

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)アストクレイティブ 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●Honda自転車シミュレーターの活用の拡がり
自転車乗用中の危険を安全に体験し、危険予測能力の向上を図る……①
教育最前線／(一社)日本二輪車普及安全協会 四国ブロック……④
TOPICS①／Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム……④
TOPICS②／2014トラフィックセーフティ・フォーラムin埼玉……⑤
NEWS REVIEW①／2014年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶
②／バイク事故「零」を目指すライディング・スクール……⑤
STREAM／全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第8回……⑥
危険予測トレーニング(KYT)/渋滞で停止しているクルマの横を走行している時(自転車編)……⑦
指導者ファイル／鹿児島県鹿児島市・安心安全教育指導員の皆さん……⑦
SJクイズ……⑦
SAFETY FOCUS／千葉県習志野市……⑧

特集●Honda自転車シミュレーターの活用の拡がり
自転車乗用中の危険を安全に体験し、危険予測能力の向上を図る

Honda自転車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Hondaが開発した教育機器である。平成22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。教育現場や研究領域の方々は自転車シミュレーターをどのように活用し、どのような点を評価しているのか紹介する。



全国各地の自転車教育の現場で活用されているHonda自転車シミュレーター。モニターの画像を大型スクリーンに投影することで多人数に対する指導にも対応できる。また、今年からソフトがバージョンアップされた(3面下部参照)

福島県福島北警察署(桑折分庁舎) 交通課交通第三係長の本田巖さんは、前任地であるいわき東署でHonda自転車シミュレーター(以下、シミュレーター)による交通安全教室を平成22年から開始した。「東日本大震災の発生後、いわき東署管内の小学校では原発事故の影響で、校庭での交通安全教室開催が難しい状況でした。ですから、屋内で効果的な自転車教育ができるシミュ

レーターの存在はありがたかった」と本田さんは振り返る。いわき東署管内の子ども(幼児・小学生・中学生)の被害事故は平成24年は63人だったが、平成25年には32人に減少。本田さんの異動後もシミュレーターによる自転車教育は継続され、平成26年は21人となり、そのうち小学生の自転車乗用中の被害事故は1人だったそうだ。

実技指導の準備を軽減してくれる

「実車を使って実技指導する場合、自転車を子どもたちが自宅から持ってくることで、保護者の理解と協力を得なければなりません。また、天候の変化に備え、予備日や代替授業を検討する必要も出てきます。シミュレーターを使えば、こうした負担がなくなるのです。また、いわき市では自転車に乗れるのは4年生からと指導されています。中には、自転車教室で初めて自転車に乗るといふ児童もおり、そうした児童には安全教育どころではなくなる場合もあります。ですから、転倒などの危険がないシミュレーターは、安全運転を学ぶことに集中してもらうには最適なのです」と、本田さんはシミュレーター活用のメリット挙げる。



福島県福島北警察署(桑折分庁舎) 交通課交通第三係長の本田巖さん

●Honda自転車シミュレーターに用意されているコース

練習 自転車に不慣れな方や、乗り始めたばかりのお子さんに、運転操作に慣れていただくコース

Diagram showing course options: やさしい (School, Supermarket, Station, Shopping Street), ケーススタディ (Mixed with everyone, Crosswalk, Stop), 自転車クイズ (Signs, Rules, Manners)



本田さんは桑折分庁舎管内の小・中学校の交通安全教室でシミュレーターを活用

教育の浸透性を高める 小学校での学年別指導

本田さんは福島北警察署に赴任してからも、主に小・中学校の交通安全教室でシミュレーターの活用を続けている。小学校においては教育の浸透性を高めるため、学年別に指導。1・2年生は歩行者教育、3年生以上は自転車教育となり、さらに運転のレベルを合わせるため、3・4年生、5年生、6年生で分けている。

「桑折分庁舎管内でも自転車に乗れるのは4年生からですが、3年生のうちからシミュレーターで運転の基本について学んでもらおうと、3・4年生は合同で実施しています。本格的に自転車を利用し始める前から安全への意識づけを行うこともねらいです。」

5年生は4年生で学習した知識を再確認して安全運転意識を向上させる。6年生はこれまでの総仕上げという位置づけだ。

具体的な実施内容は、まずパワーポイントの映像資料を提示することで児童・生徒の興味を引きつけ、事故防止のポイントを解説した後、シミュレーター体験へと移行するというものだ。「子どもたちは、シミュレーターは簡単に乗れると思っていますが、実際に普段通りに運転してもらおうと、様々な危険場面が現れ、事故に遭ってしまいます。道路ではいろいろなところに注意し、正しく認知・判断・操作する必要があることをシミュレーターは気づかせることができます。さらに、振り返りや運転評価

により、何が問題だったかを確認して考え、何ができるかを、教育効果があると思えます。中学校に進学すると自転車の利用がさらに増えますから、小学生のうちから安全運転に関する知識と技術を身につけて、事故に遭わないでほしい。」さらに、本田さんは指導している内容に特化せず、児童・生徒の心に響く話も織りまぜて、「なぜ、これが大切なのか、危険なのか」を伝えるように心がけている。

これまでも、各季の交通安全運動のイベントや、毎年5月に実施される「自転車月間」「自転車の日」にあわせて開催されるイベントでも、シミュレーターを活用。本田さんも各イベントに帯同している。「自転車のシミュレーターは珍しいので、大勢の人が集まります。ただし、中には遊びと勘違いしてやろうとする子どももいますから、事故に遭わない運転を学ぶためのものであることをきちんと伝えるようにしています。」

平成26年は桑折分庁舎管内でも子ども（幼児・小学生・中学生）の交通事故被害はなかったという。

路上での「対一の指導に近づけられる

滋賀県東近江市でも、小学校での自転車教育にシミュレーターを継続的に活用している。同市民環境部交通政策課交通指導員の茶野博子さんは「実際の道路を自転車走りながら、一対一で指導できるのが理想だと思いますが、現実的には難しいのが実情です。シミュレーターを使えば、それに近いことができるのではないかと感じました。様々なコースが用意されているので、車道や歩道のどこを走ればいいのか、具体的に示すことができ、実際の道路では体験できない事故も、シミュレーターの中では安全に体験できます。そして事故や違反があ



今年2月に実施された東近江市立蒲生西小学校での交通安全教室



東近江市市民環境部交通政策課交通指導員の茶野博子さん

れば、その場面で止めて、なぜそうだったのか子どもにも考えてもらうこともできます。これは危険予測能力を養う上でも、貴重な体験だといえるでしょう」と話す。

東近江市立蒲生西小学校ではほぼ全員の児童が卒業後、中学校への通学のため自転車を利用することから、毎年2月に6年生を対象にシミュレーターによる交通安全教室を実施。指導は茶野さんと滋賀県交通安全協会の交通ルール守り隊の方々を担当している。

目的意識を明確にして あげることが大切

「交通安全教室の冒頭では、中学校に安全に通学するために必要な講習であること、児童に説明しています。目的意識を明確にしてあげること、子どもたちは代表者の走行体験だけでなく、走行の振り返りや運転評価まで真剣に聞いてくれます」と茶野さんはいう。「体験人数は男子と女子が同じになるように気をつけています。男子は男子に、女子は女子に注目する傾向があるようです。女子は恥ずかしがりやから、何もしないと男子のほうが多くなってしまう。」

蒲生西小学校での交通安全教室は今年2月で4回目を迎えた。「私たちも試行錯誤を重ね、内容も充実してきたと感じています。これを好事例として他の小学校にも紹介し、シミュレーターの活用を促進していきたいと考えています。また、運転免許をお持ちではなく、自転車しか乗らない高齢者の中には交通ルールを正しく理解されていない方もいます。そうした方への教育にもシミュレーターは活用できると思います。今後は、高齢者向けの交通安全教室でもシミュレーターを使ってみたい」と茶野さんは今後の抱負を語った。

屋内でも実技体験に 近い講習ができる

静岡県交通安全協会浜松中央地区支部では平成26年度、シミュレーターによる自転車教育を40回実施している。受講者数は8500人近くにおよび、そのほとんどは小学生・中学生・高校生だ。現場で指導にあたる同支部交通安全指導員の大場佐生代さん、谷友裕子さん、矢崎真衣さん、森友紀さんにシミュレーター活用ポイントを伺った。

小学校の自転車教室では実車による実技指導を基本としているが、雨天時はそれができない。シミュレーター導入によって、雨天時の講習内容が充実したというのが大場さんだ。「雨天で実技ができなくなるとビデオ視聴や講話になり、効果的な教育ができなくなるのが課題でした。シミュレーターによって、屋内でも実技のような参加体験型に近い講習ができるようになったのは大きな変化です」。また、夜間の走行を体験するコースがあることもシミュレーターのメリットだと、大場さんは強調する。「実際に夜間の指導には課題が多く、指導を行っていませんから。夜間のコースではサイレンを鳴らす緊急車両に出くわす場面もあるので、そういう時にいかに対応するべきかを指導することができます。シミュレーターのソフトがバージョンアップされ、これまでは自動点灯していた自転車のライトが手動で点灯・消灯が可能になったと知りました（3面下部参照）。この機能



静岡県交通安全協会浜松中央地区支部交通安全指導員（写真左から）大場佐生代さん、森友紀さん、矢崎真衣さん、谷友裕子さん

特集●Honda自転車シミュレーターの活用の拡がり



静岡県交通安全協会浜松中央地区支部では中学校・高校の生徒には傘さし運転などを体験してもらい、その危険を伝えている

を使って、ライト点灯と無灯火での違いなども体験してもらえようようにしたいと考えています。

谷友さんは、自転車の基本操作が身についていない児童の練習にもシミュレーターは最適だという。「低学年には危険予測能力を高めるコースの走行体験よりケーススタディが効果的です。ケーススタディには『一時停止』という項目があり、前を観てまっすぐ走る、ブレーキを正しく使って安全に止まる、その後左右と後方を安全確認するという動作を反復練習できます。シミュレーターは転倒することがありませんから安全です」。

ルールを守るべき場面を具体的に示すことが可能

シミュレーターは中学生・高校生にも教育効果が期待できると、谷友さんは次のように説明する。「中学生・高校生は交通规则に関する知識は持っています。その知識を行動に結びつけることが課題です。シミュレーターは実際の道路環境がリアルに再現されているので、どのような場面でもルールを守らなければいけないか、指導しやすいと感じています。『今、止まらなかつたけど、ここは一時停止の標識があったよね』と問いかけると、『あつ、そうか』と生徒に気づかせることができるのです。また、代表する生徒に傘をさしたり、携帯電話を見たり、両耳にイヤホンをして音楽を聴きながら運転するなど、公道では違反となる行為をあえてやってみてもらいます。片手

運転などの違反をしていると、事故に遭いやすくなるのが理解できるようです」。

矢崎さんは生徒の普段の乗り方を知ることと、より実態に即したアドバイスをできると考えている。そのため、冒頭に自転車の交通ルールを説明せず、いきなり代表の生徒にシミュレーターに乗ってもらおうようにする。「シミュレーターは乗ってもらうようにも消します。すると、一時停止場所では止まらなかつたり、周囲をよく観ていなかったりして、歩行者やクルマとぶつかることが多くなるのです。車道を右側通行してしまつこともありました」。その後、交通ルールはどうなっているかという解説につなげているそうだ。

シミュレーターには「標識・信号」「ルール」「マナー」に関するクイズを出題する機能がある。これを活用しているのが森さんだ。「代表者の体験中にクイズが出題されます。シミュレーターを体験できる代表者は限られますが、途中に出てくるクイズについては、見ている参加者も考えることができるので良いと感じています」。

危険な運転をする人の運転特性と危険状況の特定をめざす

研究領域で自転車シミュレーターを活用しているのが、千葉大学大学院工学研究科都市科学専攻・教授の荒井幸代さんである。荒井さんは制御工学や人工知能を専門としている研究者だ。その荒井さんが自転車に関する研究を始めたのは、研究室に在籍していた学生の一人が、自転車の事故防止に対して問題意識を持っていたことがきっかけだったという。

「自転車の事故防止という点、道路を拡張したり、自転車専用レーン等を設けることがさかんに行われています。ただし、これらはインフラに関わることで、実現するためには莫大なコストがかかります。自転車利用者側で解決するための方法なら、低コストで実現可能ではないかと考えたわけです」。

研究は平成24年から始まった。テーマは「危険走行者の運転特性と危険状況の特定」



被験者にシミュレーターを体験してもらい、走行中の軌跡、速度、加速度、ハンドルの舵角などのデータを収集



千葉大学大学院工学研究科都市科学専攻・教授の荒井幸代さん(写真左)、千葉大学大学院工学研究科1年の柘木祐太郎さん(写真右)

である。荒井さんは、まず自転車利用者のどのような運転をしているかというデータの収集を検討。「被験者にアイカメラを付けてもらい、公道を走行するという方法もありますが、安全面に問題があります。データの収集方法を模索している時に、シミュレーターが存在を知りました。シミュレーターであれば、事故が起きても大丈夫ですし、事故発生にいたる運転者の挙動などもデータとしてとることが出来ます」。荒井さんは平成24年と26年にホンダの協力を得て、交通安全教育用に用意されている「街を走る(むずかしい)」4コースを被験者(18〜24歳)合計27名に走行してもらい、走行中の軌跡、速度、加速度、ハンドルの舵角などデータを収集。被験者の安全確認状況と右側からビデオカメラで撮影した。各コースで走行中に事故に遭った被験者、遭わなかった被験者をそれぞれ「安全走行者」「危険走行者」にグループ分けしている。

現在、荒井さんとともに研究を進めているのが、千葉大学大学院工学研究科1年の柘木祐太郎さんだ。「走行軌跡については、安全走行者と危険走行者の違い2回の実験から、危険走行者が事故に遭っているのは、歩道から車道へ走行位置を変更する時、交差点を通過する時だということがわかりました。例えば、停車車両を避けるために歩道から車道へ出る場面では後方から接近してくるクルマと衝突してしまうのです。原因としては、車道に出る時に後方を確認していないこと、スピードを出しすぎていること(夜間のコースなので、徐行すれば車道に現れるライトの光を認識でき、後方のクルマの存在に気づくことも可能)が挙げられます。ただ、全体的に速度が高い人が危険運転者であるとは限らないこともわかりました。同じ速度で危険場面に遭遇しても、ブレーキをかけるなどして事故をす前どころで回避する人もいます。これは反応時間など個人の能力によるものだと考えています」。

「この研究は途中段階で、収集したデータの中でヒヤリハットの状態をどのように定義して抽出するかというのが今の課題です。加速度の変化率をみて急激な減速があった状態がヒヤリハットの1つではないかと考えています」。

ヒヤリハットの状態は被験者へのインタビューやアンケートによって特定することが一般的だが、荒井さんと柘木さんはシミュレーターから得られるデータのみから運転者の行動とその背景にある心理に近づくことを目標としている。「もし、これができれば、身体や自転車に簡単なセンサを取

り付けることで、運転者の挙動を感知し次に起こることを推測して、注意喚起を促すことが可能になります。ここで問題となるのが注意喚起のタイミング。警告が頻繁にあると聞き流されてしまいます。最小限の注意喚起で、自転車利用者にとっての危険を知らせるにはどうしたらいいか、そこを追求していきたい」と荒井さんは今後の研究の展望を語った。

このように、シミュレーターを活用している皆さんからは「危険を安全に体験できる」という点が評価されている。教育の現場においては、混合交通の中で起こりうる危険を体験してもらうことで、自転車利用者の危険予測能力の向上が期待できる。発売から5年、シミュレーターは自転車教育の幅を拡げたといえるだろう。

自転車乗用中の危険を安全に体験できる！ 自転車に関する交通ルールを学べる！ Honda 自転車シミュレーター



既に多くの皆様にご活用いただいています。
さらにバージョンアップされた自転車シミュレーター 好評受注受付中!!

- バージョンアップの内容
- | | |
|---|--|
| 映像 | 機能 |
| <ul style="list-style-type: none"> 交差点の自転車横断帯の廃止 大通りに普通自転車専用通行帯を設置 上記に伴い、進路指示を水色から黄色に変更 目的地「塾」のコースの線路前道路に普通自転車通行可の標識を設置 | <ul style="list-style-type: none"> 進路指示矢印のON/OFFを環境設定の「走行2」で設定可能に変更 薄暮/夜間に自動点灯するライトを手動点灯させる機能を追加 上ボタンを押すことで点灯、もう一度上ボタンを押すことで消灯。手動点灯と自動点灯は環境設定の「走行2」で設定可能。 走行中に下ボタンを押すことで、1mバックする機能を追加(注意:バックするとコースミスと判定される状況もある) |

メーカー希望小売価格69万8000円/税別
(ご購入のお問い合わせ・委託販売会社のご案内)
本田技研工業(株)安全運転普及本部
教育機器課
TEL:04(2955)5751

既にご購入済のバージョンアップにつきましては、購入された委託販売会社または左記までお問い合わせください。

教育最前線

連載 34

●(一社)日本二輪車普及安全協会 四国ブロック

Hondaライディングトレーナーを活用して 高齢者の二輪車事故防止の教育を展開

「ホンダライディングトレーナー(以下、RT)」は、ライダーの危険予測能力の向上に役立つ二輪車安全運転教育機器のさらなる普及を目的にホンダが開発。市街地走行やツーリング走行など様々な交通場面での危険予測トレーニングができる。

(一社)日本二輪車普及安全協会 四国ブロックではこのRTを導入し、地域の公民館やイベント会場などで高齢ライダー(65歳以上)への安全運転教育を展開している。同協会四国ブロック統括事務局長の出口誠一さんは「公共交通機関が充実していない地域では、高齢でもバイクが生活の足となっている方が少なくありません。しかし、そうした方々への安全運転教育の機会が少ないのが実情です。実車による実技講習を高齢者の皆さんに行おうとしても、遠方な方もいて、1カ所に集まっていたり、難しさや実技の際の転倒などのリスクから実施が難しい状況です。そこで、私たちが各地域に出向



き、RTを使って危険感受性を高めてもらい、他の方の運転を見ながら自分の運転を見直す機会にしてみようという講習会を考えたいわけです。警察や交通安全協会とも連携しながら、講習会を開催しています」と話す。

昨年は、8月に愛媛県松山市生石地区高齢者講習会、10月に同南高井地区高齢者講習会を愛媛県二輪車指導員が実施した。生石地区高齢者講習会には高齢者49名が集まり、代表者数名がRTを体験。南高井地区高齢者講習会では参加した11名全員がRTを体験したという。両会場とも、体験者の運転状況は大型のスクリーンに映し出される。体験が終わると、RTの再生機能を使って各々の運転を振り返る。事故に遭った場面、ヒヤリハットした場面では普段、自分



愛媛県松山市の生石地区と南高井地区でのRTによる高齢者講習の様子。指導のための講習を受けた愛媛県二輪車指導員3名が講師役として活動している



参加者一人ひとりに考えてもらう。最後に、講師役の愛媛県二輪車指導員が事故を防止するために必要な危険予測のポイントをアドバイスした。

この他、高知県警察本部で10月に開催された「シニア交通安全ふれあいフェスタ 2014 E Kochi」にもRTを展示し、来場する高齢者に体験してもらい、簡単な講習会を実施している。

「私たちの話を真剣に聞いていただけ、高齢者の皆さんにも好評でした。安全に様々な交通場面を体験できるのがRTのメリットです。その体験によって、若い頃との感覚や反応の違いに気づいてほしいと思います」と出口さんはいう。同協会四国ブロックでは、平成27年度もRTによる高齢者講習会を開催していく考えだ。

高知県警察本部が主催する「シニア交通安全ふれあいフェスタ 2014 in Kochi」にRTを展示し、指導を行った

TOPICS 1

●Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム

福祉施設や病院等で送迎を担うドライバーへの安全運転教育を普及するために

ホンダは、介助・介護などの配慮が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「移送安全運転教育プログラム」を開発し、全国の交通安全センターで提供している。送迎車両に同乗する利用者への思いやりや配慮の大切さを理解し、車両特性を意識した運転操作を身につけてもらうことが、このプログラムのねらいである。そして、より多くの福祉施設や病院等で活用していただくため、このプログラムの認知・理解向上を図ることを目的とした「視察・体験会」を各地で開催している。

交通安全センターレインボー埼玉では、バスや電車の利用が困難な方を対象にクルマを使って外出の支援を行っているNPO法人のインストラクター等、そして交通安全センターレインボー熊本では、福祉施設や病院で送迎を担当するドライバー等が参加した。視察・体験会では、参加者が実際にクルマに乗ってプログラムを体験。参加者からは「体験型だったので、自ら気づけていない部分に気づくことができたと」「利用者への配慮や事故予防につながると思う」という声がかかれた。また、鈴鹿サーキット交通安全セン



鈴鹿サーキット交通安全センターは介護老人保健施設せんけい苑の送迎管理者と送迎ドライバーを対象に体験会を実施

このように、Hondaは福祉に関わるドライバーの安全性確保に向けた教育機会の普及に向け、さらに力を入れていく考えだ。

後、同乗者に負担をかけないブレーキやハンドルの操作、スムーズで安全なバック走行を指導した。参加者は「こうした講習を定期的に継続していくことはとても良いことだと感じました」と話す。



ターは昨年12月1日、介護老人保健施設せんけい苑(兵庫県洲本市)で送迎管理者と送迎ドライバー20名を対象に体験会を実施。同施設を運営する洲本伊月病院はHondaの「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」を導入しており、それがきっかけでこのプログラムにも関心を持ったという。この日は、インストラクターが同施設の送迎車両を使って正しい運転姿勢や死角を説明した



1月30日に交通安全センターレインボー熊本で開催された移送安全運転教育プログラムの視察・体験会

※リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト=リハビリテーション中の方が、作業療法士などと一緒で四輪での運転復帰に向けて運転に対する評価・訓練をサポートするためのソフト。運転環境の模擬的な再現により、運転操作の手足の複合的動作を楽しみながら行うことができる。詳細は下記ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/simulator/safetynavi/rehabilitation.html

TOPICS 2 2014トラフィックセーフティ・フォーラム in 埼玉 安全・安心な未来の交通社会を目指した普及活動



開会の挨拶を述べる (株) レインボーモータースクールの永田春記代表取締役社長

昨年11月28日、埼玉会館小ホール(埼玉県さいたま市)で「2014トラフィックセーフティ・フォーラム in 埼玉」が開催された(主催:交通教育センターレインボー埼玉・和光)。このフォーラムは、交通安全活動に取り組む企業や団体を対象に事故防止の施策などの情報交換を目的に行われており、この日は企業・団体から312名が参加した。

開会にあたり、主催する(株)レインボーモータースクールの永田春記代表取締役社長と、来賓を代表して埼玉県警察本部の紙屋修三交通部参事官が挨拶を行った。

今年のテーマは「安全・安心な未来の交通社会を目指した普及活動」。交通事故防止活動の好事例として、2つの企業の安全担当者が発表を行った。

ポラス(株)経営企画部コンプライアンス室の藤原一博主任は、同社内で推進しているKYT(危険予測トレーニング)を用いた安全教育を紹介。同社では社内でKYTトレーナーを養成し、新入社員や新任マネージャーなどを対象に研修だけでなく、社員が任意に参加できる研修も

開催している。さらに、社員が地域の小学校に出向いてKYTによる交通安全指導を実施するなど、地域貢献にも活かしている。

また、(株)ドミノ・ピザジャパン Domino's Universityの高井龍哉シニアスペシャリストは、二輪・三輪スクーターで配送業務を担うアルバイトへの安全運転教育について説明。タブレット端末などを使って都合の良い時間に安全運転に必要な知識が学べる教育システムや、アルバイトが独り立ちするためのトレーニング、管理者(店長)を対象にした交通安全教育センターレインボー埼玉での指導者教育について紹介した。

そして事例発表の後は、損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント(株)自動車リスクコンサルティング本部企画開発部の宮崎健太郎部長が「『自動車事故防止』の現状と今後の展望」というテーマで講演となった。企業内での事故削減のためにはPDCA(計画→実行→評価→改善)を繰り返すことが重要であると説いた。さらに、PDCAは体制強化(経営者の役割)と運用管理(管理責任者以下の役割)のそれぞれで行うことや、経営者の思いを伝える現場管理者のリーダーシップが効果を出すためのポイントであると述べた。

また、(株)ドミノ・ピザジャパン Domino's Universityの高井龍哉シニアスペシャリストは、二輪・三輪スクーターで配送業務を担うアルバイトへの安全運転教育について説明。タブレット端末などを使って都合の良い時間に安全運転に必要な知識が学べる教育システムや、アルバイトが独り立ちするためのトレーニング、管理者(店長)を対象にした交通安全教育センターレインボー埼玉での指導者教育について紹介した。

そして事例発表の後は、損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント(株)自動車リスクコンサルティング本部企画開発部の宮崎健太郎部長が「『自動車事故防止』の現状と今後の展望」というテーマで講演となった。企業内での事故削減のためにはPDCA(計画→実行→評価→改善)を繰り返すことが重要であると説いた。さらに、PDCAは体制強化(経営者の役割)と運用管理(管理責任者以下の役割)のそれぞれで行うことや、経営者の思いを伝える現場管理者のリーダーシップが効果を出すためのポイントであると述べた。



損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント(株)自動車リスクコンサルティング本部企画開発部の宮崎健太郎部長



(株)ドミノ・ピザジャパン Domino's Universityの高井龍哉シニアスペシャリスト



ポラス(株)経営企画部コンプライアンス室の藤原一博主任

NEWS REVIEW

1 ● 2014年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会

『事故ゼロのモビリティ社会』の実現に向けた取組みを強化



伊東孝紳・本田技研工業(株)代表取締役社長執行役員

昨年12月5日、Honda青山ビル(東京都港区)にて「2014年Honda安全運転普及本部年末ご挨拶会」が開催され、交通関係者約300名が参加した。

報告会では、伊東孝紳・本田技研工業(株)代表取締役社長執行役員が「Hondaは、お客様に喜んでいただける商品を万全な品質で提供することに注力しています。そして、私たちは安全と環境への取組みを最重要課題ととらえ、安全については『Safety for Everyone』というグローバルスローガンを定めました。その具現化のために『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)』の3つの領域で、それぞれを進化させると同時に、相互の連携を図っています。安全技術をより幅広く製品に展開することにより、交通事故の減少や被害の軽減に寄与していく所存です。また、クルマを運転するのは人でありますから、お客様に機能

を正しく理解していただくことにも努め、『事故ゼロのモビリティ社会』の実現に向けた取組みを強化してまいります」と挨拶。

続いて、吉田宏樹・本田技研工業(株)安



倉田潤・警察庁交通局長

全運転普及本部事務局長が、2014年の安全運転普及活動の報告と今後の取組みについて映像を交えて紹介した。

最後に、来賓を代表して倉田潤・警察庁交通局長が挨拶。「幼児から高齢者まで、交通社会に参加するすべての人の安全をめざすという崇高な理念に基づく取組みに感銘を受けたところです。幅広い年齢層への参加体験型の実践教育を展開するなど、国民の交通安全意識の高揚に大きな成果をあげており、このような活動は警察としてもたいへん心強く感じています。今後も、先進性・独自性のある交通安全活動を引き続き推進していただきたい」と述べた。

2 ● バイク事故「零」を目指すライディング・スクール

1都3県の警察が合同で二輪車実技教室を開催



女性白バイ隊員が受講者一人ひとりの運転を見ながらアドバイスを行う

昨年12月23日、警視庁交通安全教育センター(東京都世田谷区)で、「バイク事故『零』を目指すライディング・スクール」が開催された。これは警視庁および神奈川県、埼玉県、千葉県各警察本部合同の二輪車実技教室である。

警視庁交通部交通総務課の林正己課長代理は「東京都内では40～50歳代の中老年ライダーの死亡事故が増え、都内だけでなく隣県に住んでいるライダーも事故の当事者となっています。そこで神奈川県、埼玉県、千葉県の各警察本部と合同でのスクールを企画しました。1都3県での合同開催は初めてです」と話す。

同スクールの受講資格は40～50歳代のライダーの他、二輪免許取得3年未満のライダ



一本橋では誰が最も「10秒」に近いタイムで通過できるか、受講者全員で競い合った

一、女性ライダー、スクーター利用者で、今回は86名が受講。指導は1都3県の女性白バイ隊員19名が担当した。

まず女性白バイ隊員が二輪車の正しい運転姿勢の模範を示し、その後、受講者はブレーキング、低速バランス、スラロームの3つの課題に取り組む。女性白バイ隊員が受講者の運転を見ながら、一人ひとりに合わせたアドバイスをを行った。「特に、中老年ライダーに現在の自分の運転技量を確認していただけるよう基本的な内容にしています。中老年の方々が若い頃に比べ、バイク自体の性能は良くなっている一方で、皆さんの身体機能は低下しています。若い頃のイメージで運転していると危険であることを理解し、身体機能の低下を補うための運転を身につけてほしい」と林課長代理はいう。

神奈川県秦野市から参加した56歳の男性は「大型バイクに乗り換えて、1年ほどになります。自分の乗るバイクの特性を知っておきたいと思い、受講しました。急制動など、公道ではできない体験ができたことは、安全運転をする上で役立ちます」と感想を語った。

今回のスクールには、ゲストとしてフジテレビ・アナウンサーの大島由香里さんも参加。大島さんは開会式で、自身が二輪免許を取得したエピソードや、バイクを運転する魅力を披露したり、女性白バイ隊員とともにボディプロテクターの着用を受講者に呼びかけた。



フジテレビ・アナウンサーの大島由香里さん(写真左)と女性白バイ隊員によるトークショーも行われた



全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 連載:第8回

各校の先生方が主体となって、交通安全教育を継続していく

このコーナーでは、Honda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、群馬県と兵庫県の事例を紹介する。

実技によって生徒の安全意識の向上を図る

群馬県立高崎商業高等学校では、昨年10月に2年生と3年生を対象に自転車教育が実施された。

同校生徒指導主事の富岡潤一教諭は「本校では、全校生徒の9割以上が通学で自転車を利用しています。そのため、生徒への交通安全指導はたいへん重要だと考えています。Hondaの高校生交通安全教育は生徒に交通ルールを伝えるだけでなく、実技によって生徒の安全意識の向上が図れることから、継続して実施することにしました」と話す。「昨年度、初めて実施したところ、体験を通じて事故防止に必要な意識を身につけられるので、生徒にとって有意義だったと思います。私たち教職員も積極的に指



群馬県立高崎商業高等学校の先生方による交通安全教育

入っていくが、20台が入る前に誰かがコースの途中で止まってしまう。先生は生徒を集め、全員がスムーズに走るためにはどのようにすべきか質問すると、「ゆっくり走る」「他の人の動きをよく観る」「譲り合う」と生徒たちが答える。これらを一人ひとりが実践することで、最終的にコース内で20台で走行することができた。

最後に、実技の指導を担当した先生が「皆さんは『事故には遭わない、自分は大丈夫だろう』と思っているかもしれませ



周囲を気遣うことの大切さに気づいてもいい

10月29日は3年生約320名が参加。実技の「8の字走行」と「一列走行」は同校の先生方が担当した。

「8の字走行」は直径10mの円をつなげた8の字コース内を自転車20台で走行する。先生方はコースの脇に立って、生徒がコースの外を大回りしたり、途中で足をついていないかチェックする。1台ずつコースに

導に協力するなど、前向きに取り組んでいきます。

初回から先生方が中心となって指導

でも、いつ事故に遭うかわからない。だから、こうした教育が必要なのです。どうすれば20台で8の字走行ができるかを考えることは、どうすれば事故に遭わないかを考えることにつながります。ゆっくり走る、周囲をよく観る、相手を思いやり譲り合う、これを常に意識して自転車に乗ってほしいと思います。そして、今日身につけたことは、皆さんが卒業してクルマの運転をする時にも役立つはず」と締めくくった。

兵庫県立北条高等学校は昨年4月に全校生徒約460名を対象に自転車教育を実施。同校も生徒の9割が自転車通学している。同校生徒指導部長の神田吉輝教諭は「生徒への交通安全指導は行っていったものの講話



兵庫県立北条高等学校の先生方による交通安全教育



直径10mの円をつなげたコース内を自転車20台で走行する「8の字走行」。20台がスムーズに走るためには、譲り合いの気持ちが必要であることに気づいてもいい

など座学が中心でした。ただ、それだけでは不十分で、実技を通じて学べる機会も用意したいと考えていたのです。兵庫県の生徒指導部長会でHondaの交通安全教育を取り入れた学校の話聞き、どのような内容が興味を持ちました」と振り返る。

そして、本田技研工業(株)安全運転普及本部鈴鹿普及プロダクトから教育プログラムについて説明を受け、神田教諭は自分たちもできると感じ、先生方12名が主となり、指導部の中村祐太教諭、山本未来大教諭が中心となり、事前に研修会を開催した。

「本校では行事等を開催する際、担当部署以外の教職員でも、お願いすれば積極的に協力してくれます」と中村教諭は話す。こうした相互の

協力関係が交通安全教育にも活かされたといえるだろう。「研修会では鈴鹿普及プロダクトから提供していたいただいた指導書と映像資料(DVD)が参考になりました。生徒の気づきを促すために、私たちがどのように動けばいいか、全員で理解でき、参加する教職員の意識も高まったと思います。」



兵庫県立北条高等学校生徒指導部(写真左から)神田吉輝教諭、山本未来大教諭、中村祐太教諭

体験を通じた、気づきを促す教育を今後も継続

実技は「8の字走行」と「飛び出し体験」。校庭でのコースの設置も先生方の手で行われた。山本教諭は「飛び出し体験では見通しの悪い場所から私たちがわざと飛び出す



「飛び出し体験」では生徒が携帯電話を見ながら走行。携帯電話を注視していると、クルマのカゲから先生が投げ込む物や、先生の飛び出しに気づくのが遅れることを体験してもらう



などして、生徒に模範的なヤリハット体験してもらったのが効果的でした。走行中に両手でブレーキをかけても、すぐに止まれないこと、携帯や傘を持つなど片手運転はさらに危険であることを、生徒に理解させることができたと思います」と感想を語った。

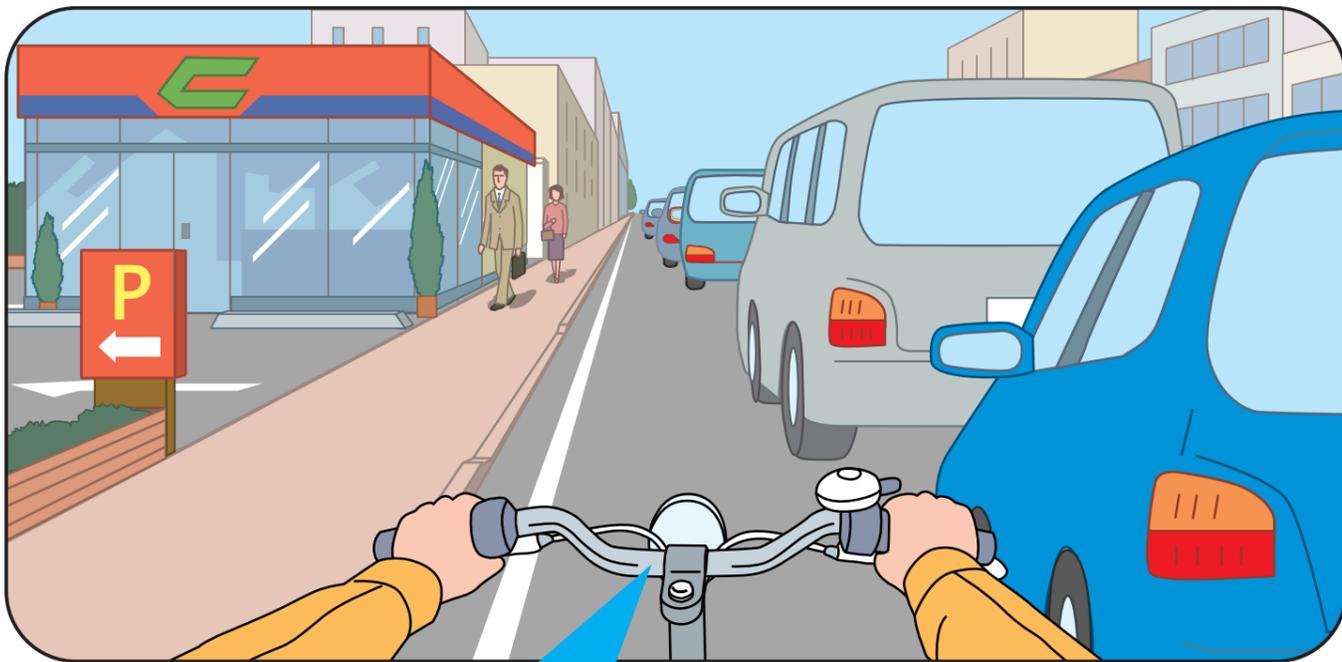
「クルマと生徒の自転車が軽く接触したり、生徒だけの単独事故は少なからず起きています。今のところは軽微な事故で済んでいますが、何もしなければ、いつか重大な事故が起きてしまうと思います。そのため、交通安全教育は継続していく必要があります。その中で、体験を通じて、自分で気づくということは大切なことです。こうした手法によるHondaの高校生交通安全教育を本校に根づかせていきたい」と、神田教諭は今後を見据える。同校では今年4月、新1年生を対象に先生方だけで実技教育を行う予定だ。

平成27年4月から、Hondaの高校生交通安全教育の全国展開は3年目に入る。学校内で継続させていくためには今回、紹介した2つの高校のように各校の先生方が主体となって進めることが求められる。Hondaは、学校内で交通安全教育が定着させるための支援を行っていく考えだ。

危険予測トレーニング(KYT) — 危険感受性を育てる

第43回 渋滞で停止しているクルマの横を走行している時(自転車編)

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。今回は自転車利用者に、渋滞中のクルマの横を走行している時の危険について考えてもらうためのKYTです。



あなたは車道の左側端を走っています。右側はクルマが渋滞中で、前方には店舗の駐車場の出入り口があります。

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？

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

©本田技研工業(株)

指導者ファイル 24

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。



鹿児島県鹿児島市・安心安全教育指導員の皆さん
田丸博子さん(写真左)、前田靖代さん(写真右)

子どもが保護者に伝えたい印象的な交通安全教室をめざす

鹿児島市は鹿児島県のほぼ中央に位置する人口60万人の都市である。同市民局危機管理部安心安全課に所属する安心安全教育指導員・田丸博子さん、前田靖代さんが市内の幼児、小学生、高齢者への交通安全教育を担っており、平成25年度は二人で交通安全教室を289回開催し、約2万7000人に教育を行った。

幼児においては自作の教材をはじめ、腹話術人形の「こうちゃん」「いちごちゃん」やHondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」などを活用している。「子どもが家に帰って『今日、こんなことをやった』と、保護者と交通安全について話すきっかけになれば良いと考えています。そのために、子どもの印象に残る内容にしていく必要があるのです」と田丸さんはいう。

「小学生には、自転車乗用中には自

分のことだけでなく、歩行者やドライバーなど他者の立場を考えてもらえるような指導を心がけています。思いやりの心を育てることが、基本的な『きまり』を守るという行動につながります」と前田さんは話す。

平成26年の鹿児島県内の高齢者(65

歳以上)の交通事故死者数は58人と前年よりも10人増加した。「夜間、歩行中に事故に遭う方が多くなっていることから、高齢者の教室では反射材を配って、着用を呼びかけています」。二人は今後、高齢者への啓発・教育にも力を入れていく考えだ。

★幼稚園・保育園での交通安全教室



最初は手づくりのエプロンシアターで、幼児の興味を引きつける

Hondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」を活用して、信号機のある交差点の渡り方を説明。その後、園庭に信号機と横断歩道を設け、幼児に実践してもらう



最後に「Honda交通安全かるた」から抜粋した絵札を使ってワンポイントアドバイス。提示した順に絵札をつなげると「はやくおきてね」というメッセージになる。小学校入学直前の幼児に、早起きをすることで余裕を持った行動ができ、事故防止につながることを強調。

★小学生への自転車教育の時に使用するKYT教材



小学3年生以上への自転車教育では、実技指導だけでなくKYTも行っている



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/>

SJクイズ ?

Q1 平成25年の自転車乗用中の交通事故死者数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 15歳以下 ② 16～24歳
③ 65～74歳 ④ 75歳以上

Q2 平成25年の自転車乗用中の交通事故死者数を損傷部位別にみると、最も多い部位は次のうちどれでしょう？

- ① 頭部 ② 胸部 ③ 腹部 ④ 頸部

Q3 自転車のブレーキは乾燥した平坦路面を10km/hで走行している時、ブレーキをかけてから何メートル以内で止まれるものでなければならないでしょう？

- ① 3m ② 5m ③ 8m ④ 10m



※「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 6

SAFETY FOCUS

自転車利用者による車道の右側通行や信号無視が目立つ交差点

●この地点で発生した事故件数

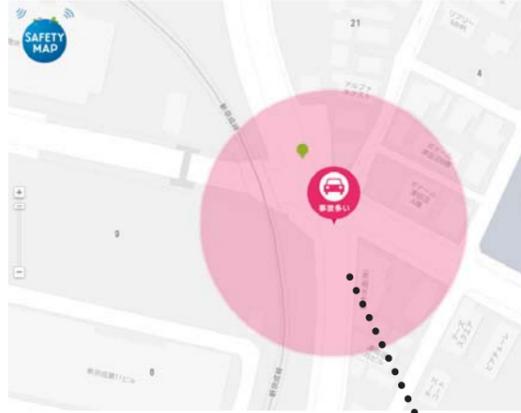
事故類型	件数
四輪車対自転車 (右左折時)	4
四輪車対歩行者 (横断中)	2
四輪車同士 (追突)	2
四輪車同士 (その他)	1

※平成25年中、千葉県警察本部提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

危ないと感じる理由	そう思う人
歩行者/自転車の飛出しが多い	3人

※平成27年1月31日時点



「SAFETY MAP」の表示

「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に足を運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

「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、千葉県内で3人の方が「みんなの意見」を投稿している新津田沼ガード下の下の交差点だ。ここには、歩行者/自転車の飛出しが多い(3人)という投稿が寄せられている。また、事故多発地点となっているこの場所では、平成25年中に交通事故が9件発生しており、そのうち6件はクルマ対歩行者/自転車の事故となっている。

「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に足を運び、現場の交通環境と事故防止について考察する連載記事です。

現場をたずねる

今回訪れた交差点は、JR線「津田沼」駅と新京成線「新津田沼」駅の東側に位置している。片側1車線道路の交差点に、抜け道として使われている一方通行道路が接続する五叉路となっており、形状は複雑だ。

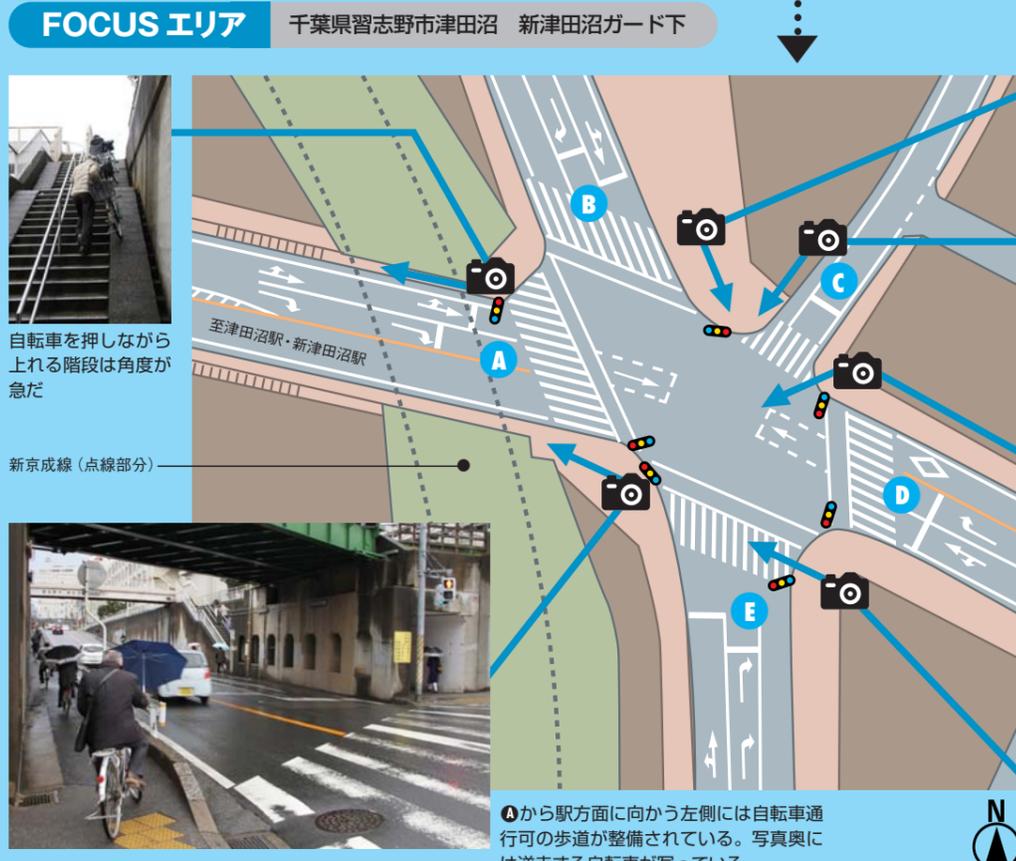
現場を訪ねた平日朝7時半は、朝から降り続く雨のなか、通勤・通学で駅に向かう自転車利用者と歩行者、そして送迎のクルマが多く行き交っていた。通勤・通学の自転車利用者と歩行者のほとんどは、地図上のDまたはCからAに向かって進む。鉄道の高架をくぐった先には、車道と平行して走行できる階段が整備されている。この階段は角度が急であるため、それを嫌ってAを逆走する自転車利用者が散見された。

一方通行路となっているCは交差点に向かって上り坂になっている。信号待ちで停車しているクルマの脇をすり抜けた自転車利用者は、赤信号でも横断歩道の手前で停止せずBに向かって歩道上に入る。この時、横断歩道上の歩行者と接触する場面を数回確認した。また、観察中は雨が降っていたため、傘さし運転の自転車が後を絶たなかった。

●この地点を通過する自転車の状況(台数)

走行位置			信号遵守		危険運転	
車道左側端	車道右側端(逆走)	歩道	青点滅で進行	赤信号で進行	傘さし運転	イヤホンヘッドホン
17	18	550	5	20	122	8

※観察日：平成27年1月23日 午前7時30分～8時30分



自転車を押しながら上れる階段は角度が急だ

新京成線(点線部分)



Aから駅方面に向かう左側には自転車通行可の歩道が整備されている。写真奥には逆走する自転車が写っている



Bから来た自転車(写真右)とCから来た自転車(写真左)が危うく接触しそうになる



Cから来た自転車(写真右)が歩行者と交錯



DからEへの右折車両が、あやうくAからの直進車両と接触しそうになった



通勤時間帯の交差点は多くの歩行者と自転車が往来

自転車・歩行者の存在を意識して交差点内へ

この交差点で平成25年に発生した6件のクルマ対歩行者/自転車の事故のうち、4件はBの横断歩道付近で、Bに向かってAから左折するクルマとDから右折するクルマが自転車や歩行者と接触している。現場を確認すると、駅方面からAに向かって下り坂になっており、自然とスピードが出てくるクルマが多かった。クルマは十分な減速と同時に、横断歩道上の自転車や歩行者の存在を意識して交差点に進入しなければならぬ。

一方、自転車利用者の行動は目に余るものがあった。危険を感じたのはBの横断歩道の信号無視と、Aの駅方面に向かう車道の右側通行(逆走)だ。自転車を押しして階段を上るの不便を避けるなら、あらかじめ左側通行できるように道路を横断しておくべきだ。

Cを通行する自転車は駅へ急ぐために全力で坂道をかけ上がり、横断歩道上に歩行者がいても、その間をすり抜けて走っていた。信号を守ることはもちろんだが、横断歩道では歩行者優先を心がけなければならぬ。

クルマと自転車・歩行者の通行を分離する

五叉路内には至るところに歩行者用信号機が設置されているが、「自転車・歩行者専用」と明記されていたのはBの横断歩道のみ。自転車利用者がどの信号機を守ればよいか、よりわかりやすい表示が必要だと思われた。

また、Aの停止線に停車しているクルマの運転席からはBの横断歩道の状況を把握するのは道路形状的に難しい。さらに、DからBへ右折するクルマが横断歩道の前で停止すると、AからBへ左折するクルマのドライバーはそれが死角をつくり、自分に向かってくる歩行者や自転車が気づけなくなる。クルマと自転車・歩行者の通行を、信号機で分離することを検討してもよいのではないだろうか。

千葉県警察や道路管理者のさらなる安全対策が期待される。

DからEへ右折するクルマが横断歩道前で一時停止。このとき、AからBへ左折するクルマからは歩行者や自転車が気づけなくなる



赤信号で横断歩道を通行する自転車



車道を右側通行する自転車。黄色の看板は注意喚起の表示

「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

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

「SAFETY MAP」は「みんなで作る安全マップ」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場所があったら、情報を投稿してください。