

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。

このプログラムの内容は、Hondaの交通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、運転操作・感覚を把握できる。

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、クルマを前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

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。



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、ジグザクに配置されたパイロンに接触しないように走行する

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

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。

## 実車に乗る前に 運転能力を確認する

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

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。

### 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

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

平成24年の高齢運転者による交通事故は、運転免許保有者数が10年間で1.72倍に増加したことを背景に、平成14年の1.24倍となり、75歳以上に至っては同1.78倍（免許保有者数は10年間で2.30倍）となっている。シリーズ第3回として、本人の気づきを促すHondaの高齢ドライバー教育の手法と、本人がその症状を自覚しにくい緑内障という病気と運転に関する情報を紹介する。



「しあわせ高齢ドライバースクール」ではASTPのあるツインリンクもてぎ内の道路を使い、一般道路に近い環境で実技走行を行う



Hondaの交通安全センター（もてぎ、埼玉、浜名湖、鈴鹿）では、クルマを必要とする高齢ドライバーに、安全・快適に運転を続けてもらうことを目的に「Honda健康ドライバースクール」を開催している。プログラムの特徴は「自分の運転行動を客観的に振り返る（自己観察法）」「受講者自らが答えを見つけ出す」ことなどである。

栃木県は、このプログラムをベースにした「しあわせ高齢ドライバースクール」をHondaの交通安全センターの1つ、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ（ASTP）で実施している。平成21年度からスタートし、昨年度までの4年間で栃木県内の高齢者724名が受講した。栃木県県民生活部から交通安全心課生活・交通安全担当主査の松本賢太郎さんは「当県の場合、高齢者でもクルマで出かけるのが日常的なため。そのため、高齢ドライバーの方が事故に遭遇せず、安全運転を継続していただくために、このスクールの開催をしています」と話す。

## これまでの自分の運転を振り返ってもらう

8月23日に行われたスクールには、栃木県芳賀町から5名の高齢者が受講。まず高齢者が一人ひとり指定されたコースを走行する。高齢者が運転する様子は車載カメラで撮影され、同時に速度やアクセルやブレーキ、ウインカーなどの操作、一時停止状況なども記録される。全員が走行を終えると、教室に戻って各々の走行を撮影された映像で振り返る。そして、危険予測トレーニングを行った後、再度同じコースを走行してもらう。

近所にある畑に行くために運転するという78歳の男性は「1回目は散々な結果でした。まずは一時停止。振り返りの映像を見て、自分で止めようと思った場所

「しあわせ高齢ドライバースクール」のように、高齢者に身体機能の低下を自覚してもらうことは重要である。ただし、本人が自覚することができない病気もある。その1つが緑内障。これは何らかの原因で視神経が圧迫され、視野（見える範囲）が狭くなる病気で、ゆっくり進行し、初期、中期、後期とも



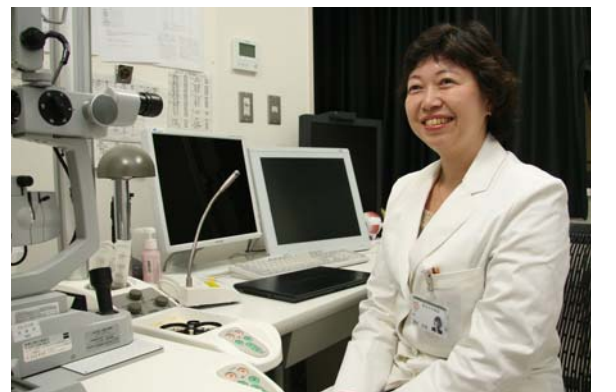
各々が運転している様子を撮影した映像で振り返ってもらい高齢者の気づきを促す

## 緑内障がクルマの運転にどのような影響を与えるか

スクールを視察した松本さんは「カチだけの講習ではなく、高齢者本人の意識に残る講習が必要です。ASTPではそれを実践いただいているので、ありがたく思っています」とHondaの高齢ドライバー教育を評価する。「県内の高齢ドライバーの交通事故件数は若干ですが減ってきていますから、今後もこのスクールの続けたいと考えています」。

国松さんは「緑内障患者の自動車運転能力の研究」を行っている。平成20年、自治医科大学附属病院に勤務している時に、重症の緑内障（後期緑内障）患者を対象に実態調査を行った。その結果、後期緑内障患者の約6割がクルマを運転し、運転している人の約3割が過去5年間に交通事故を起こしていることがわかった。

東北大学医学部眼科学教室講師の国松志保さんは「緑内障は加齢に伴い増える病気で、緑内障にかかるとまぶしや症状を回復させることはできませんが、早期に発見すれば進行を抑えることはできます。40代以上の方は人間ドックや眼科で検診を受けてください」とアドバイスする。



東北大学医学部眼科学教室講師の国松志保さん

「実態調査によって、研究を進める上での問題点も出てきました。事故歴のある症例が少ないこと、事故歴の有無だけで検討するのは無理があるのではないかと。『事故を起こす・起こさない』は患者様の性格や運転時間、運転技術にも依存します。そこで、運転条件を一定にできるドライビングシミュレーターを活用することにしました」と、国松さんはHonda・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）以下、Sナビ）に着目。この研究にはHondaも協力し、Sナビのソフトを緑内障患者用に改変した。「社会貢献に値する研究には積極的に協力するというHondaの姿勢には感謝しています」と国松さんはいう。

そして平成22年9月から1年3ヵ月、多治見、金沢、新潟、栃木でSナビを使って後期緑内障患者100名の運転データを収集した。「下方の視野が欠けている人は信号機を」と、信号機を見ている時に、側方から歩行者が飛び出すと、それに対応できないことがわかりました。歩行者が視野の欠けている部分に入ってしまうからです。反対に上方の視野が欠けている人は、交差点を通過する前に左右の安全確認をしていると信号機が消えてしまったように見えるようです。赤信号が変わっても、それに気づかず交差点に進入してしまいます。万一の事故を体験したことで、患者様も自分の弱点がわかったと思います。

今後、視野障害度・視野障害部位と事故率・ブレーキ反応時間との関連を調査し、視野障害パターンに合わせて、安全運転のための注意点を助言していきたいと国松さんは考えている。



Sナビを使って後期緑内障患者の運転データを収集

※自己観察法=東北工業大学の太田博雄教授らが(公財)国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り返り見て、我が振り返す」手法。

# 教育最前線

連載 31

●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」

## 安全運転意識の高いグッドライダーを育てる講習会



埼玉県警交通企画課の鈴木係長が二輪車対自転車の出会い頭事故の事例などを紹介

「秋の全国交通安全運動における当県の重点は『自転車の安全利用の推進』です。ライダーの皆さんに自転車のルールや特性を理解してもらい、自転車の動きを考えた運転をしてほしいと考えています。また、ここに集まるのは安全意識の高い方々です。そうした皆さんから家族や友人に自転車の安全利用を呼びかけていただ

秋の全国交通安全運動期間中の9月23日、今年3回目となる「グッドライダーミーティング」が行われ、70名のライダーが参加した。この日は、通常のプログラムに加え、自転車安全利用のための座学（1時間）を実施。ライダーを対象に自転車教育を行う背景を埼玉県警交通企画課の櫻木課長補佐は次のように語る。

### ライダーに自転車事故の実態を伝える

埼玉県警察本部（以下、埼玉県警）と埼玉県二輪車安全普及協会（以下、埼玉県二普協）は、ライダーを対象にした体験型実技講習会「グッドライダーミーティング」を年4回開催している。会場は埼玉県警察運転免許センター（埼玉県鴻巣市）。埼玉県に在住または在勤で、グッドライダー・防犯登録制度に加入していれば誰でも参加できる（要事前予約・車両は各自持ち込み）。指導は埼玉県警交通機動隊の技能指導官や二輪車安全運転推進委員会の指導員資格を持つ指導員が担当している。

座学では最初に、埼玉県警交通企画課の鈴木係長が平成25年8月末時点の自転車事故の件数は6450件と昨年同期比較で6・3%減少しているものの、自転車利用者の死者数は30人と全国ワースト1位となっている状況を説明。死者数では高齢者が56・7%を占め、事故類型別にみると半数以上が交差点での出会い頭事故であることを伝えた。さらに、二輪車対自転車の出会い頭事故の事例を紹介し、「自転車は一時停止を無視して交差点内に入ってきたり、携帯電話を使用してクルマやバイクの接近に気づかないことがあります。自転車と衝突した場合、ライダーが大きなケガを負うこともありますから、皆さんも自転車の動静には十分に気をつけて運転してほしいと思います」と鈴木係長は強調した。

参加者を代表して2名のライダーがHonda自転車シミュレーターを体験



シミュレーターの再生機能を使って代表者2名の運転を振り返る

### シミュレーターを活用して自転車の立場を知ってもらう

続いて、二輪車安全運転推進委員会特別指導員の阿部英典さんがHonda自転車シミュレーター（以下、シミュレーター）を活用して、自転車の安全な利用について指導を行う。

参加者を代表して2名のライダーがシミュレーターを体験。他の参加者は大型スクリーンで代表者の運転の状況を確認する。体験が終わると、阿部さんが事故を起こした場面を再生して、事故になった原因を考えてもらう。特に出会い頭事故に遭った場面では、自転車と相手の車両の両方の視点から事故にいたるプロセスを振り返る機能を活用し、自転車が見落とされやすいことを示した。

シミュレーター体験の他、自転車安全利用五則など自転車が守るべきルールを解説。最後に「お子さんや友人など、皆さんの周りで自転車を利用する方がいると思います。今日、学んだことをぜひ家庭や職場に持ち帰って、多くの人に伝えてほしい」と阿部さんは訴えた。

### 運転に自信のないライダーには丁寧に指導

グッドライダーミーティングの実技は「ブレーキ」「バランス」「コーンスラローム」「ブレーキ」ではフ



実技では一人ひとりの運転に合わせてアドバイス



実技の前に、女性白バイ隊員が正しい運転姿勢をとるためのポイントを指導

ロントブレーキ、リアブレーキの特性を体験したり、40〜60km/hの急制動、「バランス」では一本橋や波状路、バイロンスラローム、8の字走行などの課題に参加者は取り組む。指導にあたった埼玉県警交通機動隊の倉林技能指導官や女性白バイ隊員、二輪車安全運転推進委員会指導員が一人ひとりの運転を観察しながらアドバイスした。最後は「コーンスラローム」。コーナーやS字、クランクを組み合わせたコースを繰り返し走行することで、これまで学んだことを再確認してもらう。



と呼んでおり、指導員が時間をかけて丁寧に指導するのが特長です」という。「グッドライダーミーティングには初心者もいればベテランのライダーも参加します。一人ひとりの『上手になりたい』という気持ちに応えたいと考え、運転に自信のない方にも楽しんでもらえるように工夫しています」。



この日のまとめとして行われたコーススラローム

運転に自信のないライダーには時間をかけて丁寧に指導

※1 Honda自転車シミュレーター＝自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した体験型教育機器。詳細は下記ホームページを参照。  
http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/  
※2 自転車安全利用五則＝①自転車は車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用

## 「2013トラフィック・セーフティ・フォーラム in 埼玉」開催

●主催：交通教育センターレインボー埼玉、交通教育センターレインボー和光

テーマ：『安全に強い職場作りと人材の育成』

日時：平成25年11月8日（金）午後1時00分～午後4時30分

会場：埼玉会館 小ホール（埼玉県さいたま市高砂3-1-4 / JR浦和駅西口下車 徒歩約6分）

定員：400名（予約制）

申込：下記ホームページより参加申込書を印刷の上、FAXによりお申込みください。

http://www.tec-r.com/forum/2013\_apli.pdf

締切：平成25年10月25日（金）  
（定員になり次第締め切り）

参加受付中！  
参加費無料

内容：企業内における交通事故防止活動の好事例を発表  
本田技研工業（株）安全衛生管理センター 所長・水田 裕史氏  
三菱電機ビルテクノサービス（株）  
関越支社 安全衛生課長・小川 正寿氏  
東日本電信電話（株）千葉支店 通信レスキュー隊 隊長・林 暁彦氏

●お問い合わせ先  
交通教育センターレインボー埼玉 フォーラム事務局 ※月曜定休  
TEL：049-297-4111 FAX：049-297-6273

現場訪問 ●(株)ミニミニ

# 同乗するお客様に不安を 与えないための運転を身につける

(株)ミニミニは全国に400店舗を展開する不動産・賃貸の仲介企業である。各店舗ではルームアドバイザーと呼ばれる社員が来店するお客様の条件に合った最適な物件を提案。気になる物件が見つかったら、ルームアドバイザーがクルマでお客様を現地まで案内している。

8月1日と7、8日に、同社の安全運転研修が鈴鹿サーキット交通教育センターで開催され、3日間で同社西日本エリアのルームアドバイザー160名が受講した。

(株)ミニミニ総務部課長の牧幹康さんは「お客様を乗せるクルマを『走る応接間』と私たちは呼んでいます。『応接間』ですから、事故はもちろん、お客様をヒヤリ



40km/hで走行し、正面にある信号の点灯を確認したら急ブレーキをかける反応制動。お客様を乗せている時、急ブレーキを使わないようにするため、安全な車間距離(車間時間)をどのようにとるべきか考えてもらう

ハットさせる運転もしないように注意しています」という。「近年当社では新卒の採用を増やしています。運転免許取得は採用条件の1つですが、運転のスキルにはバラつきがあります。入社後3ヵ月間はお客様を乗せずに配属された店舗周辺の道路を走り、運転に慣れてもらっています。しかし、それだけでは不十分であると考えていました。そこで、昨年より鈴鹿サーキットで新人社員を対象にした安全運転研修を開始したのであります。

研修の最初は、インストラクターが日常点検のポイント、正しい運転姿勢、クルマの死角についての説明。「お客様をクルマに乗せた後、すぐ運転席に座らず、必ずクルマの周囲に何もかもを確認してください。案内する物件の近くでは子どもが遊んでいて、クルマの死角に隠れている場合もあります。運転席からは見えない死角があるので、乗車する前に自分の目で安全を確かめましょう」とインストラクターが注意を促す。



日常点検ではタイヤの残り溝の確認方法など基本的な項目から説明

パイロンで幅員を狭められたコースを繰り返し走行



インストラクターが安全で確実に車庫入れを行うためのポイントを指導

同社では狭い路地での軽微な事故が多いことから、実技は受講者に車両感覚を身につけてもらうことに重点が置かれた。まずは車庫入れと縦列駐車。用意されたスペースは通常の駐車場よりも狭くなっている。インストラクターが安全・確実に行う模範を見せる。慣れないうちはハンドル操作と、後退・前進は別々に行うように強調した。

次は狭路走行。コースの幅員はパイロンによって狭められているため、受講者は降車して、車両とパイロンの位置関係を目視で確認し、クルマをパイロンに接触させないように慎重に走行する。この他、反応制動(写真参照)などが行われ、安全運転研修は終了。受講したルームアドバイザーからは「駐車をする時に『危ないかな』と」

思ったら、クルマを降りてでも確認することの大切さを学びました。お客様を乗せている時はもちろん、日頃も丁寧な運転を心がけたいと思います」という声がかれた。

3日に渡る研修を終え、牧さんは「受講した社員は、お客様を乗せて運転することの責任をあらためて感じてくれたと思います。社員は会社にとって貴重な『人財』です。社員の安全運転意識を高めることが、お客様だけでなく私たちの命を守ることもつながると私たちは考えています」と語った。

## TOPICS



スマートフォン用「SAFETY MAP」(イメージ)。以下のホームページでもご覧いただけます。  
<http://safetymap.jp/>

Hondaはインターネット※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を地図上に掲載した「SAFETY MAP」を公開している。これは、地域住民の皆様をはじめ、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。今年3月のサービス開始時は埼玉県内のみであったが、9月より提供エリアが全国に拡大された。「SAFETY MAP」はパソコンやスマートフォンから無料で利用することが可能。

※3インターナビはHondaが開発した双方向通信型カーナビ。

## 3 SAFETY MAP サービス提供エリアを日本全国に拡大



兵庫県川西市の指導員による実演

Hondaでは、地域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指導力の向上に役立ててもらうことを目的に、全国各地で情報交換会や合同研修会を開催している。8月は8日と9日に宮城県、22日に埼玉県、22日と23日に福島県、兵庫県、佐賀県の各会場で実施された。5会場で158名の交通安全指導者が参加し、日頃、子どもや高齢者を対象にした指導の実演を行った。



宮城県大崎市の指導員による実演

## 2 福島、埼玉、兵庫、佐賀、宮崎で開催

交通安全指導員情報交換会・合同研修会



8の字走行体験



停止と安全確認

富山県警察本部では県内の中学校の生徒をサイクル安全リーダーとして委嘱している。サイクル安全リーダーは各学校の指導のもと、自転車通学する生徒に対して、交通ルールの遵守とマナーの向上や自転車の盗難防止を呼びかけている。

8月20~23日の4日間、富山県運転教育センター(富山県富山市)で、富山県サイクル安全リーダー研修会が開催された。生徒自身の安全意識の高揚と自主活動の活性化を図ることを目的としている。4日間で、県内83の中学校からサイクル安全リーダーに委嘱された生徒161名が参加した。

この研修会に本田技研工業(株)安全運転普及本部浜松普及ブロックが協力。現在、Hondaが全国で展開している高校生交通安全教育(6面参照)のプログラムを活用し、サイクル安全リーダーへの自転車教育(実技・座学)を行った。

実技では「8の字走行体験」「停止と安全確認」「スラローム」のほか、

傘さし運転などを体験してもらうことで、生徒にルールを違反した場合の危険性を伝えた。座学では交通ルールやマナーの重要性、人への思いやりや命の大切さに気づいてもらうための教育が行われた。

参加した生徒が今回学んだことを、各々の学校での交通安全指導に活かすことが期待される。



人への思いやりや命の大切さに気づいてもらうための座学

## 1 富山県内の中学生への自転車教育に協力

富山県サイクル安全リーダー研修会



全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 連載:第3回

# 生徒の通学手段に合わせた交通安全教育を実施



このコーナーでは、ホンダが全国で展開している高校生交通安全教育を取り上げている。今回は、生徒の通学手段に応じた教育を実施した岡山県立笠岡工業高等学校（岡山県笠岡市）での事例を紹介する。

同校の生徒の多くは自転車通学であるが、遠距離で自転車通学が困難な生徒には原付通学が認められている。そうした生徒は1年生の夏休み以降に、自動車教習所で小型限定普通二輪免許を取得することが義務づけられている。同校生徒課で交通指導を担当している小野雅彦教諭は「これは教習を通じて、生徒にバイクの正しい操作や安全運転技術を身につけてもらうためです。そのため、免許を取得するまでは、長距離でも自転車通学ということになります」という。「これまで交通安全教育に関しては、警察署による講話が中心でした。ホンダの交通安全教育は生徒全員が参加体験できるプログラムであることが魅力的です。さらに、原付と自転車の両方に対応してもらえ、ということでお話しを聞いてもらいました」と小野教諭は実施に至った背景を話す。



6台が横一列で、そろってゴールに到着するという課題。どのようにすれば、全員の動きを合わせるためにはどのようにすべきか、生徒同士で話し合ってもらおう



## 他車に迷惑をかけない運転を身につける

ホンダによる笠岡工業高等学校での高校生交通安全教育は9月12日に実施され、同校の原付通学者80名（1〜3年生）が参加した。指導は本田技研工業（株）安全運転普及本部および鈴鹿サーキット交通安全教育センターのインストラクターが担当した。

最初は日常点検について。ブレーキ、タイヤ、灯火類、燃料の4項目が日常点検では重要であることをインストラクターが説明し、それに従って生徒は自分の原付を点検していく。ブレーキの点検では、ブレーキレバーを握っていき、ブレーキランプが点灯する位置と、ブレーキが効き始める



6台1組で走行し、20m先のゴールに誰が一番遅く着くか競う

実技は低速走行。スタート地点に6台の原付が並ぶ。6台1組で、足着地させずに走行し20m先のゴールに誰が一番遅く着くか競ってもらおう。遅く走ろうと、速度を下げていくと、バランスが崩れて足を着いてしまう。また、コースの幅7mの中で6台が並走するため、1台がふらついたり蛇行すると、他車への迷惑になる。そうしたことも考慮し、ふらつかないように走行するためには、どのような運転姿勢をとるべきか、生徒一人ひとりに考えてもらおう。「低速でバランスをとるためには膝を開かないように注意することが重要です」とインストラクターがアドバイスした。



日常点検の必要性などをHondaのインストラクターが生徒に説明

位置があることを生徒に確認してもらおう。ブレーキランプが点灯する位置がわかれば、後続車へ早めに減速や停止の合図ができ、追突事故防止につながる。インストラクターが解説した。

## 体験によって生徒の気づきを促す

原付教育と並行して、自転車通学者37名（1〜3年生）には自転車教育が行われた。実技は「8の字走行体験」と「飛び出し体験」（写真参照）。こちらも原付教育と同様に、生徒に周囲の交通状況をきちんと把握することの重要性や、安全走行の注意ポイントに気づいてもらえる内容になっている。また、自転車教育の実技においては、笠岡工業高等学校の先生方も、ホンダのインストラクターと一緒に指導にあたった。

低速度でのバランスが上手くとれるようになると、次は6台が低速で走行し、全員そろって20m先のゴールに到着するという課題。1回目はどのグループもそろわない。徐々にスタートからゴールまで全員がふらつかず、ピタリそろって走行することができた。「皆さんは、他のバイクの動きをよく観たり、アクセルやブレーキをやさしく操作したりと、いろいろ工夫をしてみてください。そうした工夫は実際に道路を走る時にも役立ちます。自分だけが良ければ、それで構わない」という運転は控えましょう。周囲の交通状況をよく観て、まわりの人々に気づかいてきてこそ交通社会人です」とインストラクターが締めくくり、原付教育の実技は終了した。

周囲の状況をよく観る運転を身につける

低速度でのバランスが上手くとれるようになると、次は6台が低速で走行し、全員そろって20m先のゴールに到着するという課題。1回目はどのグループもそろわない。徐々にスタートからゴールまで全員がふらつかず、ピタリそろって走行することができた。「皆さんは、他のバイクの動きをよく観たり、アクセルやブレーキをやさしく操作したりと、いろいろ工夫をしてみてください。そうした工夫は実際に道路を走る時にも役立ちます。自分だけが良ければ、それで構わない」という運転は控えましょう。周囲の交通状況をよく観て、まわりの人々に気づかいてきてこそ交通社会人です」とインストラクターが締めくくり、原付教育の実技は終了した。



自転車教育の「8の字体験走行」。直径10mの円をつなげた8の字コースを自転車20台で走行。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わなければスムーズに走れないことを生徒に気づいてもらう

小野教諭は「原付、自転車ともに、簡単にできそうに思えて、実際にやってみると難しいという内容で、生徒が集中して取り組んでいる姿が印象的でした。こうした参加体験型の教育は、生徒の安全意識を向上させる上で効果があると思います。また、私たち教職員も指導に参加することで、交通安全教育の重要性を再確認することができました」と、この日の成果を語った。

ホンダは生徒の通学手段などに合わせて、適切な交通安全教育ができるよう、様々なプログラムを用意している。今回紹介した原付教育や自転車教育の実技においては、体験を通して、人への思いやりや事故から身を守る大切さを生徒が主体的に考えられるようになっている。

「飛び出し体験」と「飛び出し体験」（写真参照）。こちらも原付教育と同様に、生徒に周囲の交通状況をきちんと把握することの重要性や、安全走行の注意ポイントに気づいてもらえる内容になっている。また、自転車教育の実技においては、笠岡工業高等学校の先生方も、ホンダのインストラクターと一緒に指導にあたった。



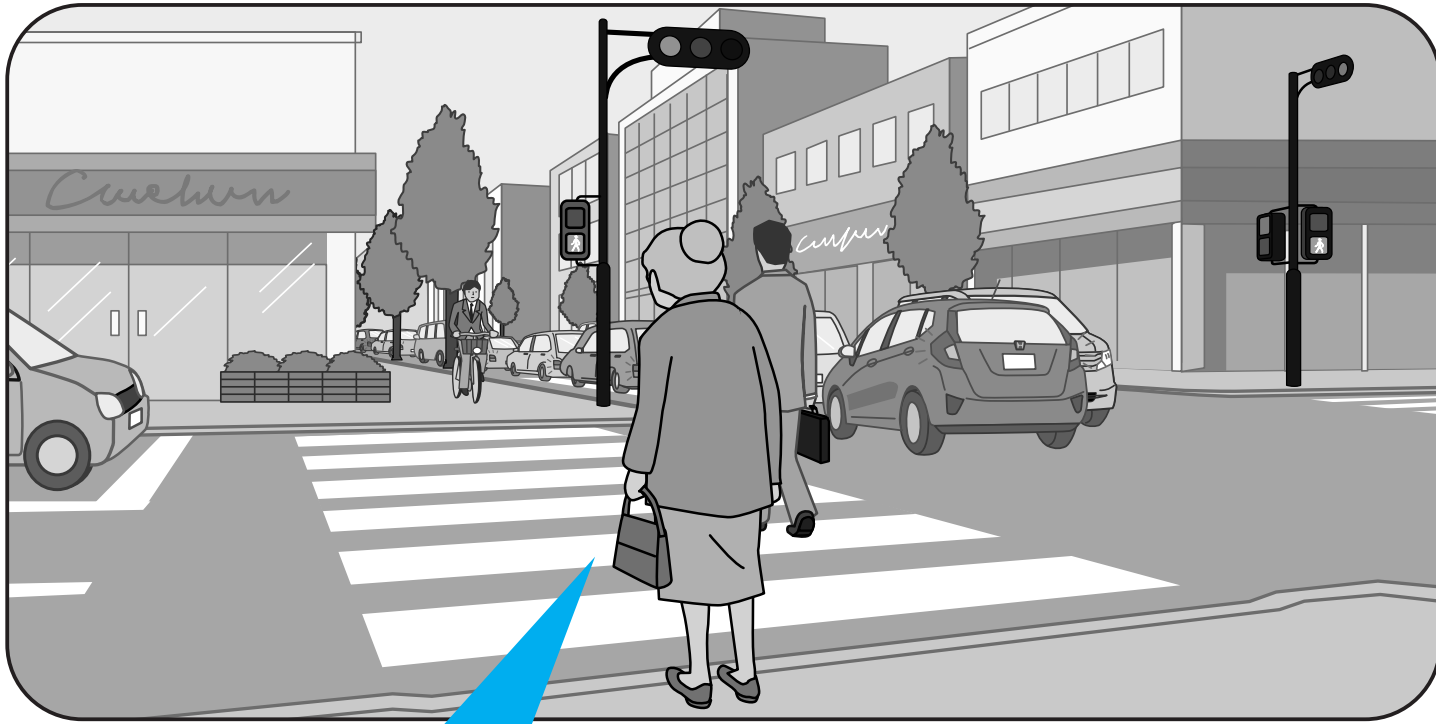
実技とともに行われた座学では、交通ルールやマナーを守ることが事故防止につながることを生徒に理解してもらおう

「飛び出し体験」では携帯電話を見ながら走行すると、クルマのカゲから飛び出す歩行者の発見が遅れることを生徒自身が体験

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第35回 交差点を横断する時 (歩行者編)

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。今回は歩行者に、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

あなたは歩行者信号機が青なので、横断歩道を渡ろうとしています。あなたの右側の車道はクルマが渋滞しています。

このような時、どんなことに気をつければ良いか考えてみましょう。

©本田技研工業(株)

指導者ファイル 16

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。



新潟県新発田市交通安全指導員の皆さん  
写真左から、平野マリ子さん、菊地淳子さん

地元の方言を取り入れて  
高齢者の記憶に残る指導をめざす

新潟県の北部に位置する新発田市は人口約10万人が暮らす中核都市だ。同市では年間232回(平成24年度)にわたって幼児から高齢者を対象にした交通安全教室等を実施している。各地域の保育園や幼稚園での交通安全指導はもとより、駅伝大会や地域のゲートボール大会といったイベントでも積極的に交通安全の啓蒙・啓発に取り組んでいる。その中心となっているのが、新発田市地域安全課防犯交通係に所属する交通安全指導員の皆さんだ。

高齢者を対象にした交通安全教室を担当している菊地淳子さんは「高齢者の皆さんは健康への関心が非常に高いので、教室の冒頭では必ず体操を行います。また、地元の方言を積極的に使って親近感を持ってもらえるようにしています」と話す。

教室ではドライバー、自転車利用者、歩行者のそれぞれの交通安全ポイントを訴えている。また、参加者には新鮮な気持ちで交通安全に向き合ってもらおう、工夫を加えた伝え方でマンネリ化を防いでいる。取材に訪れた日の交通安全教室は、手品や普段は行われない交通安全落語などが2時間にわたって実施され、常に笑いが絶えなかった。

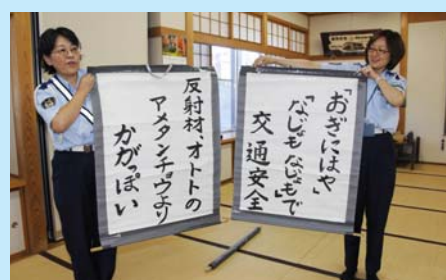
「現在、新発田市の交通安全指導員は31名(男性11名、女性20名)です。保育士、体育指導員、児童館や高齢者施設の職員、元消防士とさまざまな経験を積んだ人が集まっています。年4回の指導員会議を中心に、皆でアイデアを出し合って充実した指導ができるように心がけています」と指導員の平野マリ子さんは言う。

★老人クラブ等で実施している  
高齢者向けの交通安全教室



参加者に2つのイラストを5秒だけ見せ、違いを言い当ててもらおう。指導員が軽妙な言い回しで、「止まれ」の標識の意味や、反射材を身につける重要性を解説する

★方言や言葉遊びを活用して  
交通安全への理解を深める教材



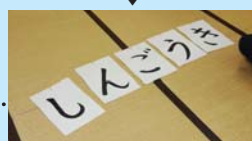
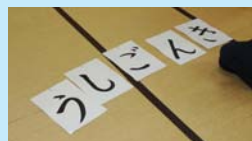
「アメタンチョウ=頭髪の薄い」「オト=夫」「かがっぼい=光ってまぶしい」を組み合わせ、反射材の重要性を訴求(写真左)。写真右は「おぎにはや=ありがとう」「なじよもなじよも=どうぞどうぞ」を使って、譲り合いの気持ちの大切さを伝える

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/>



新発田地区交通安全協会の事務局長を務める井上信也さんによるマジックショーは毎回高齢者に好評。ハンカチ手品を通して信号機の色の意味について再確認してもらおう



ひらがなを並べ替えて単語を推測する。ほかに3文字版があり、文字数を増やして難易度をあげていく

SJクイズ ?

Q1 平成20～24年までの5年間における歩行中の交通事故死者数は7627人です。これを車両運転者の法令違反別にみると、最も多いのは「安全運転義務違反」(67.9%)ですが、2番目に多い違反は次のうちどれでしょう？

- ① 横断歩行者妨害違反\*
- ② 交差点安全進行義務違反
- ③ 最高速度違反
- ④ 信号無視

\*道路交通法第38条には横断歩道における歩行者優先を中心とした保護規定が定められており、この規定の違反が「横断歩行者妨害違反」と呼ばれている。



Q2 横断歩行者妨害違反による事故で死亡した歩行者(平成20～24年・1064人)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？

- ① 19歳以下
- ② 60～69歳
- ③ 70～79歳
- ④ 80歳以上

Q3 横断歩行者妨害違反による事故で死亡した歩行者(平成20～24年・1064人)を車両の進行方向別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？

- ① 交差点直進
- ② 交差点左折
- ③ 交差点右折
- ④ 単路直進

※「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)

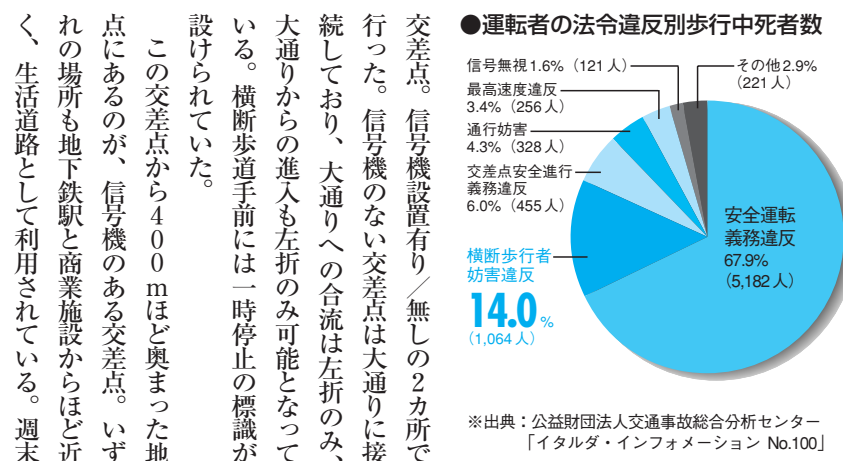


# 車両は横断歩道を渡る歩行者を優先させているか?



道路交通法第38条では、横断歩道における歩行者優先を中心とした保護規定を定めており、信号機の有無に関わらずこの義務が課せられている。この規定を違反した場合、「横断歩行者妨害違反」となる。平成20年から24年までの5年間に於ける歩行者の交通事故死者数は7627人。そのうち1064人(構成率14%)が運転者の横断歩行者妨害違反によって亡くなっている。そこで今回は横断歩道における運転者の歩行者などへの対応を観察した。

**Why**  
歩行中の死者のうち  
14%が運転者の  
横断歩行者妨害違反



**Q1** 信号機のある交差点と信号機のない交差点で、それぞれ歩行者を優先せずに通過した車両は何%だったでしょうか?

**A1** 実際の観察から

★Q1の回答  
信号機無し：88台中20台 (22.7%)  
信号機有り：36台中7台 (19.4%)

信号機のない交差点では、横断歩道手前一時停止の標識と停止線が設けられているが、停止線の手前で止まった車両は約3割。ほとんどの車両が停止線を越えた地点で一時停止をしていた。歩行者が渡り出すのを待ちきれずに横断歩道を通過する車両もあった。  
信号機のある交差点は見通しがよく、車両も歩行者・自転車も互いの存在を認識している様子だった。歩行者1人に対して、車両が1台という場面が大半だったが、通行台数が一時的に増え大際には、後続のドライバーは前車の動きに注意が向いてしまうようで、歩行者を優先しないケースも見られた。



この交差点から400mほど奥まった地点にあるのが、信号機のある交差点。いずれの場所も地下鉄駅と商業施設からほど近く、生活道路として利用されている。週末

16時半から観察した信号機のある交差点では、先行車両がある場合、後続車両が連なって横断歩道に進入し、歩行者の行き来を妨げてしまうことがあった。この状況は信号機のない交差点でも見受けられた。歩行者の安全確認は、観察中に通行した人のほぼ半数が実施をしていた。特に高齢者は、横断歩道を歩き始める前に車両の状況を目視してから横断していた。なかには通過車両がゼロになるまで歩道で待つ

横断歩道での歩行者優先は運転者の義務である。また、歩行者も横断歩道には細心の注意をはらって通行しなければならない。特に日常的に利用している生活道路では「いつもクルマは来ないから」「歩行者はきつといない」などと、状況を確認せず安全と思いついで通行してしまうが、経験則に頼らず、必ず目視で安全を確認したうえで横断歩道・交差点を通行すること。また、歩行者においては、横断を始める前はもちろん、横断中も周囲の状況に注意を払うことが大切である。携帯電話などを操作しながらの通行は安全確認の妨げや、思わぬ事故に巻き込まれる可能性があるため、くれぐれも使用は慎むよう心がけるべきだ。

に観察を実施したため、通過する車両の多くはマイカー。営業車両や大型トラックはほとんど目にする事はなかった。  
**Advice**  
安全確認をせず横断する歩行者に細心の注意を!



**Q2** 信号機が設置されている交差点と設置されていない交差点で、安全確認をしていなかった歩行者は何%だったでしょうか?

●車両の歩行者保護状況

	＜信号機のない交差点の場合＞			＜信号機のある交差点の場合＞		
	四輪車	二輪車	合計	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	65 (78.3%)	3 (60.0%)	68 (77.3%)	28 (84.8%)	1 (33.3%)	29 (80.6%)
歩行者を優先せずに通過した車両	18 (21.7%)	2 (40.0%)	20 (22.7%)	5 (15.2%)	2 (66.7%)	7 (19.4%)
合計	83	5	88	33	3	36

●歩行者の横断時左右確認状況\*

	＜信号機のない交差点の場合＞					＜信号機のある交差点の場合＞				
	小学生以下	中・高校生	成人	高齢者	合計	小学生以下	中・高校生	成人	高齢者	合計
左右確認してから横断を開始	5 (22.7%)	9 (50.0%)	20 (64.5%)	14 (51.9%)	48 (49.0%)	0	0	9 (50.0%)	9 (56.2%)	18 (51.4%)
左右確認をせずに横断を開始	17 (77.3%)	9 (50.0%)	11 (35.5%)	13 (48.1%)	50 (51.0%)	1	0	9 (50.0%)	7 (43.8%)	17 (48.6%)
合計	22	18	31	27	98	1	0	18	16	35

\*信号のある交差点を利用する小学生以下、中・高校生のほとんどは自転車を利用してため、「歩行者の横断時左右確認状況」の観察ではカウントができなかった。同時刻の自転車通行状況は、小学生以下：7台、中・高校生：4台、成人：13台、高齢者：5台だった。

**A2** 実際の観察から  
★Q2の回答  
信号機無し：98人中50人(51.0%)  
信号機有り：35人中17人(48.6%)  
それぞれの交差点で1時間の観察中に安全確認をしなかった歩行者は、全体の約半分だった。年齢層別で最も多かったのが成人、次いで高齢者の順。高齢者においては、車両の往来がなくなるまで横断を待つ人もいれば、信号機のある交差点では赤信号を無視して横断する人もいるなど、安全への意識の差が顕著だった。  
また、年齢層を問わず、横断歩道の半ばを過ぎたあたりで車道を斜め横断したり、携帯電話を操作しながら歩く人も散見された。

