

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：子どもへの交通安全教育 楽しみながら安全意識を高め、「止まる」「観る」を実践してもらう……①
特集②：シリーズ・高齢者への交通安全教育 第1回 歩行者編 高齢歩行者の道路横断中の事故を防止するために……④
現場訪問／視覚障がい者自動車運転体験……④
TOPICS①／クミ化成(株)……④
TOPICS②／第13回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会……⑤
TOPICS③／社会福祉法人 別府リハビリテーションセンター……⑤
NEWS REVIEW／平成24年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式……⑤
STREAM／全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第1回……⑥
危険予測トレーニング(KYT)／見通しの悪い交差点を横断する時(子ども編)……⑦
指導者ファイル／尼崎市総務局生活安全課の皆さん……⑦
SJクイズ……⑦
DOCUMENT EYE (目)／「ゾーン30」に指定された道路を走行する車両を観察する……⑧

特集①：子どもへの交通安全教育

楽しみながら安全意識を高め、「止まる」「観る」を実践してもらう



多古町立久賀幼稚園の交通安全教室には園児12名とその保護者が参加

平成24年の歩行中の交通事故死傷者数を年齢層別にみると、高齢者(65歳以上)の次に多いのは子ども(15歳以下)である。こうした状況の中、次世代を担う子どもの安全意識を高めるための取組みが全国各地で実施されている。今回は、そうした事例を紹介しながら、子どもたちに何を伝えるべきか探る。



5月21日、千葉県多古町にある久賀幼稚園で、同園の園児とその保護者を対象にした交通安全教室が開催された。多古町では「ベコちゃんクラブ」という幼児安全クラブを基本に、幼稚園・保育所単位で交通安全教育を年6回行っている。この日はその第1回ということで、園児とともに保護者も一緒に参加。多古町役場総務課交通防災係の林智子さんが指導を担当した。



パネルの中に隠れているひよこのイラストを園児に見つけてもらう(写真上)。「あやとりい ひよこ編」の「音当てクイズ」に取り組む親子(写真下)

この後、園児も加わり、交通安全教室がスタート。テーマは「よく観る」「よく聞く」。園児に目を閉じてもらおうと、林さんはパネルに貼られた花や木などのイラストの中に、ひよこのイラストを隠す。そして、園児たちに目を開けてもらい、見つけてもらう。ひよこに似た形のイラストも混ざっているの、注意深く

交通安全は家庭から！ 保護者の気づきを促す

林さんは、最初に保護者だけを集めて講話を行う。まず、子どもと大人の視界を比較し、「大人には見えるクルマが、子どもには見えていないことがあるので、注意してほしい」と説明。チャイルドビジョン(幼児視界体験メガネ)を使って、保護者自身に子どもの水平視野と垂直視野の違いを実感してもらう。そして、子どもと一緒に道路を歩く時の注意事項について、「子どもの手首をしっかりと握って、大人は車道側を歩きましょう。道路を横断する時は、「ちょっと、止まって、右・左・右」を実践してください」と強調した。



園児の保護者に講話を行う多古町役場の林智子さん

参加した保護者からは「普段はクルマで移動しているの、子どもと手をつないで道路を歩くというのはとても新鮮でした」「私たちが歩いている横を大きなトラックが猛スピードで走っていくのに驚きました。その時の風圧や音を子どもと一緒に体感できた点良かったと思います」という声がかれた。また、「子どもなりに交通安全のことを理解している様子を見て、頼もしく思いました」「町役場をはじめ、警察や交通安全協会の協力もあり、地域全体で子どもを守っていくという一体感を感じることが

観なければならぬ。「道路を歩く時も、自分の目でクルマをよく観てくださいね」と園児に伝えた。続いて「観ることと一緒に、聞くことも大切です」と、Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」の中にある「音当てクイズ」を始める。交通場面のイラストを親子に配り、「これから聞く音がイラストのどこに当たるか、探してください」と、様々な音を順番に再生する。「クルマの急ブレーキの音」が流れると、「どうしてクルマは急ブレーキをかけているのかな？」と問いかける。園児たちがイラストを見て「ボールを追いかけて、飛び出したから」と答えると、「道路への飛び出しはとても危ないので、絶対にしないでください」と、林さんは注意を促した。

子どもなりに交通安全のことを理解している様子を見て、頼もしく思いました」「町役場をはじめ、警察や交通安全協会の協力もあり、地域全体で子どもを守っていくという一体感を感じることが

※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。4～5歳児対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりい ときあかし 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/

特集①:子どもへの交通安全教育

地域が一体となった交通安全教育

多古町の幼児・児童への交通安全教育は林さんが一人で担当している。「安全確認などを臨場感のある中で学んでもらうことが、子どもたちには効果的だと考えています。しかし、幼稚園外の道路を歩く実習などは、私一人ではできません。そこで、警察や交通安全協会にも協力をお願いし、このような形で行うようになりました。子どもたちが警察官の方を身近に感じるこ

できました」と、「ベコちゃんクラブ」の交通安全教育は保護者に好評である。「交通安全は家庭から」と林さんは保護者に訴えている。「私たちが伝えたことを家庭でも守っていただくことが、たいへん重要です。今回のように子どもと一緒に歩くことで、保護者の皆さんにも新たな発見や気づきがあるはず。そうした経験を積み重ねて、親子で交通安全意識を高めていってほしいと思います」。

多古町では交通安全教室の「出席カード」を用意し、受講するたびにシールを貼って子どもに渡している。「子どもにはカードを保護者の方に見せて、何を学んだのか話すように伝えます」と林さん。カードの中には通信欄が設けられており、そこに保護者が受講後の子どもの様子などを書いて、幼稚園・保育所へ提出することになっている。これも子どもを通して、保護者の交通安全への関心を高め、地域ぐるみで交通安全教育に取り組むための工夫といえる。



交通安全教室の最後は幼稚園の周辺道路を親子で歩く。車道は大型のトラックなどの往來があった(写真上)

警察や交通安全協会の協力を得て、年6回にわたり交通安全教育を実施(写真下)



「出席カード」の通信欄を利用して保護者とのコミュニケーションを図る



多古町役場が小学校入学前の子どもに配付している「歩行者免許証」



児童にも参加してもらい、クルマは急に止まれないことを示す

ができる良い機会にもなっているようです」と林さんはいう。

こうした「ベコちゃんクラブ」の交通安全教育を受講した子どもには、小学校入学前に顔写真入りの「歩行者免許証」が配付される。これは「免許証を持つことで、交通社会人としての意識を持つてほしい」「幼稚園・保育所で学んだことを、小学生になっても継続してほしい」という目的で、林さんが発案したものである。小学校入学後は、ランドセルの中に入れて携帯してもらうそうだ。

止まって観るという重要性を伝える

茨城県つくば市も子どもへの交通安全教育に力を入れている自治体の1つだ。今年度から交通安全教育指導員を2名から4名に増員し、市内の交通安全に取り組んでいる。5月9日には、つくば市立竹園東小学校で、交通安全教室が開催された。つくば市交通安全教育指導員の廣瀬明子さん、大川初江さん、富田幸智子さん、岩村加奈子さんが小学1〜3年生(332名)には「あやとり」を使った歩行者教育を、小学4〜6年生(337名)には「ホンダ自転車シミュレーター」による自転車教育をそれぞれ行った。

廣瀬さんは「今日は、みんなが交通事故に遭わないように安心して道路を歩けための約束を勉強します」と1〜3年生向けの交通安全教室を始める。「クルマのドライバーさんは道路を横断している人を見つけた時、すぐにクルマを止めることができず、どうしようか?」と児童に問いかけると「止められない!」と声が上がった。「これなら、なぜ止めることができないのか実験をやってみます」。児童の代表者2名が前に出る。一人は体育館の端から端に向かって走り始め、廣瀬さんが笛を鳴らしたら止まった時に走っている児童がいた地点に立ち、もう一人の児童には笛が鳴った地点と、実際に止まれた地点には約3mの差が生じていることを児童全員で確認。

「みんなが急に止まれないように、クルマも急に止まれません。この差は50km/hのクルマの場合、約32mになります」と廣瀬さんは道路への飛び出しの危険性を伝えた。この後も、廣瀬さんは2つの実験(写真下参照)を行い、「止まる」「観る」ことの重要性をわかりやすく示した。

児童が受講する様子を見守った竹園東小学校の杉田慶也教頭は「あやとり」は講話だけでなく、画像や実験を交えているので、小学校低学年の児童にも理解しやすい内容になっていました。交通安全は児童の生命にかかわることですから、当校でも力を入れています。後日、近くにある交通公園を利用して、児童に身体を動かして今日学んだ「止まる」「観る」を実践してもらいます」と話す。

指導を担当した廣瀬さんは「子どもたちには「止まる」ことがいかに重要かを理解してもらい必要があります。『あやとり』はそれをわかりやすく伝えるプログラムだと感じ、今年度から交通安全教室の中に取り入れています。子どもたちの視覚に訴える構成になっているので、使いやすくと感じました」と、「あやとり」による指導の成果を語った。

このように、子どもの交通安全教育においては家庭、学校、地域ができるだけ多くの機会を設け、参加体験型の要素も加えながら子どもの安全意識を高めることができる教育手法を取り入れていくことが重要だといえるだろう。

●2つの実験



「止まる」ことの重要性を伝える実験。大型スクリーンの中でイラストを動かして、何が描かれているかを児童に問いかける。イラストの動きを止めれば、イラストに書かれた数字まで正確に読み取れることを伝え、自分が動きながら観るよりも、止まって観るほうがよく観えることに気づいてもらう



見通しの悪い場所には見えない危険があることを伝える実験。交通安全教育指導員の廣瀬明子さんが筒の中にボールを入れて、ぬいぐるみに向かって転がす。児童は気をつける姿勢でぬいぐるみの前に立ち、ボールが筒から出てきたら、ぶつかる前にぬいぐるみを取り上げてもらう。しかし、筒の中は見えないようになっているため、ボールはぬいぐるみにぶつかってしまった(写真上)。筒の中を見えるようにすると、ボールが筒から出た後すぐにぬいぐるみを取り上げることができた(写真下)

「かるた」を活用した交通安全教育



を理解してもらえと考えました」と話す。かるたは逗子警察署友の会から寄贈を受けたという。

各小学校で1〜6年生20〜40名が参加。かるた取りを始める前には、逗子警察署交通課の川下綾華さんが大判かるたの絵札を見せながら、子どもたちに歩行中・自転車乗用中に守るべき交通ルールを説明。川下さんは「守ってほしいルールが、5・7・5の読み札を通して子どもたちの耳にリズムカルに入っていく点が良いと感じました。子どもたちにも好評です」と「交通安全かるた」を使った感想を語ってくれた。



「Honda交通安全かるた」大判セット(定価2万円・税込)および普通サイズ(定価500円・税込)の詳細や購入方法などは以下のホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>

家庭や学校などで、より気軽に交通安全に親しんでもらおうと、平成21年に発売されたのが「Honda交通安全かるた」である。発売以降、遊び心のある交通安全教材として地域の指導者に活用されている。かるたで遊びながら、「正しい交通行動」や「命の大切さ」について学べるようになってきているのが特長だ。

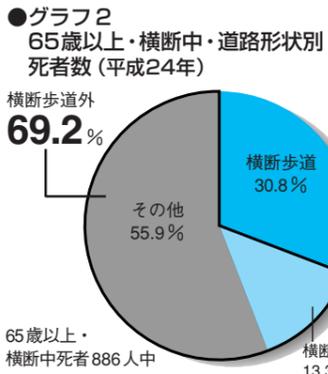
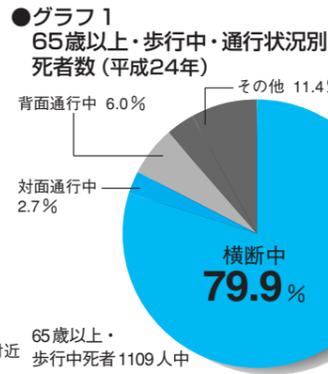
神奈川県逗子警察署では、今年1月から2月にかけて、逗子市内の5つの小学校の「ふれあいスクール」(市立小学校の教室を活用した放課後の遊びの場)で「交通安全かるた大会」を実施した。逗子警察署の寺島武美交通課長は「通学中の小中学生が事故に遭わないよう、子どもたちの交通安全に対する意識を高めていく必要があります。かるたを活用することで、楽しみながら、子どもたちに交通ルール

特集② シリーズ・高齢者への交通安全教育 第1回 歩行者編

高齢歩行者の道路横断中の事故を防止するために

平成24年の交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（65歳以上）が最も多く、高齢者が占める割合は51.3%と過去最高となった。本紙では今号から3回に渡り、高齢者への交通安全教育に関する調査研究や指導事例を取り上げていく予定である。シリーズ第1回は、高齢歩行者への指導の参考となる情報を紹介していく。

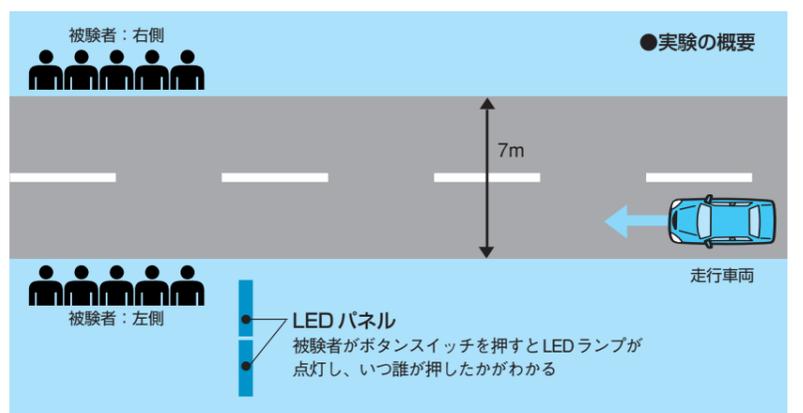
平成24年の交通事故死者数（441人）を状態別にみると歩行者は1634人で、このうち67.9%が高齢者である。高齢者の歩行者死者数を詳しくみると、79.9%は道路横断中に事故に遭っており、このうち横断歩道外を横断しているケースは69.2%となっている。



高齢者が道路を横断するタイミングを調査

このような高齢歩行者の横断事故の予防をめざし、独立行政法人交通安全環境研究所では、実車による道路横断タイミングの実態調査（平成23年度タカタ財団助成研究）を行い、調査結果を発表した。

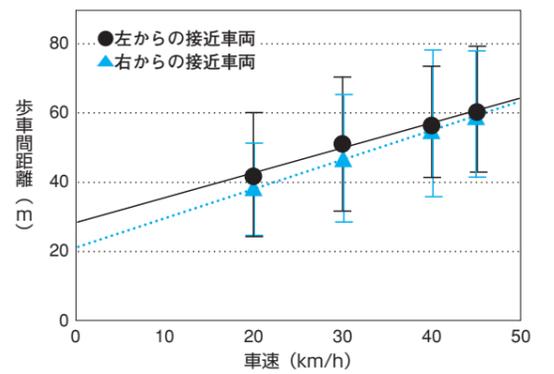
実験場所は東京都内の自動車教習所。車道幅7m、長さ150m程度の見通しの良い2車線の直線コースの片側車線を車両が走行。これを車道両側から被験者である高齢者19名（平均年齢75.2歳）が直線コースの両側（途中で観察位置を交代）で同時観測し、歩行者が横断をあきらめる時の歩車間距離を調査した。被験者には接近する



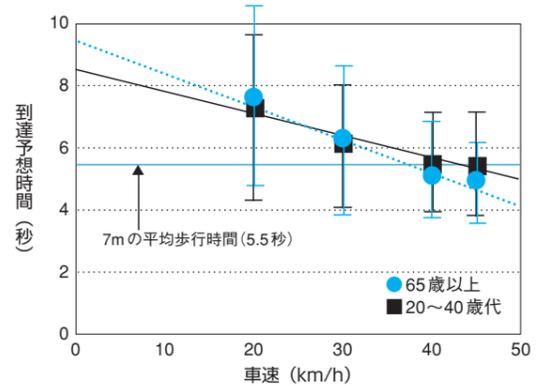
車両に對此この距離であれば横断をあきらめると判断した瞬間に手元のボタンスイッチを押すよう依頼しており、ボタンスイッチを押した時点の歩行者と走行車両までの距離を歩車間距離としている。車両の速度は20、30、40、45 km/h の4条件とし、被験者には車速は一定であることを教示している。

高齢者は「横断できる」と判断するタイミングが遅れる傾向がある。車速と歩車間距離の平均値の関係がグラフ3である。歩車間距離は、歩行者が右から接近する車両を観察する場合同様に左からの車両を観察する方が長くなる傾向にある。左から接近する車両は奥側の車線を走行するため、手前側を走行する右から近づく車両よりも歩行者から離れているため、早めに横断を断念するものと思われる。また、歩車間距離は速度によって変化したため、歩行者は距離と速度の両方を考慮して判断していると推測される。

●グラフ3 高齢者における歩車間距離の結果



●グラフ4 予想到達時間 車両を左手に観察する場合 (若年者の結果との比較)



100m先にあるHonda ステップワゴン (正面) は、自分の目から約30cm先に置いた5円玉の穴に入る



交通安全環境研究所では、同じ実験を若年者（20〜40歳代）についても行っている。車両の速度が低い場合は、高齢者と若年者での歩車間距離に差はないが、速度が高い場合は高齢者の歩車間距離が短くなっていた。これは、高齢者が「ぎりぎり横断できる」と判断するタイミングが若年者に比べて遅れる傾向があることを示唆している。

自分から100m離れているクルマの大きさは？

歩行者が横断するタイミングを判断する材料の1つは、接近するクルマと自分の材料の1つは、接近するクルマと自分から100m離れた時に、どのくらい大きさに見えるかを考えてもらう。そして、5円玉の穴を使って100m先にある大きさがどのくらいかを実感してもらう。ほとんどの高齢者が「そんなに小さく見えるなんて意外だ」という反応を見せると山口さんはいう。そして、横断する前には止まって、よく観るよう指導。特に、自分の左側から接近するクルマは遠くに小さく見えていても、予想以上に早く接近するため、注意が必要であることを伝えている。「高齢者の方々が道路横断中に事故に遭わないように、わかりやすい指導を工夫していきたい」と山口さんと船津さんは力強く語った。



の距離である。今から2年ほど前、宇城地区交通安全協会（熊本県宇城市）の交通安全教育講習員である山口久代さんと船津千鶴さんは交通安全教室に参加する高齢者に100m先のクルマがどのように見えるのか、わかりやすく伝える方法を模索していた。それを本田技研工業（株）安全運転普及本部熊本普及ブロックに相談。熊本普及ブロックでは、5円玉を利用するアイデアを提案した。5円玉と定規があれば、簡単に100m先のクルマの大きさがわかると考えたのだ。5円玉を自分の目から約30cm先に置いて見ると、ちょうど100m先のホンダステップワゴン（正面）が5円玉の穴に入る結果となった。さらに、計算で5円玉を目から離す距離を求めた結果も約30cmとなり、実測値と一致することを確認した。

そして、宇城地区交通安全協会では高齢者向けの交通安全教室でこの方法を使った指導を実践している。まず、原寸のクルマを描いた布を広げて、その大きさを受講者に確認してもらう。次に、これが100m離れた時に、どのくらい大きさに見えるかを考えてもらう。そして、5円玉の穴を使って100m先にある大きさがどのくらいかを実感してもらう。ほとんどの高齢者が「そんなに小さく見えるなんて意外だ」という反応を見せると山口さんはいう。そして、横断する前には止まって、よく観るよう指導。特に、自分の左側から接近するクルマは遠くに小さく見えていても、予想以上に早く接近するため、注意が必要であることを伝えている。「高齢者の方々が道路横断中に事故に遭わないように、わかりやすい指導を工夫していきたい」と山口さんと船津さんは力強く語った。

高齢者への交通安全教育においては、本人により安全な行動選択をしてもらうための判断材料を提供していくことが重要である。

※計算方法については、本田技研工業（株）安全運転普及本部熊本普及ブロック（096-293-3206）へ。

現場訪問

●視覚障がい者自動車運転体験

視覚障がい者の方々に、自分で運転する喜びを感じてもらおう

4月9日、10日の両日、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)で視覚障がい者自動車運転体験ツアーが開催された。このツアーは旅行会社のクラブツーリズム(株)(本社・東京都新宿区)が主催。同社バリアフリー旅行センター支店長の湖山知弘さんが企画した。湖山さんは「8年前、あるツアーに参加した視覚障がい者の方から『一生に一度でいいからクルマの運転をしてみたい』という夢を聞き、何とか実現させたいと思ったのです」と話す。

今回の体験ツアーには8名が同伴者とともに参加



しかし、受け入れてくれる会場がなかなか見つからなかったそうだ。そして5年が過ぎようとした時に、茨城県西自動車学校の協力が得られ、初のツアーは同校で2010年11月に実施された。当時のことを、茨城県西自動車学校代表取締役の塚田秀紀さんは「視覚障がい者の方の夢を実現する役に立てればと、協力

インストラクターが正しい運転姿勢などについて説明した後、外周路を使って慣熟走行を行う



を申し出ました。心の底から『運転がしたい』と願っている方々に指導するのは、私たちにとってもうれしなことでした」と振り返る。指導に先立っては、校内で教習指導員と湖山さんがアイマスクをして、同乗者からの指示のみの運転を体験。どのような情報を伝えれば、視覚障がい者の方が安全かつスムーズに運転できるか、検討を重ねたという。ハンドルを回す時は、視覚障がい者の方が目ごろ、物の位置を確認する際に使う時計の針の位置で指示し、手を動かしてもらおうと正確に操作できることがわかった。ASTPでは、こうしたノウハウを受け継いでツアーを受け入れた。

まず、広い外周コースを使い、トレーニング車両に慣れてもらうための慣熟走行を行う。ASTPのインストラクターが助手席に乗り、運転中は受講者にたえず速度やハンドルを



インストラクターの指示に合わせて、受講者がハンドルやアクセル、ブレーキを操作して、パイロンスラロームなどに取り組んだ

握る手の位置などの情報を伝達。例えば、左に曲がる時は「(左手を)9時、8時、6時」。それに慣れてくると、パイロンスラロームにチャレンジ。インストラクターの指示に合わせてハンドルを左右に切り、パイロンを通過していく。さらに、受講者は急制動なども体験した。受講者は「私たちにあって、クルマを運転することは夢のまた夢。それが現実になったから、とてもうれしい」と笑顔を浮かべる。「自分でアクセルを踏んで、走ることができて感動した」「広いコースだったのでスピードを出して、風を切っている感じを実感できたのが良かった」という声も聞かれた。

●ツアーに関するお問合せ先: クラブツーリズム(株) バリアフリー旅行センター TEL 03-5323-6915

TOPICS 1 クミ化成(株) Honda関連企業のインストラクターが高等養護学校の生徒へ自転車教育を実施

クミ化成(株)は自動車内装部品の研究開発、製造、販売などを手がける企業である。同社名古屋工場(愛知県瀬戸市)では、ホンダ・パートナーシップインストラクター(以下、HPI)を養成。HPIが核となって社内や周辺地域の交通安全普及活動を行っている。4月9日には、HPI3名が愛知県立春日井高等養護学校で全校生徒162名を対象に交通安全教室を開催した。

クミ化成(株)名古屋工場副工場長の青山敦男さん(HPI)は、「高校生年代への交通安全教育は初めての取り組みです。企業の社会的責任として、周辺地域の方々に交通安全を啓発していくことは、たいへん重要だと位置づけています。そうした私たちの思いを高等養護学校の先生方に理解していただき、実現することができました」と、開催の背景を話す。春日井高等養護学校では生徒の約半数が通学に自転車を利用してのことから、ホンダ自転車シミュレーター(以下、シミュレーター)を活用し、生徒に危険予測能力を高めてもらうことをめざしたという。



最初は座学。青山さんが体格に合わせた自転車の調整方法から、正しい運転姿勢とブレーキの使い方、自転車に関する法規を解説していく。また、学校周辺の見通しの悪い交差点の写真を見せながら、自転車の交通事故で最も多い事故類型は出会い頭衝突であることを説明。信号機のない交差点での出会い頭事故を防ぐために、交差点に入る前に止まって右・左・右、そして後ろを覗いてから発進するようにアドバイスした。



生徒の代表者がシミュレーターを体験。他の生徒は大型スクリーンでその運転状況の映像を確認する



生徒たちに質問を投げかけながら座学での説明を進めるクミ化成(株)名古屋工場副工場長の青山敦男さん



最後に生徒の代表者がHPIに感謝の言葉を述べた

さんと大幡浩志さんが、体験者が事故に遭ったり、ヒヤリハットした場面を再生し、安全に通行するためにどのようなことを予測すべきか生徒に問いかけながら、事故防止のポイントを伝えた。

最後に、生徒の代表者が「今日は私たちのために、ありがとうございました。周囲の安全確認を十分に行う、危険を予測するなど、指導していただいたことを意識し、安全な学校生活を送っていきたいと思います」と、3名のHPIに感謝の言葉を述べ、交通安全教室は終了した。

同校生徒指導主事である能田康雄教諭は「今回、クミ化成の協力を得たことで、これまでとは違う指導ができました。起こるかもしれない危険を予測するということが、生徒たちにとっての課題です。シミュレーターを活用することで、危険予測の必要性に気づいてもらうきっかけになったでしょう。また、ブレーキの正しい使い方など基本的なことも再確認できた点も良かったと思います」と話す。

TOPICS 2 ●第13回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会 74校134名の教習指導員が 安全運転指導の基礎となる運転技術を競い合う

全国33都道府県74校から134名の選手が参加



開会式で挨拶を行う峯川尚・本田技研工業(株)安全運転普及本部本部長

6月6日、7日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センター(三重県鈴鹿市)で「第13回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会」(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部、後援:一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会)が開催された。同大会は、全国の自動車教習所教習指導員の自己研鑽への動機づけや、他の教習所との交流の場を提供することを目的に2001年より毎年行われている。

開会式では、大会会長を務める峯川尚・本田技研工業(株)安全運転普及本部本部長が「ホンダは40年以上前から、安全運転教育や啓発活動に積極的に取り組んできました。この大会も、そうした取り組みの一つです。大会での経験が指導の現場で役に立つことを祈念しております。また、今回より全国14校15名の教習指導員の方々に審判員として参加していただき、ホンダと皆様とで大会をつくる新たなステップとなりました」と述べた。また来賓を代表して、加藤四郎・一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長が挨拶を行った。



加藤四郎・一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長

大型二輪部門「コーススラローム」

大型二輪部門「一本橋」



普通二輪部門「パインスラローム」

四輪部門「コーススラローム」



四輪部門「ブレーキング回避」



今大会は15名の教習所の指導員が各競技の審判員として協力した

普通二輪部門総合1位の新東京自動車教習所(東京都)・栗原慎吾さん、同2位の瀬戸自動車学校(愛知県)・今井雅彦さん、大型二輪部門総合1位の枚方自動車教習所(大阪府)・山部進也さん、同2位の中部日本自動車学校(愛知県)・小林潤さん、四輪部門総合1位のレインポモーターズスクール和光(埼玉県)・倉田誠さん、同2位のドリムモーターズスクール昭和(長野県)・桑原次夫さんには、全日本指定自動車教習所協会連合会会長賞が贈呈された。

NEWS REVIEW

●平成24年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式 様々な交通問題に関する研究成果を発表



4月12日、経団連会館(東京都千代田区)で、「平成24年度国際交通安全学会研究調査報告会ならびに学会賞贈呈式」が開催された。

研究調査報告会は、平成24年度に成果が明らかになった研究プロジェクトの中から①「交通安全と交通取締りに関する研究」②「『天下の公道』と生活道路に関する研究」③「危険運転致死傷罪の学際的研究」④「知的障害者のモビリティ確保のための都市公共交通の課題」⑤「睡眠障害スクリーニングの普及推進を目指した学際的研究」の5テーマが発表された。

②では、久保田尚・埼玉大学大学院理工学研究科教授が、欧州の生活道路で広く普及しているライジング

ボラード*の日本での導入に向けた課題を整理。さらに埼玉大学の敷地内で運用実験を行い、公道への適用性などについても報告した。

34回目となる国際交通安全学会賞の表彰も合わせて行われ、業績部門では帯広市、十勝バス(株)、北海道拓殖バス(株)、大正交通(有)、毎日交通(株)、(株)エコERC、一般社団法人北海道開発技術センターによる「連携と認知〜十勝地域における公共交通活性化の取り組み〜」が受賞。論文部門では、「ドライバーが自分の運転を正しく認識する」ということが日本の運転教育に必要であることを示した中井宏・大阪大学大学院人間科学研究科助教と臼井伸之介・大阪大学大学院人間科学研究科教授による論文などが受賞した。

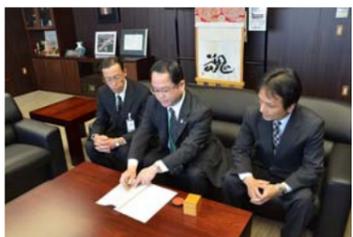


*ライジングボラード=道路に設置されたボール(ボラード)が機械式で昇降する装置。通行禁止規制の対象から除外された車両や通行許可を持った自動車だけがボラードを降下させて道路を通行できるようになっている。



写真左から、社会福祉法人別府リハビリテーションセンターの本田昇司センター長、二家本弘志常務理事、本田技研工業(株)安全運転普及本部の吉田宏樹事務局長、ホンダ太陽(株)の安藤善文取締役生産本部長

同研究体制を構築した。4月18日には、共同研究の調印式が別府リハビリテーションセンターで行われた。同センターの本田昇司センター長は「障がいがあっても、社会で生活していくためにクルマを運転しなければならなくなるケースがあります。そうした方々のために、当センターでは自動車運転練習施設を併設し、運転復帰の支援に取り組んでいます。しかし、患者様の運転能力の評価について私たちがだけでは難しい部分もありました。ホンダには自動車に関する技術や安全運転教育の蓄積があります。そうしたノウハウを私たちの持っている知見と組み合わせ、障がい者の方々が安心して運転できる環境づくりをめざしたいと考えています」と抱負を語る。今回は平成27年3月までの2年間、身体障がい者向け交通安全機器の検証とデータ蓄積、障がいの有無と運転操作の関係について共同で研究していく予定である。



3

●社会福祉法人別府リハビリテーションセンター 高齢者および障がい者等の 安全運転教育に関する共同研究

社会福祉法人別府リハビリテーションセンターの本田昇司センター長、二家本弘志常務理事、本田技研工業(株)安全運転普及本部の吉田宏樹事務局長、ホンダ太陽(株)の安藤善文取締役生産本部長

同研究体制を構築した。4月18日には、共同研究の調印式が別府リハビリテーションセンターで行われた。



全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 連載:第1回 道徳心を育み、安全意識を向上させる自転車教育

Hondaは平成24年度から熊本県で行政機関や教育機関と連携し、県内の高校で高校生交通安全教育活動を実施している。そして、平成25年度は同活動の全国展開を開始した。指導を担当するのは、栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本にあるHondaの製作所内に設置された地区普及ブロックである。当コーナーでは、今号から全国の各高校で行われる交通安全教育活動を紹介していく予定である。

譲り合いの大切さに気づいてもらう

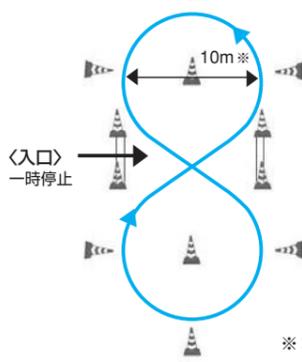
Hondaの高校生交通安全教育活動の目的は、交通社会人の第一歩となる高校生に対し、交通安全を学ぶ機会を通して、人への痛みや人への思いやりを感じられる豊かな人間性を育み、交通ルールや社会のルールを遵守してもらうことで事故防止につなげることである。今回は全国各地で行われているHonda独自の自転車教育を紹介する。

三重県では、鈴鹿普及ブロックが4月15日、三重県立川越高等学校の2年生を対象に実施。2年生320名が2グループに分



三重県立川越高等学校での「8の字走行体験」。下図のような8の字コースを20台の自転車で走行。8の字の交差する箇所ではお互いの動きをよく観て譲り合うことが必要になる

●8の字体験コース



※コースの直径は基本が8mで、人数によって変更する場合あり



座学では高校生の自転車加害事故の事例とその賠償額について説明

かれ、座学と実技を交互に受講した。座学では、インストラクターが交通事故の加害者となってしまう場合の賠償責任について、実際に起きた事故事例を挙げながら解説。さらに、Hondaの危険予測トレーニングDVDを使って、自転車乗用中に出来る様々な危険場面を見せ、どのように対応すれば事故を防げるか生徒に考えてもらう。実技は「8の字走行体験」と「飛び出し体験」。「8の字走行体験」は、校庭に設けられた8の字コースを自転車で行う。各々が単独で走るのはなく、1台ずつ順番にコース内に入っていく。コース内を



「8の字走行体験」の途中、お互いがスムーズに走行するためにはどのような行動をとるべきか、インストラクターが生徒に問いかける

20台で走行できたら終了だが、その途中で1台でも停止したら、全員がコースの外に出て最初からやり直しとなる。最初は15台くらい入ったところで、誰かが止まってしまふ。そこで、インストラクターが「どうすれば20台でスムーズに走行できるか」生徒同士で話し合う時間をつくる。他の自転車の動きに注意し、思いやりをもって譲り合うことの大切さに気づいてもらうことがねらいである。

脇見運転の危険を体験してもらう

同校生徒指導部主任の柳川一朗教諭は「当校では9割以上の生徒が通学に自転車を利用しており、毎年新学期に近隣の警察署や自動車教習所による交通安全講話を実施していました。そうした講話とはまた違う視点で指導ができるのではないかと考え、Hondaの交通安全教育を取り入れることにしました。生徒が興味を持って学べる内容だったと思います」と語る。なお、川越高校においては同じ内容の交通安全教育を4月23日と5月8日にも、それぞれ1年生、3年生を対象に行なった。

4月18日には兵庫県の伊丹市立伊丹高等学校で1年生280名を対象に実施し、川越高校と同じように鈴鹿普及ブロックが「8の字走行体験」と「飛び出し体験」を行った。「飛び出し体験」では最初、生徒に携帯電話の画面を見ながら、自転車を運転してもらおう。停止しているクルマを通り過ぎる時に、クルマのカゲに隠れているインストラクターがぬいぐるみを投げる。生徒は脇

見をしているため、ぬいぐるみ(危険)の発見が遅れ、すぐにブレーキをかけることができない。その後、脇見をせずに同じ場所を通過してもらおう。今度は、しっかり前方に注意を向けているので、安全に停止できる。こうした体験を通じて、脇見運転がいかに危険な行為であるか、生徒一人ひとりに実感してもらおう。体験した生徒からは「つい携帯電話を見てしまうことがあります。でも、何かあった時に止まることができないことがわかったので、これからは気をつけたいと思います」という声が聞かれた。



伊丹市立伊丹高校での「飛び出し体験」。携帯電話を見ていると、インストラクターの投げたぬいぐるみに気づくのが遅れてしまう



脇見をせずに運転すれば、急な飛び出しがあっても対応できることを生徒一人ひとりが体験

同校生徒指導部長の山田大介教諭は「以前から実技による自転車教育をやっていたと考えていたところ、Hondaの交通安全教育のことを知り、協力をお願いしました。自転車を利用して、歩行者やクルマに迷惑をかけていることを自覚していない生徒もいるはず。生徒にとっては、そうした自分の運転を見つめ直す機会になったと思います。自分と他者の安全を確保するためには、思いやりが必要であることを実感できたはず」という。



伊丹市立伊丹高校でも「8の字走行体験」が行われた

歩行者や他の自転車を意識してもらう

福島県では、栃木普及ブロックが5月16日、福島県立福島南高等学校で実施。同校生徒指導部の江尻栄久教諭は「当校では生徒の約3分の2が通学に自転車を利用してきます。また、高校入学後に初めて自転車通

学を経験する生徒も少なくありません。そこで、Hondaの協力を得て、1年生201名を対象に自転車教育を行うことにしました。参加体験型の自転車教育は初めての試みです」と開催の背景を話す。

この日の実技プログラムは「歩道走行」と「反応回避」。「歩道走行」は、歩道では歩行者優先の意識や譲り合いの気持ちが大切であることに気づいてもらうのが目的である。模擬の自転車通行可の歩道を走行し、歩行者に見立てたパイロンの脇を通過する時は徐行してもらおう。また、反対側から自転車車が来た場合はどちらか一方が停止し、道を譲る。インストラクターは「歩道で自転車と行き違う時は歩行者に十分注意して、速度を落とし左側に避けましょう」と思いやり教育の一環としてアドバイスした。

「反応回避」は、両手に旗を持つ担任の先生に向かつて自転車を走らせ、先生が上げた旗とは逆方向に回避するというもの。旗(危険)を認知、判断し、正しく操作するには時間がかかるため、とっさの際には自分が思うように回避できないことを生徒に実感してもらおう。

江尻教諭は「思いやり、譲り合いの気持ちを育むことは、交通ルールやマナーを守ることに繋がっていくと思います」と、交通安全教室の感想を語った。

Hondaの高校生交通安全教育活動は、事故を防止する上で他の交通参加者への思いやりの気持ちが大切であることに気づいてもらうための教育である。そうした点が今回紹介した3つの高校でも評価されているといえる。



福島県立福島南高等学校での「歩道走行」。自転車通行可の歩道を走る時の歩行者への配慮を身につける。自転車が行き違う時はお互いに声をかけ合うようにインストラクターがアドバイス

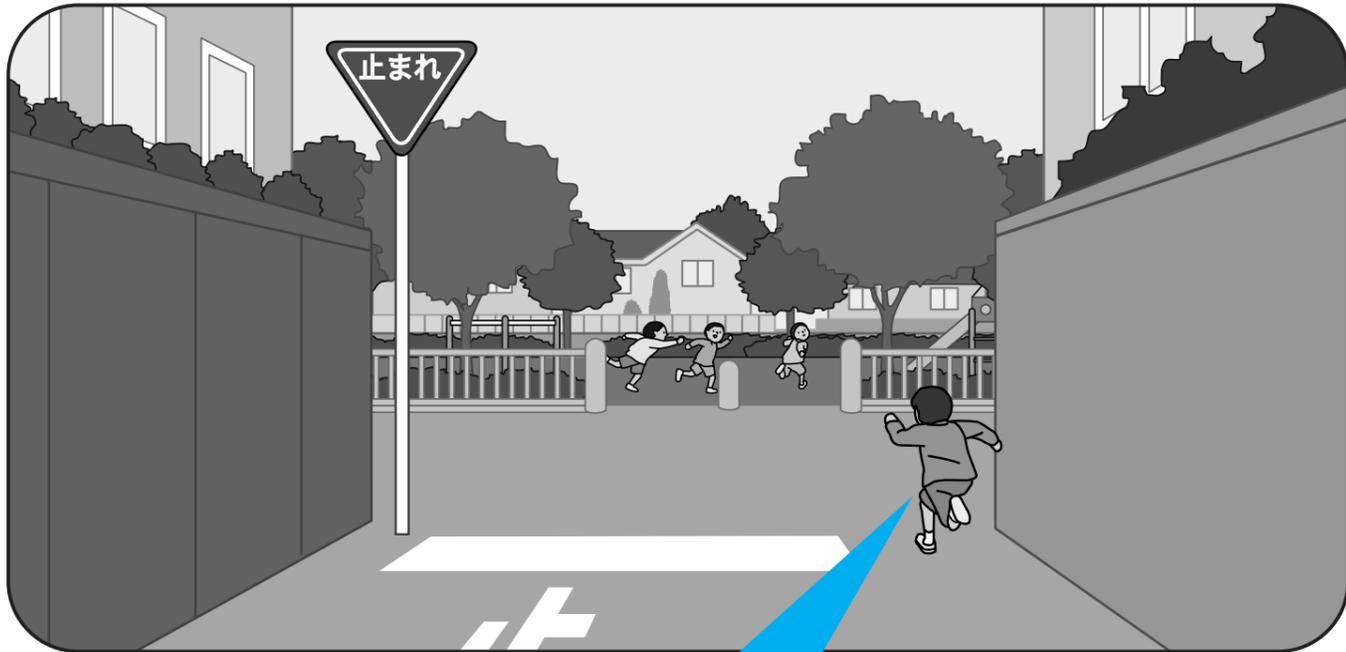


「反応回避」では先生が上げた旗とは逆方向に回避してもらおう

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第33回 見通しの悪い交差点を横断する時(子ども編)

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。今回は子どもに、見通しの悪い交差点を横断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します。
- 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

あなたは友だちと遊ぶために公園に向かっています。
公園では友だちが遊び始めているので、
あなたはそれに加わろうとしています。

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 14

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。



尼崎市総務局生活安全課の皆さん
写真左から、浜佳世さん、吉本眞弓さん、水口猛さん、岡村福代さん

市民に愛され続けるキャラクターで安心感のある指導を

尼崎市は兵庫県の東南部に位置し、約45万人が暮らす都市である。同市では生活安全課の職員4名が、主に子どもや高齢者への交通安全教育にあたっている。平成24年度は警察と連携して、交通安全教室を212回開催し、約1万7000人の市民に教育指導を行った。そうした実績が評価され、尼崎市は今年5月、兵庫県交通安全対策委員会会長である井戸敏三・兵庫県知事より表彰を受けている。

幼児向けの交通安全教室は「うさちゃんクラブ」と呼ばれており、人形劇や紙芝居などを通じて、楽しみながら交通安全を学ぶことができるようになっている。人形劇で活躍するのは、パペットの「うさぎのミミちゃん」と「かめのゴーちゃん」。また、高齢者向けの交通安全教室「かめさんクラブ」で活躍するのは腹話術人形「けんちゃん」。どちらも、30年以上に渡って市民に愛され、同市の交通安全教育を象徴するキャラクターとなっている。最近では、「親子二代でミミちゃん、ゴーちゃんにお世話になっています」という市民もいるそうだ。

尼崎市の交通安全教育の特徴の1つとして、吉本眞弓さんは地域性を重視した指導を挙げる。「当市は関西圏にあり、生活の中には常に

「笑い」が存在します。ですから、交通安全教室でも「笑い」の要素を取り入れるようにしています。「おもしろいことを聞く」→「印象に残る」→「その時の交通安全の話の思い出」という流れをつくることによって、交通ルールとマナーの定着をめざしているという。

★パペットの「うさぎのミミちゃん」と「かめのゴーちゃん」腹話術人形「けんちゃん」



★子どもたちに交通安全への興味を深めてもらうための工夫



原寸サイズの信号機のレンズを見せながら、信号の色の意味を説明



外国の交通ルールを紹介するための紙芝居

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/>



水口猛さんが操る「けんちゃん」と吉本眞弓さんとのユーモラスな掛け合いを通じて、高齢者を笑わせながら事故防止のポイントを伝える

子どもに人気の「ミミちゃん」と「ゴーちゃん」。交通安全教室では道路を横断する時の約束などをわかりやすく説明する



オリジナルの「かるた」。交通安全に関する言葉がわからない幼児にも対応できるように、大きなサイズの絵札を提示して、それと同じものを子どもに取ってもらう



交通安全教室で使用する手づくりのペーパーアート

SJクイズ ?

Q1 平成19～23年に発生した生活道路※上での四輪車対歩行者の死傷事故は1万932件。事故に遭った歩行者を年齢層別にみると、12歳以下の子どもが占める割合は、次のうちどれでしょう？

※車道幅員が5.5m未満の道路と、交差する道路が共に5.5m未満の交差点を生活道路として定義

- ①約7% ②約17%
③約27% ④約37%

Q2 生活道路上での子ども(12歳以下)の死傷事故件数(平成19～23年)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対面通行中 ②背面通行中
③横断歩道外横断中 ④路上遊戯中



Q3 生活道路上での横断歩道外横断中の四輪車対歩行者(12歳以下)の死傷事故件数(平成19～23年)を法令違反別にみると、四輪車側の違反で最も多いのは「安全不確認」ですが、2番目に多いのは次のうちどれでしょう？

- ①動静不注視 ②安全速度違反
③徐行場所違反 ④交差点安全進行義務違反

※「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)



「ゾーン30」に指定された道路で車両は 制限速度を守り歩行者保護を心がけているか？



Why
生活道路における
交通事故件数の
減少幅は小さい

平成24年の交通事故死者数は4411人。これを状態別にみると、最も多いのが歩行者(1634人)で全体の3分の1以上を占めている。また、警察庁の資料によれば、車道幅員5・5m以上の道路における交通事故件数は10年前と比較して34%減少しているのに対し、生活道路と考えられる車道幅員5・5m未満の道路における交通事故件数は18%の減少にとどまっている。こうした状況のなか、現在全国で「ゾーン30」の取り組みが広がっている。これは、歩行者等の安全な通行を確保することを目的に、区域(ゾ

ーン)を定め30km/hの速度規制を実施するなど、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策だ。そこで今回は、「ゾーン30」に指定された道路を走行する車両の速度と、運転者の歩行者などへの対応を観察した。

観察場所は埼玉県川口市内の住宅街。幹線道路につながる歩道がない道路は、脇道が多いため見通しがあまり良くない。スーパーマーケットの駐車場に面しており、買い物客のクルマが多く走行していた。一方、歩道が整備された道路は600m以上続く直線で、抜け道として利用されている。そのため走行する車両はトラックや営業車が目立っていた。

Q1
歩道と車道が分離されていない道路を
30km/h以下で走行していた車両
は何%だったでしょうか？

A1 実際の観察から

★Q1の回答

235台中64台(27.2%)

観察場所を通過した車両は合計235台。速度を意識的に30km/h以下に落ちていた運転者は全体的に少なかった。ただし、歩行者や自転車に気をかけ、安全に通行しようと減速するクルマは多かった。

運動公園の入り口にさしかかる際には、子どもの飛び出しを用心して徐行するなど、歩行者や自転車に配慮した走行をする車両の多くは、近隣のスーパーマーケットに出かける買い物客が運転するクルマだった。普段から道の状況を知っているため、慎重な運転を心がけている印象だった。

また、脇道から合流するクルマがあるなか、危うく出会い頭に衝突しそうな場面に遭遇した。



自転車に乗る小学生を見つけ、減速して間隔をとる



横断する自転車の前で一時停止

歩道と車道が分離されていない道路の観察は17時から実施した。歩行者や自転車の数が少なめではあったが、「ゾーン30」の制限区域内にも関わらず、通過する車両のほとんどが30km/h以上のスピード

帯が発生することもあった。歩道と車道が分離されている道路の観察は17時から実施した。歩行者や自転車の数が少なめではあったが、「ゾーン30」の制限区域内にも関わらず、通過する車両のほとんどが30km/h以上のスピード

帯が発生することもあった。歩道と車道が分離されていない道路の観察は小中学校の授業が終わる15時から実施した。観察中に通過した車両は235台。歩行者や自転車への配慮を徹底する車両と、気を配らずに走行する車両、両極端のケースが見受けられた。

Advice

生活道路走行時は
歩行者・自転車に
対する一層の配慮を！

●車両速度の計測方法

今回は観察現場2カ所で1時間ずつビデオ撮影を実施。観察する車両が目標区間を通過する時間をビデオ編集ソフトを使って計測し、区間の走行距離と通過時間から速度を算出した。



速するなど配慮する必要があるだろう。

歩行者や自転車の安全を守るために整備が進む「ゾーン30」だが、まだまだ認知されていないように感じられた。設定区域は住宅密集地帯であり、普段から慎重な運転を心がけるべき場所だ。運転者は「ゾーン30」の設定の有無に関わらず、生活道路では歩行者や自転車の飛び出しなど万が一の際に備え、30km/h以下で走行することが求められる。特に子どもがいる場合は、すぐに止まれる速度まで減速するなど配慮する必要があるだろう。

歩行者を認識した運転者の多くは、対向車両の有無を確認しやすいためか、減速せずにセンターラインをはみ出して距離をとっていた。運転者は危険を感じていない様子が見られなかった。



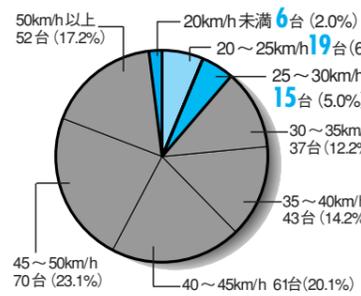
歩道から飛び出した自転車の前で急減速

Q2
歩道と車道が分離されている道路を
30km/h以下で走行していた車両
は何%だったでしょうか？

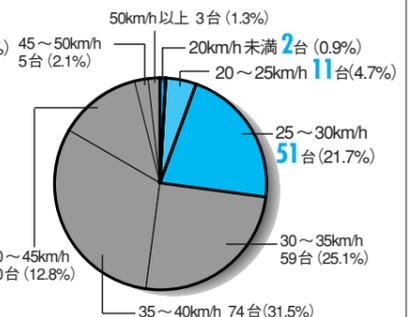
A2

★Q2の回答
実際の観察から

●歩道のある見通しのよい直線道路の走行速度(303台中)



●歩道がない道路の走行速度(235台中)



路側帯を走る小学生の横を減速せずに通過

観察場所を通過した車両は合計303台。「ゾーン30」の標識が設置されているが、ほとんどの車両は30km/h以上で走行しており、50km/h以上の車両は52台(17.2%)にのぼった。

歩道が整備されているのは片側のみ。対向車線には路側帯が設けられていた。運転者は歩行者を認識しても減速することは少なかった。見通しがよいためか、スピードを落とさず慎重に走行する車両はほとんど見かけなかった。

習い事や部活動から帰る小中学生の一人歩きを多く見かけたが、クルマのことはほとんど意識せずに歩いていた。また、逆走する自転車が多く見かけられた。