

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：吉田宏樹 ※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

- 特集①：Hondaの安全に対する考え方と新たな取組み 「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざして……①
特集②：埼玉県警察本部・レインボームータースクール・Hondaによる共同研究 夜間の横断歩行者とクルマの事故を防ぐために……②
現場訪問／愛媛県東温市上林地区 高齢者二輪車安全運転講習会……④
NEWS REVIEW①／埼玉県警・所沢警察署・新入学期交通安全学習の会 ②／一般社団法人 日本自動車工業会 ③／危険予測トレーニング (KYT) DVD教材……④
TOPICS①／東海・近畿・中国・四国地区交通安全教育指導員研修会／東海・北陸・四国地区交通安全指導員情報交換会 ②／鈴鹿地区親子交通安全教室……⑤
STREAM／熊本県での高校生交通安全教育活動 最終回……⑥
危険予測トレーニング (KYT)／道路を子どもが走っている時 (四輪車)……⑦
指導者ファイル／寒河江市・交通安全専門指導員の皆さん……⑦
SJクイズ……⑦
DOCUMENT EYE ⑧／高速道路と一般道を走行する車両の車間時間を観察する……⑧

特集①：Hondaの安全に対する考え方と新たな取組み

「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざして

Safety for Everyone

すべての人の安全をめざして

ヒト 安全教育

安全運転知識や技術、教育を幅広く社会に提供していく。

事故

遭わない／遭わせない／無くしたい

テクノロジー 安全技術

道路ユーザーすべての安全を考え、さらに効果の高い技術を普及させていく。

コミュニケーション 安全情報

情報、コンテンツを融合させ、コミュニケーションで安全意識を高めていく。

Hondaは商品やサービスを通し、「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、低炭素社会、安全・安心な社会の実現に向け取組みを進めている。そして、「2018年を目途に交通事故死者数を2500人以下、世界一安全な道路の実現をめざす」とする政府目標の達成に向けて、安全の取組みをさらに進化させようとしている。今回は、Hondaの安全の取組みへの考え方と、その考え方のもとで新たに生み出された教育プログラムや技術などを紹介する。

ホンダはこれまでも、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、歩行者や自転車利用者など交通社会に参加するすべての人の安全を追求するため、「Safety for Everyone」という考えのもと取り組んできた。そして、技術の進化や法規制といった世の中の変化に合わせて、ホンダとして究極の目標である「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざすため、「予防安全」に対する取り組みを進化させ、あらためて「Safety for Everyone」をグローバル安全スローガンとして定めた。その考えを具現化するための3つの柱は「ヒト(安全教育)」「テクノロジー(安全技術)」「コミュニケーション(安全情報)」である。

安全の知識や運転技術をたくさんヒトに伝える

Hondaは交通事故死者数がピークとなった1970年に安全運転普及本部を設立し、お客様に商品を正しく理解して使っていただくための安全教育を「人から人への手渡し」の安全」と危険を安全に体験する「参加体験型の実践教育」を基本に展開している。そして現在は、運転者だけでなく、子どもから高齢者まで各年代に応じた交通安全啓発活動を地域と一体となって取り組んでいる。

さらに今年3月、安全運転普及本部は、身体に障がいをお持ちの方や福祉に関わるドライバーの方々が、より安心・安全に自由な移動ができるよう、車両運転時の安全性確保に向けた教育機会を提供することが必要と考え、福祉関連施設および福祉関連団体の協力のもと、Hondaの特別会社で多くの障がい者が働いているHonda太陽(株)、そして(株)レインボームータースクール、(株)モビリティランドと共同で安全運転プログラムを開発。4月よりHondaの交通安全教育センターに導入されている。

このプログラムは、四輪での運転復帰や社会参加をめざす身体に障がいをお持ちの方が安全運転に必要な「走る」「曲がる」「止まる」といった基本行動を実践走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握することができる「自操安全運転プログラム」と、福祉に関わる運転を行う方々のより安心・安全なドライブをサポートするための「移送安全運転プログラム」がある。

また、下肢に障がいをお持ちで、両上肢での運転操作が可能な方に向けた、簡易型四輪ドライビングシミュレーター「Hondaセーフティナビ用「手動運転補助装置」を開発し発売した。

これら福祉関連安全運転プログラムをはじめ、Hondaは今後もヒトを中心としたプログラムの開発・普及に努めていく考えだ。



●自操安全運転プログラム

安全運転に必要な認知・判断・操作の基本行動を、実車走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握することができるプログラム。使用する車両には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るため、注意ポイントの「気づき」につなげることができる。(受講対象者：医師の判断/運転免許センターの適性検査により運転可と判断された方) <主な内容> ・走行準備 ・車両などの感覚 ・ハンドル操作 ・バック走行・ブレーキなどの感覚 ・低μ路危険体験(滑りやすい路面でのブレーキング体験)



●移送安全運転プログラム

介助・介護などの配慮を必要とする送迎サービスが増加する中、サービスを提供する方々が、送迎中の安全運転ノウハウや知識を身につけることができるサポートプログラム。事故を防止するための運転アドバイスのみならず、送迎を利用される方の立場になって体験することにより、利用者へ注意を促す配慮を行うことの大切さを知っていただき、安心して乗車していただけるような教育を実施している。 <主な内容> ・走行準備 ・ブレーキ操作 ・ハンドル操作 ・バック走行



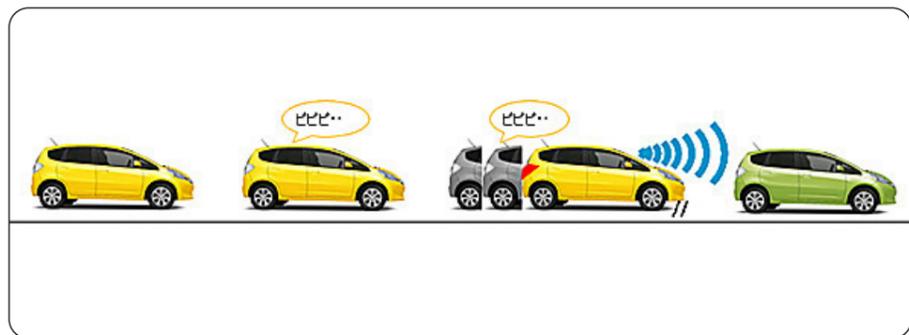
●Hondaセーフティナビ用「手動運転補助装置」

市販のステアリング(Hondaセーフティナビで使用しているステアリング)などと組み合わせることで、簡易型シミュレーターとして手軽に使用できるHondaセーフティナビに装着する装置。実車とほぼ同じ取り付け位置に配置することで実際の運転操作に近い環境でのアクセル・ブレーキ操作が可能である。 <全国メーカー希望小売価格> 5万8800円(消費税抜き5万6000円)

# 特集①: Hondaの安全に対する考え方と新たな取組み

## 安全に関わるテクノロジーの開発

安全技術において、Hondaはエアバッグなど衝突安全領域に加え、予防安全領域への取組みをさらに強化させていく。その1つが、「ぶつからないクルマ」をより多くのドライバーへをコンセプトに開発された事故回避支援システム「City-Brake Active System」。これは、低速での追突事故に対し、ブレーキ制御により事故被害軽減または事故回避を支援するシステムである。フロントウインドウ上部に設置したレーダーが前方車両を認識し、約30km/h以下で走行中に追突の危険性が高いと判断したとき、ブザーとともにメーター内のインジケーター表示が点滅して警告し、ドライバーが減速しなかった場合には自動的にブレーキがかかり、追突を回避もしくは追突時の衝撃を軽減するシステムである。また、停止中や約10km/h以下の走行時に、前方約4m以内に障害物がある状況でアクセルペダルとブレーキペダルの



「City-Brake Active System」のイメージ

踏み間違いなどによって必要以上にアクセルペダルを踏み込んだとシステムが判断した場合、ブザーとともにメーター内のインジケーター表示が点滅し、警告を促すと同時に、エンジン出力を制御して、発進を抑制する誤発進抑制機能も備えている。

今、発売している「追突軽減ブレーキ」は2003年にHondaがCMB S (Collision Mitigation Brake System) として世界で初めて開発した技術であるが、このCMB Sの機能をさらに進化させ、レーダーの検知性能の向上により、追突だけでなく対向車も検知できるようにするなど、正面衝突による被害軽減にも有効となる。

## 安全情報を伝え合うコミュニケーション

事故回避とともに、予防安全領域において重要なのが危険予測である。この危険予測を支援するための取組みが「SAFETY MAP」。これは地域住民の方々をはじめ、小・中学校や企業などの団体が地域の安全活動に活用できることを目的としたソーシャルマップで、急ブレーキ多発地点や事故多発エリア、ゾーン30などの情報に加え、「見通しが悪い」「飛び出しが多い」など一般投稿された危険スポット情報を地図上に掲載している。また、二輪車や四輪車だけ



スマートフォン用「SAFETY MAP」(イメージ)  
パソコン用「SAFETY MAP」(イメージ)

でなく、自転車や歩行者の立場からも危険エリアを確認し、共有することもできる。

今回、埼玉県警察本部から提供された交通事故情報やゾーン30情報に加え、Honda独自のインターナビ装着車から収集した急ブレーキ多発地点や一般投稿情報を分かりやすく地図上に掲載することにより、幅広く交通安全推進に活用されることが期待される。3月29日より、まず埼玉県内のマップを公開し、今後は他地域への展開も検討していくという。



「安全運転コーチング」の画面イメージ

さらに危険予測を支援するもう一つの取組みが、安全運転の実践と習得に役立つ「安全運転コーチング」機能が、今年予定している新型「フィット」の発売に合わせて提供される。この安全運転コーチングは、フローティングカーデータ (日本中のインターナビ装着車の走行データ) を活用して検出された急減速が多発している信号機のない交差点に接近すると、その旨をドライバーに事前に知らせ、安全確認を促すことにより、交通事故の防止をめざす。また、交差点を通過した際の運転診断結果をスマートフォンやパソコンでいつでも詳しく振り返ることができる機能により、安全運転の習得を支援してくれる。

この他、万一の事故における迅速で的確な救急救命に役立つ緊急通報システムを、今年夏に発売する新型「アコードハイブリッド」用インターナビから搭載する。このシステムは事故の衝撃でエアバッグが作動した際に、救急救命に役立つ情報をHELPER<sup>®</sup>に通報し、専門のオペレータ

ーが迅速に消防や警察に出勤を要請してくれる。Hondaの緊急通報システムでは、GPSの位置情報に加え、開いたエアバッグの種類、何km/h減速したのか、多重衝突であるのかも通報する。事故状況の詳細の伝達が迅速かつ正確になり、ドライバーからの口頭説明と合わせることで、より的確な救急救命につなげていくという。

このように、Hondaは安全の取組みにおいて「ヒト」「テクノロジー」「コミュニケーション」の3つの柱をそれぞれ進化させるとともに、相互に連携を強化することで新しい価値を創造し、共存安全による「事故ゼロモビリティ社会」の実現をめざしている。

3月29日にはHonda 青山ビル (東京都港区) で報道関係者を対象に「Honda安全への取組み説明会」を開催。「ヒト」「テクノロジー」「コミュニケーション」の3つの柱の新たな取組みを各担当者が参加者に説明した



説明会の冒頭では、峯川尚・本田技研工業(株)専務執行役員 安全運転普及本部部長がHondaの安全に対する考え方について述べた



- ※1 走行状況、天候などにより、レーダーが正しく認識しない場合がある。
- ※2 歩行者や自転車優先される生活道路の安全対策として、区域内の道路を最高速度30km/hに制限した上で、ゾーンの入り口やゾーン内に標識および路面標示を整備して事故の防止に役立てるためのもの。
- ※3 インターナビはHondaが開発した双方向通信型カーナビ。
- ※4 以下のホームページでご覧いただけます。http://safetymap.jp
- ※5 車載用Honda純正ナビ (Honda インターナビおよびインターナビ対応モデル) とスマートフォンアプリの両方で使用することができる。
- ※6 利用するにはインターナビ・リンク プレミアムクラブ会員登録が必要。
- ※7 (株)日本緊急通報サービスが運営する、発信された事故や急病などの情報をもとにオペレーションセンターが最寄りの警察・消防・海上保安庁などの関連機関に通報するサービス。

# 特集② 埼玉県警察本部・レインボーモータースクール・Hondaによる共同研究 夜間の横断歩行者とクルマの事故を防ぐために



仮説①②を検証するための実験では、被験者が昼間と夜間に指定されたコースを走行。コースの途中には歩行者が立っていたり、路上寝込み者に見立てたマットが配置されている

埼玉県では、平成23年中に県内の歩行中の交通事故死者数が大幅に増加した。これをうけ、埼玉県警察本部（以下、埼玉県警）では、歩行者死者の抑止対策に向けた事故原因を究明するため、平成23年12月、本田技研工業（株）、（株）レインボーモータースクールと「交通事故削減のための協力に関する覚書」を交わした。そして「高齢歩行者横断事故削減プロジェクト」を立ち上げ、共同で研究を行った。ここでは、今年1月に報告された研究結果を紹介する。

## クルマ側と歩行者側の両面から原因を究明

平成24年の埼玉県の交通事故死者数は200人で、このうち高齢の歩行者は49人と全体の約25%を占めている。そして、昼間と夜間の死者数を比較すると夜間は昼間の17倍となっている。埼玉県警交通部企画課の秋山一也課長補佐は「今回は、こうした死亡事故の原因をクルマ側と歩行者側の両面から究明し、事故削減につなげようと考えました」と、



被験者はアイカメラを装着して運転  
※一般道路ではない閉鎖されたコースで実施

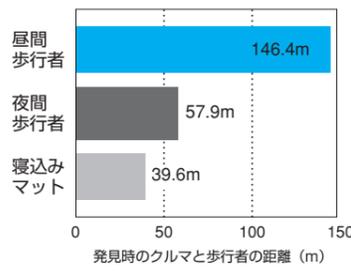
共同研究を実施した目的を話す。同プロジェクトでは、先行研究や他の資料もふまえ、次のような3つの仮説を設定し、検証を行った（協力…早稲田大学人間科学学術院人間情報科学科・石田敏郎教授）。

- 仮説① 夜間は昼間比でドライバーの見える範囲は狭い
- 仮説② 夜間は信号等目立つものに視点が多く移動する
- 仮説③ ロービームだと右からの横断者が発見しにくい

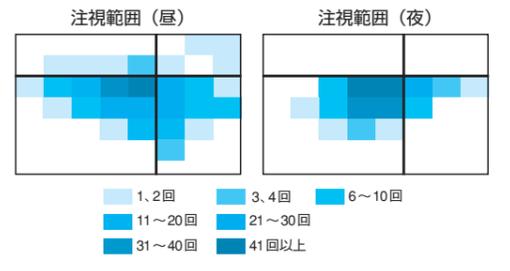
## 夜間はドライバーの視野範囲が昼間より狭まる

仮説①については、一般道路を想定した交通環境のもと、アイカメラを使い、昼間と夜間におけるドライバーの視点移動の差を調査した。それを分析した結果、アイカメラの注視範囲、注視回数がいずれも昼間の方が広く、多いことがわかった。そして、夜間の方が視野範囲は狭まり（グラフ1）、夜間は歩行者の発見（注視点が歩行者にいく時点）が昼間の約3分の1強の距離に短縮される（グラフ2）ことが確認された（天候・路面良好、速度40km/h程度の場合）。また近年、埼玉県で多発している路上寝込み事故を想定した実験も行った。被験者が走行するコ

●グラフ2：発見距離比較



●グラフ1：昼夜での注視範囲の比較



ースに路上寝込み者に見立てたマット（寝込みマット）を配置。寝込みマットに関しては、夜間・歩行者の発見よりもさらに遅れているため、注視回数は必然的に少なくなっていた（発見後の注視時間は長い）。仮説②についてもアイカメラを使い検証したが、夜間の方が「信号」「対向車」への注視回数、注視時間が減少していた。この結果、仮説①は支持されたが、仮説②は支持されなかった。

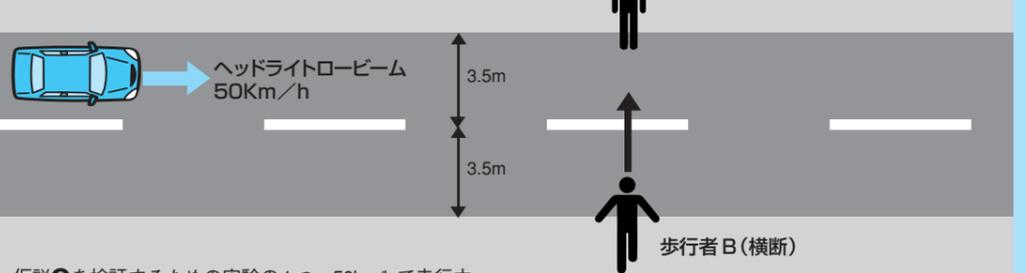
仮説③については、ドライバーが静止している状態（車両停止）と走行している状態（50km/h）での視認性実験を行い、ロービームでは右方向の歩行者視認距離がハイビームより格段に劣ることが確認された。さらに走行中では、ドライバーが左側に光るもの（反射材）に目を奪われると、右から横断する歩行者の発見はさらに遅れること、歩行者の反射材は低い位置に着用するほどロー

ビームで走行中のドライバーからの発見が早くなることもわかった。

## ドライバーと歩行者それぞれに啓発が必要

「今回の実験や事故分析などから、夜間の道路横断中の事故は、歩行者の無理な横断によるものもあります。ドライバーから歩行者が見えていないことが大きな要因だとわかりました。そこで、そうした要因をドライバーと歩行者それぞれに理解していただくため、対策案の1つとして啓発のための教材（DVD）『危険を識る〜夜間高齢歩行者事故を防ぐために』を制作しました」と秋山課長補佐。ドライバーには視野を広げるためにハイビームを活用するこ

仮説③検証：視認性実験



仮説③を検証するための実験の1つ。50km/hで走行中のクルマの前方左側に歩行者Aを立たせ、右側から歩行者Bを横断させる。  
(1) 歩行者A（反射材着用）・歩行者B（反射材無し）、  
(2) 歩行者A（反射材無し）・歩行者B（反射材着用）

のどちらが横断歩行者を発見しやすいか比較。  
(1) の場合には左の反射材に目を奪われ、右側の横断歩行者に気づくのが遅れるため、(2) の方が発見しやすかった。また反射材は足につけた方が、より早く発見できた。

## 事故発生の危険性がある地点を地図上に可視化

と、歩行者を発見してから対応するまでの時間をかせぐために速度を落とすこと、歩行者にはクルマのライトが点灯し歩行者側からクルマが見えていてもドライバーが自分を認識してくれらるとは限らないこと、白、黄色といった明るい色の服装や反射材の着用、明るい場所での道路横断を指導・啓発しているという。埼玉県警では、このDVDを各種講習などの機会に見てもらおうほか、関係団体にも配付し、交通安全教育の現場で活用してもらおう予定だ。

さらなる対策案が、今年3月にホンダが一般公開した「SAFETY MAP」(2面参照)だ。この「SAFETY MAP」には、インターナビから収集した急ブレーキ多発地点データと、交通事故情報および地域住民などから投稿される危険スポット情報が地図上に掲載されている。今回、埼玉県警より交通事故情報やゾーン30情報を提供いただき、まずは埼玉県内のマップを公開した。今後は他地域への展開も検討していく予定だ。

※以下のホームページでご覧いただけます。http://safetymap.jp

現場訪問

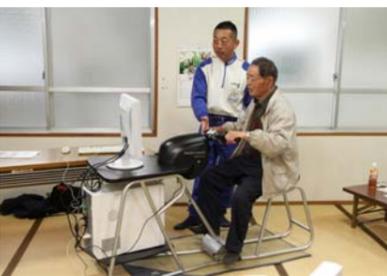
●愛媛県東温市上林地区高齢者二輪車安全運転講習会

# ライディングトレイナーを活用した 高齢ライダーへの安全運転教育

3月10日、愛媛県東温市の上林公民館で二輪車安全普及協会四国ブロックが主催する「安全運転講習会」が開催された。同講習会は日頃、バイクを運転する65歳以上の高齢者を対象としており、この日は34名が受講した。

開催の目的について、二輪車安全普及協会四国ブロックの細谷昌裕会長は次のように話す。「愛媛県では昨年、39人の高齢者が交通事故で亡くなりました。

代表者がRTを体験している状況が大型スクリーンに映し出される



平成25年は「アンダー30」ということで、県内の高齢者の交通事故死者数を30人未満に抑えることを目標にしています。また、四国における二輪車販売台数を県別にみると、愛媛県が約半数を占めています。そこで、当協会四国ブロックとしても、二輪車を利用している高齢者の皆さんの事故防止のために指導を強化していきたいと考えています。



高齢者への安全運転講習会が終了した後、黒澤インストラクターは四国ブロックを代表する愛媛県二輪車指導員10名にRTを使った安全運転の指導方法を説明。今後、この10名がRTを使って愛媛県内の高齢者や高校生に安全運転指導を行う予定である

講習会は、交通安全センターレインボー熊本の黒澤明良インストラクターが「ホンダライディングトレイナー（以下、RT）」を使って指導。RTは、ライダーの危険予測能力の向上を目的にホンダが開発したものである。

今後の取組みについて、細谷会長は「当協会四国ブロックではRTを導入し、愛媛県二輪車指導員が高齢者や高校生に安全運転教育を展開したいと考えています」という。



危険だった場面を様々な視点から再生し、どのような危険予測が必要だったかを参加者に考えてもらう

を再生。ヒヤリハットした場面や、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高齢者に考えてもらった上で、黒澤インストラクターはアドバイスを行った。

農作業に出かける時にバイクを利用するという81歳の男性は「RTを体験してみて、自分の感覚や動きが若い頃と違うことを実感できました。今日学んだことを意識して、運転しようと思います」と、参加した感想を語った。

## NEWS REVIEW

●埼玉県警・所沢警察署・新入学期交通安全学びの会

### ASIMOと学ぼう交通安全



ASIMOが「道路を横断する前に止まって、右・左・右を観る。クルマや自転車が来ていないことを確認してから右手を大きく上げて渡る」という模範を示し、子どもたちがそれにならって一緒に渡る



後藤署長からASIMOに一日警察署長委嘱状が贈呈された

3月2日、早稲田大学所沢キャンパス（埼玉県所沢市）にて「新入学期交通安全学びの会」ASIMOと学ぼう交通安全」が開催され、所沢市内の親子など約400名が参加した。講習が始まる前に、所沢警察署の後藤秀明署長がホンダのヒューマノイドロボットASIMOに一日警察署長委嘱状を贈呈。続いて、ASIMOが交通安全宣言を読み上げ、道路の安全な横断方法など、子どもたちに交通安全指導を行った。後藤署長は「私が子どもの頃、ロボットというのは夢のまた夢でした。しかし今、ASIMOというロボットが現実には活躍しています。そこで、交通事故をゼロにするという夢をいつか実現させたいという思いを込め、ASIMOに一日警察署長をお願いしたというわけです。ASIMOが指導するということで、参加者の関心も高く、多くの方々に交通安全に対する理解を深めていただけたと思います」と語った。



開会の挨拶を述べる所沢警察署の後藤秀明署長

## 3 ●危険予測トレーニング(KYT) DVD教材 動画で再現した交通場面から 事故防止のポイントが学べる

Hondaのホームページの人気コンテンツ「道路のキケン、発見！」※2がDVDとなって発売された。運転中や歩行中の交通事故を防止するためには、交通場面で出会う様々な危険を予測し、適切に対応できる能力「交通センス=危険予測能力」を身につけることが大切である。このDVDは四輪車、二輪車、自転車、歩行者の各カテゴリーごとに動画で再現された交通場面のケーススタディ計25場面が収められており、免許を持たない学生や高齢者の方でも事故防止のポイントが学べる内容になっている。



価格：3780円（税込）  
企画・制作：本田技研工業（株）安全運転普及本部  
（株）JAF MATE社

●DVD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

※2 以下のホームページでご覧いただけます。  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/>

## 2

### ●一般社団法人日本自動車工業会 宮城光氏と一緒に考える 高速道路の安全な走り方

3月22〜24日、東京ビッグサイト（東京都江東区）で「第40回東京モーターサイクルショー」（主催：東京モーターサイクルショー協会）が開催された。同ショーのイベントの一つとして23日と24日の両日、一般社団法人日本自動車工業会がライダー向けの安全運転訴求を目的としたトークショーを行った。内容は、元二輪GPワイクスライダー



高速道路の安全な走り方について解説する宮城光さん

「インタージャーナリストとして活躍している宮城光さんを迎え、「高速道路の安全な走り方」について来場者と考えていくというものである。高速道路での二輪車事故の約7割は転倒など車両単独による事故である（平成19〜23年・公益財団法人交通安全総合分析センター調べ）。ことから、宮城さんは「高速道路では何も考えず、ただアクセルを開けて走っている状態が危険です。突然、前車が減速したり、自分の前にクルマが割り込んできたりしても、適切な対応ができるように準備しておくことが大切」と来場者にアドバイス。死亡重傷者（第1当事者）を年齢層別にみると、最も多い年齢層は40代（34.5%）であるというデータ（平成23年・警察庁調べ）なども紹介された。さらに、万一事故に遭ってしまった時、自分が動ける場合は統廃事故防止措置をとりつつ、バイクを路肩などに移動させた後、速やかにガードレールの外側など安全な場所に退避してほしいと呼びかけた。また、会場では来場者に高速道路での事故を防ぐための啓発パンフレットが配布された。

※1 二輪車が第1当事者となった事故（重傷以上）。第1当事者とは交通事故の当事者のうち過失が最も重い、又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。

# TOPICS ① 交通安全教育指導員の情報共有とレベルアップの場を提供

## ●東海・近畿・中国・四国地区交通安全教育指導員研修会

ホンダでは、地域の指導者の情報共有やレベルアップを目的に各地で研修会や情報交換会を開催している。1月24、25日の両日、三重県鈴鹿市内のホテルで「東海・近畿・中国・四国地区交通安全教育指導員研修会」(主催・本田技研工業(株)安全運転普及本部鈴鹿普及ブロック)が行われた。同

研修会には東海・近畿・中国・四国の6県で活動している交通安全教育指導員等38名が参加。相互に、幼児や高齢者への交通安全指導を演説し(写真参照)、意見交換を行った。今回が2回目の参加となる愛媛県新居浜市の交通安全教育指導員は、昨年の研修会で他の地区が紹介した内容を参考にした高

齢歩行者向けの寸劇を発表。研修会に初めて参加した高知県の指導員は「私たちは一人で活動することが多いので自己流になりがちです。今回、たくさんの仲間と触れ合うことで、そうした部分を改善していく必要があると実感しました」と感想を話す。  
2日目は研修会終了後、地域の



愛媛県新居浜市の交通安全教育指導員による高齢歩行者向けの寸劇



三重県津市の交通教育プロバイダは小学生に自転車用ヘルメットの役割を説明する時の実験を披露。生卵をヘルメットの中に固定すれば、地面に衝突しても割れないことを示し、ヘルメット着用とあごひもをきちんと締めることの必要性を伝える



岡山西交通安全協会のシルバーセーフティサポーターによる高齢者への自転車の安全な乗り方の指導



交通安全関連団体や警察の方々、ホンダの関連企業のホンダパートナーシップインストラクターが加わり、「2012年東海・近畿・中国・四国地区交通安全普及活動報告会」が開催された。来賓を代表して三重県警察本部交通安全課の保田秀樹課長補佐が「交通事故を減らしていくためには、地域の指導者の皆さんの力が必要です。こうした機会に他県の指導方法を学んで、それぞれの地域での指導に役立ててほしい」と総評を述べた。



「2012年東海・近畿・中国・四国地区交通安全普及活動報告会」には地域の交通安全関連団体や警察の方々など98名が参加

## ●東海・北陸・四国地区交通安全指導員情報交換会

2月8日には、静岡県浜松市内のホテルで「東海・北陸・四国地区交通安全指導員情報交換会」(主催・本田技研工業(株)安全運転普及本部浜松普及ブロック)が開催された。同交換会には東海・北陸・四国の7県で活動している交通安全指導員20名が参加。各地区で活動している交通安全教室の実演や活動内容を報告し合うなど、活発な意見交換が行われた。

交換会終了後、地域の交通安全関連団体や警察の方々、さつき会のホンダパートナーシップインストラクターが加わり、「平成24年度東海・北陸・四国地区交通安全普及活動報告会」が開催された。最後に、来賓を代表して静岡県警察本部交通安全課の武村典課長が「各企業の協力をいただきなが

ら、今後も交通安全訴求活動を邁進していきたい」と締めくくった。  
※さつき会は、ホンダの関連企業からなる組織



「平成24年度東海・北陸・四国地区交通安全普及活動報告会」には地域の交通安全関連団体や警察の方々など94名が参加



静岡県交通安全協会細江地区支部の交通安全指導員による実演



交通安全指導員の情報交換会とともに、さつき会のHondaパートナーシップインストラクターの研修会も開催された



交通安全指導員の情報交換会とともに、さつき会のHondaパートナーシップインストラクターの研修会も開催された

## 2

## ●鈴鹿地区親子交通安全教室 開催に合わせて、近隣の小学生が交通安全のポスターを制作

3月17日、三重県鈴鹿市にある(株)ケーヒン鈴鹿工場が主催する「鈴鹿地区親子交通安全教室」(共催・七日会)が開催された。この親子交通安全教室は、親子で交通安全の怖さを体験し、安全意識を高め、事故に遭わないための行動に気づいていただくことを目的としている。鈴鹿地区では4回目の開催となり、この日は鈴鹿市や亀山市などから親子188名が参加した。参加者は4つのグループに分かれて、様々なプログラムを体験した(写真参照)。



国府小学校の児童が制作した交通安全啓蒙ポスター26作品が会場内に展示された



受賞者代表の東方つぐみさんへ、Hondaパートナーシップインストラクターの前田さんから記念品が授与された

第4回目となる今回は188名の親子が参加



主催者を代表して開会式で挨拶を行う(株)ケーヒン鈴鹿工場生産本部工場長の菅野秀明さん

今回は開催に合わせ、近隣にある鈴鹿市立国府小学校の児童が交通安全啓蒙ポスターを制作。その中から優秀作品が会場内に展示された。来賓として参加した国府小学校の杉谷直俊校長は「自分の命を自分で守るために交通安全が重要であることを、子どもたちに再確認してもらおうと、ポスターの制作を行いました」と、そのねらいを話す。「このような充実した交通安全教室は学校単独では難しいので、参加した親子にと

って貴重な体験になったはずですよ。閉会式ではポスターの優秀6作品を発表。代表で国府小学校5年生の東方つぐみさんに記念品が授与された。東方さんは「テレビで飛び出しによる交通事故のニュースを見て、道路への飛び出しの防止を訴えようと考えました。受賞できて、とてもうれしい」と感想を語ってくれた。



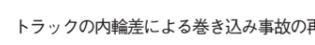
ホンダパートナーシップインストラクターとして親子交通安全教室で指導を担当した(株)ケーヒン鈴鹿工場生産本部製造課技術係係長の前田望さんは「ポスターの展示や表彰は初めての取り組みです。小学校に協力いただくことで、地域との連携をさらに深めることができたと思います」と今回の成果を述べた。



鈴鹿市交通安全指導員は道路を横断する際の安全確認の重要性などを説明



自転車の安全な乗り方教室では、子どもたちに「止まれ」の標識のある交差点での一時停止や安全確認について指導



トラックの内輪差による巻き込み事故の再現

熊本県での高校生交通安全教育活動 連載:最終回
高校と生徒が主体となった自主活動に向けて



「平成24年度熊本県高校生交通安全教育活動報告会」には県行政関係者や活動に賛同した高校の教職員36名が参加

翔陽高校での平成24年度の活動内容を報告する馬本竜司教諭



「1年を通じて、原付通学者の安全運転意識の向上がみられました。事故件数が減っただけでなく、地域からの苦情も激減しています。また、インストラクターとなって下級生に安全運転を教えたいという生徒が5名もおり、生徒も意欲的になっていくといえます」と馬本教諭は成果を強調した。

3月19日、熊本県熊本市内のホテルで「平成24年度熊本県高校生交通安全教育活動報告会」(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、県行政関係者や活動に賛同した高校の教職員が参加。熊本普及ブロックの池田仁プロクラーが1年間の活動を説明した。平成24年度は座学による感受性教育、実技を主体とした自転車・原付教育を16

のべ約1万5400名の高校生に安全教育を実施

ホンダは平成24年度、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展開してきた。その目的は「交通安全社会として第一歩を踏み出す高校生への痛みや人の思いやりを感じられる豊かな人間性を育み、交通ルールや社会のルールを遵守してもらうことで、交通事故削減に寄与する」ことである。

活動により、生徒の意識や行動が変化

続いて、熊本県立翔陽高等学校(熊本県大津町)生徒指導部交通安全担当の馬本竜司教諭が同校とホンダによる原付通学者を対象にした交通安全教室(全5回)について報告。「1年を通じて、原付通学者の安全運転意識の向上がみられました。事故件数が減っただけでなく、地域からの苦情も激減しています。また、インストラクターとなって下級生に安全運転を教えたいという生徒が5名もおり、生徒も意欲的になっていくといえます」と馬本教諭は成果を強調した。

来賓として出席した木幡繁嗣・内閣府政策統括官交通安全企画参事官補佐は「高校生の交通安全教育において、民間企業と行政が連携した活動の成果が報告されることは、交通事故抑止に取組んでいる内閣府にとっても注目に値する出来事です。皆様には全国に先駆けた教育の現場に立ち会っているという自負を持って、さらに取り組みに邁進していただきたいと思えます。そして、この活動が熊本県から全国に拡散することを期待したい」と挨拶し、高校生交通安全教育活動を評価した。



報告会では参加した教職員によるディスカッションも行われた

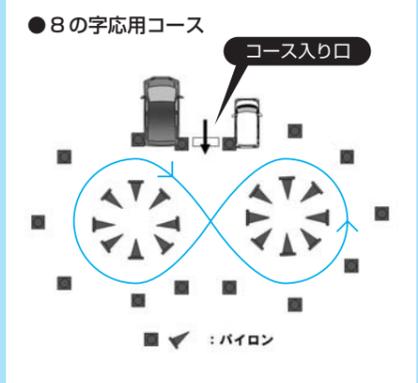


来賓として挨拶を述べる木幡繁嗣・内閣府政策統括官交通安全企画参事官補佐

熊本県立翔陽高等学校・原付通学生実技講習会

翔陽高校では平成24年度に原付通学者(2年生)への実技講習会を5回開催。2月21日には、1年間のまとめと位置つけた第5回目が行われた。

その内容は「8の字応用コース」の体験。校内に設定された図のような8の字コースを原付で走行する。各々が単独で走るのではなく、1台ずつ順々にコース内に入って行く。



コースは最大で8台まで走行可能になっているが、そのためには先にコース内を走行している原付の動きをよく観て、自分の動き方を考える必要がある。どうすれば8台でスムーズに8の字コースを走行できるのか、生徒同士で考え、思いやりを持って、ゆずり合いを実践してもらうことがねらいである。



コースの入り口は見通しが悪くなっているため、進入時は十分な安全確認が必要となる

1台ずつコースに進出し、8台での走行をめざす。途中で誰かが地面に足を付いたら最初からやり直し。そのため、スムーズに走行できるように生徒同士で相談



養成講習では生徒たちでコース設定などができるようにHondaのインストラクターが指導

3月26日、29日には平成25年度の活動に向け、生徒指導員の養成講習を実施。そして4月4日、その生徒指導員5名(3年生)が新規原付通学者(2年生)に対し、座学と実技による指導を行った(写真参照)。生徒指導員の一人、濱田智子さんは「私自身も実技講習会に参加して、自分の運転技術を過信していることに気づきました。そうしたことや、原付で通学している時に感じた危険を後輩に伝えたいと思い、指導員になったというわけです。後輩にアドバイスする時は、自分の体験を交えながらわかりやすく説明するように心がけました」と感想を話してくれた。

翔陽高校では、先輩から後輩へ安全運転への思いを継承するためのサイクルが出来上がりつつある。



四輪車の間を右折する時は、死角を走ってくる二輪車や自転車や来っていないか確認することを伝える



発進・停止では2年生の一人ひとりの運転を見ながら、生徒指導員が正しいブレーキ操作をアドバイス

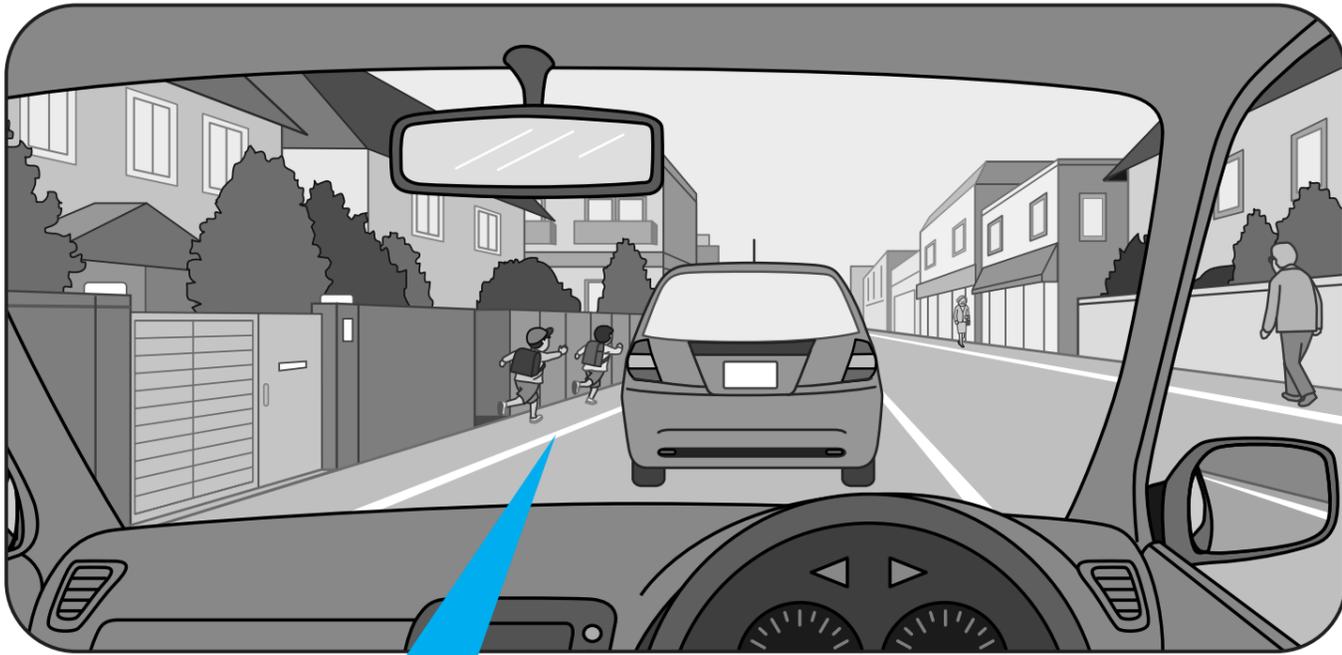


四輪車の死角について解説する生徒指導員

危険予測トレーニング(KYT) —危険感受性を育てる

第32回 道路を子どもが走っている時 (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。今回は四輪車のドライバーに、前車が急停止した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

あなたは前車に続いて生活道路を走っています。  
左側の路側帯の内側を二人の子どもが走っています。

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 13

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。



寒河江市・交通安全専門指導員の皆さん  
成原明美さん(左)、守ゆかりさん(右)

オリジナルのキャラクターによる寸劇や紙芝居を使って指導

寒河江市は山形県のほぼ中央に位置し、約4万2000人が暮らす都市である。同市市民生活課に所属し、主に子どもや高齢者への交通安全教育を担っているのが成原明美さん、守ゆかりさんの二人だ。

同市が最も力を入れているのは、幼児向けの交通安全教育。市内にある幼稚園・保育所15施設では、1年間に各4回実施している。1回目は、道路を渡る時のルールである「ストップの約束」を伝えるため、「ストップ→手を上げる→右、左、右を確認して渡る」という動作を子どもたちに実践してもらう。2回目は、信号機の色の意味や雨の日の交通安全について寸劇や紙芝居で説明する。3回目は、各幼稚園・保育所周辺の道路を子どもたちに実際に歩いてもらい、指導を行う。4回目は、雪道での安全な歩き方や1年のまとめ。また、小学校就学前の年長クラスではランドセルを背負って歩く練習も行っている。

「楽しく学べる交通安全教室が目標です」と成原さんは話す。寸劇や紙芝居に登場するキャラクターも、カエル(写真参照)や

キツネ、タヌキなどをモチーフにオリジナルなものを考案している。「自分たちも楽しみながら教材を制作しています。それが子どもたちを楽しんでもらうための秘訣です」と守さん。また、そうした独自の指導の中に、Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりい」も取り入れている。「最近では、保護者の方の交通安全に関する意識が希薄になっているように感じま

す。そうした状況からも、幼稚園・保育所での交通安全教室は子どもたちにとって、ますます重要な機会になると思います」と、二人は今後を見据える。

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/>

★カエルのキャラクターによる寸劇



二人が演じる「けろすけとける兄ちゃんの交通安全」。カエルのけろすけとける兄ちゃんが池で魚釣りをしていると、次々に交通標識が釣り上がる。そして、釣り上げた交通標識の意味を子どもたちと確認していく。



交通標識を釣り上げるゲームは、幼児向けの交通安全教室で子どもたちにも体験してもらっているという。釣竿の先には磁石、標識にはビール瓶などの王冠を取り付けている。

★雨の日に目立つ色を伝える紙芝居

黄色の雨ガッパと傘を身につけて歩いていると、クルマのドライバーに見つけてもらいやすいということを理解してもらうために、守さんが紙芝居を自作。



★自転車やクルマに乗る時に守ってほしいことを指導

Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりい」を使って、ヘルメットの着用の重要性や、並進はルール違反であることなど、自転車の基本的な交通ルールも幼児期から指導している。また、クルマに乗る時はチャイルドシートを使うように伝えている。

SJクイズ ?

- Q1 平成24年の交通事故件数(66万5138件)を事故類型別にみると、最も多い事故類型は次のうちどれでしょう？
- ① 正面衝突
  - ② 追突
  - ③ 出会い頭衝突
  - ④ 右折時衝突



- Q2 平成24年の交通事故死者数は4411人と12年連続で減少しました。では、高速道路における死者数の状況は次のうちどれでしょう？
- ① 3年連続で減少した
  - ② 2年連続で減少した
  - ③ 2年連続で増加した
  - ④ 3年連続で増加した

- Q3 平成24年の警察庁とJAFによる調査では、高速道路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？
- ① 約55%
  - ② 約65%
  - ③ 約75%
  - ④ 約85%

※「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)



高速道路と一般道を走行している車両はどのくらい車間時間をとっているか?



Why 高速道路の交通事故のおよそ7割が追突事故!

平成24年に発生した交通事故件数66万5138件を事故類型別にみると、最も多い事故類型は車両相互の追突事故(構成率34.8%)である。高速道路に限ってみると、発生件数(1万1299件)に占める追突事故の割合は70.0%にのぼる。道路交通法では車間距離の保持について「同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その前車が急停止してもこれに追突するのを避けることのできる必要な距離を保つていなければならない」と定めている。そこで今回は、高速道路、および一般道を走行する車両の車間時間を観察した。

観察場所は東名高速道路・下り線、厚木インターチェンジ付近。当日は渋滞が発生し、観察場所は渋滞解消から5kmほど離れた場所。ゆるやかにカーブする見



Advice

前方車両との車間時間は2秒以上が必要!

通しの良い3車線道路だった。一般道は東京都世田谷区内、片側3車線の国道246号・下り線。上り線は道路がびっしりクルマで埋まるほど大渋滞が発生していたが、下り線は車両がスムーズに走行できる状況だった。

ホンダの安全運転教育では、前方車両との安全な間隔をとる際、走行速度に関わらず一定の間隔を保つことができる車間時間を推奨している。一般的にドライバーが危険を認知してからブレーキを踏むまでの時間は1秒程度。その間もクルマは進んでおり、停止するために必要な制動距離を含めると、車間時間は2秒以上必要だ。ただし、これは運転者が通常の健康状態であることが前提。疲労や眠気が少しでもある場合は、さらにプラスした車間時間をとることが必要となる。高速道路の観察場所は10kmほど続いた渋滞を抜けた地点で、多くのドライバー

Q1 高速道路を走行する車両はどれくらい車間時間をとっていたのでしょうか?

A1 実際の観察から

★Q1の回答 乗用車の25.5%、大型トラックの27.3%が車間時間「1~1.5秒未満」で最多。二輪車では「0.5~1秒未満」が最多。

前車に追従していた車両は合計3189台。車間時間「1~1.5秒未満」で走行するクルマの多くは追い越し車線を走行していた。前車に接近しすぎるのは非常に危険だ。大型トラックの背後に完全に隠れてしまい、観察者が見逃しそうな場面もあった。

二輪車は車間時間1秒以内が最も多かった。この日は3月最後の土曜日とあってツーリングに出かけるライダーが多く見かけられた。単独走行よりも集団走行が多かったが、車間時間は一様に短かった。



前車と車間時間1秒以内で走行する様子

が遅れを取り戻そうと焦っているように見受けられた。3車線のうち、走行台数が多かったのが追い越し車線。路側帯側の走行車線は最も走行台数が少なく、主に大型トラックや二輪車が通行していた。追い越し車線を走行するクルマの多くは車間時間が短く、なかには車間時間0.5秒以内のまま走行を続ける車両もあった。

一方、一般道の観察では全体的に落ちついた走行がなされ、クルマは追い越し車線と中央車線、二輪車は歩道側の走行車線を整然と走行していた。観察場所から80mほど先に信号機があり、クルマは赤信号に変わったことを見計らって減速するため、車間時間が短くなった。台数は少なかったが、青信号に間に合わせようと、一部の車両は急加速をしていた。高速道路は見通しがよく単調なため、運転者は無意識のうちに前車へ近づき、車間時間が短くなっていくようだった。一般道では信号機があり、発進と停止を繰り返すため、車間時間が長くなるように感じられた。



Q2 一般道を走行する車両はどれくらい車間時間をとっていたのでしょうか?

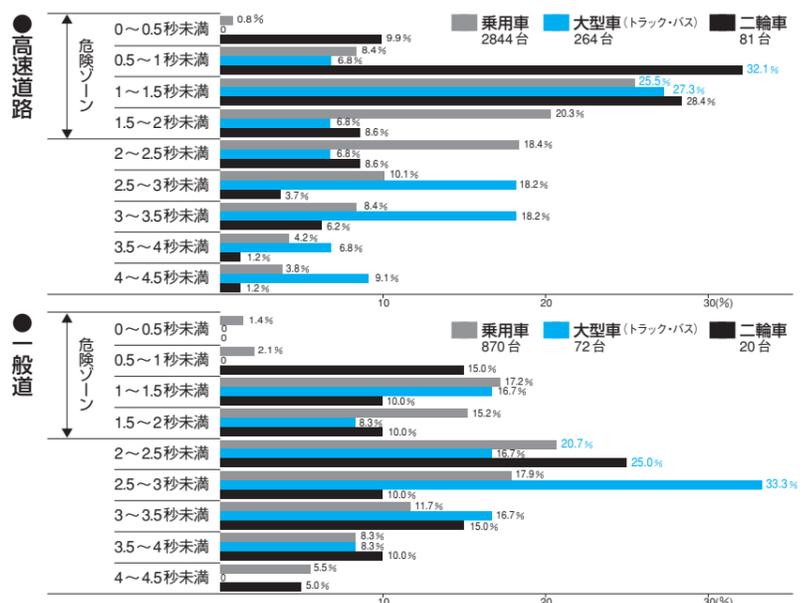
高速道路、一般道ともに追突事故が多いことをふまえ、運転者は2~3台前のクルマの動きに注意しながら予測し、ゆとりを持った運転を心がけてほしい。また疲れの前に休憩をとるなど、常に運転に集中できるようにすることが必要である。そして、万が一の事故を防ぐためにも、前車との車間時間は2秒以上を意識して走行する必要がある。

●観察の対象

今回は観察現場で1時間ビデオ撮影を実施。前車に追従して走行する車両を対象とし、その車間時間を計測した。観察場所での車両の平均速度は、高速道路が90km/h~100km/h、一般道が40km/h前後だった。

●車間時間の計測方法

観察するクルマの前車が目標物を通過した時(図1)から、観察するクルマが同じ目標物に差し掛かるまで(図2)の時間を車間時間として、ビデオ編集ソフトを使って計測した。



A2 実際の観察から

★Q2の回答 乗用車の20.7%、二輪車の25.0%が「2~2.5秒未満」で最多。

前車に追従していた車両は合計962台。普段から混雑している都心の幹線道路であるため、走行する車両に先を急ぐ様子はあまり感じられなかった。観察中、最も多い車間時間が「2~2.5秒未満」と安全な車間を保つ車両が多かった一方、強引な追い抜きを行う二輪車や、前方不注意で前車に接近しすぎたクルマも見受けられた。



信号に引っかけられないために、急加速して前車に接近する軽自動車



ギリギリまで近づいてから追い越し二輪車

【お知らせ】 4月1日付、本田技研工業(株)安全運転普及本部本部長に峯川尚(専務執行役員)、安全運転普及本部本部長に峯川尚(専務執行役員)、安全運転普及本部本部長に吉田宏樹が就任。前任者同様、共存安全による「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざし、なお一層邁進いたします。今後とも、よろしくお願ひ申し上げます。