Hondaの交通安全情報紙
SJ
Since 1971

SAFETY-JAPAN
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。

4・5
2014
April・May

●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。
㈱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 ホンダ SJ 検索

CONTENTS

特集：ライダーへの安全運転教育
「安全」と「楽しさ」の両立をめざして……❶
TOPICS①／埼玉県県土整備部……❹
現場訪問／皇宮警察本部・自動二輪車乗務員養成委託研修……❺
TOPICS②／Honda 春のセーフティキャンペーン……❺
TOPICS③／2013年交通安全普及活動報告会……❺
STREAM／特別編：Honda自転車シミュレーターを活用した教育プログラムの効果検証……❻
危険予測トレーニング（KYT）／見通しの悪い交差点（二輪車編）……❼
指導者ファイル／宮崎県・宮崎南地区交通安全協会の交通安全指導員の皆さん……❼
SJクイズ……❼
SAFETY FOCUS／埼玉県川口市……❽

特集：ライダーへの安全運転教育

「安全」と「楽しさ」の両立をめざして

鈴鹿サーキット交通教育センターで開催された「宮城光 スマートライディング」には15名のライダーが受講

ホンダでは昨年11月から今年3月にかけて、モータージャーナリストとしてテレビや雑誌で活躍している宮城光さんを特別講師として招き、一般のライダー向けに様々なスクールやイベントを展開してきた。これは、より多くのライダーに気軽に参加できる場と機会を提供し、バイクを安全に楽しんでもらうための運転技術を身につけてもらうことが目的である。

平成25年の二輪車乗車中の交通事故死者数は760人と全事故死者数の17.4％を占めている。前年に比べ3.6％減少しているが、 原付を除く自動二輪車乗車中に限ってみると死者数は1.1％増加した。「安全」と「楽しさ」を両立させ、二輪車事故を防止するために、Hondaではライダーにどのような教育・啓発を行っているか紹介する。

速く走るのではなく、上手く走るために

3月12日、鈴鹿サーキット交通教育センター（三重県鈴鹿市）で「宮城光スマートライディング」という50歳以上のライダーを対象としたスクールが開催された。スクールの定員となる15名が参加。鈴鹿に近い東海・近畿エリアだけでなく、岡山県や島根県からの受講者もいる。指導は宮城光さんと、交通教育センターのインストラクター2名が担当した。

午前9時30分にスタートしたオリエンテーションでは、受講者の緊張をほぐしてもらうために、お互いが自己紹介を行う。「子どもたちが社会人になったのをきっかけに、大型二輪免許を取得してバイクに乗り始めました」「人生で何かやり残したことがあるのではないかと考えた時、思いついたのがバイクの運転でした」と、免許を取得したきっかけを紹介したり、「今は乗っていませんが、もう少し年をとったらバイクの運転を再開する予定です。その時に楽しく安全に走れるように練習したいと思います」「ツーリングの時に、よく道を間違えるので、スムーズなUターンができるようになりたい」「今日は、宮城光さんの指導が受けられるということで、やってきました」など、スクールへの意気込みを語り合った。

全員の自己紹介が終わると、宮城さんは「今日は速く走るのではなく、上手く走ることを意識しましょう。それが、このスクールの名前でもあるスマートライディングです」と受講者に呼びかけ、実技が始まる。

宮城光さんは元Hondaワークスライダーで、全日本GPおよび全米選手権チャンピオン獲得経験を持つ。現在はレースを続けながら、日本テレビ「MotoGP」の解説や安全運転講習で講師を行うほか、ホンダ・コレクションホールで動態確認を行っている

意識的にバイクを操作してもらうトレーニング

準備体操をして、各自が使用するトレーニング車両の点検を終えると、ウォーミングアップのための慣熟走行へ。

午前中のプログラムは「基本走行」。直線コースで加速と減速を繰り返す。スムーズなシフトチェンジとブレーキ操作を身につけてもらうためだ。「クラッチは素早くきって、ゆっくりつなぐことを意識してください」と宮城さんは強調する。

スムーズなシフトチェンジとブレーキ操作を身につけてもらうための「基本走行」

午後からは「応用走行」。直線や大小のコーナーを組み合わせたコースを一人ひとり順番に走り、これを反復する。宮城さんは受講者の後方を追走し、スタート地点に戻ってアドバイス。コーナーが続くセクションでも、可能な限りシフトアップ、シフトダウンをするように呼びかける。時には、シフトチェンジやブレーキングのタイミングを伝えるために、宮城さんが受講者をバイクの後部座席に乗せてコースを走行した。

このスクールの特色は休憩を長めにして、受講者と宮城さんが交流できる時間をとっていることである。休憩時間には、宮城さんのまわりを受講者が地面に車座になって囲み、歓談が始まる。

「小回りのコーナーやUターンが苦手」という受講者には、「必ず実践していただきたいのは、自分の行きたい方向をしっかり観るということです。そうすれば、自然に身体の向きが変わり、バイクもきれいに向きが変わります」と宮城さんが答える。「今、皆さんが練習しているコースはギアを2速に固定して、アクセルのオンとオフだけでも走ることはできます。しかし、私は皆さんにできるだけシフトアップをするようにお願いしました。これには理由があります。シフトアップしたら、必ずシフトダウンとブレーキによる減速が必要になります。ブレーキをかけることによって、フロントに荷重がかかります。つまり、フロントタイヤが路面におさえつけられるので、タイヤの旋回力を活かせるというわけです」と、トレーニングの意義についても解説した。

「応用走行」では、宮城さんが受講者の後方を追走しながらアドバイス。また、後部座席に受講者を乗せて、シフトチェンジやブレーキのタイミングを伝える場面もあった

休憩時間は受講者と宮城さんとの歓談となった

応用走行が終わると、最後はレーシングコースの体験走行。鈴鹿サーキット南コースを、宮城さんの先導で受講者は20分ほど周回し、午後6時にすべてのプログラムが終わった。

宮城さんが受講者を先導して、鈴鹿サーキット南コースを周回

バイクをゆっくり走らせることが楽しい

愛知県から参加した男性は「1年前に二輪免許を取得したばかりで、こうしたバイクのスクールを受講するのは初めてです。運転していて、まだぎこちなく感じることが多いので、インターネットで調べたところ、鈴鹿サーキット交通教育センターのことを知り、申し込みました。基本をマスターして、カッコ良くスムーズに走りたいと考えていたので、そうした目的に合う内容で満足しています。今後はHMS※でトレーニングを積んで、上級コースをめざしたいと思っています」と感想を語る。

「現役を引退してからは、バイクをゆっくり走らせることが楽しくなってきました」と宮城さん。ライダーが交通事故に遭わないためには、速く走るのではなく、上手く走るのがカッコいいという認識に変えてもらうことが必要だと訴える。「最も危険なのは無意識のまま漫然と運転してしまうことです。万一の時、無意識で対応できればいいのですが、できないことが多いでしょう。ですから今回のスクールでは、皆さんに両手両足を使って、意識的にバイクを操作してもらうことに重点を置きました。こうした頭と身体をシンクロさせたトレーニングを続けることで、できるだけ長くバイクの運転を楽しんでいただきたいと思います」。

バイクの楽しさを拡げるためのイベント

3月15日には、交通教育センターレインボー熊本（熊本県大津町）で「ふれあいミーティング in 熊本」を開催。九州の各地から、20～60代のライダー51名が会場に集まった。

開会式では、交通教育センターレインボー熊本の小畑勲一所長が「今日は日頃、HMSを受講している方々への感謝とともに、ファン拡大のためにバイクの楽しさを感じていただける場を用意しました」と挨拶。続いて、トライアルの国際A級ライダー・松浦翼選手のデモンストレーションが行われる。用意された障害物をバイクで軽々と飛び越えるたびに、参加者から歓声と拍手が沸き起こった。

メインとなるイベントは「チャレンジグランプリ」。会場内に用意された「一本橋」「Uターン」「パイロンスラローム」の3つのコースにチャレンジするというもの。参加者はCB1300SF、CB1100、CB400SFから好きなバイクを選んで、納得のいくまで練習に取り組んだ。この日は鈴鹿に続き、宮城光さんが来場し、交通教育センターのインストラクターとともにデモンストレーションや直接の指導を行う。

Uターンに苦戦しているライダーには、「目線は手元ではなく、自分が行きたいほうに向けてください。テールレンズに顔を向けるくらいの意識でターンしてみましょう。Uターンが確実にできるようになると、自信もつくし、ツーリングの時にも安心です」とアドバイスした。

交通教育センターレインボー熊本で開催された「ふれあいミーティング in 熊本」には51名のライダーが参加

トライアルの国際A級ライダー・松浦翼選手が華麗な技の数々を披露

※HMS＝Hondaモーターサイクリスト・スクール。個人のお客様に楽しく安全運転の知識を身につけていただくことを目的とした参加体験型のスクール。
全国7ヵ所のHondaの交通教育センターで開催しており、お客様のスキルやニーズに合わせて、様々なコースが用意されている。

特集：ライダーへの安全運転教育

常に自分の課題を見つけて克服するための努力を

昼休みには、交通教育センター内にあるサーキットコースでの体験走行「サーキット de ツーリング」を実施。また、子ども連れの参加者のために、「ちびっこバイク体験」のコーナーを用意。自転車に乗れる小学生と、その親がペアで参加できる。始めに、インストラクターがアクセルや前後のブレーキなど、バイクの基本操作を説明。次に、エンジンがオフの状態で、子どもがバイクにまたがる。それを親が後ろから全力で押し、途中で手を離し、乗車時のバランス感覚とブレーキの使い方を身につけてもらう。この後、エンジンを始動して、子どもたちは親のアドバイスを受けながらアクセルと前後のブレーキを操作。発進・停止の練習を行った。

最後に、宮城さんが「バイクは運転者のキャラクターが外から見てわかることが、クルマとの違いといえます。そのバイクが他の交通参加者にどう見えるかは、乗っている人間にかかっているのです。また、今日の課題にあった一本橋やUターンなど、低速でバイクを思い通りに操るためには高い運転技術が必要です。安全運転に上限はありませんから、常に自分の課題を見つけて、それを克服するために努力してほしいと思います」と締めくくり、「ふれあいミーティング in 熊本」は終了した。

福岡県から小学生のお子さんと参加した40代のライダーは「昨年10月に大型二輪免許を取得したばかりで、こうしたスクールも初めての体験です。教習所では学べなかった、より実践的な運転技術を学ぶことができました。また、ちびっこバイク体験に参加して、子どもにバイクがどういう乗り物かを教えることができたことも良かったと思います。こうした機会があれば、また参加したい」と話す。その他の参加者からも「いろいろなプログラムを通じて、バイクの楽しさを再認識でしました」「Uターンの練習が十分にできたので、怖くなくなりました」という声が聞かれた。

鈴鹿に続き、熊本の会場でも参加者の運転を見ながら適切なアドバイスをする宮城さん

交通教育センターレインボー熊本の中にあるサーキットコースを宮城さんと体験走行する「サーキット de ツーリング」

親が子どもにバイクの乗り方を教える「ちびっこバイク体験」

「チャレンジグランプリ」では「一本橋」「Uターン」「パイロンスラローム」にチャレンジ

緊急時に危険回避できる技術を身につけてもらう

このような参加体験型の安全運転教育は、交通教育センターだけでなく、ホンダの二輪販売会社でも定期的に実施している。

ホンダドリーム寝屋川（大阪府四条畷市）では、近隣の自動車教習所を利用して、ライディングスクールを年3回開催。同店の吉本均店長は「お客様に安全に乗り続けていただこうと、スクールを20年以上続けており、バイクを購入されたお客様には必ず案内しています。中には速く走るための練習と思っている方もいらっしゃるので、あくまでも目的は自分のバイクに慣れることと、緊急時の危険を回避するための安全運転技術を身につけることだと説明します」と話す。

スクールの開催日は定休日の水曜日。吉本店長をはじめ同店のスタッフも参加し、インストラクター資格を持つスタッフが指導にあたる。「日頃、接している私たちもいることで、お客様に気軽に参加してもらえる雰囲気づくりを心がけています」。

参加者は毎回約10名。基本的なプログラムは、午前中が「ブレーキング」「8の字走行」「パイロンスラローム」、午後が「コーススラローム」となる。

お客様の課題を見極め、具体的に指導していく

スクールでは、まずインストラクターがお客様の運転を観察。運転の課題を見極めて、改善に向けて一人ひとりに合ったアドバイスをしていく。「繰り返し参加している方は、どこが課題かをお客様のほうから質問してきます」。

重点を置いているのは、ブレーキ操作である。フロント、リア、どちらかのブレーキしか使わなかったり、ブレーキと同時にクラッチをきったままにして、エンジンブレーキを使わないお客様が少なくないという。そのため、同じ速度でフロントブレーキだけで停止した場合、リアブレーキだけで停止した場合、フロントとリアを使って停止した場合の停止距離を受講者に示し、正しいブレーキ操作を理解してもらう。

ホンダでは二輪車においても先進安全装備の普及を図っている。その1つが四輪車では当たり前になっているABS（アンチロック・ブレーキ・システム）。

「ABSを搭載したバイクを希望されるお客様は増えています。その一方、『ABSが付いていれば、転倒しない、事故を起こさない』と誤解しているお客様もいます」と吉本店長は指摘する。「ですから、商談時には、ABSの役割と特性を説明し、理解していただくようにしています。また、スクールでは、搭載されているバイクと搭載されていないバイクをインストラクターが運転し、その違いを確認してもらえるようにしています」。スクールは、先進安全装備の理解促進の場にもなっているようだ。

スクールの他にも、ホンダドリーム寝屋川では日帰りや1泊のツーリングを企画し、お客様と交流する機会をつくり出している。「当店の強みは、私も含めてスタッフ全員、バイクが好きで日頃も運転していることです。だから、自分たちの経験を活かして、バイクの楽しさと安全運転の必要性をお客様に伝えたいと思っています」と吉本店長は力強く語った。

バイクライフを楽しむ年齢層は幅広くなってきている。それに応じて、多様なライダーが増えていくことが予想される。ホンダは、交通教育センターや二輪販売会社によるスクールを通じて、多くのライダーに安全に楽しく、乗り続けてもらうための教育を継続していく考えだ。

Honda DREAM 寝屋川が近隣の自動車教習所で開催しているライディングスクール

Honda DREAM 寝屋川の吉本均店長

TOPICS 1

●埼玉県県土整備部

埼玉県が「SAFETY MAP」を活用し、道路環境の改善を実施

埼玉県県土整備部道路政策課では県内の道路整備による交通事故の未然防止と削減を目的として、ホンダが開発した双方向通信型カーナビ「インターナビ」のフローティングカーデータ（インターナビ装着車の走行データ）を分析し、平成19年から23年にかけて潜在的な事故危険箇所（急ブレーキ多発地点）に対策を実施してきた。安全対策を実施した160ヵ所で対策後1ヵ月の急ブレーキ回数を比較したところ、約7割減少し、1年間の人身事故件数も約2割減少したという結果が確認された。

急ブレーキ多発地点での対策の一例。街路樹を剪定して見通しを確保

また、平成24・25年には登下校の時間帯のデータに着目し、通学路で歩道未整備箇所の安全対策を行っている。

そして、平成25年からはホンダがインターネット上で公開している「SAFETY MAP」を活用した新たな取組みを開始。「SAFETY MAP」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ある。インターナビから収集した急ブレーキ多発地点、各警察本部や（公財）交通事故総合分析センターから提供される事故多発エリア、警察庁から提供されるゾーン※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も地図上に掲載されている。また、二輪車や四輪車だけでなく、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ようになっている。

和光市内の3ヵ所で道路環境を改善

「SAFETY MAP」の活用について、県土整備部道路政策課の上田主査は「交通事故の削減と道路の安全確保に向けて、コストの縮減と事業のスピードアップが図れると考え、モデルケースとして『SAFETY MAP』を使った道路改善を昨年実施しました」と話す。

埼玉県では「SAFETY MAP」の情報をもとに、県が管理する道路の中で安全対策が必要な箇所をリストアップ。平成25年12月には和光市内の3ヵ所で安全対策に取り組んだ。道路改善にあたっては、埼玉県と埼玉県警察本部など関係者が実際の交通状況を視察。急ブレーキや事故が発生する要因を分析し、対策案を検討したという。

「例えば、和光市本町（下記、道路改善例参照）の信号交差点手前に急ブレーキ多発地点があります。この要因としては、右折レーンが短いため、右折待ちをするクルマの列が長くなると本線をふさいでしまい、後続車が急ブレーキをふんでいるのではないかと考えられます。そのため、センターラインにあるゼブラゾーンの幅を狭めて右折レーンを拡張することにしました」と、上田主査は説明する。

こうした安全対策の実例は、「SAFETY MAP」上に「SAFETY ACTION」として公開されている。

歩道の整備されていない通学路での対策の一例。法人・団体による安全の取組みを示す「SAFETY ACTION」として表示されている

道路利用者の安全を確保するために

今回は、事故や急ブレーキが多発していることに注目して対策箇所が選定されている。今後は、急ブレーキや事故が多発していないものの、道路を利用する方々からの投稿が多い場所をどのように扱っていくかが課題であるという。埼玉県では、急ブレーキ回数の変化など、今回改善した箇所の効果検証をしながら、引き続き「SAFETY MAP」を活用し、官民連携による交通事故の削減に取り組んでいきたい考えだ。

「SAFETY MAP」は昨年9月より、サービス提供エリアを日本全国に拡大している。埼玉県以外の都道府県においても、道路の環境改善に向けた「SAFETY MAP」の活用が期待される。

「SAFETY MAP」は以下のホームページから無料で利用可能。　http://safetymap.jp

道路改善例❶ 県道112号線（和光市本町）

ゼブラゾーンを狭め、右折レーンのスペースを拡張

施工前

施工後

路面表示による横断者の注意喚起

施工前

施工後

「SAFETY MAP」には事故多発エリアや急ブレーキ多発地点などが表示される

道路改善例❷ 県道88号線（和光市下新倉）

ドットライン設置による速度抑制の注意喚起

施工前

施工後

路面表示による追突防止の注意喚起

施工前

施工後

路面表示による速度抑制の注意喚起

施工前

施工後

※ゾーン30＝歩行者や自転車が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。

現場訪問――●皇宮警察本部・自動二輪車乗務員養成委託研修

自分の運転を正しく評価できる能力を身につけてもらう

コーナリングでは70～80km/hで直進し、ブレーキをかけて180度コーナーを曲がる（写真左上）。ブレーキングでは60km/hで直進し、決められたポイントを通過したら急制動で停止する（写真右上）。全員が終了すると、お互いの運転について意見を交換（写真左下）

皇宮警察本部は、天皇皇后両陛下や皇族各殿下の護衛と皇居、御所、御用邸などの警備を専門に行う警察である。機動護衛担当は天皇皇后両陛下・皇太子同妃両殿下が地方に行幸啓・行啓される際に、お召自動車の直近を白バイで護衛することを任務としている。この機動護衛担当の自動二輪車乗務員養成委託研修は、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）で年1回行われている。今年は2月下旬から3月上旬にかけて10日間実施され、白バイ乗務歴2～3年の訓練員3名が受講した。研修のプログラムを立案したASTPの新家哲男さんは「ホンダが提供する『健康ドライブスクール（高齢ドライバー向け安全運転教育プログラム）』では自己観察法[※1]という手法を活用しています。これを取り入れ、自己の振り返りができる構成にしました」と研修の特色を話す。

研修初日には、指導を担当する鈴木正司インストラクターが「自身における評価と外部評価を照らし合わせ、その差異から自身の欠点や不足部分に気づき、また、今後の努力目標を見出してほしいと思います」とプログラムの主旨を説明。2日目に、各訓練員が白バイに乗車して、コーナリングとブレーキングを行う様子をビデオカメラで撮影。撮影を始める前に、訓練員に運転自己評価表を配付し、コーナリング（右記参照）とブレーキングに関する運転技術を5段階評価で採点してもらう。撮影は一人ひとり行い、その際に他の2名は降車して一人の運転を観察。撮影終了後、お互いの運転について意見を交換した。

★コーナリングの評価項目

以下の項目について、「実施前の評価」→「実施後の評価（振り返りと気づき）」→「課題設定」

①カーブに合わせた正確な減速ができていますか？
②カーブの大きさに見合った速度で走行していますか？
③カーブの走行中に先の状況が読み取れていますか？
④安定した姿勢でカーブを走行できますか？
⑤カーブ出口付近から直線に向けて、スムーズな加速ができますか？

そして翌日、撮影した映像を全員で見ながら各自の運転を振り返る。「コーナリングの時の運転姿勢や走行ラインはいかがでしょうか？」と鈴木インストラクターが問いかける。ある訓練員が「姿勢はリーンウィズ[※2]という指定でしたが、身体がバイクの傾きより内側に入ってしまいました。走行ラインも外側にふくらんでいます」と答える。「そうです。映像をよく見ると、直線での強いブレーキが残ったままコーナーに進入しているのがわかります。その分、進入速度が若干速くなったことが、きれいな走行ラインを描けなかった原因です」と、鈴木インストラクターが解説を加えた。映像による振り返りが終わると、前日に記入した運転自己評価表と同じ項目について採点する。

「自分はこう運転しているだろうというイメージと、実際の自分の姿は違うことに気づかされました。映像を見ることで、うまくできなかった原因、無意識のうちに出てしまうクセが把握できるので、何を改善すればいいか具体的にわかります」という声が訓練員たちから聞かれた。訓練員の一人は「このような意見交換ができる機会は重要だと感じました。今後の訓練においても良い点、悪い点を指摘し合いながら、相互の運転技術向上に努めていきたい」と語る。この後、各々がコーナリングやブレーキングの課題を確認した後、理想の運転をめざしてスラロームや高速からの急制動などに取り組んだ。

この研修の効果については皇宮警察本部からも一定の評価を得ていると、ASTPの新家さんはいう。ASTPでは、こうした自己評価と客観評価を組み合わせたプログラムを企業ドライバー向けの研修にも導入している。

撮影の翌日、映像を全員で観ながら各自の運転について振り返る

振り返りによって課題を確認した後、それをクリアするためのトレーニングが行われた

※1 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もので、自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り見て、我が振り直す」手法。
※2 リーンウィズ＝コーナリング中のバイクのリーン（傾き）に対し、身体の傾きを同じようにそろえるフォーム

TOPICS

2 ●ホンダ 春のセーフティキャンペーン

ホンダ及びホンダ関連企業の従業員、販売会社のスタッフが一丸となって交通安全を実践

ホンダでは「春の全国交通安全運動（4月6日～15日、主催：内閣府ほか）に合わせ、4月1日～30日の期間、「2014年 ホンダ 春のセーフティキャンペーン」を実施している。テーマは「ホンダで働くヒトはクルマや地域（社会）にやさしい運転をめざします〝交通事故のない明るい地域社会をめざして〟」。

期間中は、ホンダ及びホンダ関連企業の従業員、販売会社のスタッフが一丸となって、自ら率先して交通安全を実践。また、販売会社を含むホンダ及びホンダ関連企業の事業所には、交通安全啓発のぼり」を掲示し、従業員・お客様・地域の方に広く交通安全を訴求する。さらに、お子さまと一緒に交通安全について考える「交通安全ぬりえ」も下記ホームページからダウンロードができる。

●交通安全ぬりえ　ダウンロード

ホンダ　2014　セーフティキャンペーン　検索

ダウンロードした「交通安全ぬりえ」に色をぬって、家族で決めた交通安全の約束を書いたら、下記宛にお送りください。応募者全員にASIMOえんぴつをプレゼント！
【応募締切】5月16日（金）

〒107-8556
東京都港区南青山2-1-1
本田技研工業（株）安全運転普及本部　交通安全ぬりえキャンペーン事務局 行

※送付いただいたぬりえは、ASIMOえんぴつと一緒に返送します。（4月25日以降、随時発送予定）
※お申込みいただきましたお客様の個人情報は、発送業務以外の利用は致しません。

3 ●2013年交通安全普及活動報告会

より良い交通安全活動をめざす情報交換の場

栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本にあるHondaの製作所に設置されている地区普及ブロックは、地域における交通安全普及活動の拠点である。各地区普及ブロックは昨年12月から今年2月にかけて「交通安全普及活動報告会（以下、活動報告会）」を実施。12月20日は熊本県で「九州地区活動報告会」、1月21日は三重県で「東海・近畿・中国・四国地区活動報告会」、2月7日は埼玉県で「関東・甲信越地区活動報告会」、静岡県で「東海・北陸・四国地区活動報告会」、2月14日は「北関東・東北地区活動報告会」がそれぞれ開催された。

活動報告会には警察や県庁、市役所等の代表者をはじめ、交通指導員やHondaパートナーシップインストラクターなど、5会場で372名が参加。各地域での活動事例が紹介されるなど、Honda及びHonda関連企業と、各地域の交通関係者が情報交換を行った。

STREAM
交通安全教育の潮流

特別編：Honda自転車シミュレーターを活用した教育プログラムの効果検証

自分の運転に対する自己理解を促すための高校生への自転車教育

宮城県や青森県の高校生を対象に教育プログラムを実施

Honda自転車シミュレーター

ホンダ自転車シミュレーター（以下、シミュレーター）は自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、危険予測力を高めることを目的にホンダが開発した教育機器である。2010年の発売以来、警察や自治体などに導入され、子どもから高齢者まで幅広い年齢層を対象にした自転車教育に活用されている。

東北工業大学の小川和久教授はこのシミュレーターを活用した高校生のための教育プログラムを開発。昨年、宮城県及び青森県の高校生に同プログラムを実施し、今年3月にその効果検証を報告した。今回は、このプログラムの概要と教育効果を紹介する。

シミュレーターの活用でどのような効果があるか

高校生の自転車利用者には「歩行者やクルマの間をすり抜ける」「安全確認をしない」など際どい運転をする傾向が見られる。「これは、高校生が自己の行動の姿を客観的にイメージできない、つまり高校生の自己理解の不足が要因の1つと考えられます」と小川教授は指摘する。「そこで、自己理解のための教育的アプローチによるプログラムの開発を検討しました。プログラムにはシミュレーターを導入し、それを活用することでどのような教育効果が得られるかを調査しました」。

小川教授は将来的に教育現場での普及を前提として、50分で完結する教育プログラムを開発。その特色は「他者観察法（ミラーリング）」「コーチング技法」という2つの教育手法を取り入れている点だ。シミュレーターは「他者観察法」の教材として取り入れられている。「生徒一人ひとりの自転車の運転をビデオで撮影して、それを見ながら振り返りを行うのが最も効果的なのですが、時間と手間がかかり過ぎて現実的とは言えません。そこで、シミュレーターを活用することにしました」と小川教授は話す。

高校生220名を対象にプログラムを実施

このプログラムを昨年7月に宮城県で開催された「みやぎサイクルサミット」に参加した高校生を対象に実施。その後、10月から11月にかけて青森モータースクール（青森県青森市）の協力を得て、青森県内の2つの高校でも行われ、合わせて220名（男子110名・女子110名）の高校生がプログラムを体験した。

東北工業大学の小川和久教授

プログラムの冒頭では代表生徒1名にシミュレーター（信号交差点の通過など）を体験してもらう。それを生徒全員に見てもらった後に、グループ討議を通じて、安全走行の基準の明確化を行う。シミュレーターに登場するような信号交差点の写真を見せて、どんな危険があるか、どのようにすれば安全かを話し合うのである。「コーチング技法」を使って、理想とすべき運転とは何かという、目標を設定するためだと小川教授はグループ討議の役割を説明する。

次に、高校生の自転車が信号交差点を横断する様子を撮影した映像※を見せて、この映像の中の高校生の走り方について気づいたことを尋ねていく。そして、自分の走り方の安全度を100点満点で自己評価してもらった上で、その点数をよりよくするための行動目標を設定する。最後に、同じ代表生徒が再度、シミュレーターを同じコースで体験。1回目の運転との変化点を全員で確認して終了となる。「同じ走行条件を繰り返し体験できる点は、シミュレーターのメリットです。また、シミュレーターは確認動作などを身体で表現することができます。自分が体験できなくても、他の生徒の姿を観ることで印象に残りやすいのです」。

安全確保のイメージへ導く効果を確認

プログラムによる生徒の自己理解の変化を測定するため、小川教授は20答法を用いた。プログラムを受ける前と受けた後で、自分の乗り方について「私は…」で始まる文章（20を上限）を、3分以内にできるだけ多く、用紙に記入してもらったのである（例えば、「私は車道の左側を走っている」「私は人の往来を確認して走ろうと思います」）。そして、生徒が記述した文章数の増減（量的変化）と文章内容の変化（質的変化）を調べた。量的変化では、教育前に平均3・09だった文章数が教育後には4・76に増加。これは、自分の乗り方について意識される知識量が増えたことを意味している。また、質的変化をみるために、記述した文章の中から「自転車」「道・道路」「運転する」「スピード」などのキーワードを抽出。27種類のカテゴリに集約したところ、教育後に『確認する』『左右』『歩行者』といったカテゴリの頻度の上昇がみられた。「教育前の一般的な走りのイメージから、確認を中心とした安全確保のイメージへの変化がうかがえ、シミュレーターやグループ討議などの内容が反映されていると考えられます」と小川教授は分析した。高校生の自己理解を促すための教育において、シミュレーターは有効な教育機器と言える。

※DVD教材「安全な通学を考える～加害者にもならない～」（文部科学省）を使用。

●教育プログラムの概要

ステップ❶ 講習の趣旨説明と学習テーマの提示
- テーマが「自転車の安全な走り方を考える」であることを示す。どうすれば事故を起こさないで、安全に自転車を走らせることができるか、そのために一人ひとりができることは何かを考えてほしいと説明する。
- 学習の主体は生徒であることを述べ、積極的な参加を要請する。

▼

ステップ❷ 代表者による自転車シミュレーター体験［1回目］
- 代表者を一人選出し、シミュレーターを体験してもらう。
- シミュレーターのモニター映像は会場前面にあるスクリーンに投影。他の生徒には代表者の走行の様子を観察しながら、自分ならどのように走るかを考えてもらうよう説明する。
- 走行コースは、市街地の道路や歩道を通って、スーパーマーケットへ行くコース。（途中、信号交差点の横断、歩行者の飛び出し、横方向からの車両の進入など、いくつか危険場面に遭遇する）

▼

ステップ❸ 安全走行の基準の明確化
- 自転車事故の大半が交差点で発生していることを述べ、信号交差点を横断する際の安全走行のあり方を考える必要性を説明する。
- 信号交差点の場面を提示。この場面で「どのような危険が考えられるか」「どうすれば安全に横断できるか」、2つの課題についてグループに分かれて議論してもらう。
- グループ討議で提案された意見は、2つの課題に対して、1グループで4つ選定し、用紙に記入。それをホワイトボードに掲示し、グループ討議の結果を生徒全員に共有する。
- インストラクターは提示された意見に対して、類似の意見をまとめるなどして分類を行う。重要点をまとめながら解説を加えるとともに、不明な点があれば、生徒に質問し、詳しい説明を求める。
- このような生徒とのやりとりを通して、最後に、安全走行の基準を簡潔にまとめ、説明する。

▼

ステップ❹ 他者観察（ミラーリング）
- 他者観察のためのDVD映像を提示する。映像は、同年代の高校生が信号交差点（シミュレーターに近い場面）を自転車で横断する時の様子。映像を観察した後、インストラクターは他者の行動を見て気づいたことはないかと生徒に意見を求める。
- 必要に応じて、意見の掘り下げを行う。例えば、確認しない人がいたという意見があれば、「なぜ確認しないのだろう」と尋ね、一段掘り下げた議論をしてもらう。

▼

ステップ❺ 自己評価
- 自分の走り方はどうかと尋ね、自分の走り方の安全度を100点満点で評価してもらう。

▼

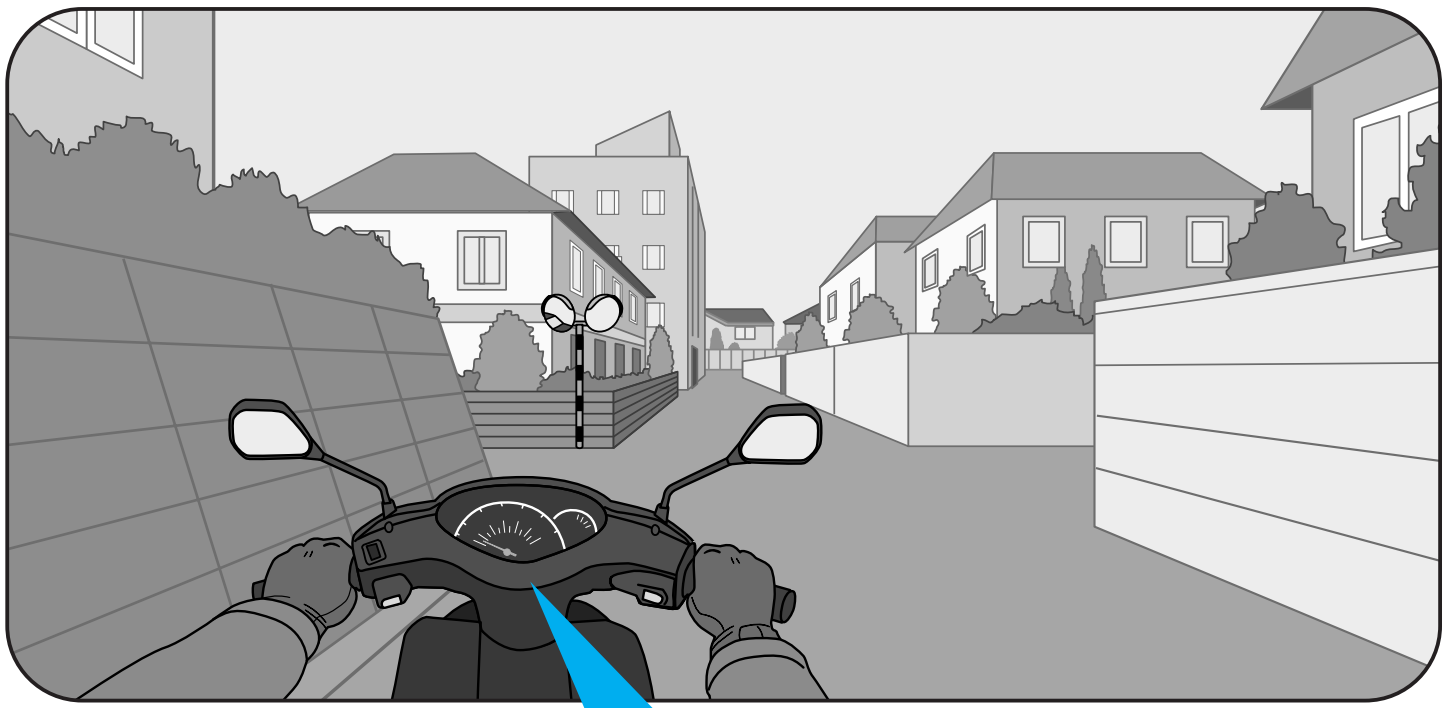
ステップ❻ 行動目標の設定
- 自己評価の点数をよりよくするために、どのような点を改善すればよいかと尋ね、各自の行動目標を考えてもらう。

▼

ステップ❼ 代表者による自転車シミュレーター体験［2回目］
- 1回目と同じ生徒が再度、体験する。
- 他の生徒には代表者の走行の様子を観察しながら、自分ならどのように走るかを考えてもらう。

危険予測トレーニング（KYT）――危険感受性を育てる　第38回 見通しの悪い交差点（二輪車編）

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。今回は二輪車のライダーに、見通しの悪い交差点での危険について考えてもらうためのKYTです。



あなたは住宅地を走っていて、見通しの悪い交差点に進入しようとしています。交差する道路の道幅は同じようです。

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）

活用方法

❶少人数のグループをつくります。
❷「交通場面のイラスト」を見せながら、意見を出し合います。
❸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

指導者ファイル 19

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。

宮崎県・宮崎南地区交通安全協会の交通安全指導員の皆さん
写真左から、まもりん（宮崎県交通安全協会シンボルマスコット）、後藤江里さん、佐師博子さん、黒川恵利さん、山下好生さん、吉村直子さん

楽しく、わかりやすく伝えるために常に新しいものを取り入れる

宮崎県交通安全協会では、県内を13の地区に分けて交通安全教育を展開している。その1つが宮崎南地区交通安全協会である。宮崎市の南部地域を6名の交通安全指導員が担当し、平成25年度は幼児、小・中学生、高齢者を中心に206回の交通安全教室を開催した。

「交通安全というと堅苦しいイメージを持たれている方も多いので、いかに楽しく、わかりやすくお伝えするかということに重点を置いて取り組んでいます」と、佐師博子さんは話す。

幼稚園や保育所での交通安全教室では、交通安全指導員の皆さんが手づくりした教材（写真参照）を使って、信号の色の意味など基本的な交通ルールを幼児に理解してもらう。小学校では校庭に信号機を設置し、低学年には歩行者教育、高学年は自転車教育と実技による指導を行っている。高齢者には安全な横断方法、夜間の反射材の使用、自転車の交通ルール、クルマの後部座席でのシートベルト着用について、寸劇を通じて啓発している。

こうした指導内容については毎年、全員で見直し、新たなものを取り入れるように努めているそうだ。「例えば、最近は自転車のブレーキを使わずに足を出して止める児童が多いので、急ブレーキをかけて安全に停止する練習に時間を割くようにしました。高齢者向けの寸劇では、その年に流行した話題を盛り込んで、皆さんに興味を持ってもらうように工夫しています」と後藤江里さんはいう。

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/

★幼児向けの交通安全教室で使用する教材

オリジナルの紙芝居「おまちばあちゃんのちょっとおまち！」。遊ぶために急いで公園に向かう「まもるくん」が見通しの悪い交差点で飛び出したり、青信号の点滅で渡ってしまう。なぜ、そうした行動が危険なのかを「おまちばあちゃん」が諭すというストーリー。目と耳を使って、周囲の状況を確かめることの重要性を幼児に理解してもらう

大型の街のイラスト。街の中で危険な行動をしている子どもがどこにいるか、幼児に前に出てきて指し示してもらう。Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりぃ ひよこ編」からヒントを得て制作したという

歩行者用信号機の赤、青、青点滅の意味を伝えるイラスト（写真上が表で、写真下が裏）

交通安全教室終了後には「とびだしはしません」「しんごうをまもります」「どうろではあそびません」という約束が書かれたプレゼントを幼児に渡している

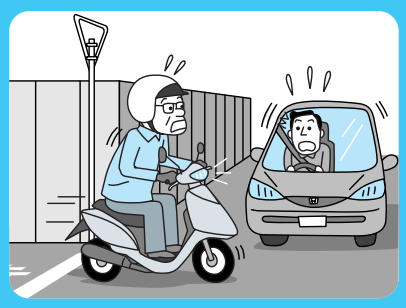
SJクイズ ?

Q1 原付一種（50cc以下）の交通事故死者数（平成15～24年累計）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？

①16～24歳　②55～64歳
③65～74歳　④75歳以上

Q2 原付一種の交通事故死者数（平成15～24年累計）を事故類型別にみると、出会い頭事故が最も多く全体の43.8％ですが、このうち高齢者（65歳以上）が占める割合は次のうちどれでしょう？

①約35％　②約45％
③約55％　④約65％



Q3 原付一種のヘルメット着用・非着用別の死者割合（平成15～24年累計）をみると、65歳以上の高齢者では非着用の死者割合は着用（ヘルメット離脱なし）の約何倍になっているでしょう？

①約2倍　②約3倍
③約5倍　④約7倍

※「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）

安全な道路環境をめざして 1

SAFETY FOCUS

見通しが悪く、出会い頭事故が発生しやすい交差点

「SAFETY FOCUS」は、ホンダが公開している「SAFETY MAP」※に示される交通上の危険が潜むスポットを取り上げ、事故防止と安全な道路環境の実現に役立ててもらうことを目的としています。

「SAFETY MAP」には「みんなの意見」として一般投稿された危険スポット情報が地図上に表示されている。今回、「FOCUSエリア」（下図参照）に取り上げるのは、埼玉県内で17人の方が「みんなの意見」を投稿している場所だ。ここには、見通しが悪い（7人）、歩行者／自転車の飛び出しが多い（6人）などの投稿が寄せられている。また、この場所では、平成24年中に4件の交通事故が発生し、車両相互の出会い頭事故や横断中の歩行者と車両との事故が起きている。

※「SAFETY MAP」の詳細は紙面下を参照。

●この地点で発生した事故件数

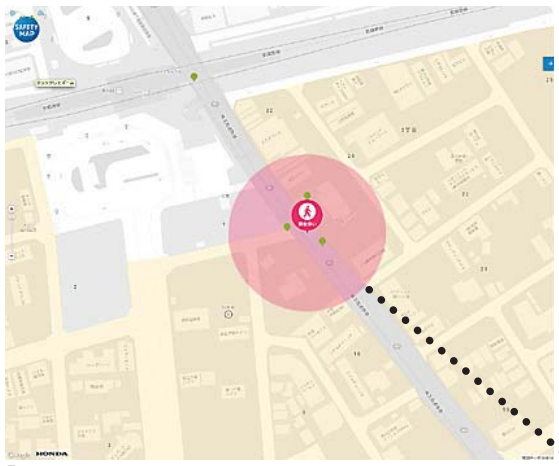
事故類型	件数
車両相互（出会い頭）	2
人対車両（その他横断中）	2

※平成24年中、埼玉県警察本部提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

危ないと感じる理由	そう思う人
見通しが悪い	7人
歩行者／自転車の飛び出しが多い	6人
道路が狭い／歩道がない	3人
スピードが出ているクルマが多い	1人

※平成26年4月3日時点



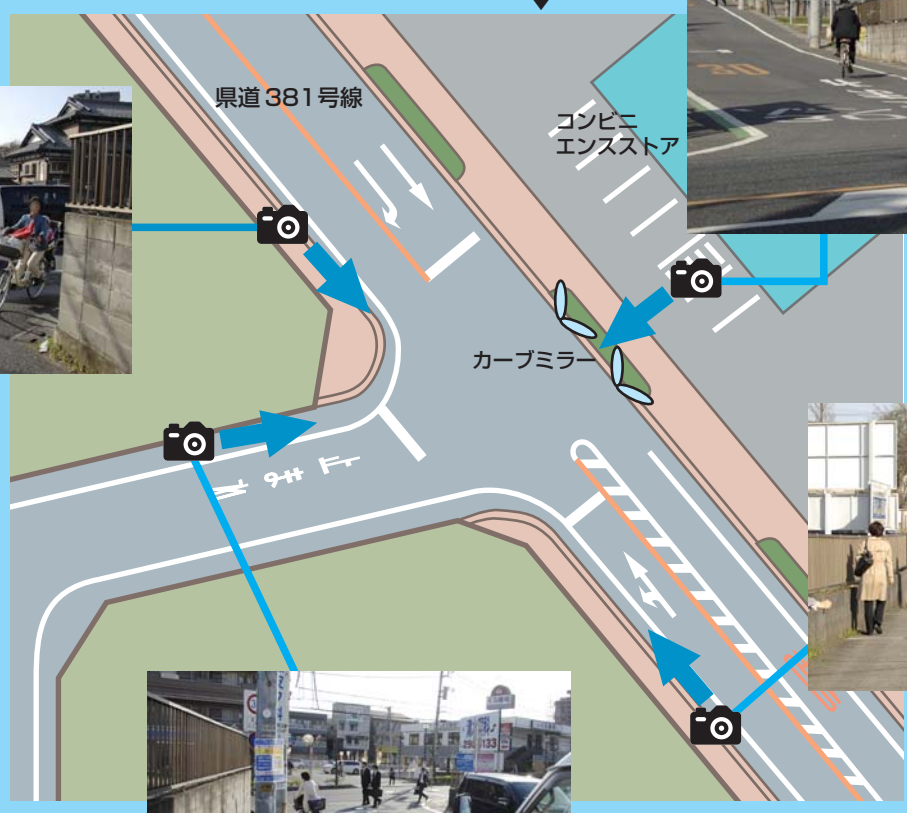
「SAFETY MAP」の表示

現場をたずねる

県道381号線に接続する道路は交差点に向かって坂道になっており、JR東川口駅前に向かうための抜け道として利用されている。坂道を下りながら交差点に向かうと、両脇がブロック塀になっているため、左右を見渡せるのは県道の直前になってから。突き当たりにはカーブミラーが設けられ、県道を走行する車両の存在は確認できるが、自転車や歩行者の存在は見づらい状況だった。

現場をたずねたのは通勤・通学時にあたる午前7時から8時頃。県道沿いの歩道は多くの歩行者が足早に駅へ向かっていた。自転車は歩道が普通自転車歩道通行可となっているため、車道と歩道を使い分けて走行していた。坂道を下る自転車は、交差点を通過する際、停止線で止まらないケースがほとんど。午前7時からの約1時間に坂道を下ってきた自転車は53台のうち、50台が一時停止をしていなかった。また、左右の安全確認をおろそかにしている自転車も多数見られた。車道は両方向とも一定量のクルマが走行していた。

FOCUSエリア　埼玉県川口市戸塚2丁目　県道381号線



左折時、ドライバーはクルマの左側を走行する自転車に気づきにくい

左折待ちのクルマは、車両左側を通過する自転車を認識していない状況がひんぱんに見られた（写真では白いクルマの奥に自転車がみえる）

歩道側から坂道を降りてきたクルマを確認できるのは横断直前になってから。クルマの停止線より前に進まないと歩行者を確認できない

坂道を下るクルマのなかには、県道を走行する自転車や歩行者をカーブミラーで確認しているケースも多く、一時停止せずに合流するケースがあった

●この地点を通過する車両の一時停止の状況（台数）

		四輪車	二輪車	自転車
一時停止実施	停止線の手前	31 24.0%	1 11.1%	0 0%
	停止線を越す	54 41.9%	5 55.6%	3 5.7%
一時停止無視		44 34.1%	3 33.3%	50 94.3%
合計		129 100%	9 100%	53 100%

※観察日：平成26年4月1日 午前7時～8時

一時停止の確実な実施と周囲の安全確認を徹底

現場で危険を感じたのは、左折して県道へ合流するクルマの左側を自転車が通過する際のこと。左折待ちのドライバーはクルマの流れに気をとられ、自転車に気づいていない様子だった。クルマと自転車の間隔は1m以下であり、左折時の巻き込み事故につながりかねない。道幅が狭く、見通しが悪い道路では、自転車や歩行者の動きについて特に注意して運転に臨むことが重要である。

自転車利用者は一時停止標識のある場所では一度必ず停止し、クルマと歩行者の状況を確認してから交差点を通過する必要がある。左折待ちのクルマがいる場合は後方で発進を待つほうが安全である。車両左後方はドライバーの死角であり、無理にすり抜けると巻き込み事故につながりかねない。

ドライバーに歩行者や自転車の存在を意識させる

坂道を下ってきたクルマが交差点に進入する際、周囲の状況を確認するためには停止線の手前で止まらなければならない。しかし、実情は徐行せずに停止線へ近づき、停止線を越え、歩行者や自転車が通行するスペースに入ってから停止していた。例えば、停止線を現状より手前に移し、クルマが一時停止した後にゆっくりと県道に近づけるようにできないだろうか。

坂道を下ってきた歩行者や自転車が、交差点正面にあるコンビニエンスストアに立ち寄るために県道を横断するケースも目立った。この場所には横断歩道がないため、県道を走行するドライバーに横断する歩行者や自転車への注意喚起を促す表示なども必要だと思われた。

埼玉県警察では今後、現場を調査し、安全対策を検討することとしている。

右折待ちの車両から坂の様子はほとんど見えない。右折が完了してから車両や歩行者の状況が分かる

坂道を下ってきた自転車は、県道手前で一時停止することなく交差点を通過していった

県道を横断する自転車

「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします！

ホンダ　セーフティマップ　検索

http://www.honda.co.jp/safetymap/

「SAFETY MAP」は「みんなでつくる安全マップ」です。Hondaのインターナビが集めた日本中を走るクルマの急ブレーキ情報と、交通事故情報、そして皆さんの声で地図はつくられます。お手持ちのPC・スマートフォンからアクセスできますので、あなたの周囲に危ないと感じることのある場所があったら、情報を投稿してください。

PRINTED WITH SOY INK 本冊子は再生紙に植物インキで印刷しています。

次号は2014年6月20日発行予定となります。

（SJクイズの解答：Q1④、Q2③、Q3④）