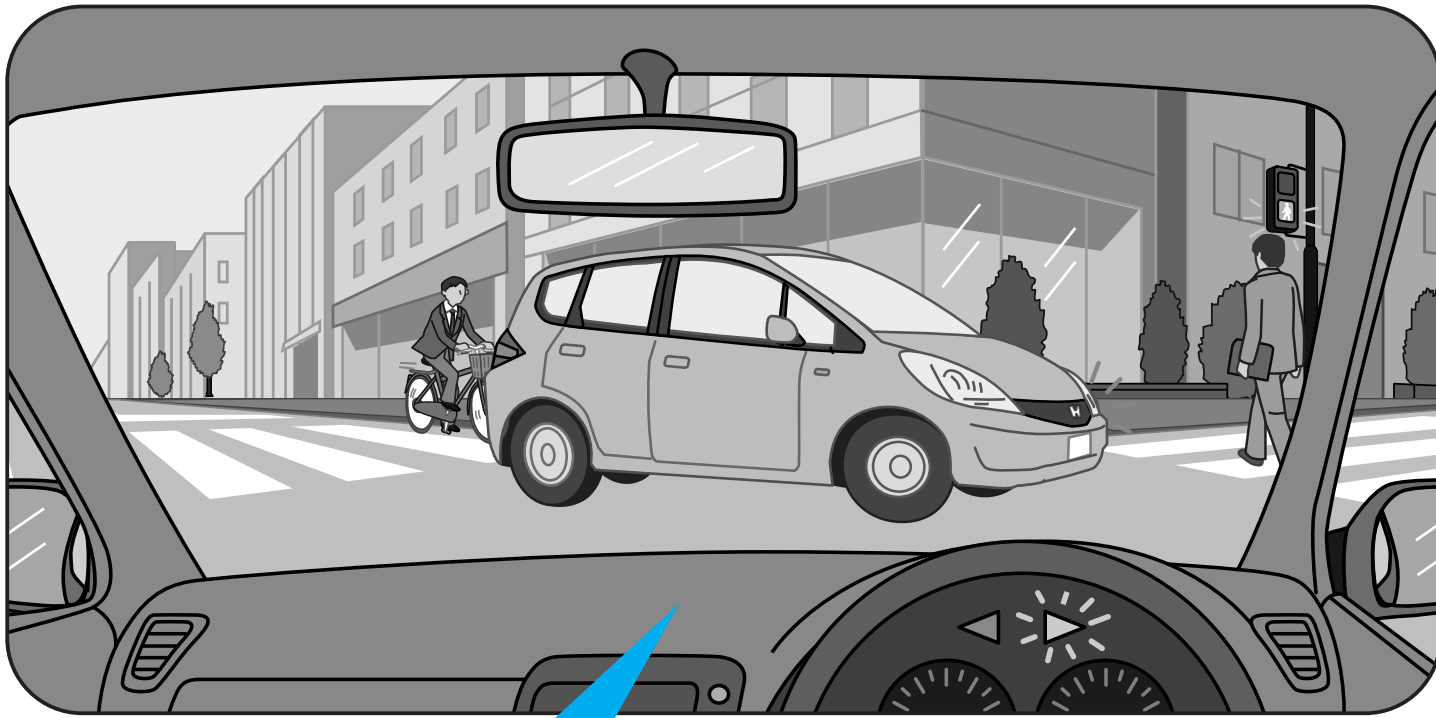


「実車安全運転サポートプログラム」はHondaの交通教育センターで利用できる

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第30回 対向左折車に続いて右折する(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。今回は四輪車のドライバーに、対向する左折車に続いて右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す。
- 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

あなたは、交差点を右折しようとしています。対向する左折車は横断歩道に歩行者がいるため停止しています。

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)

指導者ファイル 11

このコーナーでは、地域で活躍する交通安全教育に携わる指導者の方々を紹介していきます。



岐阜市・交通指導員の皆さん
写真後列左から、進藤伊佐夫さん、廣瀬恭子さん、加納千恵さん、坂井佐世子さん
写真前列左から、海堀聡子さん、藤田清美さん、後藤久美子さん、林ゆかりさん

道路を歩く時は大人と手をつなぐことを強調

岐阜市は岐阜県の県庁所在地で、約42万人が暮らす都市である。同市では、8名の交通指導員の皆さんが幼児とその保護者、小学生、高齢者等を対象に交通安全教育や、毎月の街頭啓発活動を行っている。

その中で最も多く開催しているのは、幼児向けの交通安全教室だ。市内にある約80カ所の幼稚園・保育所で、年に各3回実施している。1学期は安全な道の歩き方について。2学期は道の渡り方や信号の約束、止まることの大切さを伝え、歩行実技として園庭などで実践してもらう。3学期はこれまでの復習、また、小学校入学を控える幼児には通学路の確認と安全な登下校の仕方を指導している。

指導する際、重視していることについて、交通指導員の後藤久美子さんは「交通安全教室などでは『止まる』ことの重要性を多くの方々に知ってほしいと考え、指導に取り組んでいます。幼児に関しては、原則的には道路を一人歩きできませんから、岐阜市では『道路を歩く時は必ず大人と手をつなぐ』ということも親子に強調

しています」と話す。また、坂井佐世子さんは「交通安全の知識は知っていても、実際の交通場面でできなければ意味がありません。安全行動が身につくように、様々な教材を駆使し、繰り返し継続的に指導しています」という。

指導者の皆さんの活動を動画でご紹介

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/>

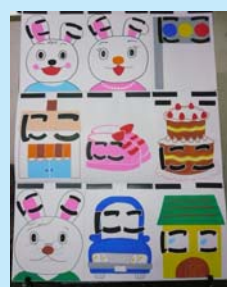
★「ウサギとカメ」の昔話をモチーフにした教材



山のふもとまで競争することにしたウサギとカメ。ウサギは勝つことだけを考え、道路の真ん中を走ったり、安全確認をせずに交差点を通り抜けた。後から追いつけるカメは、受講する幼児に「道路のどこを歩けばいいか」「道路を横断する時には何をすべきか」などを問いかけ、ゆっくりだがルールに従ってゴールをめざす。この教材は3学期に1年間の復習をする際に使用するという。



信号の約束は「赤信号は、止まる!」「青信号は、よく見てわたる!手を上げて!」「チカチカ信号(青点滅)は、止まる!」と子どもたちに声に出してもらおう。



★幼児が参加できるゲームを取り入れた教材

「ウサギとカメ」同様、3学期に使用する教材「ここにこぼなし」。ウサギがお母さんと一緒に買い物に行くという話の中で交通ルールを復習する。買い物が終わると、おじいさんがクルマで迎えに来るという設定で、チャイルドシートの重要性などを伝えている。途中、幼児には登場するキャラクターやものの中に隠れている「ここにこ」の文字を探してもらう。

★道路の横断時の安全行動を伝える教材

道路横断時の「止まる」「右、左、右を確認する」「手を上げる」を伝えるための高さ135cmの人形



SJクイズ ?

Q1 平成23年の交通事故件数を道路形状別・地形別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう?
①市街地の単路 ②市街地の交差点
③非市街地の単路 ④非市街地の交差点

Q2 平成23年の交通死亡事故件数を事故類型別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう?
①人対車両事故の横断中
②車両相互事故の出会い頭衝突
③車両相互事故の正面衝突
④車両単独事故の工作物衝突

Q3 平成23年の75歳以上の免許保有者数は10年前(平成13年)の2.43倍になっていますが、75歳以上の高齢運転者による交通事故件数は10年前と比べ何倍となっているでしょう?
①約1.5倍 ②約2倍
③約2.5倍 ④約3倍



※「解答」は8面下。「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

©本田技研工業(株)



右左折する車両は横断中の歩行者を保護しているか？



Q1

右左折して横断中の歩行者に接近した車両（四輪車・二輪車）164台中、歩行者を優先せずに通過したのは何%だったでしょうか？

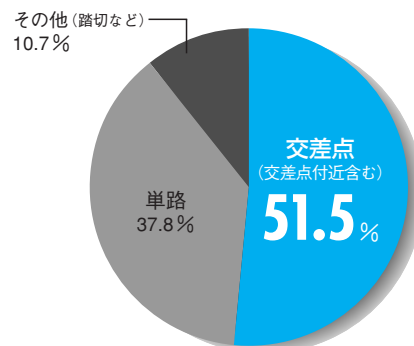
Why
人対車両の事故の約半数は交差点で起きている

平成23年の人対車両の交通事故件数（6万5144件）を道路形状別にみると、交差点（交差点付近含む）が約半数（51.5%）を占めている。信号機（歩車分離式除く）のある交差点においては、歩行者が横断すると同時に同方向の車両も右左折するため、右左折車と歩行者が交錯し事故が起こる可能性がある。そこで今回は信号機のある交差点で右左折する車両（四輪車・二輪車）が横断する歩行者を保護しているかを観察した。



観察場所は片側3車線の国道246号

●人対車両の道路形状別交通事故件数（平成23年・構成率）



※出典：公益財団法人交通事故総合分析センター「交通統計平成23年版」

と片側1車線の駒沢公園通りが交わる地点。観察を行った時間帯は、乗用車、タクシー、トラック、バス、二輪車など多様な車両が往来していた。また、子どもから高齢者まで幅広い層の歩行者や自転車

A1 実際の観察から

★Q1の回答
横断中の歩行者を優先しなかった車両は164台中17台(10.4%)



歩行者が渡りきるのを待たずに、その前を横切るクルマ

1時間半の観察の間に、青信号で横断中の歩行者に接近した車両は四輪車156台、二輪車8台の164台。このうち、横断中の歩行者を優先しなかった車両は四輪車15台、二輪車2台の17台だった。

歩行者を優先しなかったのは、四輪車が右前方から横断してくる歩行者を待たずに、その前を横切ってしまうケースがほとんどだった。

●右左折する車両の歩行者保護の状況

	四輪車	二輪車	合計
歩行者を優先させて一時停止した車両	141 (90.4%)	6 (75.0%)	147 (89.6%)
歩行者を優先せずに通過した車両	15 (9.6%)	2 (25.0%)	17 (10.4%)
合計	156	8	164

この交差点を通過する右左折車は総じて交差点にゆっくり進入し、横断中だけでなく横断歩道に歩行者や自転車が入りそうな場合にも停止して歩行者を優先させていた。左折するトラックで助手席に同乗者がいる場合は、その同乗者が大きく顔を動かして左後方を確認しながら交差点に進入していた。歩行者を優先しなかった車両の多くは乗用車であった。

この交差点では歩行者・自転車専用の信号が青になると、信号待ちをしていた歩行者・自転車が横断を開始し、大半が渡り終える。その後、青点滅が始まってから横断歩道に向かって走ってくる歩行者やスピードをゆるめずに横断する自転車がしばしば見られた。交差点を右左折しかけた四輪車が、そうした歩行者や自転車が前方にあらわれて止まるといった例もあった。

また、横断中に携帯電話の画面を注視したり、通話している歩行者は817人

Advice

青点滅になってから駆け込んでくる歩行者・自転車に注意！



右左折しようとするクルマの前を、スピードを出して走り抜ける自転車も見られた



Q2

交差点を横断した歩行者817人のうち、歩行者用信号機が青点滅になった後に横断を開始した歩行者は何%だったでしょうか？

●歩行者の信号遵守の状況（歩行者817人中・自転車618台中）

	歩行者	自転車
青点滅になってから横断を開始	40 (4.9%)	30 (4.9%)
赤になってから横断を開始	12 (1.5%)	12 (1.9%)
合計	52 (6.4%)	42 (6.8%)



赤信号になってから走って横断する親子

★Q2の回答
52人(6.4%)が青点滅になった後に横断を開始

1時間半の観察の間に、観察した交差点を横断した歩行者は817人、自転車は618台。多くの歩行者・自転車が信号を守っていたが、青点滅になった後に横断を開始した歩行者は52人(6.4%)、自転車は42台(6.8%)。このうち赤信号になってから横断した歩行者は12人、自転車は12台だった。赤信号になったにもかかわらず、親子が子どもの手を引ながら走って横断するケースも見られた。その一方で、一人で歩く小学生の多くが青点滅の時は無理をせずに次の青信号まで待っていた。

A2

実際の観察から



携帯電話を使用しながら横断する歩行者(写真上)。子どもと手をつなぎ、携帯電話を注視している母親(写真下)

するクルマが不用意に曲がってくることもある。そのため、歩行者は道路横断時に携帯電話の使用など「ながら歩き」を控え、周囲の状況をよく確認しながら渡ることが自分の身を守ることに繋がる。