

[Hondaの交通安全情報紙]

SJ

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。
株式会社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。

2015
10・11

October・November

NO.474

CONTENTS

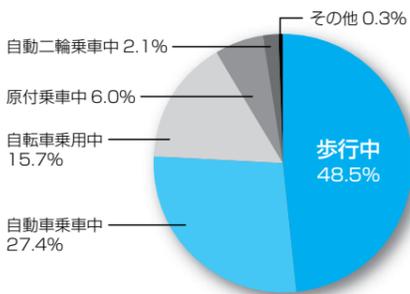
- P1 特集：高齢者への交通安全教育
高齢歩行者の道路横断中事故を防ぐための新たな教育プログラムを開発!
- P4 教育最前線 / 神奈川県立逗葉高等学校
- P5 現場訪問 / (株) 葛城
TOPICS / 交通安全指導員教育プログラム勉強会
- P6 FRONT LINE /
認知機能低下が運転に与える影響を明確にしてより説得力のある運転可否の判断方法を追求
- P7 危険予測トレーニング (KYT) /
走行車両の直後を横断する時 (歩行者編)
SJ クイズ
指導者ファイル /
青森県青森市・交通安全教育指導員の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS / 岡山県岡山市



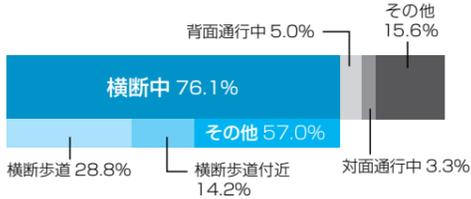
特集
高齢者への交通安全教育

高齢歩行者の道路横断中事故を防ぐための新たな教育プログラムを開発!

●高齢者 (65 歳以上) の状態別・交通事故死者数 (平成 26 年・構成率)



●高齢歩行者の事故類型別・交通事故死者数 (平成 26 年・構成率)



※出典：(公財) 交通事故総合分析センター資料

岩手県滝沢市の交通安全教育専門員 (写真上) や (一財) 長野県交通安全教育支援センターの指導員 (写真下) は Honda が開発した新たな教育プログラムを交通安全教室で活用

高齢歩行者の事故はどのような場所で起きているのだろうか。平成 26 年の高齢歩行者の交通事故死者数を事故類型別にみると、76・1% が道路横断中である。そして、そのうち半数以上は横断歩道(横断中)である。平成 26 年の高齢歩行者の交通事故死者数を事故類型別にみると、76・1% が道路横断中である。そして、そのうち半数以上は横断歩道(横断中)である。平成 26 年の高齢歩行者の交通事故死者数を事故類型別にみると、76・1% が道路横断中である。そして、そのうち半数以上は横断歩道(横断中)である。

高齢者の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が半数近くを占めている。高齢者の歩行中の死者数を減らすことが、全体の死者数低減につながるというだろう。そこで、Honda は現場で教育を担う交通安全指導員の方々の意見を参考に、高齢歩行者の事故低減に寄与するための新たな教育プログラムを開発 (11 月に「安全な道路の渡り方について」交通安全教室) として完成する。今回は、この高齢歩行者向けの新教育プログラムの特長について紹介する。



断歩道付近含む) 以外だ。また、自宅からの距離別にみると、500m 以内が 61・9% で 50m 以内も 17・1% となっており、普段通り慣れた道で事故に遭っていることがうかがえる。つまり、高齢歩行者への教育においては日常、利用する道路での横断時の事故を防止するための教育がポイントとなる。

横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐ

こうした状況をふまえ、Honda は昨年、高齢者の歩行中の交通事故低減に寄与するため、新たな教育プログラム「安全な道路の渡り方について」交通安全教室の開発に着手した。

(公財) 交通事故総合分析センターの資料によれば、高齢歩行者が単路で横断歩道以外を横断中に死傷したケースでは

特集 高齢者への交通安全教育

高齢歩行者の道路横断中事故を防ぐための新たな教育プログラムを開発!

全国の5つの会場で行われた「交通安全指導員教育プログラム勉強会」では、安全運転普及本部のスタッフがプログラムの詳細を説明



交通安全指導員の方々の意見や要望を反映

死者数、負傷者数ともに横断前半よりも横断後半の構成率が高くなっている。そこで、開発中のプログラムでは、横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐための安全行動を高齢者に理解してもらうことをテーマの1つとしている。横断中、事故に遭う過程を再現した映像を使って道路横断を疑似体験できる内容も取り入れ、高齢者に意識と行動のミスマッチを理解してもらいながら、指導者が事故防止についてわかりやすく解説できる内容とした。「昼間編」「夜間編」という構成になっており、交通安全教室の実施時間に合わせて選べる工夫がされている。また、指導者がこれまで行ってきた手法にプログラムの一部を組み合わせて使うことも可能である。

今回のプログラム開発においては昨年、「教材研究会」を全国各地で実施し、高齢者への教育を担当している交通安全指導員の方々の意見や要望をヒアリングするところからスタートしている。開発の途中段階でも交通安全指導員の方々の

アドバイスをいただく機会を設け、使いやすいを向上させるための検討を重ねている。より良いプログラムを、多くの指導者に活用してほしいからだ。

8月に全国の5会場で開催した「交通安全指導員教育プログラム勉強会」(5面参照)で、プログラムのサンプル版を発表。参加した交通安全指導員の方々に「歩行者視点での映像素材は今までになかったので利用してみたい」「道路横断中にクルマが歩行者に近づいてくる映像は臨場感がある」「簡単に体験してもらえそう」と好評であった。希望する交通安全指導員の方々には、このサンプル版(DVD)を配布し、その方々を通じて高齢者向けの交通安全教室などでモニタリングを実施。実際に活用した上での改善要望を収集し、それらを反映させて11月の正式版完成をめざしている。

サンプル版を活用して、高齢者に交通安全教育を行った地域2つの事例を通して、ホンダの新たな教育プログラム「安全な道路の渡り方について」交通安全教室」の内容を紹介する。

活用事例①

岩手県滝沢市

事故の原因を歩行者とドライバーの目線で考える

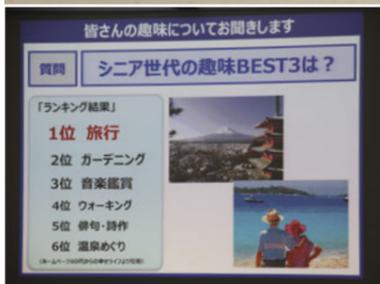
滝沢市市民環境部防災防犯課・交通安全教育専門員の工藤洋子さんと北川郁子さんが、9月18日に同市室小路地区の高齢者を対象にした交通安全教室で今回のプログラムを使用した。

工藤さんが集まった高齢者13名に「皆さんの日頃の楽しみは何でしょうか?」と問いかけ、教室が始まる。「シニア世代の趣味BEST3は?」という高齢者にとって身近な質問を使ったこのプログラムの導入である。北川さんが「交通事故はいくつかの思い込みが重なった時に起きることが多いといわれています。それは、どんな時でしょうか?」と、スクリーンに注目させる。高齢者をイメージしたキャラクターが片側1車線の道路を横断するアニメーションが映し出された。右

側から自分の前をクルマが通り過ぎた後に横断を開始するが、通り過ぎたクルマの死角に別のクルマがいて、そのクルマとぶつかってしまった。こうした単路での道路横断中後半に左側から来る車両との接触が、高齢者の歩行中の死亡事故の特徴であることを説明し、なぜ事故が起きるかを高齢者に考えてもらう。そのための材料として、事故にいたる過程を歩行者とドライバー、それぞれの目線で再現する映像を流す。歩行者は自分の右側から通過したクルマで左側から接近するクルマが見えなくなり、ドライバーはすれ違う対向車によって右側から横断しようとする歩行者が見えなくなる。北川さんは歩行者とドライバーがお互いの死角に入ってしまうことが、事故原因の1つと説明した。

クルマは思っているより早く接近することを体感

では、安全に道路を横断するにはどうすればいいか。まず、高齢者の代表数人が道路横断シミュレーションを体験。高齢者はスクリーンから5m離れた位置に立ち、北川さんの合図でスクリーンに向かつて歩き始める(写真下参照)。それと同時に、スクリーンに片側1車線の道路の左からクルマが接近する映像を再生。高齢者がスクリーンの中央にさしかかったところで、スクリーンの中のクルマとぶつかりそうになる。意識と行動のミスマッチを理解してもらうことがねらいだ。



最初は高齢者にとって身近な話題から入り、緊張感をやわらげる



横断後半に左側から来るクルマとぶつかるアニメーション



アニメーションで示された事故の過程を歩行者とドライバーそれぞれの目線の映像で再現

ら、7秒後には目の前に来ています。皆さんの年齢ですと、5m歩くの5秒くらいかかります。つまり、10mある片側1車線の道路を渡りきるのに10秒かかりますから、道路の中央を過ぎたあたりでぶつかってしまうのです」と北川さんは図を使って、クルマとの距離感や速度はつかみにくいこと、クルマは自分が思っているより、かなり近づいていることを解説。安全に渡るためには、「クルマが通り過ぎてはすぐに渡らず、クルマが近づいていないか確認する」「クルマが遠くに見えても横断せずに通り過ぎるまで待つ」「渡れると思って横断を始めてもセンターラインの手前で左からクルマが近づいていないか、もう一度確認する」とまとめた。

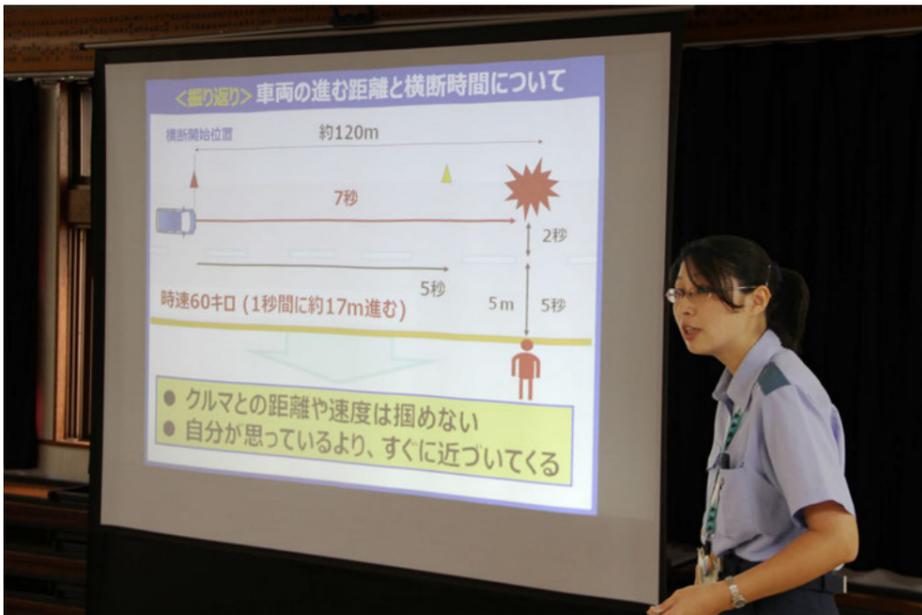
この後は「夜間編」。画像を使って、ヘッドライトの「ハイビーム」「ロービーム」の照射範囲、夜間におけるドライバーからの歩行者の見え方などを高齢者に確認してもらった。「夜間は自分の存在をドライバーに気づかせるために反射材を着



道路横断シミュレーションではスクリーンの5m横から歩いてもらう

特集
高齢者への
交通安全教育

高齢歩行者の道路横断中事故を防ぐための新たな教育プログラムを開発!



道路横断シミュレーションで結果をふまえて、横断後半に左側から来るクルマとぶつかってしまう原因を解説

「クルマのライトが遠くに見えるても横断せずに通り過ぎるまでは渡らない」と、北川さんは「夜間編」をまとめ、プログラムは終了となった。

交通安全教室に参加した高齢者からは「年をとると話だけではなかなか理解しにくいので、イラストや動画が豊富でわかりやすかった」「ドライバーは対向車の死角に入ってから歩行者が見えなくなるのとがわかりました。近くにある県道はスピードを出しているクルマが多いので、道路を横断する時は両方向からのクルマが完全にいなくなってから渡ろうと思います」「ライト（ロービーム）の照射範囲がドライバーの右側のほうが狭くなっていることを初めて知り、勉強になりました」という声が聞かれた。

指導を担当した北川さんは「参加している皆さんの反応が良かったので、高齢者の方にも目から入ってくる情報は説得力があると感じました。このプログラムは、自分たちで内容をアレンジすることができると使いやすい」と、新たな教育プログラムを評価する。工藤さんは「こ

れから年末にかけて、高齢者向けの交通安全教室が増えます。このプログラムを活用していきたいので、完成を楽しみにしています」という。

活用事例② 長野県上田市

(二財) 長野県交通安全教育支援センターの指導員(梶田さな恵さん、松村孝子さん、杉本絹代さん、大工原真史さん)が、9月24日に上田市の塩田公民館で開催されたイベント「老いも若きも交通安全」(主催・上田交通安全協会)の中で来場した若者から高齢者50名にプログラムを披露。内容は、道路横断シミュレーション。正面のスクリーンには120m先にいるクルマが映し出されている。梶田さんが、おじいさんに扮した松村さんに「このくらいクルマが遠くに見えていたら、渡れますか?」と聞く。「そりゃ、渡るさ」とおじいさん役が舞台の左端から右手に向かって1m/秒の速さで歩いていくと、舞台の中央付近にさしかかった時に映像の中のクルマとぶつかるタイミングとなった。おじいさんが「このクルマ、80km/hで」とぼしてきたんだよ」というと、指導員が「映像の中のクルマは120m先から60km/hで近づいてきていたんです」と返す。次は、参加者の代表者に舞台上がってもらい、同じように体験してもらおう。やはり、舞台の中央付近で映像の中のクルマとぶつかりそうになった。指導員がクルマ

横断シミュレーションを寸劇に取り入れて活用

が進む距離と横断時間について図で示しながら解説。「クルマが見えたら、『危ない』と思って通り過ぎるのを待ちましょう。クルマの流れが途切れないような場所では、信号機や横断歩道のあるところで横断してください」とまとめた。

夜間のドライバーからの歩行者の見え方を確認

続いて、夜間に単路を走行するクルマのドライブレコーダーが記録した映像を流し、参加者に映像の中の歩行者を見つけてもらう。横断歩道以外の場所を横断する歩行者も現れるが、それが認識できた参加者は少数だった。こうした映像を使って、夜間はドライバーが歩いていたり、道路を横断する歩行者を発見しにくいことを実感してもらおう。「夜間は歩行者も反射材を身につけて、ドライバーに見つけてもらいやすくする必要があります」と反射材の効果を示す画像を見せながら参加者にアドバイスした。会場には高齢者以外に若者もいることから、ヘッドライトの「ハイビーム」と「ロービーム」でのドライバーからの歩行者の見え方の違いを示し、「夜間、対向車がない時はロービームではなくハイビームを使ってください」と指導員が呼びかけた。



(一財) 長野県交通安全教育支援センターの指導員は寸劇の中に道路横断シミュレーションなどプログラムの一部を取り入れた

このように岩手県と長野県の2つの事例では、ホンダが開発したプログラムが指導者と高齢者の双方に受け入れられたといえる。今後、こうした高齢者への新たな教育手法の普及が期待される。

イベントに参加した60代の女性は「リアルな映像が使われていたので、興味深く見ることができました。歩行者はドライバーに見え過ぎたという感じが、わかったので、そうしたことを意識して歩きたい」と感想を語ってくれた。

メインで指導を担当した梶田さんは「道路横断シミュレーションなどの臨場感のある映像を使えるのは、指導する上でたいへん有効です。また、パソコンとプロジェクトがあれば簡単にできるので、使いやすいプログラムだと思います。パソコンを使って映像をまじえた指導は今回が初めてです。高齢者の中には寸劇だけでは物足りなく感じている方もいると思いますので、今後はこうした手法を取り入れていきたい」という。

ヘッドライトの機能について

ハイビーム: 約100m

照射範囲は見えにくい

ロービーム: 約40m

ヘッドライト照射範囲イメージ (ロービーム)



“安全な道路の渡り方について”交通安全教室

プログラム(DVD)には、以下の4つのポイントを高齢者に理解してもらうための映像や画像(図、イラスト)が収録されている。

- ①クルマが通り過ぎて渡らず、左側からクルマが近づいていないか確認する。
- ②近くを見ると遠くのもののが死角となるので、体全体(目とへそ)で安全確認する。
- ③道路横断時は、センターライン(道路の中央付近)手前でクルマが近づいていないか、もう一度確認する。
- ④夜間は反射材を着用し、クルマのライトが見えたら待つ。

●プログラムの流れ(昼間編の場合)

	時間	内容
導入	5分	プログラムの目的を理解してもらう。
高齢者の交通事故の特徴	10分	高齢者の道路横断中の事故の特徴を提示し、どんな行動が危険かを考えてもらう。
映像による体験	5分	歩行者目線とドライバー目線の映像を見せ、道路横断中に潜む危険に気づいてもらう。代表者に道路横断シミュレーションを体験してもらう。
まとめ	10分	「思い込み」の危険に気づいてもらい、安全な横断方法を理解してもらう。

高齢歩行者向け教育プログラム「安全な道路の渡り方について」交通安全教室」を活用したいという自治体、警察、団体の方は最寄りの地区普及ブロックにご相談ください。

- 栃木普及ブロック(栃木県真岡市) TEL: 0285-84-7114
- 埼玉普及ブロック(埼玉県狭山市) TEL: 04-2955-5323
- 浜松普及ブロック(静岡県浜松市) TEL: 053-439-2316
- 鈴鹿普及ブロック(三重県鈴鹿市) TEL: 059-370-1553
- 熊本普及ブロック(熊本県大津町) TEL: 096-293-3206

ハイビーム、ロービームの照射範囲をイラストで説明し、ドライバーからの歩行者の見え方の違いを確認



※紙面で紹介しているプログラムの内容・画像はサンプル版のため、正式版と異なる場合があります。

●神奈川県立逗葉高等学校

教育最前線

連載 37

高校生が「Honda交通安全かるた」を活用して、幼児への交通安全教育を実践

「幼児への指導は私たちが初めてのことで、内容について逗子警察署

か るたの札を題材に寸劇のストーリーを考案

9月11日、神奈川県立逗葉高等学校（神奈川県逗子市）の生徒が桜山保育園で3〜5歳の園児68名を対象に交通安全教室を行った。同校には各クラスの代表者で構成される交通安全委員会があり、生徒への交通安全啓発を担っている。交通安全委員会をまとめている長命俊一教諭は「これまでの委員会活動は生徒を対象にした『交通安全クイズ』の作成など校内だけでなく、校外に活動を広げたいと考えていました。そこで、当校と交流のある桜山保育園で交通安全教室を行うことにしたのです」と話す。交通安全教室の指導者役は交通安全委員会の中から有志を募り、1年生8名が参加することになった。



まもーくんとかるた取りをする桜山保育園の園児

「子どもたちに何かを伝えるためにはアニメに登場するようなキャラクターが欠かせないと思いました」と、逗子警察署が持っている牛の着ぐるみを使って「やくそくまもーくん」と名付けたオリジナルのキャラクターを設定。寸劇の題材となるかるたの札は幼児に守ってほしい交通行動の中から、3つ（下記参照）に絞り込んだ。「セリフも幼児が理解しやすい言葉を選んでいきます。また、話をするだけでなく、大きな動作で表現したり、子どもたちへの問いかけも盛り込むように意識しました」という。

交通安全教室が始まり、まもーくんが登場すると、園児から歓声が起こる。司会を務める生徒が「これから、まもーくんとかるた取りをしましょう」と園児に呼びかけ、園児の前に絵札が掲げられると読み札を読み上げる。まもーくんが「わかった人は手を上げて。ボクの代わりに誰か答えてくれるかな」と園児の代表者を指名

に相談したところ、「Honda交通安全かるた」のことに知りました」と、長命教諭は生徒たちと、かるたの絵札に描かれた場面を題材にした寸劇を披露することにした。

寸劇のストーリーづくりにあたって、8名の生徒は様々な工夫を凝らした。「子どもたちに何かを伝えるためにはアニメに登場するようなキャラクターが欠かせない」と、逗子警察署が持っている牛の着ぐるみを使って「やくそくまもーくん」と名付けたオリジナルのキャラクターを設定。寸劇の題材となるかるたの札は幼児に守ってほしい交通行動の中から、3つ（下記参照）に絞り込んだ。「セリフも幼児が理解しやすい言葉を選んでいきます。また、話をするだけでなく、大きな動作で表現したり、子どもたちへの問いかけも盛り込むように意識しました」という。

指 導者となることで交通安全への理解を深める

まもーくんを演じた小林篤史さんは「自分の話すことや演技の1つ1つに、子どもたちが素直に反応してくれる感動がありました。こうすればもっと喜んでもらえるのではないかと思うところもあり、機会があればまたチャレンジしたい」と感想を語る。「教える立場としての達成感とともに交通安全の重みを感じました」（島崎英輝さん）、「寸劇を通じて、自分自身も安全に気をつけなければいけないと再確認できました」（小林優夏さん）、「練習中は飽きられないか不安でしたが、子ども

たちが興味を持って見続けてくれたので安心しました」（山田百華さん）、「小さい子どもが自分の行動を見ていうことを意識して、模範となるよう交通安全ルールを守ってほしい」と思いました」（市川舞葉さん）。

長命教諭は「生徒たちは、指導者役となることで交通安全ルールへの理解も深まり、人前で話したり演じたりする自信もついたと思います。120点をあげていいでしょう」と、今回の交通安全教室を評価する。

こうした逗葉高校の取組は、高校生に交通安全の必要性を考えさせる上で重要な観点といえるだろう。今回の活動は、11月に開催される神奈川県立高等学校PTA連合会の交通安全大会で交通安全委員が報告する予定だという。

し、読み札に合った絵札を指差してもらう。

かるた取りの後は、取った札に関連した寸劇を生徒たちが披露（左記参照）。最後に、取った読み札を全員で唱和して終了した。

たちが興味を持って見続けてくれたので安心しました」（山田百華さん）、「小さい子どもが自分の行動を見ていうことを意識して、模範となるよう交通安全ルールを守ってほしい」と思いました」（市川舞葉さん）。

長命教諭は「生徒たちは、指導者役となることで交通安全ルールへの理解も深まり、人前で話したり演じたりする自信もついたと思います。120点をあげていいでしょう」と、今回の交通安全教室を評価する。



今回の交通安全教室に協力した交通安全委員の有志8名

「Honda 交通安全かるた」を題材にした寸劇



さ 最初から チカチカしてたら 待ちましょう

歩行者用信号の赤信号役の女子生徒と青信号役の男子生徒が登場。司会役の生徒が「赤と青、どちらが上にあるか知っている？」と問いかけると、園児は「赤」と答える。赤信号はお姉ちゃん、青信号は弟という設定で寸劇が進む。青信号は「ボクはお姉ちゃんと違って顔が2つあるんだ。青い顔だけじゃなくて、それがついたり消えたりチカチカする顔、チカちゃんになるんだよ」という。まもーくんが「チカちゃんの時も青だし、渡っていいよね」というと、園児は「ダメ」という声を上げた。すると、赤信号は「チカちゃんは、すぐ私になるという合図だから、止まらないといけないんだね」と説明。



む 向こう側 友だちいても 飛び出すな

道路の向こう側にいる友だちに声をかけられた女の子が左右を確認しないで走り出すと、クルマ役の生徒とぶつかってしまう。まもーくんが「ボクだったら先にある横断歩道まで行ってクルマが来ないか確かめてから渡るよ」とアドバイス。



よ よく見よう 青信号で 右左

歩行者用信号が青に変わったとたんに走り出す女の子に「曲がってくるクルマがないか確かめてから渡ろう」とまもーくんが注意を促す。



◀今回の交通安全教室で使った「Honda 交通安全かるた」の詳細や購入方法などは以下のホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>

現場訪問

溝が浅くなったタイヤで走行する危険性を実際に体験してもらう

●(株)葛城

(株)葛城(本社:奈良県御所市)は奈良県および三重県で自動車用品総合量販店を7店舗運営している企業である。同社の今年度の新入社員16名を対象にした安全運転研修が9月17日、鈴鹿サーキット交通教育センターで実施された。この研修のねらいを(株)葛城管理部部長の藤高靖久さんは次のように話す。

「私たちは各店舗で、お客様のカーライフをサポートするための商品やサービ

スを提供するとともに、安全に走っていただくための提案を行っています。タイヤに関するアドバイスもその1つです。すり減って溝が浅くなったタイヤで走り続けると、どのような危険があるのか、販売やピット作業を担当するスタッフがお客様にわかりやすく説明する必要があります。そのため、交通教育センターという安全な場所を利用して、実際にスタッフが摩耗したタイヤで走行し、クル

マの挙動の変化や危険性を体感してもらおうと考え、6年前から研修を始めました」。

研修には、「前後輪とも正常なタイヤ」「前輪のみ溝が浅いタイヤ」「後輪のみ溝が浅いタイヤ」を装着した3種類のトレーニング車両が用意された。摩耗したタイヤは同社が用意したものである。



溝が浅くなったタイヤをトレーニング車両の前輪または後輪に装着

受講者は正しい運転姿勢を確認した後、午前中はスキッド走行。低μ路(圧雪路に相当するすべりやすい路面)に設定されたコースを走行する。挙動の違いを顕著にするため、コーナーの途中で、あえてアクセルを雑に踏んでもらう。「前輪のみ溝が浅いタイヤ」の車両は外側にふくらみやすくなり、「後輪のみ溝が浅いタイヤ」の車両は後輪が横滑りしやすくなることを体験する。

昼食をはさんで、午後はブレーキング。濡れた舗装路面と低μ路それぞれで、指定された位置から急制動を3種類のトレーニング車両で行う。「前後輪とも正常なタイヤ」では、40km/hの時、濡れた舗装路面では約6mで停止。低μ路に



低μ路でのブレーキング



2015年度の新入社員16名が受講

なると約40m。前輪または後輪に溝の浅いタイヤを装着している場合は、その距離がさらに伸びる。

インストラクターが「体験を通じて、これまで机上で学んだタイヤへの理解が深まったと思います。これを活かして、お客様に安全運転のためのアドバイスをしてください」と締めくくり、研修は終了した。

藤高さんは「この研修を受講すると、一歩踏み込んだ接客ができるようになるので、今後も継続していきたい」という。



低μ路に設定したコーナーを通過していくスキッド走行

溝が浅いタイヤの場合は、コーナーを曲がりにくくなることを体験



スキッド走行では後輪駆動の車両も使い、前輪駆動との挙動の違いなども体験した

TOPICS

●交通安全指導員教育プログラム勉強会

開発中の幼児・児童向け新教育プログラムに交通安全指導員の方々の意見を活かす



安全運転普及本部のスタッフが幼児・児童向けの新教育プログラムの位置づけや開発の方向性を説明

Hondaは8月、全国5会場(福島県、埼玉県、岐阜県、大阪府、熊本県)で「交通安全指導員教育プログラム勉強会(以下、勉強会)」(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部)を開催した。地域で活躍されている交通安全指導員に集まっていただき、アイデアや要望、意見をいただき、Hondaのプログラム開発につなげる目的である。5会場で140名が参加。今回は、開発が完了した高齢歩行者向けの教育プログラム(1~3面参照)の紹介と、開発中の幼児・児童向けの教育プログラムに対する討議の場として開催した。

昨年行われた「教材研究会」では、幼児・児童向けの教材として、参加した交

通安全指導員の方々から「あやとりい ひよこ編」の発展的なもの、平面的ではなく立体的なものを求める意見が多かった。そこで、Hondaは「たのしい!(体験を通じて 乗り物の動きをしっかりと確認することを 印象に残していただく)」をテーマに、5~6歳の幼児および小学校低学年の児童を対象とした新たな教育プログラムを検討。「あやとりい ひよこ編」で交通ルールを習得した子どものステップアップ・プログラムと位置づけ、危険を予測する能力を身につけてもらうことを目的とした。危険

予測の題材となる交通場面は、飛び出しを抑制させるためのシーンなどを検討中で、動画(一部のシーンは静止画も用意)を予定している。

勉強会では、こうした開発の方向性を前提として「子どもたちを集中させる工夫」「危険予測のシーン/見せ方」「危険予測のストーリー」「楽しく学習するための工夫」について、参加者一人ひとりが考えた後、グループに分かれて討議を行い、グループごとにまとめたアイデアを発表した。「交通場面は実写のほうがイメージしやすいが、いきなり実写では子どもが興味を持っていないので、『イラスト』→『実写に近いイラスト』→『実写』と段階を追って見せてはどうか」「大人が想像している以上に、小さな子ども

から見る社会は大きなものがたくさんあるので、幼児視点での見せ方を工夫してほしい」「道路の歩き方などだけでなく、安全なクルマの乗降車、駐車場での歩き方も伝えられる内容を盛り込んでほしい」など、多くのアイデアや要望が出された。

幼児・児童向けの新教育プログラムは、全国5会場で収集した意見を反映させ、今年度中の完成をめざしている。

※あやとりい= Honda が三重県鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。幼児~小学校低学年対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3~4年生対象の「あやとりい」、幼児~小学校高学年対象の「あやとりい 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「あやとりい 長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく としかあし りかいて いただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/>



参加者が各自の考えをまとめた後、グループに分かれて討議を行い、新教育プログラムに対するアイデアや要望を発表

FRONT LINE

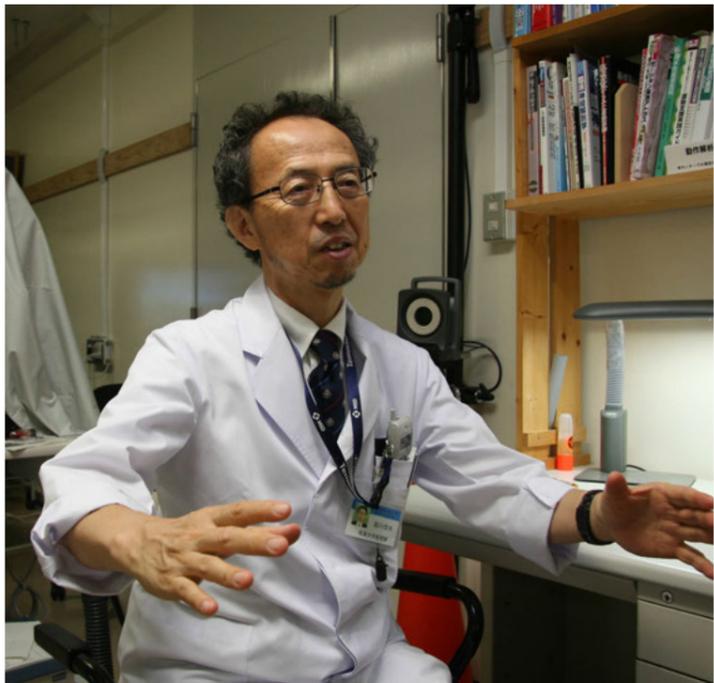
認知機能低下が運転に与える影響を明確にして より説得力のある運転可否の判断方法を追求

高齢化の進展とともに、認知症となる人も増加している。厚生労働省の資料によると、平成24年時点の高齢者（65歳以上）の認知症有病者数は約460万人（推計値）。これに加え、認知症にはいたらないMCIの高齢者も約400万人（推計値）いる。年齢を重ねるほど発症する可能性が高まるため、今後も認知症の人は増え続けると予想されている。

認知症と認知機能低下は似て非なるもの

認知神経心理学を専門とする佐賀大学大学院医学系研究科教授の堀川悦夫さんは、健康な高齢者、MCIおよび初期の認知症患者等における認知機能の低下とクルマの運転について、基礎と臨床の両面から研究している。

「医学の領域での『認知症』と、世間一般でいわれる『認知症』にはや



佐賀大学大学院 医学系研究科 教授

堀川悦夫さん

やズレがあるように感じます。認知症と認知機能低下は区別して考えるべきものです」と堀川さんは指摘する。「認知症の一般的診断基準は記憶障がいに加えて、他の認知機能低下があること、そしてそれらにより、日常生活や社会生活が自立してできなくなることです。そのため本来、認知症と呼べるのは、医師が所定の検査を行った上で診断基準に合致した場合となります。物忘れがあることだけで、即、認知症となりません。これは加齢による認知機能低下の表れとも考えられます」。

主観的評価、適性検査、実車運転評価により運転可否を総合的に判断

「認知症になり症状が進行していく中で、初期、中期、後期と分けた場合、中期以降になると運転は禁忌と考えられます」。そこで問題となっ

てくるのが、受診していないために診断がなされていない等の認知症の初期段階の方やMCIの方によるクルマの運転だということになる。「こうした方々に対しては、運転の可否判断が必要になります」と堀川さん

ドライブレコーダーの記録から高齢者の日常の運転行動を探る

佐賀大学医学部附属病院では、相談に訪れる高齢者や認知症の疑いのある方の運転可否を判断するための検査を行っている。それは視覚・運動などの運転免許の適性検査に該当する機能や認知機能のチェックに加え、本人と家族からの「主観的評価」、病院内に設置されている高精度度運転シミュレーターによる「運転適性検査」と「運転リハビリテーション」、そして自動車教習所での実車運転に対する教習指導員による「運転評価」である。これらをもとに、各診療科の担当医師が総合的に判断しているのだ。

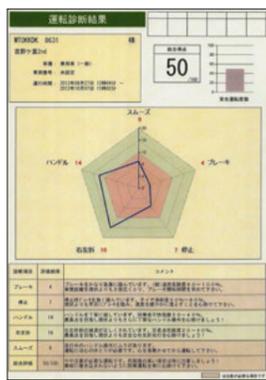
その分析のために、生活条件の相違ができるだけ少ないように、同一町内で、同年代・同性の方4名を調査した結果、危険挙動と注意挙動、合わせて159件が抽出され、「急制動、急ブレーキ等の減速に関わる件数が特に多い」「同一運転者が同一地点で同じ危険挙動を複数回経験している」「危険挙動、注意挙動発生地帯にも集中傾向がある」といった特性がみられた。

「この評価方法も絶対的なものとはいえません。適性検査で低い評価でも、それが実車の時に顕著に表れないことがあるなど、交通事故の予測や運転可否判断は大変難しい問題です」。

堀川さんが注目したのは、高齢者が普段どのような運転をしているかということだ。それを調べるため、ドライブレコーダー（常時記録型）を活用して高齢者の日常的な運転行動を記録することにしたのである。「自動車教習所などでは緊張した状態の中で運転しますし、運転時間も限られていますから、その方の本来の運転特性を見ることが難しい。そこで、調査に協力してくれる高齢者を募り、その方々のクルマにドライブレコーダーを取り付け、2週間から1ヵ月にわたり調査したという

わけです」。

堀川さんは調査に協力した高齢者に「ブレーキ操作」「停止操作」「ハンドル操作」など5つの診断項目と総合評価をフィードバックし、さらに危険挙動、注意挙動発生の際に記録された映像を使って、高齢者と意見交換を行った。参加者に自分の運転を見直してもらうと同時に、安全運転のためのアドバイスも行った。「悪い運転行動を身につけてしまった場合、それを見直す機会はほとんどありません。ドライブレコーダーによる日常運転行動の見直しは、高齢運転者の行動変容にも効果が期待できます」。



ドライブレコーダーによるデータ収集に協力した高齢者には「運転診断結果」をフィードバック。ドライブレコーダーに記録された危険挙動の映像を見せながら高齢者と意見を交換した



運転できる期間をできるだけ延ばしたい

少しでも長く運転を継続するため、堀川さんは自分の心身機能の変化を医学的にチェックすることを高齢者に勧める。

「かかりつけの医師などに相談して、専門病院などでの認知機能のチェックを定期的に受けてほしいと思います。単なる認知機能の低下であれば、運動や栄養、そして脳機能維持の訓練などから、その状態を維持することや認知機能低下を遅らせる方法が見いだされています。これと同時に、日頃からご自身の運転行動を見直していくことをお勧めします。ドライブレコーダーはその一つですが、ご家族が運転者の運転をどのように評価しているかも貴重な情報です」。

クルマの運転ができなくなると、買い物、通院、社会生活などに支障をきたす方が多いはず。健康な高齢者はもちろんですが、MCIの方でも運転できる期間をできるだけ延ばしていく方が必要となるでしょう。高齢の方や脳卒中後遺症の方の運転能力を維持してもらうためには、どのような検査と訓練が有効なのかをさらに追求していきたい」と堀川さんは語った。

※MCI (Mild Cognitive Impairment) = 記憶など一部の認知機能だけがやや低下した状態で、認知症の診断基準にはあてはまらないものの、健常者と認知症の中間段階とも考えられ、経過観察が必要である。

2015 トラフィック・セーフティ・フォーラム in 埼玉

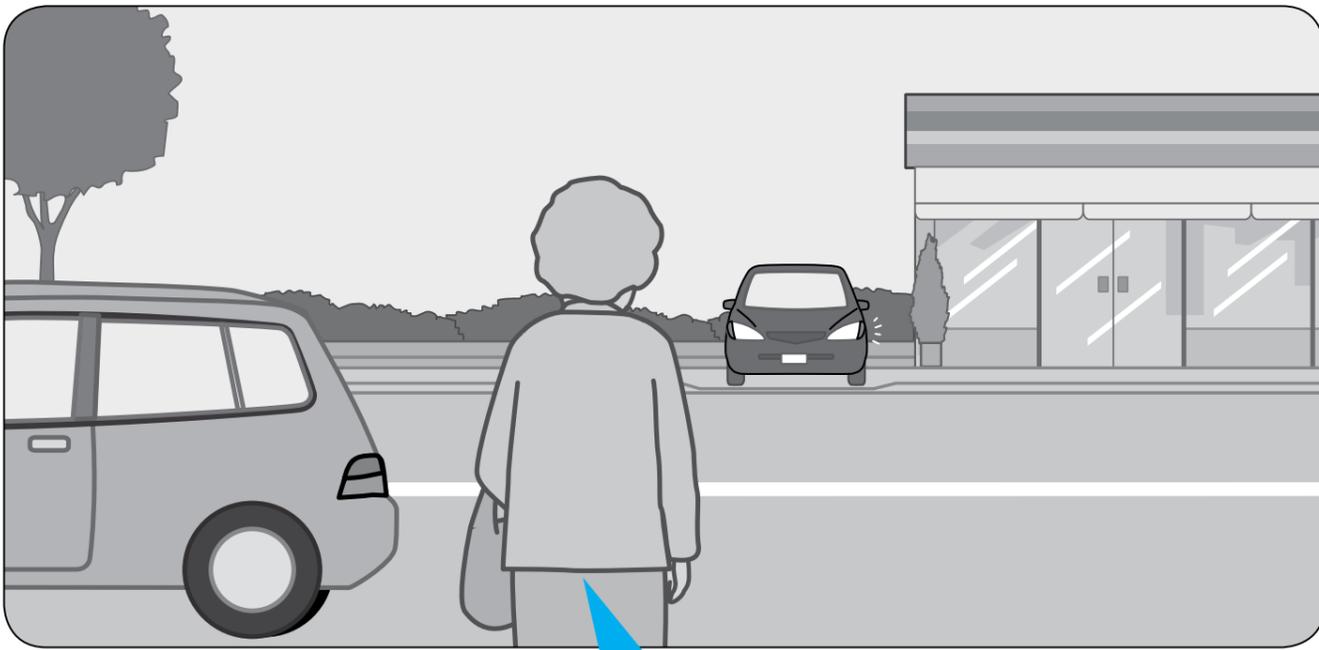
参加費 無料

テーマ『職場内の意識と行動で安全・安心な風土の確立』
日時：2015年11月25日(水) 午後1時00分～午後4時30分
会場：ソニックシティホール 小ホール
(埼玉県さいたま市大宮区桜木町1-7-2 ホール棟2階 / JR大宮駅西口下車 徒歩3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にてお申込みください。 <http://www.tec-r.com/>
締切：2015年11月10日(火) (定員に達し次第、締切)

内容：事例発表/カンダホールディングス(株) 大岡克氏、(株) ライドオン・エクスプレス 佐藤真一氏
講演/「安全に対する意識を高め、安全運転行動を実践させるための方法」自動車安全運転センター安全運転中央研修所 太田耕平氏

<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
※月曜日休 TEL:049-297-4111 FAX:049-297-6273

●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



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、走行車両の直後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)

近くに横断歩道がないので、あなたはお店に向かって道路を渡ろうとしています。正面のクルマは駐車場から車道に出るため一時停止しているようです。

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？

Q1

平成 26 年の交通事故死者数を状態別にみると、高齢者 (65 歳以上) では次のうちのどの状態が最も多いでしょう？

- ①自動車乗車中 ②二輪車乗車中
③自転車乗用中 ④歩行中

Q2

高齢歩行者の交通事故死者数を昼夜別にみると、昼間と夜間で多いのはどちらでしょう？

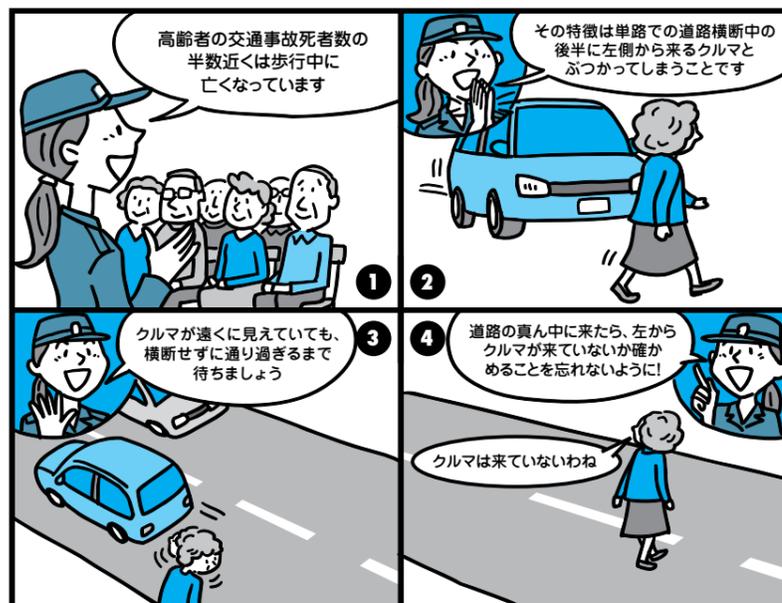
- ①昼間 ②夜間

Q3

高齢歩行者の交通事故死者数を自宅からの距離別でみると、自宅から 500 m 以内で事故に遭った人は何%を占めているでしょう？

- ①約 40% ②約 50%
③約 60% ④約 70%

※「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)

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。

28

青森市・交通安全教育指導員の皆さん

山田美恵子さん (写真左)、柴田純子さん (写真右)

五感をフル活用して集中力を高め次の年につながる安全教育を実施

青森市は青森県の中央部に位置する人口約 29 万人の都市である。同市民生活部生活安心課に所属する山田美恵子さん、柴田純子さんが 2 人で市内の幼児、小学生への交通安全教育を担っている。小学生は 4～5 月の間に 24 校、幼稚園・保育園・認定こども園は 5 月半ば～11 月にかけて約 90 ヶ所を訪れ、雪が降る前までは市内で依頼があった幼稚園等で教室を実施する。

今回取材したのは、青森市内にある平和台保育園での交通安全教室。幼児 60 人が参加し、およそ 50 分のプログラムを用意。実技指導に先立って、まずは幼児たちが親しみやすいアニメによる交通安全ビデオを上映。そして、「あやとりひ ひよこ編」の教材をアレンジした音当てゲームへ。用いるボードは会場で大きな紙を貼り付けられない場合を想定し、手製のスタンドに立てられるよう工夫されている。

歩行の実技指導では、クルマに見立てた



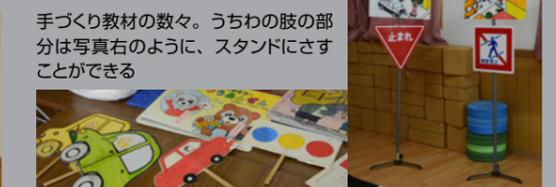
手作りボードを確認しながら年長の園児たちが 2 人 1 組で横断歩道を渡る。教室の終盤では全員が参加できる体を動かすプログラムに移行。ピッピー体操や横断歩道前に立ったら行う「3本指のおやくそく (1本指: わたしは、2本指: 必ず、3本指: 止まります)」を通じて、最後まで幼児たちの集中力を切らさないよう、テンポよく教室は進んだ。

「近年は、私たちの問いかけに対し積極的に応えてくれる幼児が増えてきました。昨年の教室のことを覚えている子どもたちが楽しい雰囲気をつくってくれています」と柴田さん。山田さんは「短時間でたくさんの要素を盛り込んでいるのは、幼児たちに『見る・聞く・話す』ができるようにするため。五感をフル活用させ、集中力を高めることをねらっています」という。

● 平和台保育園での交通安全教室



音当てゲームは「あやとりひ ひよこ編」のイラストを使用。ヒヤリの状況を切り出し、1 ボードで 1 エピソードを簡潔に解説



手づくり教材の数々。うちわの部分は写真右のように、スタンドにさすことができる



ピッピー体操は青森市内の交通安全教室で長年実施されている。先生方が覚えていて、教室全体で盛り上がるこ

年長の幼児のみ歩行の実技指導を行う

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/>

安全な道路環境をめざして—10—
SAFETY FOCUS

スピードが出やすく自転車利用者を認識しづらい交差点

「SAFETY FOCUS」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」(下図参照)に取り上げるのは、岡山県内で6人の方が「みんなの意見」を投稿している「大供」交差点だ。ここには、スピードが出ているクルマが多い(3人)、歩行者/自転車の飛び出しが多い(3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22件発生しており、そのうち10件は四輪車対自転車の事故となっている。

●この地点で発生した事故件数

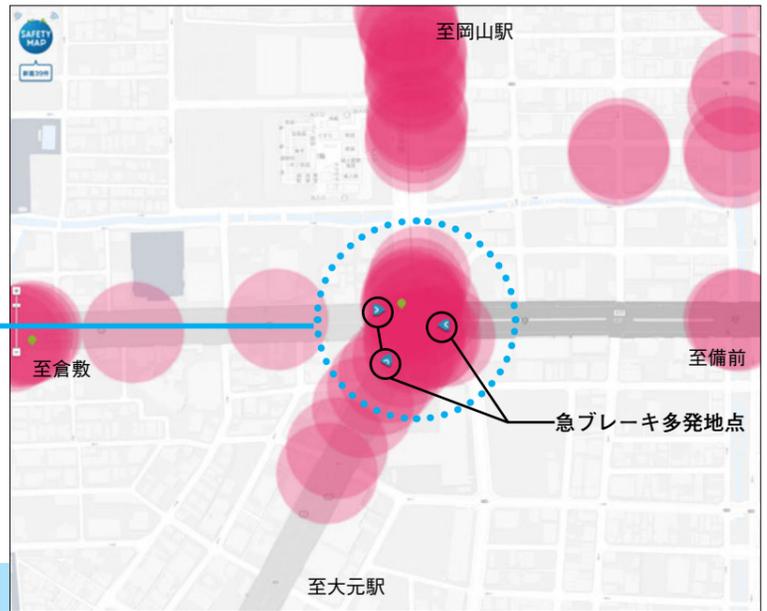
四輪車対四輪車/二輪車(追突)	11件
四輪車対自転車(左折時)	9件
四輪車対自転車(右折時)	1件
四輪車対四輪車(その他)	1件

※平成26年中 岡山県警察本部提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

スピードが出ているクルマが多い	3人
歩行者/自転車の飛び出しが多い	3人

※平成27年9月30日時点



現場をたずねる

FOCUS エリア
岡山県岡山市北区「大供」交差点

今回訪れた「大供」交差点は、岡山県内で交通事故多発地点の第1位となっており、平成26年中の人身事故発生件数は22件にのぼった。

国道2号と岡山駅方面から南北に走る市役所筋という、いずれも片側3車線の主要幹線道路が交わる場所。1日を通して車両の交通量が多く、特に朝の通勤時間帯は自転車利用者の姿が目立った。行きかう自転車利用者や歩行者を優先させるため、車道では時折渋滞が発生していた。



スピードを出して横断歩道に進入する自転車利用者が目立った



横断歩道に歩行者がいても並進して走行する自転車



歩道で自転車同士が接触する場面もあった



左折専用レーンには「歩行者注意」の路面表示がある



クルマの存在を確認せず、信号機のない横断歩道に進入する自転車



横断歩道手前で長く車列が連なる場面もしばしば見受けられた

通行の流れが落ち着くと危険な場面が現れる

片側3車線という広い幹線道路が接続している交差点は、観察を始めた朝7時から多くの車両が行きかっていた。交差点を右左折するクルマの多くは横断歩道(自転車横断帯を含む)進入時、周囲を注意深く観察して通行しており、多くのドライバーがこの場所の危険性を認識している様子だった。しかし、横断歩道を通行する歩行者や自転車利用者が少なくなると、速いスピードで通過したり、減速が不十分のまま右左折したりするクルマが見受けられた。一方、自転車利用者も信号の青点滅から赤への変り目で、スピードを落とさず、横断歩道に進入する場面があった。

8時を過ぎると、歩行者や自転車利用者が増えてくる。自転車利用者は交差点を通過する際、歩道を経由する必要がある。そのため、歩道上で自転車同士、あるいは自転車と歩行者が接触するケースがあった。



自転車通行帯は交差点手前で歩道に誘導される。そのため横断歩道は歩行者と自転車利用者が交錯してしまう

安全確認を徹底できる環境づくりで歩行者と自転車利用者を守る

「大供」交差点に隣接する信号機のない横断歩道には、接近するクルマの存在を知らせる電光掲示板が設置されている。また、3方向に左折専用レーンを設けて交差点内の渋滞解消を図るなど、かねてから道路環境整備が実施されていた。こうした対策により慎重な運転をしているドライバーが多く見られたが、ヒヤリとする場面は自転車や歩行者の流れが途絶えたタイミングに起きている。見通しがよくなった時ほど、周囲の状況確認を徹底するべきだ。

歩車分離式信号の導入は、車両の通行量が多いため現実的ではないだろう。道路沿いに設置した看板や街頭の柱によって、歩道から横断歩道に向かう自転車を発見しにくいと思われる場所もあったので、クルマから歩道の状況が把握しやすい環境整備を期待したい。岡山県警察では今後、さらなる安全対策を検討していく考えだ。



携帯電話使用や二人乗りといった危険な運転をする自転車利用者が散見された

「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。