

[Hondaの交通安全情報紙]



Since1971

SJ ホームページは

●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

※ご不明な点がございましたら、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



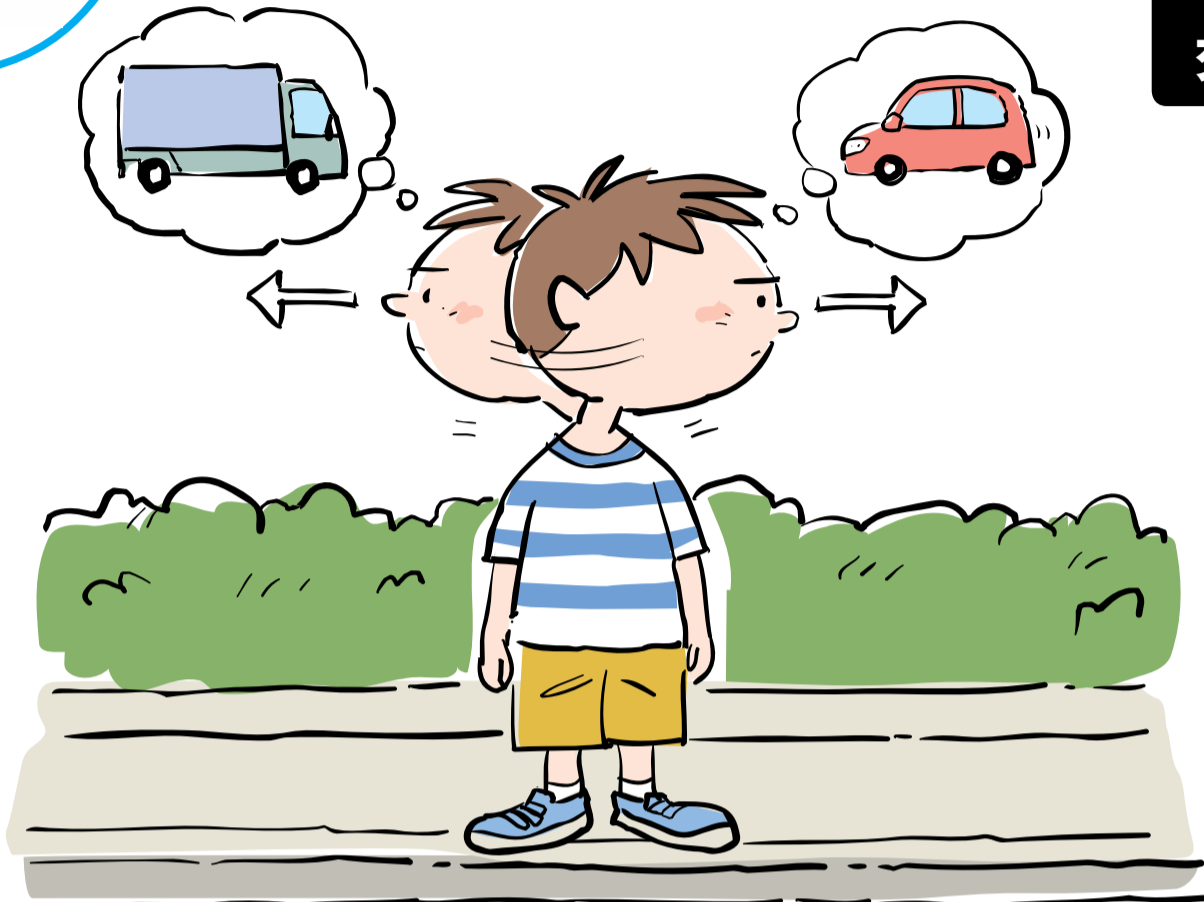
Safety for Everyone

Honda はすべての人の交通安全を願い活動しています。

特集

子どもへの交通安全教育

子どもも自らが主体的に考える教育を



CONTENTS

- P1 特集：子どもへの交通安全教育
子ども自らが主体的に考える教育を
- P4 教育最前線
自操安全運転プログラムの自動車教習所への普及
- P5 FRONT LINE
高次脳機能障がいなどをお持ちの方に対する運転支援システムの実現をめざす
TOPICS 01 / 第48回二輪車安全運転全国大会
TOPICS 02 / 第18回交通工学研究会技術賞
- P6 TOPICS 03 / Hondaの四輪販売会社の安全活動
TOPICS 04 / 東京都・二輪車交通安全講習会
- P7 危険予測トレーニング (KYT) / 親子とすれ違う時 (四輪車編)
SJクイズ
指導者ファイル
羽川幼稚園 (栃木県小山市)
- P8 SAFETY FOCUS / 東京都目黒区

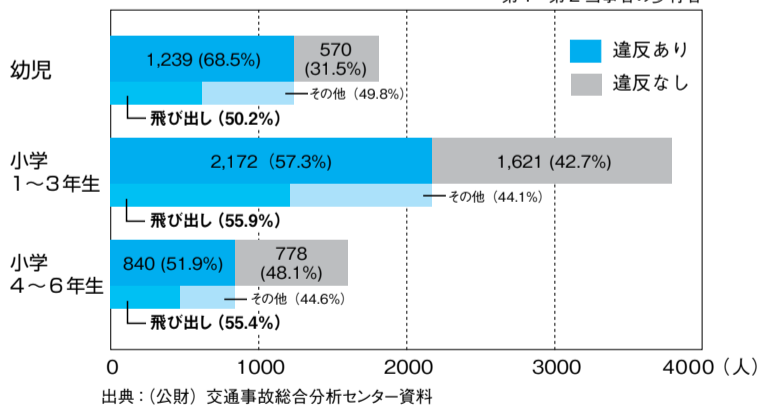


子どもの安全確認が形式的になっていませんか？

道路を横断する前には必ず止まって、右・左・右を調べてから渡る。子ども(幼児・小学生)に身につけてもらうべき安全行動の1つだ。しかし、子どもは遊びに夢中になってしまったりするところから行動の重要性を学んでいても、実際の行動ではできなかつたり、できたとしても頭を左右に振るといった形式的な動作で終わってしまうこともある。今回は、子どもに対して実効性のある交通安全教育を行うために指導者や保護者は何に留意すべきかを探る。

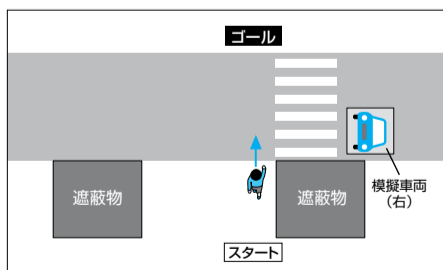
幼児・小学生の歩行中の交通事故死傷者では半数以上が「違反あり」。そのうち最も多い違反は「飛び出し」。

●幼児・小学生の歩行中の法令違反別・交通事故死傷者数 (平成26年) 第1・第2当事者の歩行者

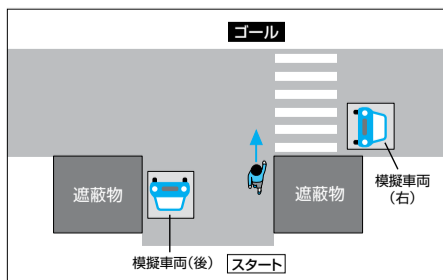


歩行中の幼児や小学生が死傷した交通事故では子ども側に違反のあるケースが半数以上あり、その中で最も多い違反は「飛び出し」である(左記グラフ参照)。そのため、この「飛び出し」を防ぐことを念頭に置いた歩行者教育が全国各地で展開されている。教育現場での課題を交通指導員の方々にうかがうと、幼児や小学校低学年においては「安全確認が形式的になっていくことがある」「その場で理解しても、その後の行動変容に結びつきにくい」という声が聞かれた。このような交通指導員の方々の実感がこの年代の子どもの特性であることを示す調査がある。

模擬道路 (単路・2方向)



模擬道路 (T字路・3方向)



1回の平均確認時間 (秒)	2方向		3方向	
	右方向	左方向	右方向	左方向
右方向	0.84	0.52	0.57	0.29
左方向	0.52	0.29	0.29	0.41
後方向	-	-	0.41	-
平均確認回数 (回)	2方向		3方向	
	右方向	左方向	右方向	左方向
右方向	2.35	1.83	1.93	1.30
左方向	1.83	1.30	1.30	1.05
後方向	-	-	1.05	-
平均総確認時間 (秒)	2方向		3方向	
	右方向	左方向	右方向	左方向
右方向	1.98	0.83	1.12	0.45
左方向	0.83	0.45	0.45	0.48
後方向	-	-	0.48	-

※出典：日本交通心理学会 第80回大会・研究発表資料

確認する方向が増えると形式的な行動を誘発 (二財) 日本自動車研究所は教育担当者が存在する学習状況下での低学年児童の横断歩道に注目した調査を実施した。体育館内で小学1年生67名に単路と交差点 (T字路) を想定した横断訓練を行い、訓練する前後で児童が安全確認する様子をビデオに記録した。単路では左右の2方向、交差点では左右と後方の3方向の確認が必要であることを訓練では指導している。その結果、確認する方向が増えると、訓練後でも左や後方を確認しない児童が見られるなど確認回数は少なくなり、1回の平均確認時間と総確認時間も短くなっていた。同研究所では、確認する方向の増加により各方向を見る時間が短くなり、ただ頭を左右に振るだけという無意味かつ形式的な行動がより誘発されやすくなると推察している。

特集
子どもへの
交通安全教育

子ども自らが主体的に考える教育を



羽川幼稚園では毎朝「交通のおやくそく」を声に出し、全員で指さし確認を行っている



教室の出入り口には設置された「止まれ」の標識

幼児には安全確認行動の
習慣化が重要

安全確認を確実にやってもらうために幼児段階では安全確認に必要な動作を身につけ、習慣化をめざすことが目標となる。昭和51年の開園以来、幼児に「止まる」「観る」の重要性を繰り返し指導しているのが、栃木県小山市にある羽川幼稚園だ。同園は、国道4号という幹線道路の近くにある。開園当時は周辺で子どもが死傷する事故が少なくなかったことから、園児が事故の被害者とならないよう、毎日、朝の挨拶が終わると「交通のおやくそく」を唱和することにしたという。園長の鈴木隆作さんは「交通事故はいつ起きるかわかりません。だから毎日、交通安全教育を行うことにしたのです」と話す。



10月から3月の間は園庭に信号機を常設

「交通のおやくそく」は、「道を渡る時(横断歩道を渡る時、信号が青になった時)は、右を観て、左を観て、来なかつたらもう一度、右を観て、手をあげて渡ります」「飛び出すな。クルマは急に止まれない。ほくも。私も怪我をしないように気をつけます」。これを園児が声に出し、全員で指さし確認しているのだ。今年度からは、これに加え「シートベルト体操」(7面参照)も毎朝行っている。教室の出入り口には「止まれ」の標識を設置。教室から外のテラスに出る時は、標識の手前で止まってから右・左・右を確認してもらうようにしている。

歩行訓練では
模擬車両を置くなど
観るべき対象を
具体的に示し、子ども
に何を観ているか
確認する



さらに、毎年10月の運動会が終わると、3月まで園庭に信号機を置いて、模擬の交差点を常設。園庭で遊ぶ時も、その交差点を通る時は信号の遵守を徹底している。「特に小学校進学前の年長クラスの園児に交通ルールと安全確認行動を自然に身につけてもらうことを目的としています。遊びに夢中になっていないと、信号を見ずに赤信号でも渡ってしまう園児もいます。そういう時は声をかけ、赤信号で飛び出していたことを園児に気づいてもらい、実際の道路ではたいへん危険な行為であることを伝えるようにしています」と鈴木さんは説明する。羽川幼稚園の園児が歩行中に交通事故に遭ったケースは開園以来1件もない。鈴木さんや同園の先生方の徹底した交通安全教育の成果といえるだろう。

子どもの主体性を
高めていくことが重要

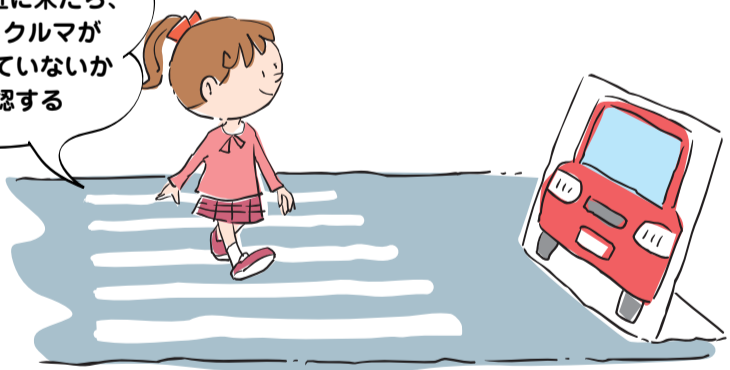
「止まる」「観る」の
意味を伝える

実際の交通場面では、目の前の状況に合わせて、臨機応変に対応しなければならぬ。そのためには、子ども自身が主体的に考える教育も必要になってくる。

東北工業大学教授の小川和久さんは「イギリスでは、5歳児に事故に遭わないための安全な横断ルートを考えさせるというプログラムを実施しているという事例もあります。ですから、幼児でも考えさせる教育が不可能ではないのです」という。

子ども自らが主体的に考える教育を実践する上で大切なのは、指導者がしゃべり過ぎないことだと、小川さんは指摘する。「的確な問いかけで相手の考えを引き出し、話すことより聴くことが上手な指導者がこれからは評価されるべきだと思います。これは交通

道路の
中央付近に来たら、
左からクルマが
近づいていないか
確認する



安全教育に限らず、幼稚園から大学までの学校教育全体にもいえることです。

(公財) 交通事故総合分析センターの資料によれば、子ども(15歳以下)の歩行中の交通事故死者数を年齢別にみると、小学1年生が最も多く、次が小学2年生である。小学生になると、登下校を含め、一人で移動する機会が増える。そのため、自分自身で交通状況を判断し、「何に気をつけるべきか」を自らが考えて行動できる力を身につけることが求められる。

その前提となるのは「止まる」「観る」の意味を理解していることだ。「止まる」ことで「飛び出し」を防ぐことができ、接近車両があったとしても、時間的・空間的な余裕が生まれ、結果的に事故を回避することにもつながる。また、動きながら確認すると物が見えにくくなったり、音が聞こえにくくなったりして、危険を見落としやすくなることも子どもにも理解してもらわなければならない。「観る」は、接近してくる相手を自分の視野の中に入れるということ。安全確認の練習を行う際は、模擬車両をコースに設置するなど、観る対象を具体的に示し、左右を向いた先にあるものを認識させることが大切だ。また、横断後半では左からのクルマが脅威となることから、道路の中央付近に来たら左方向を観て、クルマなどが近づいていないかを確認することの重要性を理解してもらうことも必要といえる。

「なぜ」「どのくらい」と問うか

主体性を重視した能力育成のためのアプローチとして、小川さんはコーチングの原理の活用をすすめる。コーチングの基本的な考え方では、教える側と教わる側は学びの場において対等であり、学びの主体は学習者にある。このような関係性をいかにつくるか。コーチングでは「オープンクエスチョン」と「傾聴」を多用する(左記コラム参照)。「なぜ、スピードを出して走ってしまうのか」「見通しの悪い交差点では、どのような危険が考えられるか」など、「なぜ」「どのように」と問いかけていくことだ。「このような発問を受けると、あれこれ思考を巡らせることになり、主体的に考える教育を実現する鍵があるのです」。そして、傾聴によって相手の話を積極的に聴いているという姿勢を示すこ

オープンクエスチョンとは?

回答者が自由に考えられる質問のこと。反対に、クローズドクエスチョンは「はい」「いいえ」など選択肢から答えられる質問のこと

オープンクエスチョンの例

- どの位置で止まると安全ですか?
- 右・左・右を観て、何を確認しますか?
- どのような危ないことが起きると思いますか?

傾聴とは?

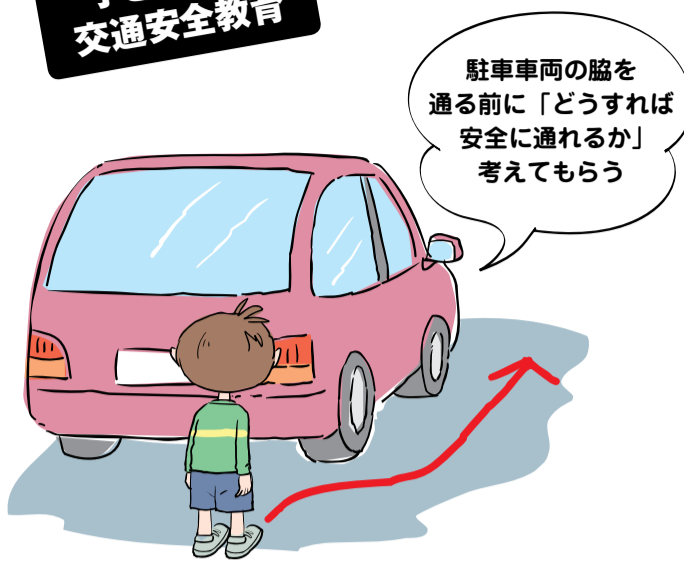
相手が話したいことを共感的な態度で真摯に聴く行為や技法

傾聴の例

- 「うん、うん」とうなづく
- 「なるほど」といった反応を返す
- 相手の話の中から重要なキーワードを見つけて、それを繰り返す

子ども自らが主体的に考える教育を

特集
子どもへの
交通安全教育



駐車車両の脇を通る前に「どうすれば安全に通れるか」考えてもらう

指導に危険予測の要素を取り入れる

とで、学習者は考えを巡らし、いろいろと意見を出してくれるようになる。そうしたやりとりの中で、気づきが生まれるのだ。

「例えば、歩行訓練で道路の横断をする時、『こうすべき』と教える前に『どこで止まったらいいか』『止まった後に、どうすればいいか』と問いかけてみてください。それが子どもに『なぜ、そうしなければいけないか』を意識させることにつながります。幼児の場合は『飛び出し』という言葉と、その言葉からイメージする行動が結びついていないこともあります。ですから、『飛び出し』は『止まらずに、左右を覗かないですぐ行く』ということを明確にする必要があるでしょう。その上で、『止まらずに、左右を覗かないですぐ行く時はどんな時ですか?』と問いかけると、『飛び出し』の具体的なイメージができ、自分を客観視しようという意識が芽生えることにもつながると思います。」

幼児段階では、交通状況を自分の視点からとらえることはできても、他者から自分がどう見えているかを想像する能力や、次に起こりそうなことを予測する能力は未発達である。しかし、

小学生になると、そうした能力が徐々に身についていく。

小川さんは、映像教材などを使った危険予測トレーニング(KYT)における、オープンクエスチョンと傾聴は有効であるという。危険が出現する直前で、「次に、どんなことが起きるか」「この場面でのような危険が考えられるか」と問いかける。子どもたちからの意見は「なるほど」「そうだね」と、ポジティブに受け止めて傾聴する。期待通りの答えが返ってこなければ、「他にどんな危険があるか」と発言を促す。そして、映像で危険状況を確認したら、「どうすれば安全か」と問いかけ、安全に行動するための具体的な方策を考えてもらう。指導者は知っていることを口走って、教え込みになってしまわないよう意識しなければならぬのである。

小川さんは「どのような危険が考えられるか」「どうすれば安全でいられるか(安全に横断できるか)」、この2つを質問してほしいと強調する。「前者は危険予測、後者は危険回避を考えるためのもので、この2つを活用するだけでも子どもたちの主体的な学習を導くことができるでしょう。」

小学校での歩行訓練で、子どもに考えさせることを大切にしているのが、栃木県益子町総務課交通安全指導員の薄根千明さんだ。「歩行訓練では、子どもが歩くコース上に駐車車両を想定したクルマを置きます。そして、子どもがそこを通る前に『どうすれば安全に通れるか』を考えてもらうのです(上記イラスト参照)。すると、ほとんどの子どもが駐車車両の脇に出る前に、止まって右後ろを確かめてから歩いていきます」と薄根さんは話す。

このように、小学校低学年からでも徐々に危険予測の要素を取り入れるなど、子どもが主体的に考えるための教育を実践していくべきではないだろうか。小川さんは「小学校低学年の場合、『潜在的な危険』を危険として認識できないことがあります。自分が近づいてくるクルマがいても、それが何かに隠れて見えなければ、危険はないと



東北工業大学教授の小川和久さん

判断してしまおうのです。こうした点を指導者が理解し、『潜在的な危険』を気づかせるためのアドバイスが大切です。また、自分の知らない道を通る場面でも学習経験を応用できるように、一般化を促す教育も必要といえます」と、低学年にKYTを行う際のポイントを挙げる。

小学校中学年からは、学習内容や経験を段階的に連動させるとともに発展させ、他の新しい場面を活かす「学習の転移」を促すための教育を加えていく必要がある。

例えば、最初の段階(①)でKYTなど危険予測について学習した場合、次の段階(②)で、①のKYTで取り上げた危険場面が発生する状況が通学路など普段利用する道路のどこにあたるかを子どもたちに考えて示してもらおう(マップづくりなどを行うとより示しやすい)。さらに、その次の段階(③)で校庭などでの模擬道路を使った安全教室などを実施し、危険を予測した安全行動が実際にできるかどうかを訓練する。ここでは、②で見出された危険場面のうち、代表的なものを模擬した道路や交差点をつくるのが重要になる。このように複数の学習した内容(①②③)を連続させることで、単発で実施するよりも交通安全に対する理解が深まり、安全行動がより期待できるのではないだろうか。具体的には、危険な場所を見極める視点が養われ、慣れない道や初めて通る道を利用している時にも、同じ視点で危険予測する力が身についていく。このような学習してきた内容や経験を連動させ発展させる教育は、様々な適応力や主体的に考え

行動する力を子ども自身に身につけることにつながる。そして、自転車に乗る時や将来、バイクやクルマを利用するようになった時の運転者としての安全行動にも活かされるはずだ。

「しつめる」という大人目線の指導を見直す

子どもへの交通安全教育においては、先生方や地域の指導者からだけでなく、最も身近な存在の保護者による指導も重要である。ただし、「こうしてはいけない」「こうしなければいけない」という指導にならないように注意しなければならぬ。「しつめる」の延長線ではなく、子どもの成長を見極めながら、主体性を高めていくことを意識すべきであろう。

「保護者が信号を守り、安全確認をすれば、一緒に歩いている子どもは自然に真似をします。その時に、保護者はなぜそのような行動をとることが必要なのか、子どもに考えさせることが大切だ」と小川さんはいふ。

また、保護者は子どもと一緒に通学路など普段利用する道路を確認しておくことも重要だ。どんな場所がなぜ危険なのか、どうすれば安全かを子どもに考えさせた上で、保護者が適切なアドバイスをしていく必要がある。

近年は通学路にスクールガードや見守り隊といったボランティアの方々が増えているケースが目にする。こうした子どもたちの安全を確保するための大人の存在が、逆に子ども自身の安全意識を低下させているのではないかと

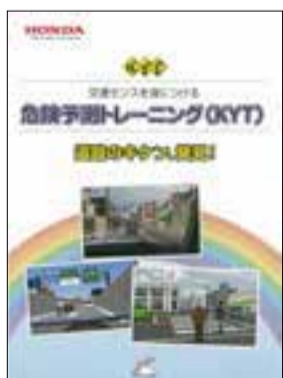
と危惧する交通指導員の方も少なくない。横断歩道などでクルマの往来を監視しているボランティアの方々の指示に従って、子どもが自分で安全確認をせずに道路を渡るというのだ。安全行動の重要性がわかっていても、「止まる」「観る」という行動に結びついていかなければ、こうした環境も背景にあるかもしれない。ある交通指導員はボランティアの方々に「子どもが止まって右・左・右を覗いたら『早く渡りなさい』といわないで、温かく見守ってほしい」とお願いしているそうだ。

指導者、保護者など周囲の大人は「しつめる」という大人目線の指導や「保護する」という考えにとらわれ過ぎず、子どもの心理特性や身体特性を理解した上で、気づきを引き出しながら、あへ移行していくことが必要なのではないだろうか。

ホンダは、子ども自らが主体的に考える教育を地域の指導者が実践しやすくするためのプログラムや教材の開発を進めてきた。交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ編」は、指導者が子どもに問いかけ、考えてもらうための指導ができるように工夫されている。また、「危険予測トレーニング(KYT)DVD」はアニメーション動画で再現された交通場面のケーススタディを通じて、交通センス(危険予測能力)を身につけるためのトレーニングができる内容となっている。そして今年度、新たな幼児向け教材の開発をスタートしている。



●あやとりいひよこ編
大型ワークシートを使い、指導者が問いかけながら、幼児(4~5歳)に基本的な交通ルールを身につけてもらうための教育プログラム。
※あやとりいは「あんぜんを やさしく ときあかりかいて いただく」の略。
詳しくは以下のホームページを参照
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/ayatorii1.html>



●危険予測トレーニングDVD
四輪車、二輪車、自転車、歩行者の 카테고리ごとに動画で再現された交通場面のケーススタディ計25場面が収められており、免許を持った大人だけでなく、子どもも事故防止のポイントが学べる内容になっている。
詳しくは以下のホームページを参照
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/>

自操安全運転プログラムの自動車教習所への普及

教育最前線

連載 36

青森県内にある自動車教習所の教習指導員を対象に実技研修会を実施

前号(6・7月号)で紹介した通り、運転復帰をめざす障がいをお持ちの方が自操安全運転プログラム(以下、自操プログラム)を近隣地域で受講できるように、ホンダは連携している自動車教習所での展開を始めた。そして、青森県では4校の自動車教習所(弘前モータータースクール、青森モータータースクール、八戸モータータースクール、浪岡モータータースクール)を運営する(株)ムジコ・クリエイティブ(本社:青森県弘前市)が導入を決定。受講者の受け入れに向け、同社とホンダは4校の教習指導員を対象とした自操プログラムの研修会を7月14日に弘前モータータースクールで実施した。

運転に及ぼす障がいの影響を確認

(株)ムジコ・クリエイティブ交通教育研究部・執行役員部長の名古屋武一さんは「自操プログラムによる実車でのトレーニングを通じて、自動車教習所として少しでも運転復帰をめざす方のお役に立ちたいと考え、県内4校で受講できる体制づくりを進めているところです。プログラムを実施する私たちが、その目的や内容を正しく理解しておくため、研修会を開催しました」と話す。

講師を務める鈴木サーキット交通教育センターの中原大輔インストラクターは同センターでの事例を紹介。「高次脳機能障がいは、身体に障がいが出るケースもありますが、認知・判断といった目に見えないケースもあります。そうした障がいは、受講者一人ひとりで異なります。プログラムの実施前に、受講者の障がいの状況について作業療法士の方などから

自操安全運転プログラムとは?

Hondaが開発した福祉関連安全運転教育プログラムの1つであり、リハビリテーションの方が運転を再開する際の評価や訓練をサポートすることを目的としている。実車による体験を重ねることで、運転基礎感覚(方向・速度・車両・位置・距離・直進)と運転基本操作(走る・曲がる・止まる)を確認できるのが特徴。全国7カ所にあるHondaの交通教育センターで受講することができる。



聞いておくことが重要です。その障がいがある程度運転に影響するかを確認する必要があります。それをふまえて、受講者が運転中は皆さんが指示の内容や回数、タイミングを工夫してください。また、家族や作業療法士の方に後部座席に同乗していただいて、受講者のトレーニングの様子を見てもらいましょう」と、プログラムを運用する上でのポイントを説明した。

教習指導員自らがプログラムを体験

また、研修会に参加した教習指導員の方々からは「私自身が今回の研修を受けるにあたって不安を感じていました。障がいをお持ちの方は、私以上の不安をかかえた状態で教習所にいらっしゃるはずですから、そうした不安を少しでも和らげられる対応を教習所全体で考えたいと思います」「初心運転者教育のように明確な基準が存在しないので、評価する私たちの責任は重大だと感じました」「受講者の方がいらっしやった時に、仕草や会話



研修会には教習指導員等10名が参加。(前列左から)工藤一治さん、名古屋武一さん、八木橋君子さん(後列左から)小田桐幸司さん、岩崎富和さん、横岡清幸さん、宮川輝視さん、棟方稔さん、石田薫さん、奈良英信さん

県内の医療機関と連携し、普及拡大をめざす

「このプログラムは運転復帰への不安を解決するための機会・場であること、一人ひとりに合った安全運転スキルを持ち帰っていただくことを念頭に、受講者がどうすればできるかを考えて取り組んでください」と、中原インストラクターが研修会を締めくくった。



実技の1つハンドル操作を教習指導員が体験。ジグザグに配置されたパイロンの間を5km/hを維持しながら走行する。左手でブレーキとアクセルを操作している



実技を始める前に、Hondaの交通教育センターで自操プログラムを実施した事例を紹介

からその方の状態を汲み取って、それをもとに指導内容を組み立てていく、そうしたスキルが私たちに求められているのだと思います」「青森県は公共交通機関が充実していない地域が多いので、運転の可否は生活していく上でとても重要なことです。自操プログラムによって、一人でも多くの方の運転復帰をお手伝いしたい」という声がかれた。

「運転復帰を希望する多くの方に利用していただくためには医療機関との連携が欠かせません」と、名古屋さんは今後、県内の病院やリハビリ施設などに自操プログラムの導入をPRしていくという。

高次脳機能障がいなどで運転を中断した方が再び運転を希望するというニーズは全国各地にあり、これにこたえていくためには自動車教習所の協力が必要である。自動車教習所が自操プログラムを実施できるように、ホンダは今回のような研修会の開催などを通じサポートしていく考えだ。



リハビリテーション向け「運転能力評価サポートソフト」の体験。運転に対する評価・訓練をサポートするソフトで、付属のパダルやハンドルを利用し、反応の速さや正確さ、動作や集中力、判断力を測定できる

自操プログラムにおける車庫入れのポイントについて説明

FRONT LINE

高次脳機能障がいなどをお持ちの方に対する 運転支援システムの実現をめざす

情報工学を専門とする筑波大学システム情報系教授の伊藤誠さんが高次脳機能障がいなどをお持ちの方への運転支援に関する研究を始めたのは、ホンダが開発したりハビリテーション向け「運転能力評価サポーターソフト（以下、サポーターソフト）」（4面参照）がきっかけだったという。

「私たちの研究室にはホンダ・ドライビングシミュレーターがあります。ホンダの担当者の方を通じて、サポーターソフトの存在と、それが多くの医療機関に導入されていることを知りました。私はクルマに搭載される様々な運転支援システムとそれを導入した際のドライバー側の問題を点と点の解決方法を研究しています。そうしたノウハウを、高次脳機能障がいなどをお持ちの方の運転復帰に役立てられないかと考えたわけです」。

これまでの運転支援システムは多くの場合、暗黙のうちに健常ドライバーを対象としていることが多いと、伊藤さんは指摘する。「障がいをお持ちのドライバーを対象とした運転支援は少なく、身体が不自由な方に対しては、運転補助具の開発が盛んに行われていますが、認知機能にかかわる障がいに対しては、そうした補助具はほとんどありません。研究事例もわずかで、どのような支援が有効であるかはまだわかっていないのが現状といえます」。

伊藤さんは平成25年に研究に着手。研究の目的を「運転行動の分析に基づいて運転行動支援ニーズを明らかにする」「実際の患者との対話



筑波大学システム情報系教授 **伊藤 誠**さん

を通じて、運転行動支援のニーズを明らかにする」「運転支援システムの具体的なイメージを明らかにする」という3点を目標とした。

「高次脳機能障がいなどをお持ちの方の運転支援ニーズを明らかにするために、健常ドライバーの運転行動と比較して、どのような部分に差異が生じるかを調べることが必要だと考えました」。そこで、医療機関の協力を得て、健常一般ドライバー（15名）、現役路線バスドライバー（5名）、骨折等で入院中の一般患者（15名）、高次脳機能障がいをお持ちの入院患者（34名）を対象に、サポーターソフトの単純反応検査、選択反応検査、危険予測体験中級コースを使って運転行動データを収集。並行して、神経心理学的検査も行い、それぞれのデータの検証と双方の関

に行えないものと考えられます。このようなドライバーに対しては、システムにより何らかの認知支援を行うことよって、安全運転が可能になるのではないかと考えられます。また、高次脳機能障がいをお持ちのドライバーでは後方から追ってくる車両、交差してくる車両に対する知覚の遅れ、相手車両の意図理解の遅れ・失敗などが顕著です。こうした事象に対して適切な注意を向けるよう支援することも重要であることがわかりました」。

ガイド音声と人の声の注意喚起による対応行動を比較

2年目（平成26年）には運転支援手法の検討に入り、伊藤さんはドライバーに音声を用いた注意喚起の方法を検討の対象とした。

「同じ内容の注意喚起であっても、信頼に足る相手からいわれる場合と、信頼できないかどうかわからない相手からいわれる場合とでは、注意喚起に対する受け入れやすさが異なると考えられます。そこで、機械からガイド音声（実際の人間の声を録音し、コンピューターで再生したもの）が発せられる場合、実験参加者の隣にいる人（作業療法士）が実際に音声を発する場合とで注意喚起に対する対応行動の違いを比較しました」。

実験は高次脳機能障がいをお持ちの入院患者（7名）を対象にサポーターソフトの総合学習体験コースを使って行われた。この実験では、事故を誘引するための場面を「合流」「交差点右左折」「見通しの悪い交差点」の3種類に絞っている。事前に注意喚起を行うため、「車線変更」「路外施設からの飛び出し」などは場面

として不適であると判断されたからだ。注意喚起の方法であるが、例えば「合流」の場面にさしかかる前は「ガイド音声」の場合、「合流する時は本線後方から接近するクルマに気をつけましょう」「人の声」の場合は「後ろから合流するクルマに注意しましょう」とした。

隣に信頼できる人が乗っているかのような支援をめざす

事故とヒヤリハットの回数ほとんどに「人の声」を用いた注意喚起の方が少ないという結果となった。また、場面ごとに注意喚起に対する対応行動が行われたか比較すると「人の声」の方が、対応行動が多く行われており、全体的に「人の声」を用いた注意喚起の方がより支援の効果が現れている傾向にあった。

「被験者からはスピーカから流れてくる『ガイド音声』は運転に集中していると耳に入ってこないという意見が多く出ました。このような差異が実際にあるのかについては言葉遣い、口調、相手への信頼感、タイミングなど様々な要因がからみ合っているため、現時点で主要な要因は特定できていません。ただし、機械的にあるタイミングで音声を流す場合は、それだけでは効果がなく、何らかの工夫をする必要があることはわかりました。また、知っている誰かに隣に乗ってもらうことは、意義のあることだと思います」。

こうした実験に参加可能な被験者の確保が難しく、十分な人数のデータが得られていないという現状があり、支援システムの実現に向けては、さらなるデータの蓄積と分析が必要だと伊藤さんは考えている。そして、具体的に「人の声」が良いのかを検証していきたいという。あたかも隣に信頼できる人が乗っているかのような支援を、伊藤さんはめざしている。

TOPICS

01 ●第48回二輪車安全運転全国大会 全国から選ばれたライダーが安全運転技能を競い合う

8月1日、2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）にて「第48回二輪車安全運転全国大会」が開催された（主催：（一財）全日本交通安全協会二輪車安全運転推進委員会）。同大会は、二輪運転者の安全運転技能と交通マナーの向上を図ることにより、交通事故を防止することを目的として、昭和43年から毎年開催されている。競技は、法規履行走行と技能走行。女性クラス（50cc）、高校生等クラス（50cc）、一般Aクラス（400cc）、一般Bクラス（1100cc）の4クラスに分かれて、全国47都道府県の代表選手184名が各クラスの個人賞と各クラスの得点を合計した総合得点で団体賞を競う。

大会2日目には、記念式典が国際レーシングコースにて開催され、出場選手全員によるパレードが行われた。大会成績は、団体優勝が大阪府、2位・埼玉県、3位・福岡県。個人賞は、女性クラス・武田綾乃さん（大阪府）、高校生等クラス・金井涼さん（長野県）、一般Aクラス・桑原竜太さん（静岡県）、一般Bクラス・高梨遼太郎さん（埼玉県）が優勝した。



02 ●第18回交通工学研究会技術賞 「自転車シミュレーターを使用した交通安全教育」が受賞

（一社）交通工学研究会では、交通工学の発展に顕著な貢献を成した実務的、先進的な技術や施策への取組みを交通工学研究会技術賞として毎年表彰している。第18回にあたる今年も、本田技研工業（株）安全運転普及本部による報告「自転車シミュレーターを使用した交通安全教育」が受賞した。Honda自転車シミュレーターによる教育の現状と課題を深く考察するとともに今後の教育の方向性を示唆するなど、自転車教育の発展に大きく寄与するものであると評価された。6月19日、（一社）交通工学研究会の朝倉康夫会長から本田技研工業（株）安全運転普及部の中西盟主幹に表彰状が手渡された。



TOPICS

03 ● Honda の四輪販売会社の安全活動
交通安全活動をより地域に密着したものとするために



代表者が他の参加者を幼児に見立てて「あやとりい」による指導を実演 Honda Cars 埼玉



安全運転普及本部のスタッフが指導ポイントを参加者に説明

Honda の四輪販売会社では、お客様との触れ合いを大切にしながら、手渡しの安全活動をめざしている。さらに、地域における交通安全活動に積極的に取り組む四輪販売会社もあり、Honda はこうした四輪販売会社に交通安全教育のノウハウやプログラムを提供するなどのサポートを行っている。

Honda Cars 埼玉（本社：埼玉県さいたま市）は埼玉県内で56拠点を展開する四輪販売会社である。同社では今年度、各拠点の近隣にある幼稚園・保育園の園児を対象にHondaの交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ編」（以下、あやとりい・3面参照）を使った交通安全教室を計画している。その背景をHonda Cars 埼玉 常務取締役の吉川宏さんは次のように語る。

「私たちは地域清掃をはじめ、社会貢献活動に力を入れています。今年度はこれまでにない新たな活動に取り組みたい

と考えていたところ、『あやとりい』の存在を知り、幼児への交通安全をテーマとしました。各拠点の店長から近隣の幼稚園・保育園にはたらきかけ、女性スタッフによる交通安全指導を実施する予定です」。

同社は7月17日、24日、各拠点の女性スタッフなど65名を対象にした勉強会を開催した。安全運転普及本部のスタッフが「あやとりい」の指導内容を解説し、ワークシートを使って実演。その後、参加者が指導者役と園児役になり、ロールプレイングが行われた。

勉強会を見守った吉川さんは「『あやとりい』は幼児にわかりやすく、素直に受け入れてもらえる内容だと思いました。スタッフもロールプレイングを通じて、指導のポイントも理解できたようです。既に、幼稚園・保育園から要請を受けた拠点もありますから、このような活動を全拠点で展開することで、地域との結びつきをさらに深めたい」という。

Honda Cars 横浜（本社：神奈川県横浜市）では、6月より平塚中央店と本厚木店のショールームで、Hondaのホームページ内にある危険予測トレーニング（以下、KYT・3面参照）のコンテンツをお客様に体験していただけるようにした。平塚中央店店長の一戸重樹さんは「クルマを販売することと同時に、お客様の事故防止につながる活動はたいへん重要であると考え、KYTを導入しました」と話す。同店では、KYTのデモンストレーション映像をショールーム内の大型モニターに常時映している。この映像は、動画によるKYT 16シーンが1つずつ出題され、一定の時間後にそれに対する解答、解説が自動的に流れるようになっている。来店する多くのお客様にKYTを知ってほしいという一戸さんの要望を受け、Hondaが制作したものだ。

「流れている映像を観ているだけで、自然に危険予測や事故防止の知識を学ぶことができ、点検や整備の待ち時間にご覧いただく映像としては有意義な内容です。夫婦など複数で来店されるケースでは、KYTの映像を観ながら『こっちのほうが危険だ』『次はこうなるよ』といった会話が聞かれるなど、お客様にも注目されています。私たちが勧めるだけでなく、お客様ご自身に『体験してみたい』と思っていただける環境づくりが重要で

す」と、一戸さんはいう。今後は保土ヶ谷店、上大岡店、戸塚中央店にも導入する予定である。



KYTのデモンストレーション映像を観ているお客様にアドバイスを行うHonda Cars 横浜・平塚中央店店長の一戸重樹さん



04 ●東京都
ライディングトレーナーを活用した二輪車交通安全講習会

7月17日、東京都が「ライディングトレーナーを活用した二輪車交通安全講習会」を警視庁練馬警察署で開催した（協力：警視庁練馬警察署、（一社）日本二輪車普及安全協会 東京二普協、（一社）日本自動車工業会）。主催者である東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全対策担当課長の伊藤恵理子さんは「都内では二輪車事故が多発していることから、私たちとしても事故防止のための取り組みを強化する必要があると考えていました。今後、特に高齢者による事故の割

合が増えることが予測されます。ただし、実技教育は身体能力の問題などから高齢者にはリスクがあり、現実的ではありません。そこで、まずはライディングトレーナー（以下、RT）を使って、安全意識を高めるための教育を実施することにしました。これはその第一歩です」と話す。

講習会には30名が参加。RTによる高齢ライダー教育は既に愛媛県で実績があることから、講師は愛媛県二輪車安全運転特別指導員が担当した。代表者3名が順番にRTを体験。その後、指導員が

RTの再生機能を使って事故の原因を解説していく。さらに、RTでは事故の相手（四輪車、自転車、歩行者）に二輪車がどのように見えていたか、他者視点からも再生することができる。指導員は様々な視点から事故のプロセスを示し、危険予測のポイントを説明した。

西東京市から参加した年配の男性は「死角から急に飛び出てきたクルマと衝突するなど、RTで様々な事故パターンを体験できました。そして、事故を防ぐためにどのような危険を予測すべきか、あらためて確認できました。再びバイクに乗ろうと考えていますので、今日学んだことを安全運転に活かしたい」と感想を語った。このほか、「自分の走行方法を後から検証し、相手方の視点から見ることができ、事故の再現などの説明がわかりやすくていいと思いました」「身体能力等が低下している高齢者には



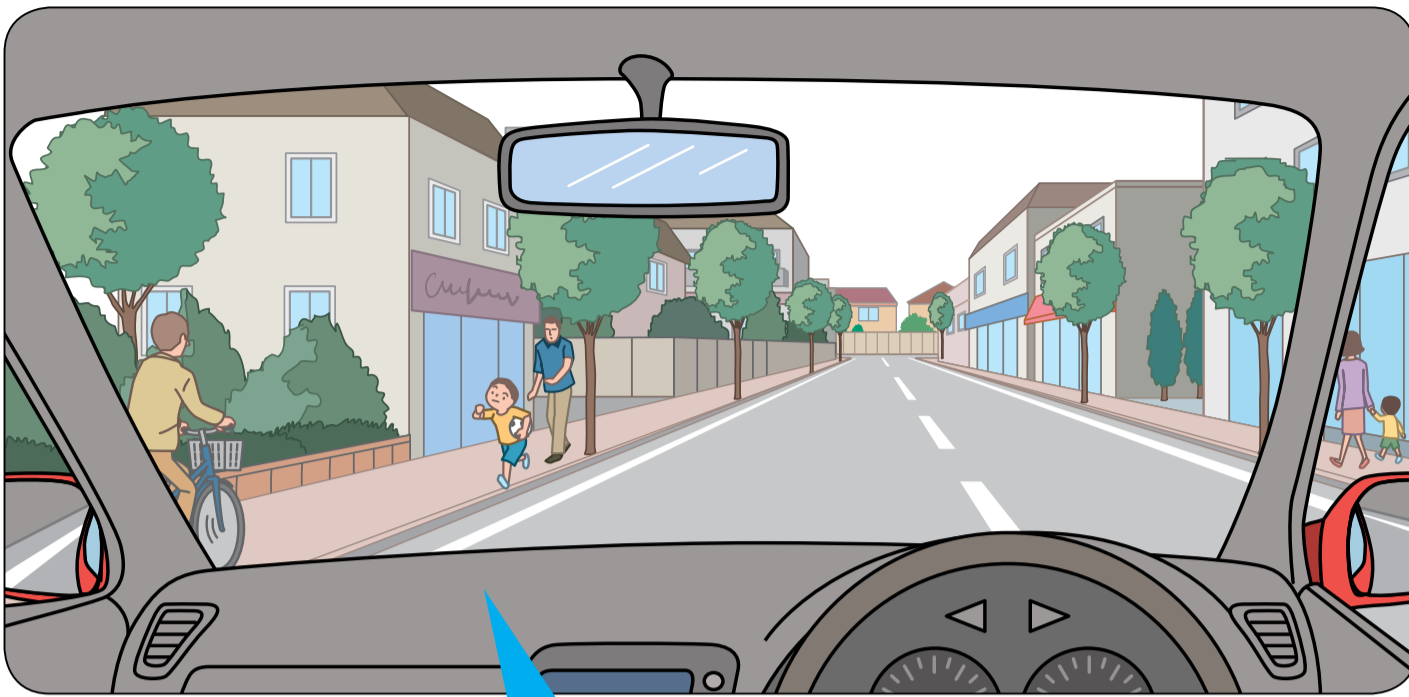
危険だった場面を様々な視点から再生し、どのような危険予測が必要かを参加者に考えてもらう



RTはHondaが開発した二輪車安全運転教育機器。市街地走行やツーリング走行など様々な場面での危険予測トレーニングができ、講習会では代表者が体験している状況は大型スクリーンに映し出された

とも有効な講習方法である感じた」といった声も聞かれた。

東京都は来年度以降も東京二普協と連携して、講習会を継続したい考えだ。また、東京都に協力した（一社）日本自動車工業会は、高齢ライダーを対象にしたRTによる講習会の全国展開を検討している。



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。今回は四輪車のドライバーに、子どもとすれ違う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)

あなたは片側一車線の見通しの良い道路を直進しています。歩道を歩いている子どもが突然走り出しました。

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？

Q1

平成26年の小学生の交通事故死傷者数を状態別にみると、小学生の歩行中の死傷者数は何年生が最も多いでしょう？

- ① 小学1年生 ② 小学2年生
③ 小学3年生 ④ 小学4年生

Q2

小学校低学年 (1~3年生) の歩行者の交通事故死傷者で、歩行者側の最も多い違反は「飛び出し」ですが、その割合は次のうちどれでしょう？

- ① 約30% ② 約50%
③ 約60% ④ 約70%

Q3

平成26年の幼児の交通事故死傷者数を状態別にみると、次のうちのどの状態が最も多いでしょう？

- ① 歩行中 ② 自転車乗用中
③ 自動車乗車中

※「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/>

SJ クイズ ?

© 本田技研工業 (株)

指導者ファイル

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。

27

羽川幼稚園 (栃木県小山市)

園長・鈴木隆作さん (写真左)、副園長・鈴木陽子さん (写真右)

「シートベルト体操」で、幼児から親世代、祖父母世代へ全席着用を啓発

特集記事 (2面参照) でも紹介したように、羽川幼稚園は栃木県南部に位置する小山市にあり、昭和51年の開園以来、園児への交通安全教育に力を入れている。今年5月、同園と小山警察署は「必ず！シートベルト体操」を考案。全席でのシートベルト着用を幅広い世代に啓発するため、小山警察署が交通安全教育に熱心な羽川幼稚園に協力を呼びかけ実現した。

園長の鈴木隆作さんは「シートベルトを着用していなかったために、重大な被害に遭ってしまうケースもあります。そうした被害を防ぐためにも、園児を通じて親や祖父母の方々に啓発していくことは大きな意義があると思います、協力しました」と話す。

作曲と、体操の振付は副園長の鈴木陽子さんが担当。シートベルトをバックルに差し込むところは、刀をさやに納める動作で



表現するなど、幼児が覚えやすいように工夫されている。歌詞は小山警察署が作成したものに、鈴木さんが子どもにわかりやすいよう改善を加えたという。「シュッシュと2秒 カチッと1秒」と、たったの3秒で自分や家族の身を守ることを強調している。また、「シートベルト体操」の歌詞や振付を一部変更した「ヘルメット体操」も同時に制作されている。

羽川幼稚園では「シートベルト体操」を毎朝行っているほか、園児が高齢者の集まるイベントなどで披露するなど地域での啓発活動にも協力している。「遊んでいる時、自然に歌っている園児もいます。家でも口ずさんでもらうことで、親世代や祖父母世代の方々も関心を持っていただけたらと思います」と鈴木陽子さんはいう。

必ず！シートベルト体操

<歌詞>

車に乗ったら スタート前に
車に乗ったら スタート前に
絶対 絶対 絶対 絶対 シートベルト
絶対 絶対 絶対 絶対 チャイルドシート
シュッ シュッ と簡単 カチッ と安全
シュッ シュッ と2秒 カチッ と1秒
たったの 3秒 準備は オッケー
しゅっぱーっ しんこう GO GO GO



「シートベルト体操」は小山警察署の警察官がお父さん役となり、休日に親子でドライブに行くという設定で始まる



「カチッと1秒」の振付は、刀をさやに納める動作でシートベルト着用を表現

羽川幼稚園の園児の皆さんによる「シートベルト体操」「ヘルメット体操」を動画でご紹介
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/>

安全な道路環境をめざして

SAFETY FOCUS

歩行者を認識しにくい場所がある 複雑な形状の交差点

「SAFETY MAP」は、Honda 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」(下記参照)に取り上げるのは、東京都内で6人の方が「みんなの意見」を投稿している「中目黒立体交差」交差点だ。ここには、歩行者/自転車の飛出しが多い(4人)、スピードが出ているクルマが多い(2人)という投稿が寄せられている。また、急ブレーキ多発地点の表示も出ているこの場所では、平成26年中に交通事故が15件発生しており、そのうち6件は人対車両の事故となっている。

●この地点で発生した事故件数

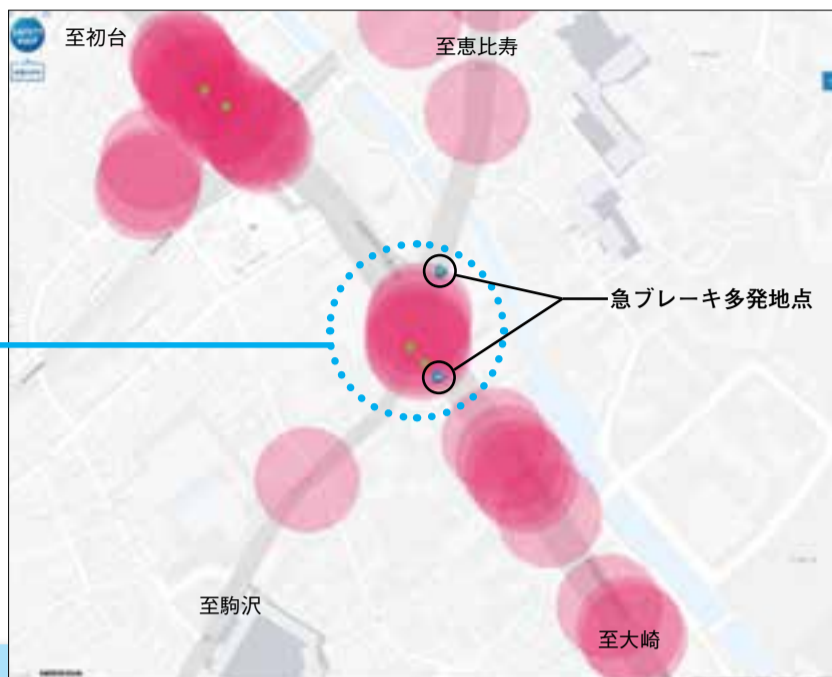
人対車両	6件	
車両相互	追突	2件
	出会頭	2件
	左折時	3件
	右折時	2件

※平成26年中 警視庁提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

歩行者/自転車の飛出しが多い	4人
スピードが出ているクルマが多い	2人

※平成27年7月31日時点



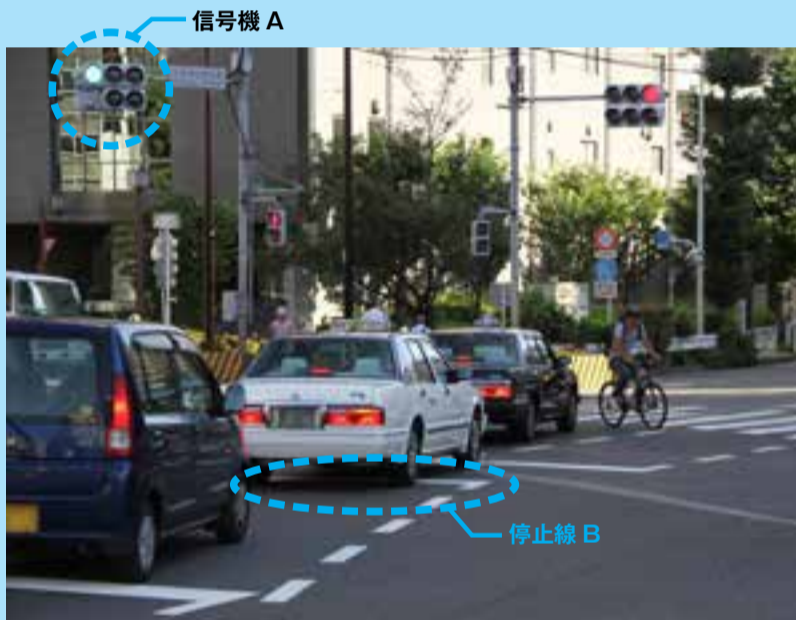
現場をたずねる

FOCUS エリア
東京都目黒区「中目黒立体交差」交差点

今回訪れた「中目黒立体交差」交差点は、警視庁が毎年発表している事故発生件数ワースト36交差点で第4位となっており、平成26年中の人身事故発生件数は15件のぼった。主要幹線道路である山手通りと駒沢通りの立体交差となっており、山手通りと駒沢通りそれぞれに合流しようとする車両は昼夜を通じて多く、交差点内には右折待ちする車両が常に存在する。そのため、片側2車線道路のわりに交差点が狭く感じられた。



駒沢方面から初台方面に左折する車両。写真左から進んでくる歩行者の存在は分かりやすいが、写真下のように歩道上にある街路樹のカゲに人物が重なり、運転者が気づきにくい



横断歩道を渡る自転車がいるため、右折車両が一時停止している。本来、信号機(A)と停止線(B)に従うが、信号機と停止線が複数見えるため、慣れていないドライバーは混乱してしまうだろう



歩道の植え込みは90cm程度の高さがあり、タクシーなど車高の低いクルマのドライバーは横断歩道に近づく歩行者を発見しにくい



駒沢方面から走行してくる自転車が対向車線にはみ出して走行。この先の恵比寿方面は坂道になっており、多くの自転車利用者がスピードを出して走行していた



恵比寿方面からの左折車両と駒沢方面からの右折車両が横断歩道前に滞留する様子。歩行者を認識しにくく、直進車両の通行を妨げることにつながる

他者への配慮が欠けた運転行動が目立った

観察を行った午前7時～9時は通勤時間帯であり、クルマやバイク、自転車、歩行者とも先を急いでおり、違反行為や他者への配慮に欠けた行動がしばしば目についた。自転車利用者は赤信号になった後でも横断を開始していた。ドライバーやライダーも、直進車や対向車に先んじて右折しようと無理な運転や、歩行者が横断歩道にいるにも関わらずじりじりと進入するなど、例を挙げたらきりが無い。朝夕の通勤通学時間帯は自転車利用者の姿が多く、横断歩道上や車道上でクルマと交錯しそうな場面が何度もみられた。また、この交差点は構造が複雑なため、設置された信号機や車道上の路面表示が分かりにくく、運転者も進行方向が分からなくなったように見えたケースも何度か目にした。



写真上/イヤホンを使用しながら走行する自転車利用者が後を絶たなかった。写真下/半袖、半ズボンでバイクに乗るライダーとバスセンジャー。万一の時の被害を軽減するため、真夏でも長袖、長ズボンを着用してほしい

交差点が複雑な形状のため 初めて利用する人には分かりにくい

駒沢方面から初台方面へ左折する際、横断歩道手前の植樹や照明の柱に歩行者や自転車が隠れてしまうため、ドライバー・ライダーから存在が見えにくくなっている。歩行者や自転車の存在有無に関わらず、車両は十分に速度を落として横断歩道に進入すべきだろう。

自転車は原則車道の左側を走行しなければならないが、左折して合流してくる車両やパーキングメーター、バス停があることが原因で、行き場を失っているように思われた。ときには自転車利用者が車道中央を走行せざるを得ず、後続のクルマが接近してヒヤリとする場面が見られた。

歩行者の存在を見やすくするため植栽の高さを低くしたり、横断歩道周辺の樹木の伐採、自転車の存在を意識しやすくする専用レーンの設置などを期待したい。警視庁では今後、安全対策を検討していく考えだ。



恵比寿方面に向かう自転車の列。左側には合流レーンやバス停、パーキングメーターがあるため、自転車は車道の左側端を走行するのが難しい状況もあった

「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、あなたの周囲に危険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。