

[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)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

2016
2・3
February・March

NO.476

CONTENTS

- P1 特集：子どもへの交通安全教育
子どもの安全意識を
育てるための取組み
- P4 教育最前線 / Honda 移送安全運転プログラム
- P5 TOPICS ① / 2015トラフィック セーフティ・
フォーラム in 埼玉
TOPICS ② / 沖縄県・教習指導員二輪車安全
運転競技大会
TOPICS ③ / 2015年 Honda 安全運転普及本部
年末ご挨拶会
- P6 FRONT LINE / 女性が運転する軽乗用車の後席
同乗者のシートベルト着用状況を調査
- P7 危険予測トレーニング (KYT) /
信号機のない横断歩道に近づいた時 (四輪車編)
SJ クイズ
指導者ファイル / (一財) 長崎県交通安全協会
(諫早市交通安全協会)・交通安全指導員の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS / 群馬県高崎市



Honda Cars 大分の女性スタッフによる「あやとりい ひよこ編」を活用した交通安全教育

子どもの安全意識を育てるための取組み

ホンダが開発した幼児向け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)は、安全確認の基本となる「止まる」「観る」の必要性を子どもたちにわかりやすく伝えることができる、既に多くの地域指導者に活用されている。そして昨年、交通安全活動に積極的に取り組む四輪販売会社(ホンダカーズ)に「あやとりい」と、その指導ノウハウを伝える、四輪販売会社を通じて地域に密着した交通安全活動を進めている。

ホンダカーズ大分(本社・大分県大分市)は昨年、本社の女性スタッフ3名を「あやとりい」の指導者として養成。10月より、その女性スタッフたちが全11拠点を回り、シヨールームへ来店する子どもへの交通安全教室を実施している。

子どもへの交通安全教育に取り組む
四輪販売会社

4月になると多くの子どもたちが新たに通学・通園を始める。近年、子ども(12歳以下)の交通事故死傷者数は減少傾向にある。しかし、2014年は約3万5000人と、いまだに多くの子どもが交通事故で死傷している。少子高齢化が進む中、次世代を担う子どもたちを守ることは重要な課題である。

新入学・入園シーズンを控え、Hondaは地域と一体となった交通安全普及活動を支援することが必要であると考えている。



「あやとりい教室」の指導者役を務めるHonda Cars 大分・企画業務課の工藤はるみさん(写真左)、足立霧名さん(写真中央)、斉藤友美さん(写真右)

同社企画業務課課長の丸谷宏一さんは「あやとりい」による交通安全活動の展開について次のように話す。

「私たちはクルマを通じてお客様と接点を持つている中で、お客様やそのご家族であるお子さんを交通事故から守ることは重要な使命だととらえています。『あやとりい』を活用することで、お子さんが巻き込まれる交通事故を1件でも減らしたいと考えました。これが家庭でお父さんやお母さんとお子さんが交通安全について話すきっかけになり、多くのお子さんの安全意識が高まればいいと思っています。」

1月23日は、ホンダカーズ大分・古国府店で「あやとりい教室」を開催。シヨールーム内のキッズコーナーには13名の子どもが集まった。指導を担当するのは同社企画業務課の足立霧名さん、工藤はるみさん、斉藤友美さん。

まず導入として、「あやとりい」の音当てクイズを始める。足立さんは集まった子どもたちの目線の高さに合わせて、街の交通場面が描かれたワークシートを見せる。「この街の中から、いろいろな音が聞こえてきます。音をよく聞いて、何の音かわかったらみんな元気よく手を上げてください。」CDから様々な音が流れるたびに、子どもたちは手を上げて「救急車!」

特集
子どもへの
交通安全教育

子どもの安全意識を育てるための取組み

「自転車!」「トラック!」と答え、ワークシートに近づいて街のイラストのどこに描かれているか指差す。例えば、トラックがバックする時の音では、足立さんが「トラックは大きくて後ろがよく見えなから、「ピー、ピー」という音で後ろに下がることを知らせています。トラックのおじさんから、みんなのことが見えない時があるから、この音を聞いたら気をつけてね」とアドバイスを加えた。



「あやとり教室」では交通場面で描かれたワークシートを通じて、子どもとの対話を基に、本来的な交通ルールや安全確認行動を伝える



続いて、車道と歩道が描かれたワークシートを使い、道路のどこを歩けばいいか、子どもたちに伝える。「みんなが歩くところは歩道といえます。歩道では、どこを歩いたらいいかわかりますか?」と尋ねると、「端っこ!」という声が上がった。工藤さんが子どもの一人を指名。その子どもはイラストの歩道の壁側を指差す。「そうです。みんなはクルマから遠くなる、壁のほうを歩くようにしてください」。さらに、「歩いて角(信号

機のない交差点)にきました。ここでは何かすることあるかな?」と、質問を投げかけると、「角で止まって観る」という答えが返ってくる。「角に来た時、先がどうなっているかわかりません。だから、一度止まって、右を観て、左を観て、もう一度右を観る。そして、何も来てないのを確かめてから進みましょう」と、工藤さんが安全確認の基本行動を確認する。この他、信号機のある交差点が描かれたワークシートを使って、歩行者用信号機の色の意味を説明し、「あやとり教室」は終了となった。



「あやとり教室」は各拠点のショールーム内に設けられたキッズコーナーを利用して行われ、保護者も子どもたちの後ろで一緒に学ぶ

子どもに
わかりやすい
指導をめざす

4歳になる女の子と来店した母親は「友人から聞いて、子どもに話をしたら興味を示したので参加しました。子どもの目線で話をしてくれたので、小さい子にもきちんと伝わる内容でした。イラストを使ったり、音(聴覚)から絵(視覚)へという流れで印象に残ったと思います。こうした取組みをしていただければ、子どもを持つ親にとって心強く感じています」と感想を語ってくれた。

日常からの交通安全教育を
継続させるために

ホンダカーズ大分の「あやとり教室」は今回で13回目の開催となる。1回目は本田技研工業(株)安全運転普及本部のスタッフの協力を得たが、2回目以降は足立さん、工藤さん、斉藤さんが行っている。足立さんは「開催の告知をすると毎回多くの親子が参加してくれます。最初は不安もありましたが、お子さんの反応がとても良く、それにともなって保護者の方々にも好評です。既にすべての拠点で1回は開催しており、私をはじめスタッフが意義のある活動だと感じています」という。最も多く指導者役を担当している工藤さんは「実際に自分がやってみて、伝えやすく、親子で学べるプログラムだと思いました」と話す。「ただマニュアル通りに進めるのではなく、参加されているお子さんの年齢に合わせて、変化をつけるなどの工夫をしています。また、私たち3名がお互いの指導を聞いて、子どもに難しい言葉を使っていなかったか指摘し合うなど、よりわかりやすい指導をめざしています」。

「自動ブレーキをはじめとする先進安全運転支援システムに関する研究も手がけているのですが、こうした便利なシステムを搭載したクルマもドライバーの運転の仕方によっては、その性能を十分に発揮できないことがあります。ドライバーへの効果的な安全運転教育を考えたわけですが、大人になってしまつと人間の態度や行動は固定化してしまい、変えていくのは容易ではありません。そこで、未来のドライバーである子どもの段階から継続的に教育をしていくべきではないかと考えたわけです」。



その第一歩として、JARIはつくば市交通安全教育指導員と協力して、年に1回、近隣の小学校で1・6年生を対象にした交通安全教育を開始したのである(現在の内容は、発達段階に応じて、1・2年生は道路の歩き方、3・4年生は自転車の乗り方、5・6年生は登下校時の低学年の指導をテーマにした小集団討論)。

大谷さんらが交通安全教育を行っている中で、課題としたのは継続性だ。「研究データを取得する中で、年1回の交通安全教育による子どもの態度や行動の変化は難しいことがわかりました。いかに日常から継続的な教育を行うか、まず、注目したのが保護者です。保護者が教育担当者となることで、子どもと歩く具体的な交通場面において、子どもの特徴に応じた教育が可能になると期待されます」。

大谷さんらは2007年より、つくば洞峰学園つくば市立小野川小学校で毎年6月に行われる親子参加の「家庭教育学級」の機会を利用して、1年生と2年生の学年ごとに45分間の交通安全教育を実施した。保護者が教育担当者の役割を担い、自らの子どもに適切な道路の横断方法について教えるというもので、1年生の保護者はほぼ全員が参加するそうだ。保護者が一定の知識と技量をもって交通安全教育ができるように、大谷さん

(一財)日本自動車研究所安全研究部主任研究員の 大谷亮さん。専門は交通心理学。著書に「子どものための交通安全教育入門:心理学からのアプローチ」(共著・ナカニシヤ出版)など

特集
子どもへの
交通安全教育

子どもの安全意識を育てるための取組み

らJARIの職員や、つくば市交通安全教育指導員による事前学習を行っている。「開始30分前に集まっていたら、『できることからやっていたら十分』と参加へのハードルを下げるようになっています」。

この交通安全教育の目標は、児童が道路を横断する時、急がずに必ず止まって周囲を確実に確認し、手を上げて横断歩道を渡ることである。訓練では、模擬の横断歩道の近くに駐車車両を置き、見通しを悪くした場所を校庭に設定。そこを普段通り横断してもらおうように児童に促し、保護者がそれを観察。良い点は褒め、不適切だった点を指摘する。この時、児童の意見を聴くことと、答えをいうのではなく、問いかけてもらうことを保護者に徹底させた。児童が主体的に考えて行動できるようにするためである。この後、児童に再度同じ場所を横断してもらい、保護者が児童へのフィードバックを行う。この様子を踏まえ、最後に適切な横断方法について指導員らが解説し終了となる。

「交通安全教育の実施前と後の保護者へのアンケート調査では、『急いで横断することに対する危険性の理解が深まるなど、保護者自身の安全意識の向上がみられました。子どもの交通安全教育に参加することが保護者自身の教育になります。行動が適切に変化する事も期待できます。また、1、2年生の時に参加した保護者の方がその後、3年生以上の交通安全教育にも協力していただけるケースも少なくありません。『自分たちもできる』という意識を持つことで、継続的に参加していただけるようです」。

このほか、大谷さんらは翌年度に入学を控える子どもを持つ保護者を対象にした同校の入学



小野川小学校での親子参加の「家庭教育学級」

説明会にも足を運んでいる。「出席した保護者に対して、道路の歩き方や安全確認の方法など、入学までに子どもに教えてほしいことをお伝えしています。入学前の段階から、保護者の安全意識を高めることが大切です。これによって入学後に行われる交通安全教育にもスムーズに参加していただくことができます」。

子どもの見守りを
交通安全教育に
つなげる
SANPO活動

次に大谷さんが注目したのは地域住民である。つくば市、茨城県警察、茨城県のパックアップのもと、2014年からは小野川小学校でSANPO活動をスタートさせる（SANPOは「Safety Assistant Network Project in Onogawa」の略）。活動内容は児童の登下校などに合わせて、ボランティアが名札をつけて見守りを行い、危険な場所・子どもの行動、不審者などに気づいたら学校・警察に連絡するというもの。可能であれば、児童に挨拶をしたり、危険な行動に対して指導する。

「地域住民の方々の協力を得ようとする」と高いハードルがあります。お仕事をされている方もいらっしゃいますので、継続性を図る観点から、『できることから』を基本としました」と、大谷さんらは参加する住民の方々の負担にならないように配慮した。「活動する日も一人ひとりに任せています。まずは、活動できる日の児童の登下校時間帯に、散歩のついでに見回りをお願いしています。さらに可能であれば、『小学校での教育参加』『日常の立哨指導』のどちらか（もしくは両方）に協力していただきます」。



小野川小学校区でのSANPO活動の様子

全確保についても話題にのぼり、ボランティアの指摘は道路環境の改善にもつなげていくことが期待できるという。

「また、子どもたちに指導する立場になることで、ボランティアの方々（高齢者）も道路横断時に周囲をしっかり確認しなければいけないと安全意識も向上していることを確認しました。活動の副次的な効果として、高齢者の交通事故防止につながる可能性もあると思います」。

ボランティアの中には、前述の小野川小学校における「家庭教育学級」にも協力している方もいる。「保護者の方々に、ボランティアの方々の手伝っているのを見守ることで、地域社会全体で子どもを守るという理念を感じていただけるのではないのでしょうか。SANPO活動は高齢者が中心なので、継続していくためには次世代への伝承という課題があります。将来、保護者の方々の中からSANPO活動への参加者が生まれることで、うまく世代交代を進めていくことが理想です。小野川小学校において継続的な活動の可能性と要件、児童への教育手法について十分に検討した上で、他の地域への普及も考えていきたい」と、大谷さんは今後を見据えている。

活動を始めるにあたっては、大谷さんが正しい道路横断の方法や子どもとの接し方をボランティアに説明した。SANPO活動に協力しているボランティアは現在、高齢者を中心に30数名。最初は見守ることからスタートし、今では道路への飛び出しといった不安全行動があれば、児童に注意を促している。また、こうした方々の情報交換の場として、新たに交通安全対策連絡協議会を小野川小学校内に設置。年3回、活動にあたっての課題の共有や、その解決方法を議論している。

「私たちのやり方を一方的に押しつけるのではなく、実際に子どもの行動を観察している方々の声を活動に反映できるようにしています。1年目は私たちからお願いで参加していただく形でしたが、2年目に入ると自主的に参加していただけるようになりました。継続することで、この活動の意義を理解し、自分たちが活動を支えているという実感がわいてきているからだと思えます。交通安全対策連絡協議会では児童の行動面だけでなく、通学路の危険箇所やそこでの安



SANPO活動に参加するボランティアの情報交換の場となっている交通安全対策連絡協議会

Hondaによる
幼児向けの
新たなプログラム
開発

現在、Hondaは幼児向けの新たな教育プログラムの開発を進めている。「あやとりい」で交通ルールを習得した子どもたちの次のステップとして位置づけ、映像等を活用して危険予測能力を身につけてもらうことを目的としている。昨年12月4日には、ホンダ青山ビル（東京都港区）で「交通安全教育プログラム進捗報告会」を開催し、全国各地の地域指導者から開発中のプログラムに対する意見や要望をヒアリングした。地域指導者からのアドバイスをもとに、使いやすさを向上させるための検討を重ねているところだ。4月以降にプログラムの検証を実施することを目標に完成をめざしている。



昨年12月に開催された「交通安全教育プログラム進捗報告会」

※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 ときあかりかいて 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/

● Honda 移送安全運転プログラム

教育最前線

連載 38

送迎中の利用者に配慮した安全で快適な運転を身につけてもらう



バンパーの先端や前後輪のタイヤの位置を把握し、車両感覚を身につける

「これまで普段の生活でも軽自動車しか運転せず、普通自動車は20年ぶりです。自分一人で運転するだけならいいのですが、利用者の方々を乗せるということは人の命を預かることです。そうした不安は取り除いて、今以上の安全運転ができるようになっておく必要があると思います。ちょうど、運転免許更新があり、

運転姿勢や車両感覚などの基本を再確認する

「移送安全運転プログラム（以下、移送プログラム）」は、ホンダの福祉関連安全運転教育プログラムの1つで、ホンダの交通安全センターで提供している。移送プログラムの目的は、高齢者や障がいをお持ちの方々が施設等へ通うために必要な送迎サービスが増加する中、サービスを提供する方々が、乗降や同乗中の利用者への配慮など安全運行に必要な感情コントロールや運転基礎感覚・操作を実体験により身につけてもらうことである。



地元の警察署に相談したところ、交通安全センターレインボー熊本のことを教えていただき、問い合わせたところ、移送プログラムのことを知ったというわけです」と川口さんは話す。

川口さんが送迎を担当するのは主に利用者の帰宅時だ。同乗する利用者は日々異なり、組み合わせによって送迎のルートも変わるといふ。また、利用者の玄関先の間近までクルマを寄せたり、狭い坂道をバックで走行しなければならぬ場面もあるそうだ。

交通安全センターレインボー熊本は、黒澤明良インストラクターはまず、川口さんにトレーニング車両であるステップワゴンの運転席に座ってもらい、正しい運転姿勢を説明。その後、川口さんがステップワゴンの運転が初めてということ、パイロンやマーカーなどを使って、前後輪やフロントバンパーの延長線が運転席から、どのように見えるか確認しながら車両感覚をつかんでもらう。

続いて、ブレーキ訓練。60km/hから



インストラクターが川口さんの急ブレーキを再現し、それを後席で体験することにより、利用者の状態を理解することができた

自分が改善すべき点に気づくことができる

最後は狭路走行。パイロンで囲まれた狭路コースで前進とバックで走行する。前進ではパイロンに接触せずにスムーズにクリアできる川口さんだが、バックで苦戦。カーブにさしかかると上手く後退していきることができなくなるのだ。それを見ていた黒澤インストラクターは、タ

移送プログラムでは受講者が不安に感じているところ、インストラクターが現場で内容を調整する

の急制動を体験した後、目標停止を行う。目標停止は目標となるパイロンに合わせてスムーズに停止するトレーニングである。途中で、川口さんを後席に座らせて、黒澤インストラクターが川口さんのブレーキを再現。利用者の立場になって、どのような場になったら不快に感じないブレーキが考えられるかを川口さんに考えてもらい、再び練習を続ける。

イヤが左右、まっすぐのどの方向になっているかわからないままバックしないようにアドバイス。わからなくなった時は少し前進して、クルマが動いた方向でタイヤの向きを確認することを提案した。川口さんはそれを実践することで、狭路でもスムーズにバックできるようになった。

約3時間にわたるプログラムを終えた川口さんは「自分の悪いクセなど改善すべき点に気づくことができ、受講して良かった。正しい姿勢で運転することによって、見えるものが変わってくる」とが実感できました」と感想を語ってくれた。「受講前はハンドルが左右に何回転回せるのかも知らないという状態でした。インストラクターの方のアドバイスで、ハンドルを切った位置とタイヤの向きがイメージできるようになりました。また、後席での急ブレーキ体験も貴重な機会でした。運転席で自分が急ブレーキをかけた時より衝撃を感じたので、急ブレーキにならないようにスピードを控え、車間距離を十分にとろうと思います。利用者の方々の命を預かっていることを常に意識して、事故のないように心がけたい」。

移送プログラムを通じて、川口さんは送迎する車種が変わるといふ不安を解消し、同乗する利用者への配慮も再確認できたようである。

川口さんのように日々の送迎サービスを担うドライバーで、自分の運転への不安を感じている方もいるだろう。そうした不安を解消し、同乗する利用者への安全を確保するため、ホンダは移送安全運転プログラムを提供している。

9m四方のエリアに前進で入り、その中で切り返しを繰り返して前進で出てくる「袋のネズミ体験」にも、川口さんはチャレンジ。そこで車両感覚や、やさしいブレーキ・アクセル・ハンドル操作を体験した



インストラクターのアドバイスに従い、バックでの狭路走行を練習することで苦手を克服



TOPICS

01 ● 2015トラフィック セーフティ・フォーラム in 埼玉 職場内の意識と行動で安全・安心な風土の確立



開会の挨拶を述べる(株)レインボーモータースクールの佐竹正規取締役社長

昨年11月25日、ソニックシティホール(埼玉県さいたま市)で「2015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328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佐竹正規取締役社長と、来賓を代表して埼玉県警察本部の近藤峰彦交通部交通企画課交通安全対策推進室長が挨拶を行った。

今年のテーマは「職場内の意識と行動で安全・安心な風土の確立」。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。

カンダホールディングス(株)品質管理室の大岡克課長は、同社を中核とする総合物流商社のカンダグループにおける安全への取組みについて説明。カンダグループの独自ライセンスであるセーフティアドバイザーの育成や、初任運転者(入社3年未満)を対象にした交通教育センターレインボー埼玉での実技研修など、交通事故を防止す



カンダホールディングス(株)品質管理室の大岡克課長

るための具体策を紹介した。

また、(株)ライドオン・エクスプレス教育部の佐藤真一グループマネージャーは、三輪スクーターで寿司や弁当などの宅配業務を担う若年層のスタッフへの安全運



(株)ライドオン・エクスプレス教育部の佐藤真一グループマネージャー

転教育について説明。採用から3ヵ月以内に事故が多発していることから、Honda動画KYTを取り入れるなど入社時のスタートアップ研修を充実させたことを紹介した。

そして事例発表の後、自動車安全運転センター安全運転中央研修所の太田耕平副参事理論代表教官が「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」というテーマで講演を行った。安全運転行動を実践するためには「自分を知ること(メタ認知)」が重要であると述べ、そのために「見落とし」「思い込み」を引き起こす人間の特性と、それらを防ぐための方法についてアドバイスした。



自動車安全運転センター安全運転中央研修所の太田耕平副参事理論代表教官

02 ● 沖縄県・教習指導員二輪車安全運転競技大会 沖縄県内の教習指導員が二輪車の安全運転技能を競う

昨年11月29日、沖縄県警察本部運転免許センター(沖縄県豊見城市)で「第1回教習指導員二輪車安全運転競技大会」が開催された。この大会は(一社)沖縄県指定自動車学校協会が主催したもので、県内指定自動車教習所から普通自動二輪車の教習指導員31名が選手として参加した。

同協会の下地一彦専務理事は「沖縄県内における教習指導員の二輪車安全運転技能や指導能力の向上を目的として、今回初めて開催しました。個人総合部門の優勝者は、今年6月に鈴鹿サーキットで開催される全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部)の二輪部門に県代表選手として派遣することになっています。そのため、競技規則・審査基準やコース設定は全国大会に準じたものとなりました」と話す。

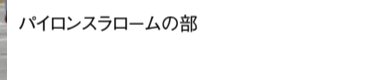
競技に使用する車両は、各自動車教習所において、教習車両として使用している普通自動二輪車(排気量400cc)。選手は「ブレーキング」「パイロンスラローム」「コーススラローム」「一本橋走行」の4種目の競技に取り組んだ。個人総合の部では壺川自動車学校(豊見城市)の海勢頭秀行さんが優勝。また、2名以上の選手が出場した自動車教習所を対象とした団体の部では、津嘉山自動車学校(南風原町)が第1位となった。

この大会には選手のほかに26名の教習指導員が審判員として協力している。

「競技に参加した選手はもちろんですが、教習所全体のレベルアップにもつながっていきたくて考えています。また、各自動車学校の経営者からの評判もよく、今後は大型二輪部門を設けるなど、内容を充実させ継続していきたい」と下地専務理事はいう。



ブレーキングの部



パイロンスラロームの部



コーススラロームの部



一本橋走行の部

03 ● 2015年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会 すべての人が安心して、どこへでも自由に移動できる喜びのある社会の実現に向けた取組みを強化



八郷隆弘・本田技研工業(株)代表取締役社長

昨年12月4日、Honda青山ビル(東京都港区)にて「2015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。

報告会では八郷隆弘・本田技研工業(株)代表取締役社長が「Hondaは、すべての人が安心して、どこへでも自由に移動できる喜びのある社会の実現をめざしています。特に交通安全に関しては、クルマ社会が

かかえる課題である交通事故や渋滞、高齢化に伴う移動の問題に真摯に取り組んでまいりました。安全運転の支援においては、Honda SENSINGという技術を進化させた先に自動運

転の実現があると考え、Honda SENSINGの機能向上、適用の拡大に取り組んでいます。そして、1970年に設立した安全運転普及本部が行政、販売店、地域社会などと連携し、幼児から高齢者にいたるまで、安全意識の高揚や行動の改善をめざし様々な取組みを進めています。今後も、『自由な移動の喜び』と『豊かで持続可能な社会』の実現に向けて、チャレンジを続けてまい

ります」と挨拶。

続いて、吉田宏樹・本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長が、2015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、来賓を代表して掛江浩一郎・警察庁長官官房審議官が挨拶。「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き、ヒト、テクノロジー、コミュニケーションという3つの領域でそれぞれ熱心な取組みを行っていることに感銘を受けました。特に昨今、課題となっている高齢者の安全対策として、高齢歩行者プログラムを開発

されたことはたいへんすばらしいと思います。引き続き、先進性・独自性のある活動を推進してほしい」と述べた。

報告会の後には、懇談会が開かれ、交通関係者の交流の場となった。

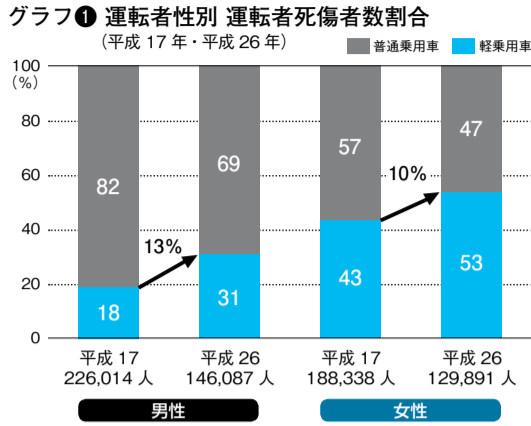


掛江浩一郎・警察庁長官官房審議官

FRONT LINE

女性が運転する軽乗用車の後席同乗者のシートベルト着用状況を調査

近年、低燃費、維持費の安さなどを背景に、軽乗用車のシェアが拡大してきた。それに伴い、軽乗用車の運転者死傷者数割合も増えている。特に女性が運転する軽乗用車に係わる死傷者数は、普通乗用車とほぼ同等になるまで増加した(グラフ①)。



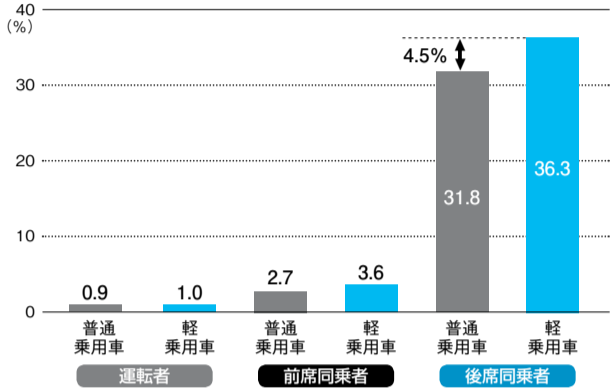
(公財)交通事故総合分析センター 研究部研究員の青木弘さんは「女性が運転する軽乗用車という分野は、現在の交通社会の中で注目すべき対象です」と話す。

そして、女性が運転する軽乗用車の事故の特徴を同乗者の状況、通行目的に着目し、調査分析したところ、後席同乗者のシートベルト非着用割合が普通乗用車よりも高いことがわかった。

後席の非着用割合は普通乗用車よりも軽乗用車のほうが高い

普通乗用車・軽乗用車の交通事故(平成21~26年)において死亡および負傷した運転者(女性)、前席同乗者

グラフ② 乗車位置別 シートベルト非着用割合*



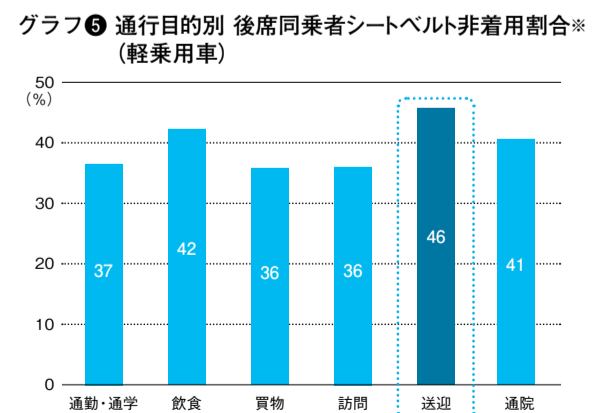
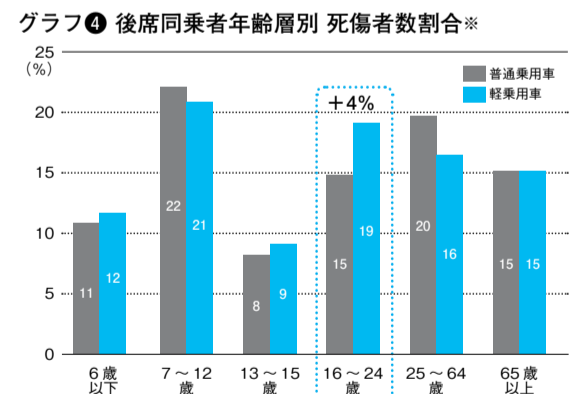
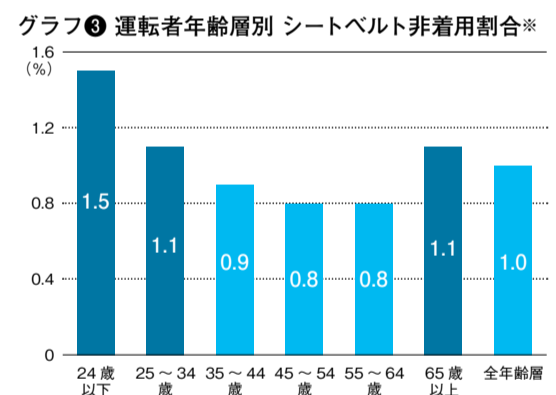
乗者、後席同乗者のシートベルト非着用割合を比較すると、運転者および前席同乗者のシートベルトを着用していない割合はほぼ同等だが、後席同乗者では軽乗用車のほうが4.5%高いことがわかった(グラフ②)。

運転者のシートベルトの非着用割合を年齢層別にみると、34歳以下と65歳以上では他の年齢層よりもシートベルトをしない傾向がみられた(グラフ③)。また、免許取得経過年数が5年未満の運転者の非着用割合は、10年以上の運転者の1.6倍となっており、免許取得経過年数が短



(公財)交通事故総合分析センター 研究部 研究員

青木弘さん



*グラフ②~⑤は平成21~26年の交通事故統計データにおいて、女性が運転する車両(普通乗用車および軽乗用車の第1当事者・第2当事者)で、シートベルトを着用していない(チャイルドシート不使用を含む)後席同乗者の死傷者を対象(グラフ②は運転者、前席同乗者も対象)としている。

いほどシートベルトをしない傾向がある。

後席同乗者の年齢層では16~24歳において軽乗用車のほうが高い

青木さんはシートベルト非着用後席同乗者全体に対して、各年齢層がどれだけの割合を占めているかに注目した。普通乗用車、軽乗用車を区別なくみると、7歳から12歳が最も後席に同乗者する割合が高い。次に、普通乗用車と軽乗用車を区別してみると、15歳以下、65歳以上では、普通乗用車と軽乗用車に違いはないが、16歳~24歳においては、軽乗用車のほうが高くなっていることがわかる(グラフ④)。

「この年齢層は15歳以下の年齢層とは異なり、最低限の交通ルール、交通マナーなどを十分に理解している年齢層ですが、シートベルト着用に対する意識、着用の習慣は不十分である年齢層でもあります。つまり、後席同乗者に占める16~24歳以下の年齢層の人数割合が軽乗用車の方が高いため、軽乗用車の後席同乗者全体のシートベルト非着用割合が普通乗用車よりも高くなっていると考えられます」。

後席に同乗した死傷者の中で、シートベルトを着用していなかった運転者の通行目的の割合は買物、送迎、訪問で約76%を占めており、後席に乗車させる時は短い距離、短い時間で利用することがわかる。

次に、短い距離、短い時間の通行目的ごとに後席同乗者のシートベルト非着用割合をみると、「送迎」が後席同乗者がシートベルトを最も着用しない通行目的となっている(グラフ⑤)。これが軽乗用車の後席同乗者がシートベルトを着用しない割合を高くしている要因と考えられる。

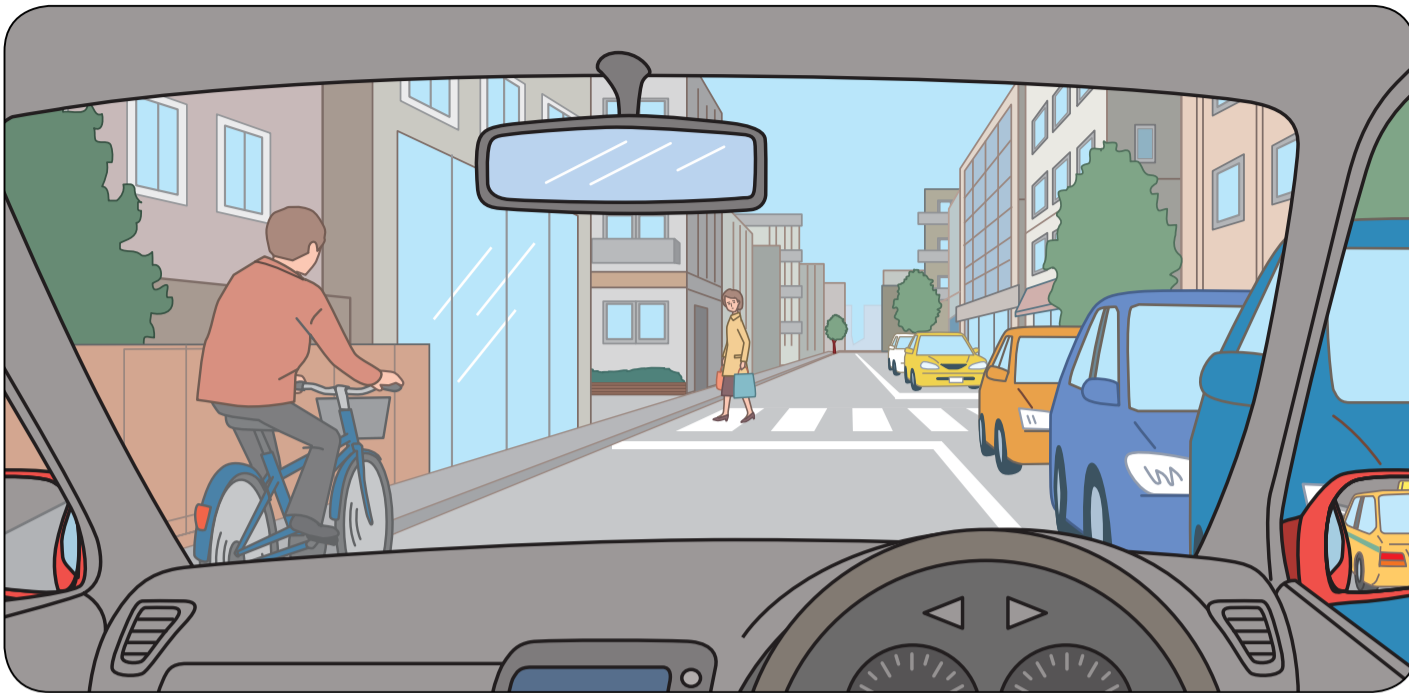
さらに、普通乗用車、軽乗用車を、送迎目的で利用する割合を運転者の年齢層別にみると、軽乗用車の方が全年齢層で高く、特に45歳以上でその差が大きくなっていた。

短い距離の移動でもシートベルトの着用を

以上のように、女性が運転する車両の事故においては、普通乗用車と比べて軽乗用車のほうが後席同乗者のシートベルト非着用割合が高く、運転者、同乗者ともに若年層の占める割合が高いことがわかる。一方、通行目的では、短い距離、短い時間の送迎目的で利用する機会が軽乗用車のほうが多く、これが軽乗用車の後席同乗者のシートベルト非着用割合を押し上げている一因だと、青木さんは考察する。

「若年層のシートベルト着用への意識が低く、そのため同乗者にシートベルトを着用させるという意識も低くなっているのではないかと考えています」と、若年層にシートベルト着用の重要性を正しく理解してもらうための啓発が必要ではないかと、青木さんはいう。

「一般道路では罰則がないから、後席シートベルトを着用しなくてもいい」という間違った考えを持たれている方がまだ多いように感じています。軽乗用車の場合、近距離での利用となるケースが多いと思いますので、事故に遭うことをイメージしにくいでしょう。しかし、5分、10分の移動でも事故に巻き込まれてしまう可能性はあります。そうした時に、被害を最小限にするためにも、すべての席の同乗者にシートベルトを締めてもらうことは運転者の責任です」。



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、信号機のない横断歩道に近づいた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)

あなたは信号機のない横断歩道に近づきました。横断歩道上の歩行者は渡り終えるところです。対向車線は渋滞しています。

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？

Q1

女性が運転する車両* (普通乗用車・軽乗用車) の交通事故 (平成 21 ~ 26 年) において死亡および負傷した運転者のシートベルト非着用割合を年齢層別にみると、次のうちで非着用割合が最も高い年齢層はどれでしょう？

- ① 34 歳以下 ② 35 ~ 44 歳
③ 45 ~ 54 歳 ④ 65 歳以上

*第1当事者・第2当事者=第1当事者は交通事故の当事者のうち過失が最も重い者、又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽い者、過失が同程度の場合は被害がより大きい方の当事者。

※「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/>

Q2

女性が運転する車両* で死亡および負傷した後席同乗者のシートベルト非着用割合は普通乗用車と軽乗用車で、どちらが多いでしょう？

- ① 普通乗用車 ② 軽乗用車

Q3

女性が運転する軽乗用車で死亡および負傷した後席同乗者のシートベルト非着用割合を通行目的ごとに比較すると、次の中で非着用割合が最も高い通行目的はどれでしょう？

- ① 買物 ② 送迎 ③ 訪問 ④ 飲食



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。

30

(一財) 長崎県交通安全協会 (諫早市交通安全協会)・交通安全指導員の皆さん (左から) 梅崎佳那さん、林田舞子さん、森崎佳さん、平野菜穂さん



左右の安全確認やチャイルドシートの重要性などをわかりやすく伝えるために

(一財) 長崎県交通安全協会は県内を 23 地区に分け、そのうち 15 地区に交通安全指導員を配置している。その 1 つ、諫早市交通安全協会は県中央部に位置する同市内の交通安全教育を担っており、交通安全指導員 4 名が幼児・小学生やその保護者、高齢者への交通安全教室を毎年約 500 回実施している。

幼稚園・保育園では 1 つの園で年 4 回を基本に交通安全教室を行っており、中には毎月実施している園もある。「幼児向けの指導においては、右と左がどの方向かを身につけてもらうことを重視しています」と、梅崎さんは話す。「初回の教室では、異なる 2 つのイラストを提示して、どちらが右 (または左) にあるかを子どもたちに答えてもらうゲームを取り入れていま

す。また、左右の安全確認動作を指導する時は、『みぎ』『ひだり』と書いたボードを私たちが掲げるなど、左右がどの方向を示すかをわかりやすくしています。これによって、子どもたちの左右に対する理解が深められるという。

「特に幼児の場合、1 回で身につけてもらうことは難しいので、何回も繰り返し指導するようにしています」(林田さん)、「1 回当たりの教室が 1 時間あるので、子どもたちが飽きないよう、話は短く簡潔にするように心がけています」(森さん)、「お子さんと接する時間の長い保育士や保護者の方々とのお話から、指導に活かせるヒントを探しています」(平野さん)と、皆さんは日々工夫しながら交通安全教育に取り組んでいる。

● ともしび保育園での交通安全教室



● 左右を覚えてもらうための教材



キャラクターの目玉を動かして、左右のどちらを向いているか、子どもたちに答えてもらう

指導者の皆さんの活動を動画で紹介

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/area/movie/>

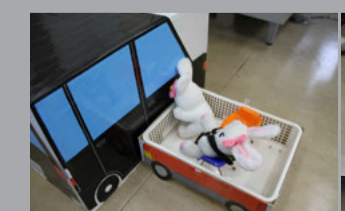
● 幼児にチャイルドシート (シートベルト) の役割を理解してもらうための教材



子どもたちに模擬のコインを渡し、手づくりの自動販売機から 5 種類の缶ジュースを出してもらおう。その後、缶ジュースの色や模様などに関連づけた交通ルールを説明していく



● 幼児にチャイルドシート (シートベルト) の役割を理解してもらうための教材



手づくりのクルマの模型。下側に 4 つのキャスターを取り付け、簡単な衝突実験ができるようになっている



安全な道路環境をめざして

12

SAFETY FOCUS

対向車の挙動が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」(下記参照)に取り上げるのは、群馬県内で7人の方が「みんなの意見」を投稿している「栄町」交差点だ。ここには、見通しが悪い(2人)、スピードが出ているクルマが多い(3人)、歩行者/自転車の飛出しが多い(2人)という投稿が寄せられている。また、この場所では、平成26年中に

●この地点で発生した事故件数

四輪車対四輪車	出会い頭	1件
	左折時	1件
	右折直進	1件
四輪車対自転車	追突	1件
	出会い頭	1件
	左折時	1件
四輪車対歩行者	右折直進	2件
		1件

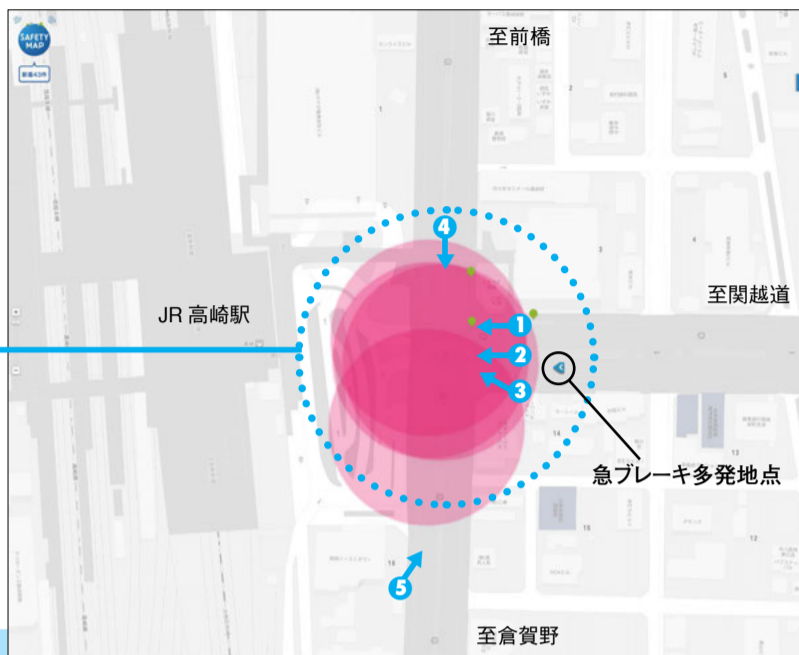
四輪車対四輪車の事故が4件、四輪車対自転車の事故が4件、四輪車対歩行者の事故が1件発生している。

●「SAFETY MAP」みんなの意見

見通しが悪い	2人
スピードが出ているクルマが多い	3人
歩行者/自転車の飛出しが多い	2人

※平成26年中、群馬県警提供

※平成28年1月31日時点



現場をたずねる

FOCUS エリア
群馬県高崎市「栄町」交差点

今回訪れた「栄町」交差点はJR高崎駅東口のロータリーと、主要道路である県道12号、関越自動車道につながる県道24号が接続している。午前7時頃から通勤ラッシュが徐々に始まり、右折待ちのクルマが長い列を作っていた。歩行者の多くは駅から続く空中歩道を使うため、横断歩道を利用する歩行者は少ない。ただし、「栄町」交差点から倉賀野方面に100mほどの横断歩道のない場所で、歩行者がひんぱんに道路を横断していた。自転車利用者の多くは駅の駐輪場に向かっていった。



1 駅から出てくる車両が加速してきたので、右折直前に急停止した右折車両



2 大型バスが直進してきているにも関わらず強引に右折する車両



3 交差点内が狭いため、右折レーンの停止線は直進車両近くに引かれている



4 交差点内は左折・直進・右折の車両がそれぞれ進入するため、タイミングによっては非常に混雑する



5 「栄町」交差点から倉賀野方面に100mほどの場所では、道路を横断する歩行者が目立った

遅いウインカー表示は対向車を不安にさせる

観察を始めた朝7時頃から、接続する2つの県道それぞれでは右折待ちのクルマが列をつくっていた。特に列が長くなったのは、関越自動車道方面からの右折レーン。通勤時間帯はJR高崎駅東口ロータリーから出てくるクルマが多く、右折できるまでの待ち時間が長くなってしまっているのが原因だ。

駅から出てくるクルマは交差点直前にあるロータリーのカーブを抜けてくるためか、ウインカーを点滅させるタイミングが遅くなっていた。駅方向からの道路は左折・直進・右折のレーンに分かれているが、右左折のレーンにいたクルマが交差点進入直前に直進に切り替える



など右折待ちのクルマにとっては対向車の行く方向がわかりづらい状況となっていた。

左折レーンにいたにもかかわらず、交差点進入直前に直進に切り替えたクルマ

右折した先にある横断歩道上の自転車や歩行者への注意喚起を

関越自動車道方面からの右折レーンのクルマは、駅からの対向直進車がない時は赤信号になる前に通過しようと速いスピードで右折していた。また、対向直進車がいなくても、それが大型バスの場合は、強引に右折を開始する場面も見られた。平成26年中には右折車と交差点を横断する自転車による事故が発生している。ドライバーは右折することだけに集中し過ぎると、右折した先にある横断歩道上の自転車・歩行者に対する注意が低下するので気をつけてほしい。

この交差点は見通しが良いため、自転車利用者は自分の存在をドライバーが見つけて、クルマのほうに止まってくれると思っているようだ。事故を防ぐために、信号機による自転車・歩行者とクルマの通行の分離も考えられる。また、信号を遵守しない自転車利用者もいることから、ドライバーに右折した先にある横断歩道上の自転車・歩行者の存在に対する注意喚起を促すための環境整備に期待したい。群馬県警察では今後、さらなる安全対策を検討していく考えだ。



赤信号で横断歩道を通行する自転車



スマートフォンを操作しながら自転車に乗る高校生

「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。