

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：白井のり子・伊東孝紳
自らクルマを操る楽しさをより多くの人へ……①
- 現場訪問／アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ
安全運転指導セミナー……②
- TOPICS①／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……④
- NEWS REVIEW／2012年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会……④
- TOPICS②／Honda Cars 山陰中央 ③／久喜地区親子交通安全教室
④／九州地区交通安全普及活動合同報告会
関東・甲信越地区交通安全普及活動報告会……⑤
- STREAM／熊本県での高校生交通安全教育活動 第4回……⑥
- 危険予測トレーニング(KYT)／路地からクルマが出てきた時(自転車)……⑦
- 指導者ファイル／交通安全協会大分支部・女性交通指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ⑧／薄暮時と夜間に歩道を走る自転車を観察する……⑧

対談 自らクルマを操る楽しさを より多くの人へ



Hondaは人間尊重の基本理念のもと「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現をめざし、安心して自由に移動することができ、乗って楽しいクルマづくりとともに、身体の不自由な方々が運転できる場と機会の提供をしている。個人のパーソナリティを大切にしながら、身体にハンディキャップを持つ方々の自立に役立つために、自動車メーカーとしてどのように取り組むべきか、足だけで運転できるHondaフランチシステムを搭載した第1号車のお客様である白井のり子さんと、伊東社長に語り合っていた。

伊東孝紳 本田技研工業株式会社 代表取締役 社長執行役員 白井のり子 ライフミッションリー

チャレンジ精神が原点

伊東 先ほど、白井さんの運転を拝見しましたが、とてもスムーズな運転でした。運転を始めて、何年になるのでしょうか。

白井 運転免許を取得したのが20歳でしたから30年になります。通勤で毎日運転していて、今日も対談の会場である交通安全センターレインボー熊本までクルマで来ました。

伊東 30年ずっと運転しているから、上手なわけですね。

白井 両親のない私が運転免許を取得できたのは、Hondaの関係者の皆さんに支援していただいたおかげです。私は子どもの頃から、とても好奇心旺盛な女の子でした。両親がないから何もできないと思われている自分がとても悔しかったのです。他の人と同じようなことを何でもやってみたいという思いを常に持っており、これまで「絶対にできる」と信じて、様々なことにチャレンジしました。

伊東 映画「典子^{※1}は、今」への出演は、白井さんにとって大きなチャレンジだったと思います。映画のラストで、船から海に飛び込むシーンに、私は一番感動しました。海で泳いだのは、あの時が初めてですか。

白井 大海原のなかを泳ぐのは初めてでした。公開当時、映画館でそのシーンが流れた時に「危ない！」という声を出された方がけっこういたそうです。実は、あのシーンはもともと台本にはありませんでした。撮影が始まって監督さんから水泳ができるか聞かれ、体育の授業の時にプールで泳いだ経験があったので、「じゃあ、泳いでみようか」という話になったのです。

伊東 映画の撮影のなかでも、白井さんは様々なことにチャレンジされていますね。Hondaにとっても、チャレンジ精神は原点であり企業文化です。創業者の本田宗一郎は、「人の生

活を便利にしたい」「人に楽しんでもらいたい」ということに対して、非常に旺盛な意欲をもっている人でしたから、私たちも「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」ということをめざして、常にチャレンジし続けています。

白井 そうしたHondaの姿勢は、本当にすばらしいと感じています。私が運転免許を取得するきっかけとなったのは、1981年1月にセーフティクラブ(以下、SC肥後)という組織に入会したことです。当時、地元販売会社であるHonda肥後(現、Hondaカーズ熊本)の営業スタッフで、SC肥後の事務局長でもあった刀川哲也さんと、私が勤務していた熊本市役所で出会ったのが始まりです。SC肥後は、障がいを持った方自らが運転を楽しむ仲間と集まり、クルマを通して障がい者への理解と安全運転を広く訴えようと1978年に発足しました。SC肥後には、障がい者の行動範囲を広げるために、より多くの人に運転免許を取ってもらいたいという願望があったのです。そうした背景から、入会した私に足だけで運転できるクルマで免許を取らせたいという目標が生まれたと聞いています。そして、刀川さんは足だけで運転できるクルマの開発をHondaにはたらきかけてくれました。

伊東 私たちは個人の楽しみや喜びを追求するため様々なモビリティをつくっているわけですが、個人にもいろいろな方がいらっしやいます。白井さんのようなケースに対しても刀川さん動き始めて、「やってみよう」となったのは、相談を受けた安全運転普及本部など関係する社員一人ひとりに「個人のパーソナリティを大切にしながら、その人が活躍できる場と機会の拡大をサポートしたい」という共通の考え方があったからだと思います。そして、白井さんが「いろいろなことに積極的にトライしよう」という考えを持っていたのも大きい。そうでなければ、

最初からあきらめてしまったかもしれない。

白井 それまでの人生では、自分がクルマを運転するなんて考えてもみませんでした。しかし、ヨーロッパには足だけで運転できるクルマがあるという話を聞いた時、そのクルマがあれば、「もしかしたら運転できるかもしれない」という希望と、持ち前のチャレンジ精神がわいてきたのです。SC肥後に入会して4ヵ月後には、足だけで運転できるホンダ・フランチシステム試作1号車が完成し、試乗することができました。その時、まったく白紙の状態から日本初のフランチシステム試作車をわずかな時間でつくり上げてしまったことに、ホンダの皆さんのパワーと情熱を感じました。

自由に移動できるクルマが自己実現の喜びにつながる

伊東 その試作車を初めて動かした時は、どのように感じられましたか。

白井 「本当に運転できるのだろうか」という不安もありましたが、「運転してやるぞ!」という前向きな気持ちのほうが強かったですね。アクセルとブレーキ、ハンドルの正しく操作すれば動かせると思っていましたので。第一声は「あっ、走った!」という言葉で、当時の新聞の大見出しになりました。その時は、私と同じような境遇の方々のために頑張らなければいけないという責任も感じました。その後は、運転免許取得に向けて全力を注ぐために、刀川さんの指導のもと、自動車教習所のコースを借り、仕事が終わった夜7時から8時以降、



1981年8月、三陽自動車学校においてシビックを運転する白井さん



1982年8月、セーフティクラブ肥後主催の法改正達成祝賀会でメンバーから祝福を受ける白井さん (写真中央)

から歩けばいいじゃないか」という話もありますが、手が不自由な人はやはり行動範囲というのが限られてきます。荷物を持ってなかったり、雨の日は傘をささなかったり、自由な行動というのが制限されるわけです。制約さ



白井のり子 ● Noriko Shirai

1980年熊本市立高等学校(現、必由館高等学校)を卒業し、熊本市役所に入庁。81年映画「典子は、今」に出演。82年、普通自動車運転免許取得。2006年熊本市役所を退職後、「スマイルビー白井のり子事務所」(熊本県合志市)を設立。ライブミッションナリー(命の大切さを伝える人)として講演活動を行う。

毎日練習を重ねました。その間、ホンダの皆さんが警察庁など関係省庁へのPR活動を行ったことで道路交通法が改正され、両手が不自由な人にも運転免許取得への道が拓かれたのです。そして1982年7月、私は運転免許を取得することができました。

伊東 白井さんがSC肥後に入会して、約1年半で運転免許を取得できたわけですね。短期間で試作車をつくるだけでなく、国を動かして法律まで変えてしまった。こうした当時の関係者のスピーディな行動は、私も憧れます。関係した方々の情熱が1つに結びついた成果と言えるでしょう。あらためて敬意を表したいと思います。

白井 クルマを運転できるようになって、行動範囲が広がったというのが私にとって、は、とてもうれしいことでした。「足があるから歩けばいいじゃないか」という話もありますが、手が不自由な人はやはり行動範囲というのが限られてきます。荷物を持ってなかったり、雨の日は傘をささなかったり、自由な行動というのが制限されるわけです。制約さ

福祉車両の普及に合せて安全運転教育の機会も提供

伊東 ホンダは自らクルマを運転すること、「自由な移動の喜び」をお客様に感じていただくことを追求しています。その実現のため、運転する「人」を主役に考え、ハードであるクルマづくりとともに、ソフトである安全運転教育に取り組んでいます。これは福祉領域においても同じです。今後、技術が進化していくなかで、さらにいろいろな方が運転するチャンスが広がることになると思います。白井さんは運転される時、どのようなことに気をつけているのでしょうか。

れず、自由に行動できるということは、誰にとっても喜びではないでしょうか。今、クルマは私の身体の一部として、かけがえないアイテムになっています。

白井 私が運転を始めた頃は、「障がいがあるのに、何で運転するんだ」という声が聞かれるような時代ですから、そういう声を払拭することが、自分が背負っている使命だと思っていました。だからこそ人一倍、安全運転を意識してきました。私はホンダ・フランチシステム搭載車のドライバー第1号ということで、パイオニアという自負があります。30年が経過しましたが、フランチシステム搭載車はヨーロッパに比べ、日本国内ではその10分の1に満たない台数しか走っていないというこ



た。昨年、「障害者総合支援法」が成立したことから、今後、身体が不自由な方々が交通社会へ参加する機会が増えることが考えられます。しかし、こうした方々への安全教育的機会はほとんどないのが現状です。そこで、私たちは身体が不自由な方に対し、車両運転時の安全性確保に向けた教育機会を提供していくことが必要だと考え、ホンダの特例子会社で多くの障がい者が働いているホンダ太陽(株)や(株)レインボーモーターズスクール、(株)モビリティランドとともに、安全運転に関する共同研究をスタートさせました。2013年度以降、ホンダの交通安全センターをはじめ、全国で活用していただけるよう取り組んでいるところです。福祉領域もカバーしていくことで、よりすべての人の安全をめぐしていきたいと考えています。

対談：自らクルマを操る楽しさをより多くの人へ

とを聞きました。それはなぜだろうと考え、足だけで運転できるクルマを知らない方が増えてきているからだと思うのです。当初は、新聞でそういったクルマが開発されたということで多くの方がご存知でしたが、今の若い世代には知られていない。しかし、足だけで運転できるクルマを必要としている若い方は全国にたくさんいらっしゃるはずなのです。やはり、今以上にフランスシステム搭載車を普及して、より多くの方が運転できる機会を設けていただきたいと思えます。私自身も協力を惜しまず、ご覧になりたいという方がいらつしやれば全国をまわって「こうやって運転すれば安全ですよ」ということを実際に見せてあげたいと考えています。

伊東 ありがたい申し出に感謝します。今のお話をうかがって、ホンダ・フランスシステムをつくった私たち自身が、もっと普及拡大に努めていかなければいけないと改めて感じました。そうしたこともふまえ、今、オレンジディーラーの強化を推進しているところなんです。オレンジディーラーは「福祉」という視点から、クルマの販売を通して地域社会に貢献する、ひとにやさしい販売会社です。福祉車両の試乗車や展示車をご用意し、バリアフリーの店づくりにより、あらゆるお客様の移動の喜びの実現に向け、お役に立てるように取り組んでいます。

白井 全国にオレンジディーラーが増えていけば、福祉車両がより多くの方々の身近な存在になるでしょう。現在、足だけで運転できるクルマを日本国内で提供している自動車メーカーは唯一ホンダだけなので期待しています。

自由な移動の喜びは空へ、そして宇宙へ

白井 今回、伊東さんとの対談の機会をいただけて強く思ったことがあります。四輪車の「シビック」を運転することができたので、次は「空飛ぶシビック」を操縦して、大空をばばたいみたいと。

伊東 なるほど。「HondaJet」(小型ビジネスジェット機)のことを、開発者は「空飛ぶシビック」と呼んでいます。

白井 海外では足で飛行機を操縦する方がいらつしやるそうなので、ぜひ日本でも実現させてみたいのです。チャレンジに年齢は関係ありませんから。

伊東 確かに「HondaJet」を使えば、もっと遠くに行くことができます。私も操縦したことはありませんが、きつと気持ちいいでしょう。人間にはどこかに移動しようという欲求もあるし、また移動すること自体には楽しみもあります。それでホンダは飛行機まで開発したわけですが、私個人としては、宇宙へ行くことを夢見ています。そして、宇宙から地球を眺めてみたい。

白井 私の夢より、むしろ現実的かもしれないですね。

伊東 地球の外へ出てみたら人生観が変わると、私は思っています。宇宙から地球を眺めることで「地球は一つである」ということがより実感できるでしょう。そうすれば、「広い宇宙のなかの小さな地球のなかでいがみ合っているんだ」という気持ちになつて、世界はもっと平和になるはずなんです。だから、誰もが自由に宇宙と行き来できるようにしたい。そうした新しい世界を切り開いていけるようなチャレンジをやってみたいと思います。

誰にでも機会は均等に与えられるべき

白井 私は熊本市役所に1980年に入庁し、26年間勤めました。そして2006年に退職してからは、全国で300回近く講演を行いました。私の生き様を通して、命の大切さを改めて考えていただけるような場を提供したいという思いを込めて、「命の大切さを伝える人」を意味する「ライフミッシヨナリー」という肩書きを使っています。講演活動は今年3月から一時休止しますが、これまで全国各地をまわったことで、いろいろな方との出会いがあり、また多くの励ましをいただけるなど有意義な時間を過ごすことができました。

伊東 「命の大切さを伝える」ということでは、私たちが普及している交通安全教育にも通じる点があります。ドライバーやライダーはもちろん、運転者以外の子どもや、中学・高校生、高齢者を対象とした安全教育にも、意思を持って力を入れてきました。ホンダと警察や自治体などが

一体となり、各地域で安全な交通社会を実現するために活動しています。こうした活動ができるというのも、私たちの大きな強みです。

白井 交通社会も含め、すべての人がお互いを補い合いながら生きていける社会というのが一番の理想だと思います。

伊東 白井さんが育ってきた環境は、それに近いものがあるのでしょうか。だから、今の白井さんがある。ホンダには「人間尊重」という理念があります。これは、どなたにも機会は均等に与えられることだと、私はとらえています。

白井 そうした理念があったからこそ、私の運転免許取得への道も拓かれたということですね。クルマがなければ、私も今、小



伊東孝紳 ● Takanobu 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。



白井さんは現在の愛車フィットで交通教育センターレインボー熊本に併設されたサーキットを体験走行

※1 映画「典子は、今」＝1981年10月に公開され、空前のヒットを記録した作品(監督・脚本:松山善三)。母親が妊娠中にサリドマイド(睡眠薬)を服用したことから、両腕がない状態で誕生した娘。失われた両手を悔やむより、残された身体で何が出来るのか、母と娘が力の限り生きることに挑戦する姿が描かれている。当時19歳の白井さんが主人公の娘役を演じた。

※2 セーフティクラブ＝Hondaが1971年、新聞広告で宣言した安全運転普及のための活動の1つ「安全ドライビングクラブの結成促進と支援」の一環として、1972年、安全運転普及本部内にセーフティクラブの事務局を設置。これにより全国のドライバー、ライダーに呼びかけ、安全運転の普及を目的とした会員組織として、本格的にHondaのセーフティクラブが各地で誕生。その最大の特徴は、安全運転の実現に向けHondaの顧客のみならず、すべての二輪・四輪の運転者を対象としているところである。

※3 フランツシステム＝左足のペダルを自転車のように漕ぎ、ハンドル操作を行って運転できる装置。一人ひとりの身体特徴にあわせて調整が可能になっている。作中に両腕の機能を失った技術者、エーベルハルト・フランツ氏が開発した。

※4 障害者総合支援法＝障がい者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律。地域社会における共生の実現に向けて、障害福祉サービスの充実等を総合的に支援するため、新たな障害保健福祉施策を講ずるものとしている。

●白井のり子さんの活動は以下のホームページでご覧いただけます。また、ホームページ内で映画「典子は、今」のDVD版や書画も販売されています。
<http://www.smileb.com/>

●白井さんの運転免許取得の詳細については以下のホームページでご覧いただけます(小説 本田技研「第四話 安全は、こころ」)。
<http://www.honda.co.jp/novel-honda/kokoro.html>

小さな小さな人間になっていたかもしれません。ホンダの皆さんにめぐり合えたのは、私にとつて最大の幸運だったと思います。

伊東 身体が不自由だから限られた社会だけで生活できればいいというのではなく、みんなが同じ環境のなかで一緒に生活していくということがいろいろの可能性を拡げることにもなり、とても大事だと思います。とりわけ移動ということに関しては、私たちがそのような環境を用意するのが務めであり、ホンダ・フランスシステム搭載車をはじめ福祉車両の提供を通じて、身体の不自由な方が社会により参加しやすい環境をつくっていきたく考えています。

そして、そうした活動をしていく上で、忘れてはいけないのは「人が好きで、人を大事にして、人が喜ぶ姿を見たい」という気持ち。これは創業者である本田宗一郎の想いであり、すべての原点です。その想いを大切にしなが、今後も私たちは様々なパーソナルモビリティを提供し、より多くのお客様の「自由な移動の喜び」の実現に向け、お役に立てるよう取り組んでいきます。

現場訪問

●アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ 安全運転指導セミナー

社内でもできる交通安全教育の指導方法を紹介

昨年11月22日、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ(以下、ASTP)が主催する「安全運転指導セミナー」が開催された。同セミナーは安全運転管理者など企業の安全担当者の方々に、社内でもできる交通安全教育の指導方法を提供することを目的としている。この日は78名が参加した。



「安全運転管理者の心得」について述べるASTPの新家哲男所長



「入社3年間の研修プログラム」では運転経験年数別に3ヵ年にわたる計画的な指導方法を参加者に紹介



「運転タイプ別の指導方法を探る」では5つの運転タイプ別に、それぞれに対応した指導のポイントを解説



今回のセミナーでは、参加者がクルマの挙動が乱れた時の運転を体験できるスキッドリカバリーなどの実技項目も用意された

●各プログラムの詳細については、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎへお問い合わせください。TEL: 0285-64-0100

「入社3年間の研修プログラム」は、新入社員など若年層の事故発生率が高いという企業の悩みを解決するために、ASTPが立案したものである。講師を務めるインストラクターが運転経験年数別に3ヵ年にわたる計画的な指導方法を参加者に紹介。1年目は、車両誘導能力や車両感覚などの基本的な技量向上と、危険予測トレーニング(KYT)などの危険に対する知識習得。2年目は、運転に対する習熟度が増し、危険への慣れが発生するため、これまでの運転行動を振り返ることで、正しい運転を定着させる。そして3年目は、自己評価手法を用いた路上観察走行とディスカッションを通して、自己の運転行動を客観視する能力を高めるというものだ。

「安全運転管理者の心得」ではASTPの新家哲男所長が、安全運転管理者の責務や指導上の留意点を説明。「社員に運転行動を変えてもらうためには、管理者が社員に問いかけ、考えさせ、気づかせる指導を継続することが重要だ」と述べた。「大型車両や緊急車両との接近時における注意点」では、大型車両や緊急車両を用いたデモンストラクションや体験乗車を行い、それぞれの指導方法を伝えた。「いずれも企業ドライバーの事故実態に対応したプログラムなので、参加した方々が社内でも安全指導する際に役立ててほしい」と新家所長は語る。

NEWS REVIEW

●2012年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会 安全マインドをお客様と社会に幅広く提供するための普及活動



伊東孝紳・本田技研工業(株) 代表取締役社長執行役員

昨年12月14日、Honda青山ビルにて「2012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)代表取締役社長執行役員が「私たちはHondaの安全スタンスであるすべての人の安全を追求するため、グローバルスローガンを「Safety for Everyone」と定め、その具現化のために「テクノロジー」「ヒト」「コミュニケーション」の3領域で、それぞれを高めると同時に、相互に連携することで効果をさらに発揮させていきたいと考えています。その「ヒト」領域である安全運転普及活動においては、交通安全思想を普及拡大させるために、今日お集まりの行政・民間団体の皆様と連携を密にして幼児から高齢者までライフステージに応じた交通安全教育活動を継続していきます」と挨拶。さらに「共存安全による事故ゼロのモビリティ社会を1日でも早く実現させるため、より一層取組みを強化していきたい」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、2012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、映像を交えて紹介した。

最後に、来賓を代表して石井隆之・警察庁交通局長が挨拶。「運転者のみならず、交通社会に参加するすべての人の安全をめざすという崇高な理念に基づき、熱心な取組みに感銘を受けました。参加体験型の実践教育を展開するなど、国民の安全意識の高揚に多大な貢献をされています。こうした活動を警察としても心強く思っており、引く続き取り組んでほしい」と語った。報告会の後には、懇談会が開かれ、交通関係者の交流の場となった。

TOPICS 1



熊本セントラル病院でリハビリ中の2名の方が交通教育センターレインボー熊本でサポートプログラムを受講

●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 リハビリ中の患者の方に実車走行を通じて、運転操作・感覚を把握してもらおう



サポートプログラムの受講前に、サポートソフトを使って評価を受ける

厚生労働省の資料によれば、全国には約170万人のリハビリ加療中の方々が社会復帰をめざしている。そして、こうした方々の中には、運転復帰を希望される方がたくさんいる。しかし、クルマの運転を再開できるかどうかの明確な基準は存在せず、担当の医師や作業療法士の方々がその判断に苦慮しているのが現状だ。そこで昨年4月、Hondaは四輪ドライブングシミュレーターの技術を活用して、リハビリ中の方々の運転に対する評価や訓練をサポートするための「リハビリテーション向け運転

能力評価サポートソフト(以下、サポートソフト)を発売。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(以下、サポートプログラム)」をHondaの交通教育センターへ導入した。

とができる。また、トレーニング車両にはCCDカメラが取り付けられており、自分自身の運転を映像で振り返ることができ、ため、注意ポイントの「気づき」につなげることができるようにも特長だ。昨年11月、熊本セントラル病院(熊本県大津町)でリハビリ中の2名の方が交通教育センターレインボー熊本でこのプログラムを受講した。受講にあたっては、サポートソフトを使って、運転中の視覚情報の範囲や認知・判断に対する適応性およびアクセルやブレーキ操作時の反応速度などを測定し、一定の評価を受けている。

2年半ぶりに運転したという55歳の方は「実際に運転することができて、うれしかった」と笑顔を浮かべた。また、病気のため3年以上、クルマの運転をしていなかったという60歳の方は「久しぶりにクルマに乗って『運転は楽しい』とあらためて感じました。こうした施設で安全に練習ができて良かったと思います。事前にサポートソフトによるトレーニングをやっていたことも安心感につながりました」とサポートプログラムを体験した感想を話した。また、受講者の家族も実車走行の様子を見ることができ、運転復帰への不安解消ができたようである。



熊本セントラル病院 リハビリテーション科次長・企画室室長の大島正道さん



インストラクターと一緒に実車に乗り、交通教育センター内のコースで認知・判断・操作の基本行動を体験

●サポートプログラムに関するお問い合わせ先 本田技研工業(株)安全運転普及本部 TEL: 03-5412-1736

TOPICS

2

●ホンダカーズ 山陰中央 幼稚園で交通安全指導を実践

昨年12月6日、ホンダの四輪販売会社であるホンダカーズ山陰中央（本社：鳥取県米子市）が地域貢献活動の一環として、米子市内にあるにしき幼稚園で交通安全教室を開催。「あやとりい ひよこ編（以下、あやとりい）」を使って、同社スタッフの江原愛季さんが園児70名に交通安全指導を行った。「あやとりい」は、全国各地の交通安全指導員が幼児向けの交通安全教室などで活用している交通安全教育プログラムである。



「あやとりい」を使って園児に交通安全指導を行う Honda Cars 山陰中央の江原愛季さん

最初は「音当てクイズ」。園児たちの前に交通場面のイラストを置き、交通に関する音を順番に聞かせる。何の音がかわかった園児に、その音がイラストのどこに当たるかを前に出て指し示してもらった。「トラックがバックする時の警告音」を聞かせた時は「トラックがバックする時は『ピー、ピー』と

いう音がします。この音がしていたら、トラックの後ろには近づかないでください」とアドバイスした。次に交通ルールの再確認。歩道と車道が分かれている道路のイラストを見せ、「どこを歩けばいいでしょうか」と、江原さんが園児に問いかける。そして、園児は前に出て、正しいと思う位置に子どものイラストを歩道に貼った。江原さんは、歩道がある時は必ず歩道を歩くように伝える。さらに路側帯のある道路では白線の内側を、歩道も路側帯もない道路では道路の右側端を歩くことを、イラストを使って説明した。



江原さんは園児も参加してもらえるように交通安全教室を進めた

※1 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 ときあかし りかいして 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/ayatori/>

にしき幼稚園の塚田京子園長は「私たちも日頃、交通安全指導を行っています。そうした内容を、今日は子どもたちに再確認してもらい良い機会になりました。一方的に話すのではなく、音を聞いたイラストを見たりしながら考えるように工夫されていたので、子どもたちも興味を持って取り組んでいたと思います」と話す。江原さんは「このような交通安全の話をするのは初めての経験です。子どもたちとコミュニケーションをとりながら、楽しく学んでもらえるように心がけました。道路のどこを歩けばいいのかを「あやとりい」を使うことで、わかりやすく伝えることができたと思います」と指導を終えた感想を語った。

3

●久喜地区親子交通安全教室 親子で楽しみながら交通安全を学ぶ



巻き込み事故の再現では、最初に左折時にトラックの後輪タイヤの通る位置を子どもたちがジュースの紙バックを置いて予測。その後、実際にトラックを動かし、後輪の軌跡を確認してもらい、交差点での立つ位置や危険ポイントを伝えた

第1回 久喜地区 親子交通安全教室



ダミー人形を使いシートベルト未着用時の急停止した状況を再現。全席でのシートベルト着用の重要性を訴えた

子どもたちに「あやとりい ひよこ編」を使って、道路の正しい歩き方をアドバイスする久喜市交通指導員

昨年11月25日、埼玉県久喜市にある（株）エフテック久喜事業所（協力：トイー物流（株））が主催する「第1回久喜地区親子交通安全教室」（共催：Honda防災協埼玉支部）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、保護者には事故を防ぐ知識など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82名が参加した。まず、親子に別れ、親には安全運転の基礎知識と子どもの行動特性を学んでもらい、子どもには久喜市交通指導員が「あやとりい ひよこ編」を使って、基本的な交通ルールを説明。この後、親子が一緒にになり、屋外で人形を使った巻き込み事故や飛び出し事故の再現、シートベルト実験などを見学した。

4 地域の行政や交通安全関連団体との連携を強化

●九州地区交通安全普及活動合同報告会



昨年12月21日、熊本県熊本市内のホテルで「平成24年度九州地区交通安全普及活動合同報告会」（主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部 熊本普及ブロック）が開催された。同報告会は、Honda および Honda 関連企業と地域の交通安全関連団体との情報交換を目的としている。この日は、九州地区の行政や交

通安全関連団体の代表者および交通指導員、熊輪会※2のHondaパートナーシップインストラクターなど67名が参加した。

主催する熊本普及ブロックは熊本県内で展開している高校生交通安全教育活動（6面参照）の活動実績などを報告。熊輪会からは所属する各社の交通安全活動が紹介された。この他、九州地区交通

安全指導者の紹介と年間活動実績の報告がなされ、最後に、熊本県教育庁の城長課長が総評を述べた。

総評を述べる熊本県教育庁の城長課長



※2 Honda 防災協（本田技研工業（株）関連企業災害防止協議会）、熊輪会は、Honda の関連企業からなる組織。

●関東・甲信越地区 交通安全普及活動合同報告会



1月17日には、埼玉県川越市内のホテルで「2012年度 関東・甲信越地区交通安全普及活動合同報告会」（主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部 埼玉普及ブロック）が開催された。同報告会には関東・甲信越地区の警察や交通安全関連団体の代表者および交通指導員、Honda 防災協※2のHonda パートナースイ

ンストラクターなど52名が参加した。

まず、埼玉普及ブロックが2012年度の活動実績を報告。Honda 防災協からは代表事業所による社内・地域での交通安全活動が紹介された。この他、埼玉県入間市交通指導員による指導の実演も行われた。最後に、埼玉県警察本部交通安全対策推進室の長沢室長が総評を述べた。

埼玉、熊本の両会場とも報告会の後には懇談会も行われ、参加者お互いに「交通安全に対する想い」を共有した。



総評を述べる埼玉県警察本部交通安全対策推進室の長沢室長

熊本県での高校生交通安全教育活動 連載:第4回

相手の立場になって考え、思いやり運転を 実践する

原付が歩行者の真横を 通過した時の感覚を体験

交通安全教室に参加したのは2年生29名。この日は実技を行うのではなく、思いやり運転(相手の立場になって考える)を参加生徒に体験してもらい、通学時の安全運転に対する意識向上を図ることを目的としている。指導は本田技研工業(株)安全運転普及本部熊本普及プロ

本田は高校生自身が主体性を持って自ら考え、事故を起こさないための安全意識向上と人に迷惑をかけない良識ある交通社会人の育成をねらいとした新しい教育プログラムを開発。昨年4月から行政機関や教育機関と連携し、まず熊本県内の16の高校を対象に高校生交通安全教育活動をスタートさせた。その1つ、熊本県立翔陽高等学校(熊本県大津町)では、4月から原付通学者(2年生)を対象にした交通安全教室を校内で継続的に開催している。



1列に並んだ歩行者の真横を生徒が運転する原付が30km/hで走る。1回目は歩行者と約1mの間隔(写真下)、2回目は約1.5mの間隔(写真上)をとる



●今年度の翔陽高等学校での原付通学者を対象にした交通安全教室

開催日	主な内容
第1回 4月5日	座学(安全運転の必要性について)、日常点検、正しい運転姿勢、乗降車の手順、発進・停止、ブレーキング、サンキュウ事故の防止、四輪車の死角体験
第2回 6月19日	危険予測トレーニング(Honda 動画KYT、KYTシート)
第3回 9月14日	反応回避ブレーキ、パイロンスラローム、一時停止、ブレーキング(すべりやすい路面)、低速バランス(一本橋)
第4回 12月4日	思いやり運転(相手の立場になって考える)
第5回 2月21日	1年間のまとめ

最初は「歩行者の立場で考える」。歩道がない道路で歩行者の真横を原付が通過した時の感覚を生徒自身に実感してもらおうというものである。まず、歩行者の生徒が1列に並び、そこから約1m離れたところを生徒の運転する



これまでの交通安全教室では実技を通して、事故を防ぐための気づきを促す指導をしたほか、Honda 動画KYTやKYTシートを使った危険予測トレーニングなども行っている

大人と子どもの 視野の違いを確認

今回は「高齢者・車いす利用者の立場になって考える」。高齢者の疑似体験ができるよう、手足に重りを、目に視界を制限するゴーグルを生徒に装着してもらい、模擬の道路を横断。また、車いすに乗ったり、車いすを押し歩いてみる。そして、自分が通常歩く速度との違いを知ること、生徒は道路を横断するという自分たちにとっては何でもない行為が、身体が不自由な人ほどのように感じているかを体験する。

高齢者や車いす利用者の 立場になって移動を体験

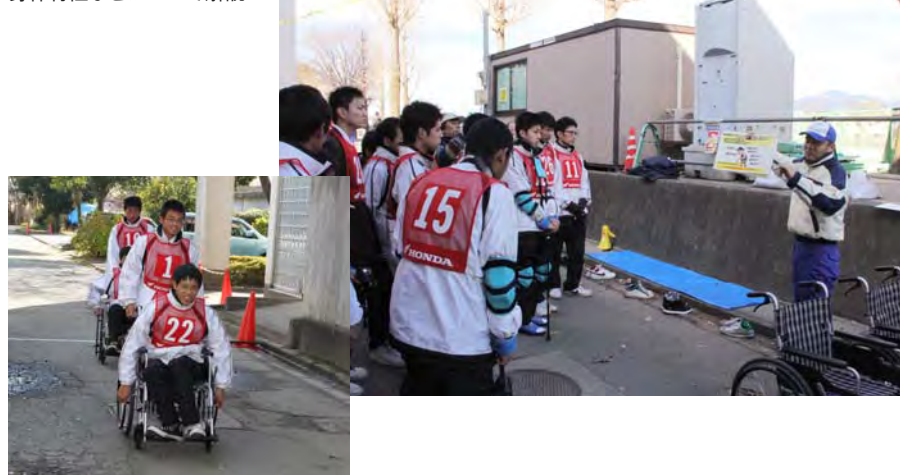
「歩行者が歩いている時は十分な間隔をあけることが大切だと感じました」「高齢者の方は思うように身体を動かせないということがわかったので、高齢者には道を譲るなど、普段できない体験ができて良かった。ちょっとした段差を乗り越えるだけでも苦労することがわかりました」と感想を語ってくれた。

「原付が30km/hで走り抜ける。次に、同じ速度で約1・5m離れた場所を通る。歩行者の立場から危険を感じることや安全運転の必要性を理解してもらい、歩行者の立場で考える。その上で、歩行者や自転車の脇を通過する際は、どの程度の間隔をあければ歩行者にとって安全かを、生徒たちに考えてもらう。」



チャイルドビジョンを使って、大人と子どもでは視界の広さが違うことを体験する

インストラクターが高齢者の 身体特性などについて解説



車いすでも横断歩道と同じ距離を移動し、歩く場合との速度の違いを体験する



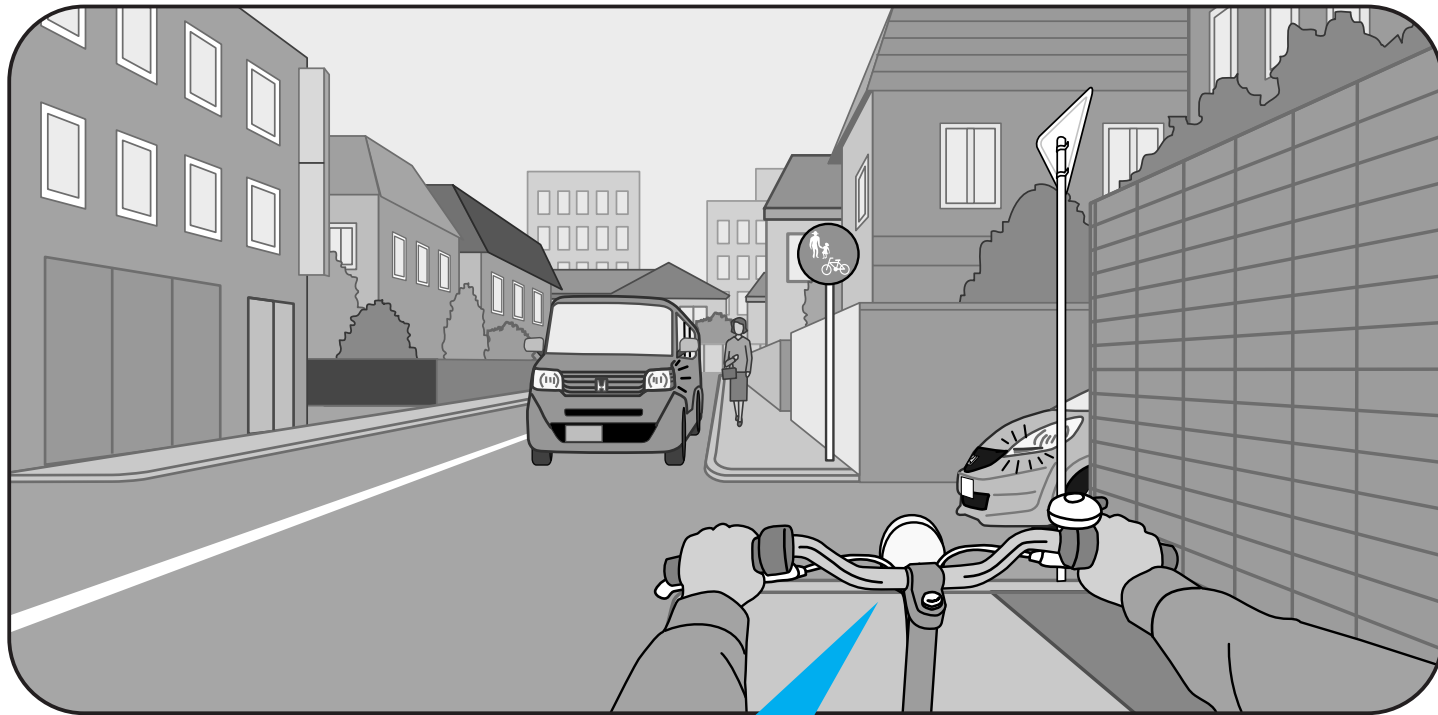
手足に重りを、目に視界を制限するゴーグルを装着した状態で横断歩道と同じ距離を歩いてみる

「このように、ホンダの高校生交通安全教育活動の特色は、単に安全運転技術を伝えるのではなく、生徒自身に相手への思いやりを気づいてもらうための教育と言える。今後、この活動が熊本県から全国へ広がることを期待される。」

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第31回 路地からクルマが出てきた時 (自転車)

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。今回は自転車利用者に、信号機のない交差点を通過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

あなたは自転車通行可の歩道を走っています。対向しているクルマは左折のウィンカーを出して停止し、右側の路地からはクルマが出てきています。

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 12

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。



交通安全協会大分支部・女性交通指導員の皆さん
写真左から橋本紫乃さん、今永佳央里さん、衛藤美紀さん、合沢琴美さん

“知っている”交通ルールを正しく“理解してもらう”

大分市は大分県の県庁所在地で、約48万人が暮らす都市である。約501平方kmと広い面積を有す同市では、中央、南、東地区の3つのエリアに区分し、きめ細かい交通安全教育を行っている。その東地区で交通指導にあたっているのが4名の女性交通指導員の皆さんである。

大分東地区の交通事故件数は、同地区の運転免許人口(平成14～23年)が約28%増加するなか、平成14年の685件から平成23年は575件と、この10年間で16%減少している。交通安全協会大分支部の太郎良力事務局長はその理由を「地道な交通安全教育の成果」と語る。

「東支部の交通指導員の働きはもちろん、昨年は女性ドライバー協議会による戸別訪問も行いました。高齢者の事故防止に向けて、集会所等での交通安全教育を受講できない方に配慮した取り組みです」。

東地区では幼児や小学生、その保護者を中心に、平成23年度は91回、延べ7801

人に対し、交通安全教室を開催。子どもを対象とした交通安全教室でいちばん大切にしていることは「交通ルールを教えるのではなく、理解してもらう」ことだという。

「私たちは“右左右”を見たあとに“後ろ”も見ようね、と教えています。どうして最後に後ろを見る必要があるのか。自分の後ろから接近するクルマにも注意が必要であることを口で伝えてもなかなか理解できません。体験を通して実感してもらうことを何より大切にしています」(交通指導員・橋本さん)。

そのため、手づくりの教材で交通ルールの“なぜ”を分かりやすく説明し、アニメーションビデオの上映や実際の道路に出て横断歩道を渡る実施体験、交差点を用意して模擬横断歩道を渡る体験など、様々な要

望に合わせて行っている。その際には、手づくりのクルマの模型を交差点付近に移動してみせ、実際の交通場面に近い状況をつくり出しているという。

また何度も訪れる幼稚園等では毎回少しずつ内容を変更し、同じことの繰り返しではなく理解を深めていく工夫を凝らしている。この地道な取り組みが事故削減に繋



★交通ルールを楽しく学んでもらうキャラクターとの対話劇

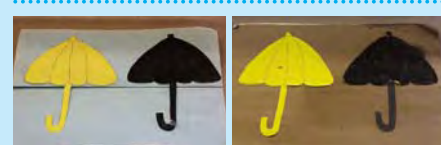
東支部のオリジナルキャラクターである「パンちゃん」と「くま吉くん」がお姉さんと対話しながら交通ルールを学んでいく寸劇。キャラクターが話す間違えた交通安全の知識をお姉さんが子どもたちと一緒に正していく。定期開催の教室では子どもたちのレベルに合わせ台本を変更している



★道路の右側を歩くことの意味を伝える教材

「クルマの運転手さんと目が合ってるかな？」と子どもたちに問いかけながら、道路の右側と左側を歩いている絵を交互に見せる。「歩いているボクから見るとは運転手さんからも見えやすい」ことを実感してもらったうえで「運転手さんと目が合う右側を歩きましょう」と呼びかける

★昼と夜の見え方の違いを理解してもらう教材

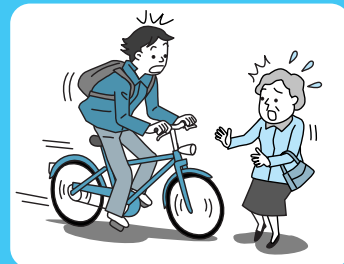


黄色と黒の傘が背景の色の違い(昼と夜)でどっかが見やすいかを比べてもらい、明るい色を身につけることの大切さを実感してもらう。絵本構造で、上下にページをめくると背景の色が変わるようになっている

SJクイズ ?

Q1 平成23年の自転車乗用中の交通事故死者数を年齢層別にみると、最も多いのは高齢者(65歳以上)ですが、その構成率は次のうちどれでしょう?
①約45% ②約50%
③約55% ④約60%

Q2 自転車対歩行者の死傷事故(平成14～23年)に關与した自転車利用者(第1当事者※)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?
※第1当事者＝交通事故の当事者のうち過失が最も重い者、又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者
①13～15歳 ②16～18歳
③19～24歳 ④25～29歳



Q3 自転車対歩行者の道路別行動別死傷事故件数(平成19～23年)の中で、最も多い事故形態は次のうちどれでしょう?
①歩道を通行中
②非分離(歩車道区分なし)道路を通行中
③横断歩道外横断中
④横断歩道横断中の自転車交差

※「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)



薄暮時と夜間の自転車は歩道をどのように通行しているか？

Q1

歩道を走行時、車道寄りを走行していた自転車は何%だったのでしょうか？



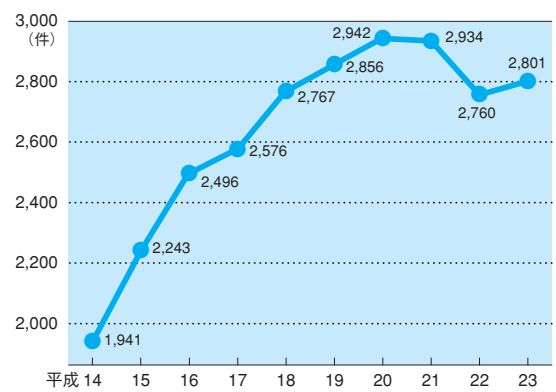
Why

自転車と歩行者の死傷事故件数は過去10年で1.4倍に！

平成23年に発生した自転車がかかわる死傷事故は14万4018件。このうち自転車の対四輪車、対二輪車、自転車相互、自転車単独といった各項目は軒並み減少傾向にある。しかし、対歩行者の死傷事故件数だけ増加傾向にあり、平成23年は2801件、10年前と比較して約1.4倍に増加している。自転車通行が可能な歩道では、自転車は歩道に通行指定部分がない場合、車道寄りを徐行して進まなければならない。そこで今回は、歩行者の存在が見えにくい薄暮時から日没後、歩道を走る自転車を観察した。



●自転車がかかわる死傷事故件数の推移(自転車対歩行者)



観察場所は東京都豊島区、JR池袋駅の近くにある「六ツ又交差点」周辺で実施した。片側2車線道路には、それぞれ道幅3mの歩道が整備され、自転車通行の標識が設置されていたが、自転車と歩行者の通行部分の指定はなかった。夕方の時間帯は駅から自宅に向かうために

出典：公益財団法人 交通事故総合分析センター資料

A1 実際の観察から

★Q1の回答
866台中373台 (43.1%)



スマートフォンを操作している歩行者

歩道を走行した自転車は866台。そのうち車道寄りを走行していた自転車は373台となった。この道を走る自転車利用者全体に「歩道の左側を通行する」意識があるためか、自転車利用者で車道寄りを走行するのは、上りは郊外へ向かう自転車だけ、下りは駅へ向かう自転車のみだった。日没後は自転車の走行速度が全体的に速くなった。

また、並進して走行していた自転車は15組、イヤホン使用17台、二人乗り6台、携帯電話使用13台だった。全体の割合から考えると比較的少ない結果となった。



携帯電話を操作しながら自転車を運転する利用者もいた

Advice

自転車利用者は「歩道は歩行者優先」の再認識を！

自転車を使う人が多かったが、そのほとんどの自転車は歩道を走行していた。車道を走行する自転車の数は全体的に非常に少なかった。

観察は日没(17時6分)の前後1時間で行った。池袋駅から続く明治通り沿いの歩道は、六ツ又交差点を越えると見通しのよい直線路になる。ゆるやかな登り坂になっており、自転車は交差点を通過したあとにスピードを上げ、勢いをつけて坂道を登っていた。歩道を走行する自転車のほとんどは、歩道の左側を通行していた。「普通自転車通行指定部分がない場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行して進行しなければならぬ」という道路交通法第6条は守られておらず、通行位置を意識しているようには見えなかった。むしろ、郊外に向かう自転車、駅に向かう自転車

●自転車の通行位置

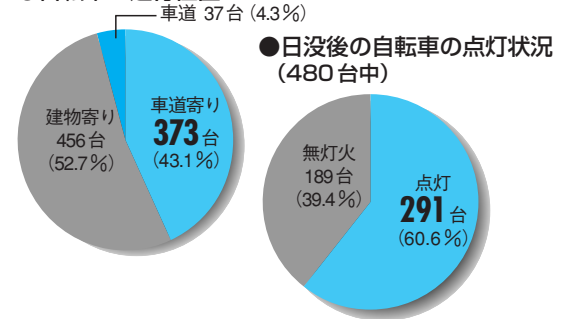
	車道寄り	建物寄り	車道	合計
幼児	8	12	0	20
中学生	43	38	1	82
成人	308	385	36	729
高齢者	14	21	0	35
小計	373	456	37	866

●自転車の点灯状況(日没前/日没後)

	車道寄り		建物寄り		車道		合計	
	日没前	日没後	日没前	日没後	日没前	日没後	日没前	日没後
幼児	0	2	0	4	0	0	0	6
中学生	5	11	0	11	1	0	6	22
成人	11	102	15	138	0	17	26	257
高齢者	2	4	0	2	0	0	2	6
小計	18	119	15	155	1	17	34	291

※子ども(小学生以下)、中学生、成人(19~64歳)、高齢者(65歳以上)の判断は観察者の見解による

●自転車の通行位置(866台中)



Q2

日没前(薄暮時)と日没後、ライトを点灯していた自転車は何%だったのでしょうか？



携帯電話で通話しながら無灯火で走行する自転車

A2

実際の観察から

★Q2の回答
日没前(薄暮時)は386台中34台(8.8%)、日没後は480台中291台(60.6%)



夜間に並進する自転車

薄暮時にライトを点灯している自転車のほとんどは、自動点灯式ライトを搭載している自転車だった。日没後にライトを点灯している自転車は6割にとどまっており、依然として夜間に無灯火で走行している自転車が多いことがわかる。また、観察時に車道を走行している自転車は小型ライトを使用している場合が多く、点灯していても遠くから認識しづらい場合が多かった。

はヘッドホンで音楽を聞いたり、スマートフォンを操作しながら歩行していたため、背後から自転車が近づいてくることにほとんど気づいていなかった。自転車のライト点灯状況についてもあわせて観察した。日没30分ほど前からライトを点灯している自転車は34台。日没後の観察ではライトを点灯していた自転車は全体の6割にとどまった。観察中に自転車と歩行者が接触するなどの場面には遭遇しなかったが、自転車の並進やイヤホン使用、二人乗りといった違反行為が確認された。危険な運転は重大な事故につながるかもしれない。歩道上を走行する自転車利用者は「歩道は歩行者が優先」であることをあらためて意識して、自転車を運転する必要がある。また、薄暮時や夜間のライト点灯は前方を見やすくするためだけでなく、自転車の存在を周囲に示すものでもある。観察者からも無灯火の自転車は直前にならないと認識が難しかった。特に夜間はライトの点灯に加え、できるだけ明るい服装で自転車を運転し、周囲から存在を認識されるよう心がけ、事故防止につなげてほしい。