

[Hondaの交通安全情報紙]



Since1971

SJ ホームページは **ホンダ SJ** **検索**

●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：原田洋一

※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。
株式会社アストリエティブ
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：交通事故低減に向けた安全情報の活用

SAFETY MAP活用による交通事故未然防止に向けた取り組み

● SAFETY MAPに表示される情報

2016
4・5
April・May
NO.477

CONTENTS

P1 特集：交通事故低減に向けた安全情報の活用
SAFETY MAP活用による交通事故未然防止に向けた取り組み

P4 TOPICS / Honda 春のセーフティキャンペーン

P5 教育最前線 / 群馬県住民参加型在宅福祉サービス団体連絡会

P6 FRONT LINE / 千葉工業大学 創造工学部
都市環境工学科教授・赤羽弘和さん

P7 危険予測トレーニング (KYT) / 赤信号で停止しようとしている時 (四輪車編)
SJ クイズ
指導者ファイル / 新潟県上越市・安全教育指導員の皆さん

P8 SAFETY FOCUS / 福井県福井市

●事故多発エリア
2014年(秋田、富山、岐阜は2013年)に発生した全交通事故情報をもとに、半径50mの範囲内で4件以上の交通事故が発生したエリア。

●ゾーン30
ゾーン内の最高速度を原則30km/hに規制し、歩行者や自転車の安全を優先したエリア。

●急ブレーキ多発地点
急ブレーキの多発している地点を3段階で表示。クリックすると詳細情報を見ることができる。
Honda インターナビ搭載車から通信で送られてくる走行データを用いて、急な速度低下(マイナス0.25G = 3秒間で25km/h以上)が観測されたものを急ブレーキとしている。

●みんなの追加地点
みんなが危ないと感じて新規追加した地点。クリックすると詳細情報を見ることができる。地図をクリックして誰でも自由に追加できる(利用に当たっては個人情報の取得はしていない)。

SAFETY MAPは、以下のURLからパソコンやスマートフォンで閲覧できる。
<http://safetymap.jp/>

ホンダ セーフティマップ **検索**

●地点の詳細

「みんなの追加地点」をクリックすると、地点詳細の画面が表示される

既に投稿されている内容に共感する場合は「そう思う」をクリックして意見を反映させることができる

表示されている以外の意見も自由に追加することができる

危険な理由も追加することができる

Hondaは「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざすため、「ヒト(安全運転教育)」、「テクノロジー(安全技術)」、「コミュニケーション(安全情報の提供)」の3つの領域で取り組みを進めている。そして、「コミュニケーション」領域の取り組みの1つがSAFETY MAPである。これは、地域の交通安全に活用できることを目的に、平成25年3月から公開しているソーシャルマップで、パソコンやスマートフォンで自由に閲覧できる。そして、Hondaは、SAFETY MAPの活用を拡げていくことにより交通事故の低減に寄与していきたいと考えている。今回は、各地域の活用事例を通じてSAFETY MAPが交通事故防止のためにどのような役割を果たしているかを紹介する。

危険が潜んでいる場所を顕在化させるために

「SAFETY MAP」には、ホンダ独自のカーナビゲーションシステム「インターナビ」の走行情報から収集した「急ブレーキ多発地点」(公財)交通事故総合分析センターに個別集計を依頼し提供を受けた「交通事故多発エリア」、警察庁から提供を受けた「ゾーン30」情報、地域の住民の方々が危険と感じた場所を投稿した「みんなの追加地点」などが1つの地図上に表示されている。「Safety for Everyone (すべての人の安全をめざして)」という考えのもと、クルマやバイクの運転者のみならず、歩行者・自転車利用者など、すべての交通参加者の立場から危険箇所を確認することや、投稿することができるようになっている。安全情報を提供するとともに、地域で生活している危険を投げるという形で吸い上げ、それらを共有できる「みんなの追加地点」をつくる交通

図1 急ブレーキ多発地点情報と交通事故情報からみる危険性

		急ブレーキ多発地点情報		顕在化
		急ブレーキあり	急ブレーキなし	
交通事故情報	事故あり	要注意	要注意	顕在化
	事故なし	要注意	表示なし	

急ブレーキ情報によって顕在化させることにより事故を未然に防ぐ

SAFETY MAP活用による交通事故未然防止に向けた取り組み

特集
交通事故低減に向けた
安全情報の活用

福井県でのSAFETY MAPを活用した取り組み

- ステップ 1** SAFETY MAPで急ブレーキ多発地点を確認
急ブレーキ多発地点が通学路上や、公園・児童館等、子どもが多く集まる施設の近辺かどうかを確認
- ステップ 2** 急ブレーキ多発地点を現地調査
急ブレーキ多発地点を実際に確認し、発生原因を特定
- ステップ 3** ハードおよびソフト、両面での安全対策を実施
(小学校区ごとに実施)

〈ハード面〉

- ①道路構造の改良
 - ・事故多発交差点の形状改良や歩道の整備
- ②道路環境の改良
 - ・急カーブや道路の合流等を運転者に認識させる路面表示等の新設
 - ・視野を妨げる街路樹の枝葉や植栽の剪定
 - ・案内標識や規制標識等の整理統合
- ③安全施設の設定
 - ・ガードレールやカーブミラー等の整備
 - ・信号や横断歩道の整備
 - ・道路照明の整備
- ④自転車安心通行帯の整備

〈ソフト面〉

- ①見守り活動の充実
 - ・登下校時の見守り実施場所の変更
 - ・安全・安心マップに急ブレーキ多発地点を表示
 - ・「子ども重点見守りデー」等を活用した、子どもへの指導
- ②街頭啓発の強化
 - ・急ブレーキ多発地点付近における活動の強化

福井県の活用と取り組み

安全マップ」なのだ。

また、「事故多発エリア」と合わせて、「急ブレーキ多発地点」の情報や「みんなの追加地点」の投稿などを使い分析することで、潜在的に事故が起こりうる危険性のある場所を顕在化させることも可能である(図1)。こうした情報をもとに有効な対策を立案し、実施することが交通事故の発生を未然に防ぎ、安全な街づくりにつながる。ホンダは考え、「SAFETY MAP」に蓄積された情報を地域の交通安全対策に役立ててもらうために、自治体や警察などに活用をはたらきかけている。

昨年8月からホンダと連携し、交通安全対策に「SAFETY MAP」を活用し始めたのが福井県である。同県安全環境部県民安全課交通安全・県民安全グループ主任(役職は当時)の矢納浩喜さんは取り組みを開始した背景を次のように話す。

「県内の交通事故防止対策にクルマの走行情報のビッグデータを活用しようと考え、注目したのがホンダの『SAFETY MAP』です。これまで事故が発生した箇所に対して再発防止策



昨年8月に立ち上げられた福井県交通安全推進連絡協議会

を立てているという現状がありますが、それだけでは不十分です。『SAFETY MAP』から急ブレーキ多発地点の情報を得ることができ、これが交通事故防止対策に活かれます。事故が起きていない箇所でも急ブレーキが多発していれば、そこは危険が潜んでいる箇所といえるからです。

取り組みを円滑に進めるため、福井県と福井県教育庁、福井県警察本部、および県内の全市町の交通安全、土木、教育の各担当課による福井県交通安全推進連絡協議会(以下、協議会)を立ち上げ、昨

急ブレーキ多発地点を調査し、必要な対策を実施

年8月に1回目の会議を開催。まず、ホンダのスタッフを招き、各市町の担当者に対して「SAFETY MAP」の特長について説明してもらい、その情報を活かした施策をステップ1〜3(左記参照)に基づいて検討・実施していくことを確認した。

協議会は、平成27年度中に各市町の小学校区で1カ所以上の対策を実施することを目標とした。年度途中から始めたので、予算が伴うハード面の対策が難しい市町もあったと矢納さんはいう。「そうしたところは、ハード面は次年度にまわして構わないので、ソフト面での対策を実施するように要請しました。協議会を立ち上げただけで終わるのではなく、何らかの成果を残しておくことが重要です。それが次年度へのはずみになると考えました」。

結果として、平成27年度はほとんどの市町が対策を実施。坂井市では、急ブレーキ多発地点となっていた同市内の石塚交差点の道路環境の改良を昨年9月に実施。交差点内に1灯式の信号機が設置されていたが、運転者の見落としによる事故が多く発生していたため、一時停止標識に変更するとともに、運転者にわかりやすい路面表示を追加した。坂井市安全対策課によれば、改善後は事故の発生はなく(平成28年3月25日時点)、対策の効果が表れているという。また、若狭町では、同町立三方小学校の通学路に複雑な交差点があり、急ブレーキ多発地点となっていたことから、実際の交差点を使って児童向けの交通安全教室を開いた。

「『SAFETY MAP』を見ていくと、思わぬところに急ブレーキ多発地点の表示がありました。私たちは過去に事故が起きていなければ、そこには危険性がないと考えがちです。しかし、未然防止の観点でみると、そこには危険性があるとい

改善された福井県坂井市の石塚交差点



えます。そうした場所での発生要因を特定し、対策することが事故の低減につながると感じています。急ブレーキ多発地点の情報は、交通事故の未然防止の観点で対策を進める上で役立ちます」と、矢納さんは「SAFETY MAP」の利点を挙げる。平成27年度のハード面・ソフト面の実施箇所は合計で52カ所。このうちハード面の対策は15カ所だが、平成28年度はハード面での対策箇所が増える見通しである。

国総研と茨城県つくば市の活用と取り組み

「SAFETY MAP」を各地域や団体が独自で活用しているケースもある。国土交通省国土技術政策総合研究所(以下、国総研)と茨城県つくば市は平成25年度に「SAFETY MAP」を活用し、小学校の通学路の交通安全対策に取り組んだ。当時、国総研道路研究官だった(一財)道路新産業開発機構ITS・新道路創生本部長の稲野茂さんである。「交通安全対策を進める際の第1のス



SAFETY MAP上には、交通安全対策がなされた事例などを「SAFETY ACTION」として公開しており、急ブレーキ多発地点や、比較的スピードの出やすい道路などに対して、路面表示の追加を実施するなど、施行前後の写真とともに紹介。福井県坂井市の石塚交差点の実例も掲載されている

トップは、交通安全上の課題箇所の抽出です。交通量が多い幹線道路では、一般的に交通事故データの分析や、近年では急ブレーキなどの車両挙動のビッグデータの分析が有効です。しかし、交通量が少ない生活道路では、これらのデータサンプル数が現時点では十分に得られず、課題箇所の抽出が難しい。生活道路の課題箇所の抽出手法にはアンケート調査やワークショップ開催による住民の方々の意見調査がありますが、これらは労力が大きく、また近年の傾向としてワークショップを開催しても参加者が十分に集まらないケースもみられます。そこで、『SAFETY MAP』を住民の方々の意見調査に活用できないかと考えました」と、

特集
交通事故低減に向けた
安全情報の活用

SAFETY MAP活用による交通事故未然防止に向けた取り組み

稲野さんは振り返る。対象としたのは、つくば市立要小学校の通学路。多くの区間で歩道が設置されておらず、道路の幅員は4〜6mである。近隣には大規模な病院があり、通学路を往來するクルマの交通量が増えており、朝の通学時間帯に最も多い箇所では2時間で200台以上のクルマの通行があるという。そして、このような通学路の交通安全上の課題を把握するため、同小学校の保護者に調査を依頼した。学校を通じて、『SAFETY MAP』に通学路の課題箇所に関する情報の投稿をお願いする書面を保護者に配布。約1ヵ月の調査期間内に、29カ所に195件の投稿を得たのである。

「アンケート調査やワークショップでは、これだけの意見を短期間に集めることは難しかったと思います。私たちもインターネットによる意見調査は初めてのことであったので、対策立案に活かせる情報が得られるか不安もありましたが、それは取り越し苦労に終わりました」。

国総研はつくば市と調整し、対策実施箇所を11カ所に絞り込み、投稿された情報をもとに現地調査による状況確認を行った。状況確認の後、国総研が対策の原案を作成。これに基づき、つくば市が

市の内部および茨城県や警察との調整を行い、対策案としてまとめた。これと並行して、「見通しが悪い」という投稿があった箇所では植栽が原因となっている場合はすぐに剪定・伐採し、支障物を除去するという対応をとった。対策案を保護者に提示したところ、異論はなく、合意形成を図ることができたそう。これを受けて、つくば市による対策（右記参照）が実施された。



要小学校は国道408号と県道200号に囲まれたエリアにあり、通学路にあたる市道が抜け道になっている。対策実施と同時期に、同校周辺がゾーン30に指定された。通学路には、保護者や児童による投稿（「みんなの追加地点」のマーク）が示されている

稲野さんは合意形成がスムーズに進んだ要因について、課題箇所に関する住民意見を調査し、これを踏まえたことで住民の考えに対応した的確な対策をすることができたことを挙げる。「行政が用意したものに對して意見を聞くのではなく、白紙の状態から住民の意見を拾い上げたことが好影響を与えたといえるでしょう。危険と思う場所を地図上に指定して追加できる『SAFETY MAP』独自の機能が役立ちました。結果的に、わずかな労力で、しかもコストをかけずに、対策立案に必要な情報を得ることができ

たのです」。

「SAFETY MAP」の活用は、行政側だけでなく、保護者からも「わざわざ小学校に集まらず、自宅で空いている時間に、他の人の意見を参考に人力でできて便利」といった声が寄せられるなど好意的に受け止められている。「今回は、調査の依頼先を小学生の保護者にしたことが功を奏しました。保護者の世代はパソコ

の所有率が高く、それを利用するスキルもお持ちだと推測できます」。

■つくば市の対策立案の考え方

- ①道路が狭い
→路肩のカラー化
- ②スピードを出しているクルマが多い
→ハンパ※1、スムーズ横断歩道※2、狭さく※3
- ③見通しが悪い
→植栽剪定等支障物除去、カーブミラー
- ④その他全般
→路面表示や看板による注意喚起

ハンパ+狭さく+路肩カラー化

スムーズ横断歩道

ゾーン30表示と様々な注意喚起

※1 横断歩道部を小丘のようにかさ上げし、歩道との段差を無くし、歩きやすくするとともにクルマの減速を促す
※2 車道に設置した凸型路面
※3 クルマの通行部分の幅を物理的に狭くする。あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造

大阪府警察本部と交通事故防止対策の推進に関する協定を締結

～ SAFETY MAP を活用した交通事故分析など相互に協力～

Honda は、大阪府警察本部と交通事故防止対策の推進に関する協定を締結し、SAFETY MAPなどを活用した道路利用者の安全確保に向けて相互に協力していくこととなった。3月10日に大阪府警察本部にて、大阪府警察本部の小澤孝文交通部長、Honda 安全運転普及本部の吉田宏樹事務局長が出席のもと、「交通事故防止対策の推進に関する協定書」（以下、協定書）の調印式が行われた。

大阪府警察本部は「事故が発生していなくても、急ブレーキが多発していれば、事故が起きる潜在的危険箇所といえます。今後、事故の『予防』という観点での対策に力を入れていきたいと考え、Honda が保有する安全情報を活用していくことにしました。例えば、小学校の周辺に急ブレーキ多発地点がみられる場合は、その要因を道路管理者と点検し、対策を検討していきたい」とSAFETY MAPの活用について期待を寄せる。

協定書に基づく相互協力事項

- ① Honda は、大阪府警察本部に対し、Honda が保有する自動車走行に係るデータを提供。大阪府警察本部は、当該データを活用した交通事故防止対策を講じる。具体的には、SAFETY MAP に表示される急ブレーキ多発地点データを、大阪府警察本部の交通事故分析用地図データ内に反映し、より多面的な事故分析に活用するなど、交通事故防止対策に繋げていく。
- ② 大阪府警察本部は、Honda の交通安全普及活動と連携し、交通安全教育や広報・啓発を効果的に推進。具体的には、「Honda 自転車シミュレーター」を活用した小・中・高校生などに対する自転車の安全運転教育をはじめ、幼児・児童用交通安全教育プログラム「あやとりい」などを活用した交通安全教育や、高齢の歩行者に対する交通安全教育を推進していく。
- ③ 大阪府警察本部は、Honda に対し、Honda が行う交通安全普及活動に必要な交通事故情報などを提供する。

たのです」。

「SAFETY MAP」の活用は、行政側だけでなく、保護者からも「わざわざ小学校に集まらず、自宅で空いている時間に、他の人の意見を参考に人力でできて便利」といった声が寄せられるなど好意的に受け止められている。「今回は、調査の依頼先を小学生の保護者にしたことが功を奏しました。保護者の世代はパソコ

の所有率が高く、それを利用するスキルもお持ちだと推測できます」。

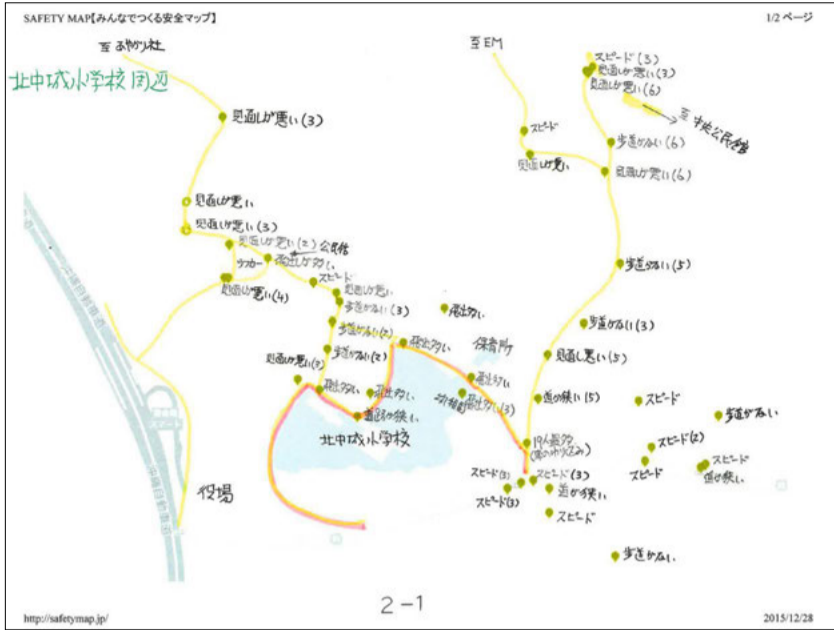


要小学校の6年生を対象にした SAFETY MAP を使った授業

感じている。今後、『SAFETY MAP』は行政が生活道路における安全対策を立案する時の有力なツールになっていくのではないかと稲野さんは考えている。「特に生活道路では、交通事故や急ブレーキ多発地点の客観情報に加えて、住民の方々の意見

特集 交通事故低減に向けた安全情報の活用

SAFETY MAP活用による交通事故未然防止に向けた取組み



対象エリアの1つである北中城小学校周辺の投稿状況 (代表的な投稿内容を村役場が地図上に落とし込んだもの)

「SAFETY MAP」の活用は交通事故のない社会を実現させるための有効な手法の1つとなる可能性があると見えるだろう。ホンダは安全情報の活用を普及し、具体的な事故削減につなげる取組みに力を入れていく考えだ。

「『SAFETY MAP』には意見を書き...」という主観情報を合わせて俯瞰的にみることが、よりの確な交通安全対策が立案できると思います。」

沖縄県北中城村の活用と取組み

つくば市の事例をもとに「SAFETY MAP」を通学路の安全対策に活用したのが、沖縄県北中城村だ。同村役場企画振興課長の石渡一義さんは昨年11月に同村教育委員会を通じて、村内の学校(小学校2校、中学校1校、幼稚園1園)に通う子ども約1800人の保護者に、通学路の中で危ないと感じている場所や安全対策を要望する箇所について「SAFETY MAP」への投稿を依頼。「投稿は強制ではなく、任意でお願いしたので、当初は30件くらい投稿があればいいと考えていました。しかし、11月中旬から約1カ月半の募集期間で予想を大きく上回り、218カ所に678件(平成27年12月末時点)もの投稿が寄せられたのです」と石渡さんは話す。

TOPICS

● Honda 春のセーフティキャンペーン実施中 声かけでワンポイントアドバイス

～全席シートベルト着用を啓発～



Hondaでは4月2日～5月31日の期間、「2016年 Honda 春のセーフティキャンペーン」を実施している。

期間中は、Honda 及び Honda 関連企業の従業員、販売会社のスタッフが丸となって、「無事故・無違反の継続活動の実施」を宣言し、自ら率先して交通安全を実践。また、販売会社を含む Honda 及び Honda 関連企業の事業所には、交通安全啓発のほり」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。

Honda の四輪販売会社では全席シートベルトの着用の啓発を中心に安全運転の推進に力を入れている。「シートベルト着用啓発冊子」の配布、ショールーム内でシートベルトの正しい着用を啓発するため映像の放映、試乗車などへ啓発ステッカーの掲示を通



じて、お客様にシートベルト着用の重要性を説明している。こうしたお声かけを通じ、お客様の安全運転へのきっかけをつくるのが目的である。これに加え、地域の通学路等での交通安全旗振り誘導など交通安全街頭活動、ショールームのキッズコーナーや幼稚園・保育園などでの交通安全教室を実施している四輪販売会社もある。

また、二輪販売店ではお客様にツーリングパンフレットの配布を行っている。

家庭・地域・学校などで、交通安全について子どもと一緒に考えるきっかけとするための「シートベルト着用啓発冊子」、「交通安全ぬりえ」などが Honda のホームページからダウンロードができる。

試乗車などに掲示されている啓発ステッカーやPOP



四輪販売会社で配布している「シートベルト着用啓発冊子」

以下のホームページからダウンロードすることも可能。 http://www.honda.co.jp/safetyinfo/topics/safety_campaign/



期間中、四輪販売会社のスタッフは無事故・無違反バッジを着用

●交通安全ぬりえ ダウンロード

ホンダ 2016 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】 2016年6月10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。 ※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。

●群馬県住民参加型在宅福祉サービス団体連絡会

教育最前線

連載 39

利用者の方々への責任と配慮を深め、送迎への安全意識と行動を変えていくために

運転演習では講師を務める新井洋さん(写真右)が受講者に問いかけ、考えてもらうプロセスを取り入れた指導を実践



群馬県住民参加型在宅福祉サービス団体連絡会(以下、連絡会)は、社会福祉法人 群馬県社会福祉協議会の中に事務局を置き、福祉サービス送迎運転者講習会を県内6地域で開催している。

2月9日に連絡会が群馬県高崎市で実施した同講習会で、ホンダの福祉関連全運転教育プログラムの1つ「移送安全運転プログラム(以下、移送プログラム)」が取り入れられた。連絡会の事務局担当である社会福祉法人 群馬県社会福祉協議会地域福祉課の岡部基子さんは「3年前から講習会を始めましたが、これまでは講義とシミュレーター等による適性検査が中心だったため、受講者からはより実践的な内容を求める声が高まっていた。そうしたニーズに対応したいと考えていたところ、ホンダの移送プログラムのことを知り、運転演習(実技)」として取り入れることにしました」と話す。

そして昨年10月、ホンダの交通教育センターのインストラクターが講習会担当者を対象に移送プログラムの体験会を実施した。連絡会とともに、高崎市内での講習会を共催する認定NPO法人じゃん



ブレーキ訓練では発進・停止を繰り返し、同乗者に優しいアクセルとブレーキの操作を身につけてもらう



ジグザグに並べられたパイロンの間を通り抜けながら、車体の揺れをできるだけおさえるためのハンドル操作を練習する



車庫入れなどでバック走行における安全運転のポイントを再確認してもらう

型在宅福祉サービス団体連絡会と認定NPO法人 じゃんけんぼんが主催する講習会の運転実技の講師として活躍しており、10月の移送プログラムの体験会に参加している。

運転演習では、まず受講者の代表者に運転席に座ってもらい、正しい運転姿勢を解説。その後、目印になるものをクルマの周囲に置き、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を確認。これらを把握することによって、そのクルマの車両感覚が身につけられることを新井さんは説明した。

続いて、ブレーキ訓練。新井さんは「急ブレーキをかけた際に何km/hまでなら、座席で自分の身体を支えられると思いますか」と受講者に質問する。5〜30km/hと答えは様々。この後、受講者一人ひとりがクルマに乗って課題に取り組む。課題は5m間隔に並んだパイロンに合せて発進・停止を繰り返すというもの。運転しない受講者は助手席や後席で、背もたれから背中を浮かせて座り、ブレーキをかけた時に自分の身体を支えられるかを確認してもらう。訓練中の速度は5km/h程度だったが、自分の身体を支えられないことを体験。「一時停止標識のある場所で、このように少し前進して停止することを繰り返すことがあります。こうした時に、利用者の方々には負担をかけないようにブレーキ操作を身につけてください。また発進する際も、

けんぼんの青木武紀さんも、この体験会に参加。「一方的に『こういう方法があります』という指導ではなく、受講者自身に普段どのような運転をしているか考えさせる点、それをふまえて課題に取り組める点が良いと感じました。福祉サービス全般で求められるのは状況に合わせた判断です。『考える』というプロセスはたいへん意義があると思います。主体的に考えることで、現場での実践につながるプログラムとなっています」と青木さんは移送プログラムを評価する。

今回の講習会受講者は21名。2つのグループに分かれ、交互に講義と運転演習を受講する。運転演習は医療法人二之沢会の駐車場で、送迎で利用する車両は新井さん。新井さんは、群馬県住民参加

徐々にアクセルを踏んでショックを少なくするようにしましょう」と、新井さんはアドバイスし、受講者はブレーキ訓練を繰り返す。

次はハンドル操作。ジグザグに並べられたパイロンの間を通り抜けるというもの。ハンドルを大きくきくと車体の揺れが大きくなることを理解してもらう。そして、車体の揺れをできるだけおさえるためのハンドル操作を身につける。この他、バック走行(車庫入れ)などにも取り組み、140分にわたる運転演習は終了した。

新井さんは「受講者の方々には送迎を担当しているドライバーなので、自分の普段の運転を振り返ると同時に、同乗者の方のことを意識して運転の準備や操作ができるような指導を心がけました。受講者に問いかけながら進めるという手法は効果があると思います」という。

利
用者の方々に配慮した
運転操作を
身につけてもらう

送
迎は介護における
大切なサービスの1つ
であると気づいてもらう

運転演習をサポートした青木さんは「今回、皆さんが体験した内容は、広大なスペースがなくても実施することが可能です。各事業所に戻ってから駐車場等を利用して、ぜひ職場の同僚にも伝えてほしいと思います」と受講者に訴えた。

送迎経験10年という女性は「運転に関する実技講習は免許取得時以来です。課題を聞いた時は簡単だと思いましたが、意外に苦労しました。切り返しの際に無駄なバックをしているなど、自分では気づけない点に気づくことができ、充実した講習だったと思います」と感想を語った。また、これから送迎を担当する予定だという男性は「大きいクルマの運転に自信がなかったので受講するために必要なことが学べたと同時に、送迎は介護における大切なサービスの1つであることを再認識しました」と話す。



運転席から前輪やバンパーの延長線がどのように見えるかを把握することが、車両感覚をつかむ目安になることを理解してもらう

型在宅福祉サービス団体連絡会と認定NPO法人 じゃんけんぼんが主催する講習会の運転実技の講師として活躍しており、10月の移送プログラムの体験会に参加している。

この福祉サービス送迎運転者講習会には、ホンダカーズ群馬中央・桐生バイパス店が継続的に協力している。ホンダの福祉車両を会場内に展示し、その特長を同店スタッフの小池高史さんらが受講者に説明した。小池さんは「福祉関係の皆様にホンダの福祉車両について知っていただきたいと思い、協力しています。今回の移送プログラムを取り入れた講習会は、私たちにとても良い勉強の機会となりました。私たちも、お客様との話の中で安全運転について伝えていこうと思っています」と話す。



特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク理事の山本憲司さんによる講義



講習会に先立ち、群馬県警察本部交通安全教育隊による「安全運転講座」も開かれ、群馬県内の送迎中の交通事故例とその対策について解説



Honda Cars 群馬中央・桐生バイパス店のスタッフが会場内に展示されたHondaの福祉車両の特長を受講者に説明

FRONT LINE

生活道路において、クルマと歩行者との衝突そのものを減らしていく対策が重要



千葉工業大学 創造工学部 都市環境工学科 教授

赤羽弘和さん

今年4月、5か年計画（計画期間：平成28～32年度）となる第10次交通安全基本計画（以下、10次5計）がスタートした。千葉工業大学創造工学部都市環境工学科教授の赤羽弘和さんは、10次5計を作成する中央交通安全対策会議の専門委員であり、5回にわたる専門委員会議の座長を務めた。

10次5計の「道路交通安全の安全」についての目標の1つは「平成32年までに24時間死者数を2500人以下」とし、世界一安全な道路交通を実現

の継続だけでは難しく、新たな工夫を加えた対策が必要だと考えています」と話す。

安全性と利便性をどのように均衡させるか 地域社会に選択してもらう

目標達成に向けて、赤羽さんが工夫して取り組む余地が大きいと考えている対策は「生活道路における安全確保」である。死亡事故数全体のうち、車道幅員5.5m未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、同以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、同未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていないからだ（グラフ参照）。車道幅員のみでは必ずしも的確に区分はできないが、生活道路でも状況はほぼ同様と推定される。

「交通事故死者数に占める自動車の継続だけでは難しく、新たな工夫を加えた対策が必要だと考えています」と話す。

第10次交通安全基本計画における道路交通の安全についての目標

- ①平成32年までに24時間死者数を2500人※以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
※この2500人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおよそ3000人
- ②平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

道路交通の安全についての対策

- <視点>
- 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ①高齢者及び子供の安全確保
 - ②歩行者及び自転車の安全確保
 - ③生活道路における安全確保
 - 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
 - ①先端技術の活用推進
 - ②交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - ③地域ぐるみの交通安全対策の推進
- <8つの柱>
- ①道路交通環境の整備
 - ②交通安全思想の普及徹底
 - ③安全運転の確保
 - ④車両の安全性の確保
 - ⑤道路交通秩序の維持
 - ⑥救助・救急活動の充実
 - ⑦被害者支援の充実と推進
 - ⑧研究開発及び調査研究の充実

乗車中と歩行中の割合は全体のほぼ3分の1ずつです。しかし、負傷者数で見ると、歩行中は自動車乗車中の約10分の1で、歩行中の致死率が高いことがわかります。クルマと歩行者が衝突した際にクルマの側で歩行者を守るといって技術の普及や、救命救急制度の充実が期待されますが、最も重要なのはクルマと歩行者との衝突自体を減らしていくことです。これがクルマと歩行者が混在する生活道路を重点にした背景にあり、生活道路を利用することが多い高齢者や子ども、自転車の安全確保にもつながっていくと考えられます。

幹線道路においては、今まで蓄積された経験や技術によって対策を継続していけば、ある程度の事故低減が見込める。しかし、生活道路においては、幹線道路のように事故実態を把握することが難しかったことから、対策を立案するための方法論が確立しているとはいえない状況だ。

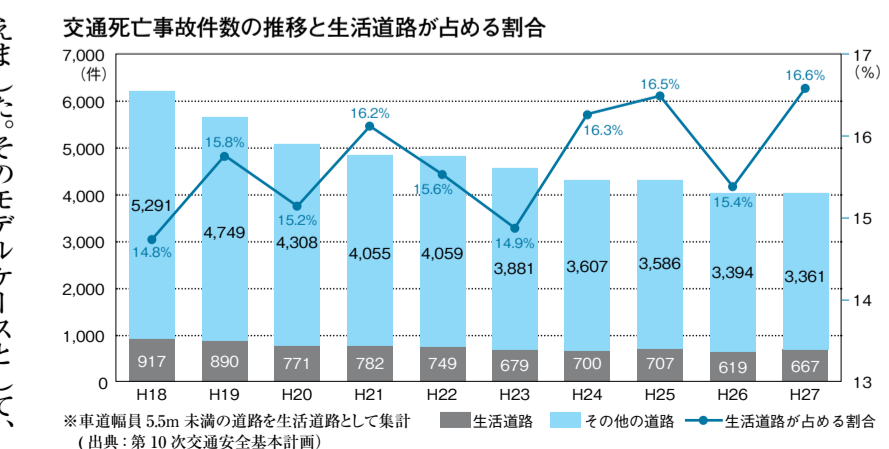
「平成24年から交通事故統計原票

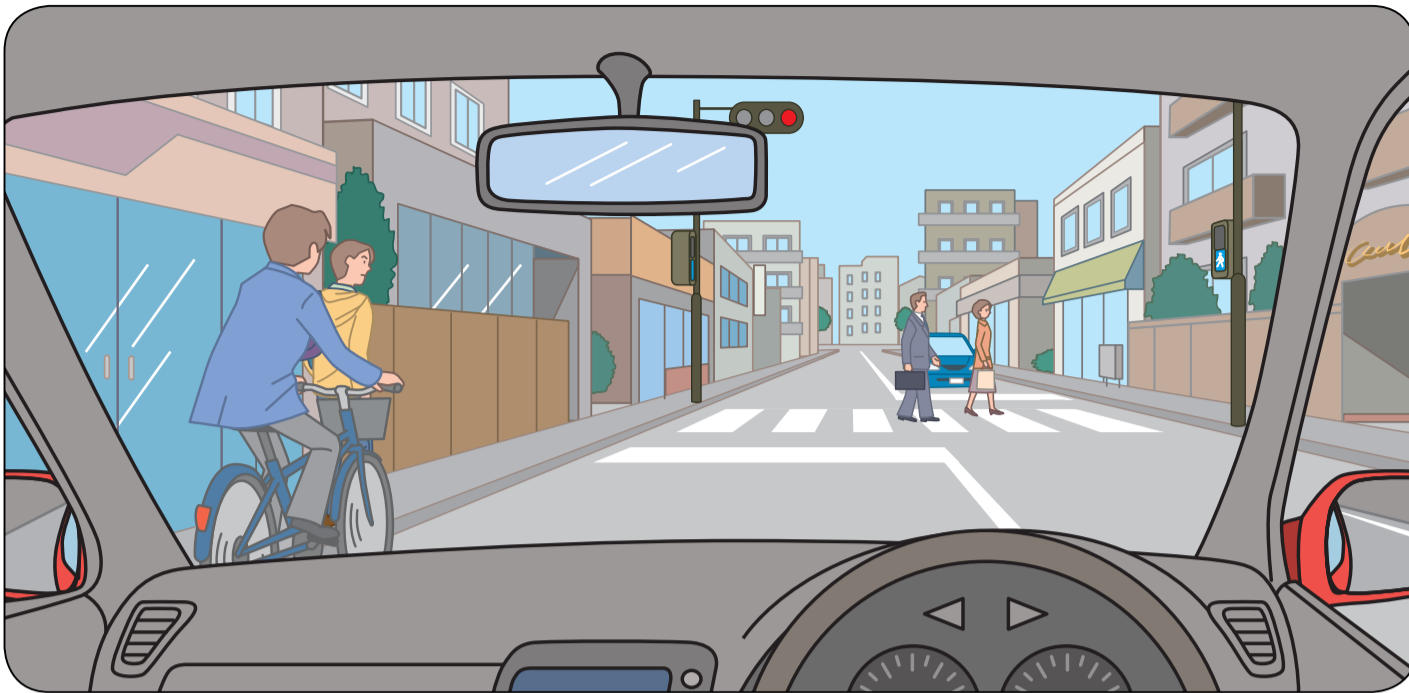
に事故発生位置の緯度・経度情報が附与されるようになり、どこでどのような事故が起きているかが電子地図上で迅速に把握できるようになり、各地域が生活道路対策を進めるための環境が整ってきました。また、こうした客観的データを示せば、対策実施に対する住民の理解も得やすくなります。生活道路対策を進める際には、住民の生活様式や移動の方法など地域の実情を踏まえることや、住民が危険に感じていることを拾い上げることが大切です。規制をかけた後、安全施設などをつくる時は、行政や専門家が対策のメリットとデメリットを客観的事実に基づいて住民に説明し、安全性と利便性をどのように均衡させるべきか地域社会に選択してもらうことが望ましいと思います。10次5計に重視すべき事項として明記されている『地域ぐるみの交通安全対策の推進』は、まさにこうしたことを指しているといえます。

地方の抱える問題の解決をフルサポートする体制を構築

赤羽さんは（公財）国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「香川研究―事故発生要因の分析と対策への提言」のリーダーを帝塚山大学・蓮花一己教授から引き継ぎつつ、平成25～27年度に研究に取り組んだ。その研究内容は4月8日に同学会が開催した「平成27年度研究調査報告会」で発表された。

「プロジェクトの目的は香川県内の交通事故を防止するためだけではなく、地方における交通事故の発生比率が高くなっています。そこで、全国レベルで専門家チームを編成し、地方の抱える問題の解決をフルサポートする体制を構築しよう」と考





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、赤信号で停止しようとしてい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)

信号機のある横断歩道に近づきました。赤信号なので、あなたは停止線に合わせてクルマを停止させようとしています。

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

平成27年中の交通事故死者数 (24時間死者数) は次のうちどれでしょう？

- ① 3980人 ② 4117人
③ 4226人

Q2

走行中の車が危険を察知して急ブレーキをかけた場合、乾いた舗装路面を60km/hで走行していた際の停止距離 (空走距離 + 制動距離) の目安は次のうちどれでしょう？

- ① 32m ② 44m ③ 54m

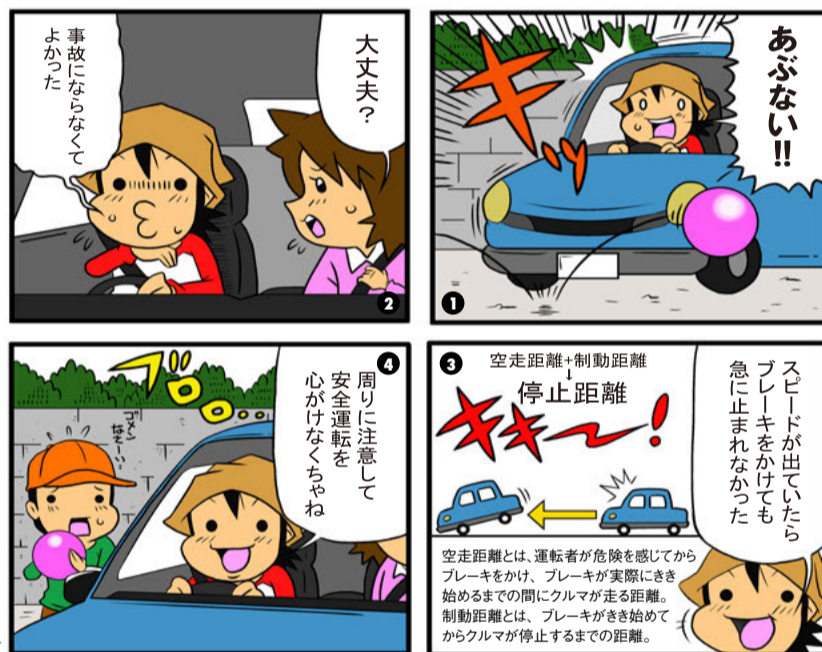
Q3

運転は「認知 (見る)」→「判断」→「操作」の繰り返しといわれ、ドライバーは常にこの手順で運転していますが、交通事故の原因となった運転者のミスで最も多いのは、「認知」、「判断」、「操作」の中で、どの段階でのミスでしょう？

- ① 操作ミス ② 判断ミス
③ 認知ミス

※「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/>

漫画: 塚本ケースケ



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。

31

新潟県上越市・安全教育指導員の皆さん

(左から) 矢阪未希さん、西條ひとみさん、菅林佐津紀さん

常に参加者の反応を意識しながら、興味を持ってもらえる指導を実践

上越市は新潟県の南西部に位置する人口約20万人の都市である。同市では防災危機管理部市民安全課に所属する安全教育指導員3名が幼児、小学生、中学生、高齢者を中心に交通安全教室を年間120回以上実施している。

幼稚園・保育園での交通安全教室で活用されているのがHondaの交通安全教育プログラム「あやとりひよこ編」だ。「幼児に具体的な交通場面をイメージしてもらいやすく、歩行者・クルマのイラストを動かして視覚的に伝えることができるので取り入れています」と菅林さんはいう。

幼児の注目をより集めるために教材だけでなく、「シンゴウジャー」というオリジナルのヒーローキャラクターを考案。安



全教育指導員が「シンゴウジャー」となって、交通安全教室に登場する。演じる機会が多い矢阪さんは「子どもたちが食い入るように話を聞いてくれますし、園の先生方にも好評です」と話す。

交通安全教室で指導を行う際、3人は参加する子どもや高齢者への目配りを常に意識している。西條さんは「基本的なシナリオや教材は用意しますが、参加者の反応を見ながら、臨機応変に対話する度合いや話の長さを変えるように心がけています」と語る。

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/>

● 幼稚園・保育園での交通安全教室



「あやとりひよこ編」を活用して、道路を歩く場所や道路を横断する際の安全確認の大切さを説明

安全教育指導員の皆さんが考案し、自ら演じる「シンゴウジャー」は子どもたちに大人気

幼児の保護者も参加する時に使用する教材。送迎時など駐車場で子どもから目を離さず、子どもと手をつなぐことが安全であることを親子に伝えるための教材

カー用品の折り畳み式サンシェードを使った教材。Hondaが開催している指導員向けの勉強会で他の地域の指導員が紹介していたものを取り入れたという

チャイルドシートの効果を理解してもらうための教材

安全な道路環境をめざして **13**
SAFETY FOCUS

右折車両の通過速度が比較的高い交差点

「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、福井県内で6人の方が「みんなの意見」を投稿している「大名町」交差点だ。ここでは、スピードが出ているクルマが多いなどの投稿が寄せられている。また、この場所では、平成 27 年中に四輪車対四輪車の事故が 2 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。

●この地点で発生した事故件数

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

※平成 27 年中 福井県警提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

スピードが出ているクルマが多い	4 人
特に駅方向への右折時、見通しが悪い	2 人

※平成 28 年 3 月 31 日時点



現場をたずねる

FOCUS エリア
福井県福井市「大名町」交差点

今回訪れた「大名町」交差点は JR 福井駅西側にある、福井市内でも交通量の多い場所の 1 つで、南北のフェニックス通り(県道 30 号および県道 5 号)と東西の中央大通り(県道 5 号および県道 11 号)が交わるほか、福井駅へとつながる片側 2 車線の道路も接続する変形 5 差路だ。

現場を訪ねた平日朝 7 時は通勤車両や駅からの路線バス、路面電車が行き交っており、福井駅や通勤先に向かう歩行者と自転車利用者も見られた。特に地図上 **A** から **E** への右折車両が多いため、右折専用レーンが 2 車線設けられている。右折後の **E** は 3 車線だが、朝のラッシュ時間帯は通行量が多いため、交差点内に車両が留まってしまうことがあった。

B と **E** にも右折専用レーンがあり、路面電車の軌道と並行している **B** から **A** への右折専用レーンは直進車線の延長に設けられているため、右折待ちの車両があると、後続の直進車両は車線変更をすることになる。そのため、**B** の停止線付近でクルマの流れがしばしば滞ることがあった。

交差点内が広いので、右左折した先の横断歩道までの距離が長くなり、高いスピードのまま横断歩道を通過する車両が多く見られた。



E から東方向に右折した場合、路面電車の軌道があるため、通り慣れないドライバーは **C** と **D** のどちらに向かうかわかりにくい



1 青の点滅信号で横断歩道に進入した自転車に気づかず通過するクルマ



2 右折待ちのクルマを避けようと、車線を変更して直進する後続のトラック



3 2 車線ある **A** の右折専用レーンの通行量が多いため、曲がった先の **E** に車両が留まってしまうこともあった

交差点への強引な進入は周囲の通行を妨げる

A で右折待ちをしている車両は、対向車線の様子を伺いながら通行の切れ目で右折をする。ところが、通勤時間帯で先を急いでいるせいか、強引な運転を目にすることもあった。最も危険だったのは **C** から路線バスが進入する際、その目前を **A** からの車両が通過した場面だ。また、**E** で右折待ちをしている車両が路面電車の軌道内に停車してしまい、進行を妨げている場面が見られた。

横断歩道付近では、**E** から **A** に左折する車両は横断歩道への進入時に減速が不足し、歩行者の直前で急ブレーキをかけていた。自転車利用者も青信号が点滅してから横断歩道を渡ろうとしたり、斜め横断をする場面が散見された。

右左折車両は周囲の状況を十分に確認してから交差点内に進入するべきであり、横断歩道(自転車横断帯)手前で徐行を徹底してほしい。自転車利用者・歩行者は青信号が点滅したら横断を思いとどまることが安全の上で大切である。



C に設置された歩行者用信号機には待ち時間表示が設けられているほか、音声アナウンスで「間もなく信号が変わります。横断はやめましょう」「歩行者信号は青になりました。右、左を見て渡りましょう」と歩行者・自転車利用者の注意喚起を行っていた



交差点を通過する路面電車と車両の位置関係。軌道内に進入してしまう車両が見られた

時間帯を限定して右折車両と歩行者の分離

地図上 **B** の右折待ちのクルマの存在は後続車の急な車線変更(右車線→左車線)の原因となっており、追突事故の危険を誘発しているように思われた。路面電車の軌道があるため難しいが、右折専用レーンを増設することはできないだろうか。また、**A** から **E** への右折車両は青信号で右折することが可能だ。そのため、対向車線 **C** にクルマがない時は赤信号から青信号になると同時に右折を始め、スピードを出して右折した先の横断歩道に向かう。歩行者や自転車



B で右折車両を回避しようとする間に赤信号になってしまい、停止線を過ぎて止まってしまった初心者マークをつけたクルマ(写真手前)

が走り込んでくるような場面ではたいへん危険に見えた。朝の通勤時間帯だけでも矢印信号による右折車両と歩行者(自転車)の通行を分離できないだろうか。

「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。