

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の先進性・独自性のあるソフトウェア開発  
運転復帰をめざすリハビリ中の方をサポートするための取組み……………①
- 特集②：シリーズ・高齢者への交通安全教育 第3回 運転者編  
自分の運転の課題に気づいてもらうために……………②
- 教育最前線 / 埼玉県警察本部・埼玉県二輪車安全普及協会  
「グッドライダーミーティング」……………③
- 現場訪問 / (株)ミニミニ……………④
- TOPICS① / 富山県サイクル安全リーダー研修会……………⑤
- TOPICS② / 交通指導員情報交換会・合同研修会……………⑥
- TOPICS③ / SAFETY MAP……………⑦
- STREAM / 全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第3回……………⑧
- 危険予測トレーニング (KYT) / 交差点を横断する時 (歩行者編)……………⑨
- 指導者ファイル 第16回 / 新発田市交通安全指導員の皆さん……………⑩
- SJクイズ……………⑪
- DOCUMENT EYE ⑫ / 車両の歩行者保護状況を観察する……………⑬

# 特集①：Hondaの先進性・独自性のあるソフトウェア開発 運転復帰をめざすリハビリ中の方を サポートするための取組み



8月8日に交通教育センターレインボー熊本で実施された「実車安全運転サポートプログラム」

現在、高次脳機能障害などにより加療中の人々が社会復帰をめざしてリハビリテーション（以下、リハビリ）に励んでいる。その中には、「以前クルマを運転していたので、もう一度運転したい」という人もいます。一方で、医療関係者にはそうした人に対して「何を基準に運転可否を判断すればいいのか」という不安もある。Hondaはこうした声に耳を傾け、長年蓄積してきた安全運転教育のノウハウを活用し、運転可否判断をサポートするソフトやプログラムを開発。これらの概要とともに、活用している医療関係者やリハビリ中の方の声を紹介する。



高次脳機能障害（脳血管障害や脳梗塞など）となった人が回復後にクルマの運転を希望する際、再開できるかどうかの明確な基準は医療現場では存在していない。そのため、担当の医師や作業療法士がその判断に苦慮しているという現状がある。そこで、Hondaは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Hondaの交通安全教育センターに導入した。運転復帰をめざすリハビリ中の方に活用していただいている。

このプログラムは、Hondaの交通安全教育センター内のコースで安全運転に必要な「走る」「曲がる」「止まる」といった基本行動を実車走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握できる。

## 複合的な判断をしながら 運転操作ができるか

8月8日、武蔵ヶ丘病院（熊本県熊本市）と阿蘇温泉病院（同阿蘇市）の患者の方3名が交通安全教育センターレインボー熊本（同大津町）で「実車安全運転サポートプログラム」を受講した。トレーニング車両の運転席に患者の方、助手席にインストラクターが同乗。久しぶりの運転となるため、コースの外周路を使って慣熟走行を人念に行う。また、クルマを発進させる前に必ず右後方の安全を自分の目で確かめるなど、安全運転の基本をインストラクターがアドバイスした。

この日の1つ目の課題はブレーキング。最初30km/hで直線コースを走行し、1回目は指定されたパイロンを通過したらブレーキをかけて停止する。2回目は指定されたパイロンを通過したらウインカーを出した後に停止する。次に、速度40km/hで同様のことを繰り返す。最後は正面にある信号機の色によって左右いずれかのウインカーを出し、車線変更して停止。2つ目のプログラムはパイロンスラローム。ジ



正面にある信号機の色によって左右いずれかのウインカーを出し、車線変更した後に停止するという課題に取り組む



一定の速度を維持しながら、ジグザグに配置されたパイロンに接触しないように走行する

グザクに配置されたパイロンの間を一定の速度を維持しながら走行する。このような課題を通して、運転に必要な認知・判断・操作について、状況に合わせて複合的に判断しながら運転操作ができるかどうかを患者の方にも確認してもらおう。

受講した55歳の男性は「クルマを運転するのは7ヶ月ぶりのことです。病気になるまでは、ほぼ毎日運転をしていました。今日は「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、「久しぶりに運転できる」という期待もありました。今日は前進のみでしたが、次はバックや車庫入れの練習をして、よりスムーズな運転ができるようになりたいと考えています。公道で事故は起こせませんから、このように安全に運転を練習できる施設とプログラムがあつて良かったと思います。今後に向けて自信ができました」と感想を話してくれた。

患者の方に同行した阿蘇温泉病院医療福祉相談室の齊藤隆浩さんは「病状が回復して運転できたとしても、事故を起こしては意味がないので、私たちが安易に運転をおすすめできません。実車を使って患者様はもちろん、私たちも運転能力を直接確認できるので、運転再開に向けてより適切なアドバイスができます。今後も、このプログラムを積極的に活用していきたいと考えています」という。

# 特集①: Hondaの先進性・独自性のあるソフトウェア開発

## 実車に乗る前に 運転能力を確認する

武蔵ヶ丘病院リハビリテーション科部長の木原伸一さんは「クルマの運転は操作だけでなく、予測や状況判断などが求められますから、そうした能力をトレーニングしたり、評価する場が必要です。交通教育センターのような安全が確保された場所で、実車を使った練習ができるのはたいへんありがたいと思います。患者様も自分が運転するということで励みになり、『これなら大丈夫』と感じれば自信にもつながるでしょう。ホンダがいろいろな方に安全に運転してもらうための教育の場を設けられていることは、たいへんすばらしいことだと感じています」と、ホンダの取組みを評価する。

このような実車によるプログラムを受講する前段階として、ホンダでは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）」を用意している。これはホンダ・セーフティナビ（簡易型四輪ドライビングシミュレーター）のリハビリテーション向けソフトで、四輪ドライビングシミュレーターの技術を活用し、リハビリ中の方の運転に対する評価や訓練をサポートするためのものである。

サポートソフトでは、画面上に表示されるランプの点滅を確認し、ランプの色別に定められた操作に対する反応の速さや正確さを検査することにより、集中力や判断力の確認をはじめ、市街地走行における周囲の安全確認、誘導アナウンスや指示標識に従ったの運転状況の評価できる。運転結果は年代別の5段階評価を行い、その数値で運転レベルを知ることができるとともに、自分の運転内容をリプレイすることで客観的に自分の運転を確認し苦手な箇所を再認識することも可能になっている。

シミュレーション上の運転コースは、自動車教習所などを中心に販売している「四輪ドライビングシミュレーター」での危険予測体験ソフトをもとに難易度を設定したものや、様々な運転環境を再現した長

時間運転コースなどを用意し、認知・判断・運転操作の複合的動作を楽しみながら行うことで、患者の方がリハビリのモチベーションを保てるようバリエーションに富んだ構成となっている。

## 医療機関での活用が進む サポートソフト

現在、サポートソフトは全国60カ所の病院やリハビリ施設で導入されている。その1つが聖隷三方原病院（静岡県浜松市）である。同病院は3年前から他の6病院や近隣の自動車教習所と連携して「運転評価システム」を構築。運転復帰をめざす患者の方を支援している。運転の再開を希望される患者の方には、まず机上で注意力や記憶力など検査を行う。そこで一定の基準をクリアしたら、自動車教習所でシミュレーターと実車を使った実技評価を受ける。その結果をもとに医師と作業療法士が検討し、診断書を作成、公安委員会での運転の可否を最終的に判断してもらう。



聖隷三方原病院で活用されている「運転能力評価サポートソフト」



聖隷三方原病院リハビリテーション部作業療法士の鈴木香菜子さん

同病院リハビリテーション部作業療法士の鈴木香菜子さんは「昨年6月から、机上の検査に加え、サポートソフトによる検査も評価項目に加えられました。実際に机上の検査で問題なくても、教習所で実車を運転した時に注意力が低下して、運転できる状態ではないという患者様もいます。そうしたことがサポートソフトを使うことで、教習所に行く前の段階で見えるようになってきました。また患者様も自分の運転のどこが大丈夫で、どこが苦手かを自覚できるようです。サポートソフトによる評価は教習所にも伝え、患者様の傾向を事前に把握していただいています。教習指導員の方によれば、サポートソフトと実車の運転傾向は共通点も多いとのこと、教習所との連携がスムーズにできるようになりました」と、サポートソフト導入のメリットを話す。

聖隷三方原病院は急性期病院なので、発症直後の患者の方が入院する。身体の麻痺などが残らず早期に退院する患者の方についてもクルマを運転される場合は、念のためにサポートソフトの運転反応検査と危険予測体験の2つのコースを受け

てもらっている」と鈴木さんはいう。

近森リハビリテーション病院（高知県高知市）は昨年5月から導入。同病院作業療法科科長補佐の矢野勇介さんは「患者様が運転しても大丈夫かどうかの評価基準については長年の懸案事項でした。サポートソフトがその解決策になる可能性を感じました」と振り返る。「患者様に体験していただく、どの方向に注意が向いていないかなど、傾向がつかみやすくなりました。再生機能を使って、その場で視覚的にフィードバックができ、患者様もわかりやすいと思います。従来のリハビリの訓練とサポートソフトを組み合わせたことで、注意障害の症状が改善した患者様もいらっしゃいました」。

近森リハビリテーション病院では、運転反応検査と危険予測体験の2つのコースを主に使っている。このうち、運転反応検査は反応速度の測定が本来の役割だが、頭で考え、手と足を同時に動かすトレーニングとしても活用している。これをクリアしてから危険予測体験に移行するそうだ。

「特に男性の方はサポートソフトによるトレーニングがリハビリへのモチベーションアップにもつながっているようです」。矢野さんは患者の方の症例と利用した前後の評価をまとめ、サポートソフトによるトレーニングの効果も、来年2月に開催される高知県作業療法学会で発表する予定だという。



近森リハビリテーション病院作業療法科科長補佐の矢野勇介さん

近森リハビリテーション病院で活用されている「運転能力評価サポートソフト」



危険予測体験の画面イメージ

### お問い合わせ先

「実車安全運転サポートプログラム」および「運転能力評価サポートソフト」に関心をお持ちの医療機関の方は下記にご相談ください。

本田技研工業（株）安全運転普及本部  
TEL: 03-5412-1736

大都市圏以外の公共交通機関が整備されていない地域では、クルマが運転できないと、病院への通院を含め生活自体が成り立たないケースも多い。そうした地域に暮らす患者の方にとって、退院後に運転を再開することは生活に必要な条件の一つといえるだろう。ホンダは「もう一度クルマを運転したい」と希望しているリハビリ中の方を支援し、いつまでも楽しく安全に運転を続けていただきたいと思います。