

[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：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。  
株式会社アストクリエティブ  
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。

2017  
2・3  
February・March

NO.482

CONTENTS

- P1 特集：高校生への二輪車教育  
「禁止」から「乗せて教育」へ
- P4 教育最前線 / (株) ドリームモータースクール  
TOPICS ① 長野県警察本部と Honda との交通安全協定締結
- P5 TOPICS ② 神奈川県立相模田名高等学校  
TOPICS ③ 2016 トラフィック セーフティ・フォーラム in 埼玉  
TOPICS ④ 2016 年 Honda 安全運転普及本部 年末ご挨拶会
- P6 FRONT LINE / 北里大学 医療衛生学部  
リハビリテーション学科 視覚機能療法学専攻  
准教授 川守田拓志さん
- P7 危険予測トレーニング (KYT) /  
先行右折車がいる時 (二輪車編)  
SJ クイズ  
指導者ファイル / 熊本県・宇城地区交通安全協会  
交通安全教育講習員の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS / 広島県広島市



特集  
高校生への  
二輪車教育

# 「禁止」から「乗せて教育」へ

昭和 57 年 (1982 年) から始まった高校生に対する「3 ない運動 (免許を取らない・バイクを買わない・バイクに乗らない)」は、推進者となった全国高等学校 PTA 連合会 (以下、全高 P 連) が平成 24 年 (2012 年) に「自転車・バイク・歩行者のマナーアップ運動」へと転換し、事実上の終結を迎えた。そして、公共交通機関の廃止など通学環境の変化もあり、高校生のバイク利用を見直そうという機運が高まっている。今回は埼玉県、群馬県、栃木県の事例を紹介し、高校生のバイク利用に対する安全意識を醸成するための交通安全教育のあり方について探る。

埼玉県の  
場合  
高校生の  
バイク利用の  
見直しを開始

埼玉県教育委員会は昭和56年に「自動車等による事故・暴走行為等防止指導要項」を定めた。この指導要項の趣旨に記されている「高校生活にバイクは不要」という方針のもと、埼玉県内の公立高校では「3ない運動」を推進しており、全日制高校の98%が校則で免許取得やバイクの乗車を禁じている。ただし、秩父地方など山間部の高校に通う生徒については、一定の条件を満たせば二輪車(原付)の免許取得と通学利用が認められる。こうした生徒を対象に二輪車乗車に必要な技能や交通安全に対する望ましい態度を育成することを目的として、埼玉県教育委員会では「高等学校二輪車マナーアップ講習会(以下、マナーアップ講習会)」を年1回開催している。マナーアップ講習会では、新たに二輪車通学を許可された公立高等学校の生徒に対して、二輪車安全運転指導員による実技と、埼玉県警察本部交通企画課による講義が行われる。平成28年度は7



最後に、埼玉県二普協の田島和雄会長が「今日は実技体験を通して、バイクの特性と自分の運転技術が把握できたと思います。自分自身の技量に見合った運転をして、交通事故に遭わないように心がけてほしい」と挨拶して終了した。

月17日に秩父自動車学校(埼玉県横瀬町)で実施され、5校から23名が参加した。今回、このマナーアップ講習会には埼玉県立秩父農工科学高等学校から生徒7名が参加している。同校ではこれに加え、一昨年から埼玉県二輪車普及安全協会(以下、埼玉県二普協)による実技指導を取り入れている。同校生徒指導の今井教夫教諭は「1年生の8月以降に免許を取得して原付で通学を始める生徒は2年生の7月までマナーアップ講習会を受けられませんか。それを教育委員会に相談したところ、埼玉県二普協の協力が得られ、実技指導を実施してもらえることになりました。繰り返し受講することは効果があるので、既にマナーアップ講習会に参加している2、3年生にも受講を促しています」と話す。



埼玉県教育委員会が主催する高等学校二輪車マナーアップ講習会

1年生の女子生徒は「昨年8月に免許を取得し、9月から原付での通学を始めました。このような実技講習は初めてです。前後それぞれのブレーキに役割と特性があることが印象に残りました。今までは無意識にブレーキを使っていたので、これからは丁寧な操作をした」と感想を語った。「実技指導を担当する方々はバイクが好きで詳しい方ばかりなので、バイクを大切に扱って安全に乗るといった大切さが生徒にも伝わっていると感じました。実技指導の機会が増えるのは、ありがたいので、今後も継続していきこうと考えています」と、

特集 高校生への二輪車教育

「禁止」から「乗せて教育」へ

〈埼玉県二輪車普及安全協会による埼玉県立秩父農工科学高等学校の生徒への原付実技指導〉

指導員が安全確認の重要性を伝える



ブレーキングでは前後それぞれの特性をふまえ安全に停止する方法を身につける



写真上/バランスでは低速走行の難しさを体験し、そうした状況での運転操作を習得する  
写真下/コーナリングではカーブの限界速度を体験し、安全な速度でのカーブの曲がり方を習得する

今井教諭は埼玉県「普協」による実技指導を評価する。「3ない運動」を堅持してきた埼玉県だが、昨年、高校生のバイク利用見直しの議論をスタートさせた。「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」を設置し、12月21日に第1回の会議を開催したのである。この会議には日本大学理工学部助教の稲垣具志さんをはじめ、埼玉県高等学校PTA連合会や埼玉県高等学校校長協会、(一社)埼玉県指定自動車教習所協会、埼玉県二輪車普及安全協会、(一社)日本自動車工業会などから18名が委員として参加。会議に先立ち、埼玉県教育委員会の関根都夫教育長は「指導要項を定めて35年が経過しま

した。その間、交通網が発展し、選挙権年齢も18歳以上に引き下げられるなど、高校生を取り巻く社会状況も大きく変化しています。高校生自身が、主権者として主体的に考えて判断する力を身につけることが今の時代の流れです。これをふまえて、高校生の交通安全教育はどうあるべきか、議論を深めてほしい」と挨拶した。委員会では、「昭和56年に策定された指導要項の継続運用」を含め、「校長が必要と認めれば許可する」「指導要項を廃止して自転車、自動二輪車等を含めた交通安全教育を推進する」など7つの方向性について、それぞれのメリットとデメリット、デメリットを解消するため

「3ない運動」を見直し、新しい方針へ転換したのが群馬県である。同県は全高P連の要請を受け、昭和57年から県全体で「3ない運動」を推進していたが、「3ない運動」によって高校生を交通社会から遠ざけているのではないかとという声が高まっていた。平成26年3月、群馬県議会に交通安全対策特別委員会を設置され、同年12月に群馬県交通安全条例を制定したことに合わせ、「群馬県の交通

群馬県の場合 「3ない運動」から新たな方針へ転換



昨年12月21日に埼玉県教育委員会が開催した第1回「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」

の対応策などを検討した上で、見直し方針案をまとめることが決まった。第2回目の委員会は3月21日に開催される予定で、今後の動向が注目を集めそうだ。

安全対策に関する決議」を採択し、その決議文の中に高校生の免許取得について明記したのである。その内容は「運転免許の取得は、関係する交通法規等を学ぶ機会でもあることから、法律で定められた取得可能な年齢に達した者にあつては、本人及びその保護者等の希望により取得できるようにすること」。

群馬県教育委員会は「新しい方針は、保護者等の同意があれば、学校は生徒の二輪車および四輪車の免許取得を妨げないというものです」という。ただし、免許取得後の二輪車および四輪車の利用については、各学校が独自に定めた基準に従うことになっている。二輪車(原付)の通学利用は、一定の条件を満たせば可能である。方針転換前の平成26年の原付免許取得者は74名だったが、平成27年は88名、平成28年は92名(11月1日時点)と増加傾向にある。普通自動車免許についても、自動車教習所への入所者数が平成26年の768名から平成28年は1203名(11月1日時点)と大幅に増えている。

原付通学を許可された生徒への安全運転教育に取り組んでいるのが、群馬県交通安全協会である。平成28年度は県内の各地区交通安全協会が11校の生徒33名に対して二輪車安全運転講習会を開催した。「3ない運動」の終結によって、高校生の原付免許の取得が徐々に増加することが予想されることから、同協会では講習会を担当する二輪車安全運転指導員の養成にも力を入れている。このほか、一般のライダーを対象にした『グッドライダーミーティング群馬』への高校生の参加を積極的に推進しており、平成29年度は開催数を2回から3回に増やす計画だ。群馬県交通安全協会交通安全部長の栗原博美さんは「バイクで交通社会の仲間入りをするのは、将来、クルマを運転する時の交通事故防止にもつながるはずだ。関係機関と連携して、実技を含めた安全教育を積極的に推進していこうと考えています」と語る。

群馬県教育委員会では今年7月、群馬

栃木県の場合 県全体として一律的に禁止しない

栃木県では、「3ない運動」の趣旨に賛同する一方で、高校生の二輪車(原付)の通学利用については、各校長の判断に委ねている。そして、通学を許可された生徒は、原則として栃木県交通安全協



群馬県の原付通学許可生徒への二輪車安全運転講習会

特集 高校生への二輪車教育

「禁止」から「乗せて教育」へ

熊本高等専門学校の事例 先輩の学生が後輩に安全運転を指導する



Hondaの実技と座学のノウハウを学生指導員が習得して後輩に安全運転教育を行う

高等専門学校は、中学校卒業後に入学することができる5年一貫(一部の学科を除く)の教育機関だ。高校と同様、16歳に達した1年生から二輪免許の取得が可能となる。熊本県合志市にキャンパスを置く独立行政法人 国立高等専門学校機構 熊本高等専門学校は免許取得については制限を設けていないが、通学に二輪車(125cc以下)を利用できるのは、2年生以上で一定の条件を満たした学生と規定している。同校では全学生の約3割が二輪車を通学に利用していることもあり、二輪車で通学する2年生を対象に年1回、近隣にある自動車教習所で安全運転講習会(座学+実技)を実施していた。その後、平成27年度より、学生に対する安全運転教育の機会を増やそうと、Hondaによる二輪車教育のノウハウを取り入れることにしたのである。平成27年度は、本田技研工業(株)安全運転普及本部のインストラクターがキャンパス内で座学と実技と合わせて4回の安全運転教育を実施した。さらに、年度末には学生指導員6名を養成。平成28年度以降、学生指導員が中心となって交通安全教室を開催できる体制をつくった。

熊本高等専門学校制御情報システム工学科准教授の西村勇也さんは「原付免許の場合は教習がありませんから、実技指導はたいへん重要です。そこで、実技も含めた学生への安全教育を自前で継続できるようにしたいと考えました。人は変わっていきますが、安全運転教育のノウハウを学生たちの中に代々受け継いでいくことができるでしょう」と話す。

学生指導員の中心的メンバーが松下和輝さん(4年生)、浦田椋也さん(4年生)、高岡さりさん(3年生)だ。3名の学生はHondaの交通安全教室を受講することで、日常点検や運転する際の服装、運転中の危険予測の重要性に気づき、実践するようになった。そして、これらを後輩に伝えていく考えだ。残念ながら、平成28年度は4月に発生した熊本地震の影響で予定通りに交通安全教室が開催できなかった。学生指導員が本格的に活動するのは来年度からとなる。



左から熊本高等専門学校制御情報システム工学科准教授の西村勇也さん、学生指導員の浦田椋也さん、松下和輝さん、高岡さりさん

松下さんは「冬以外は手袋をしていなかったり、夏になると半袖、短パンで運転している姿が目立ちます。ですから、実技を受講する時は長袖、長ズボン、手袋は軍手で構わないので着用するように徹底したいと考えています。服装の重要性を伝え、基本的なことから学生の安全意識を変えていくつもりです。そして、私たちの活動を引き継いでくれる後輩も育てていきたい」という。



栃木県の原付通学許可生徒への二輪車安全運転講習会

会による高校生二輪車安全運転講習会など実技をとらぬ安全運転教育を受けることになっている。この講習会は毎年5月から11月にかけて、運転免許センターや高校の近隣にある自動車教習所などで実施され、「3ない運動」が本格化する以前から継続されている。平成28年度は30校(私立1校含む)の生徒708名が講習会を受講した。

栃木県教育委員会は「個々の生徒の通学事情に合わせて免許取得を許可しつつ、安全運転教育をしよう」という考えがあります。」という。

また、栃木県教育委員会では毎年4月に公立・私立高校の交通安全担当教員を対象に連絡会議を開催し、二輪車や自転車の安全指導や交通マナー向上に必要な

意見交換を行っている。このほか、県内を9地区に分け、各地区に高等学校交通問題地域連絡協議会を設置し、長年にわたり地区ごとに独自の交通安全教育も推進している。同協議会は各高校の交通安全委員の生徒で構成されており、この生徒たちが主体となって、各地区で交通安全啓発ポスターを制作したり、シンポジウム等を開催している。また、生徒たちが選定した交通安全啓発標語を入れたポケットトテッシユを作成し、各学校の最寄駅や交差点で配布もしている。各高校や生徒の自主性を尊重した活動を行うという考え方が、栃木県の交通安全教育の背景にあるようだ。

一輪車業界団体の取組み 高校生への実技指導をマニュアル化して普及

日本二輪車普及安全協会(以下、日本二普協)は国内二輪車メーカー4社(ホンダ・ヤマハ・スズキ・カワサキ)を中心に4社/団体の会員で構成され、二輪車が安全で楽しいモビリティとしてその利用がさらに広がるよう、二輪販売店や関係機関・団体と連携・協力を図りながら活動している。日本二普協は通学に二輪車(原付)を利用する高校生への安全教育に積極的に関わっている。地方組織である県二普協とともに指導者を養成し、高校生を対象とした二輪車安全運転

高校生のための Safety Riding! 指導マニュアル

項目	ページ
はじめに	2
実施要領	3
実施要領(ステップ)	4
実施要領(準備・服装・自転車・乗車前)	5
準備要領(乗車・乗車中・乗車後)	6
トラブルシューティング	12
コーナリング要領	17
パラレルフェーズ	21
乗車要領	24
総論	25



日本二輪車普及安全協会が制作した「高校生のためのSafety Riding! 指導マニュアル」と、講習会の際に生徒に配布するリーフレット

講習会に協力している。その一環として、「高校生のためのSafety Riding! 指導マニュアル」という指導員向けの冊子を作成。ブレーキング、コーナリング、バランスなどの実技のコース設定などが詳しく解説されているほか、指導経験が浅い指導員も使いやすいようにシナリオ形式で講習の進め方がまとめられている。前述の秩父農工科学高等学校での原付実技指導も、このマニュアルに準じたものだ。そして、これを普及させるため、日本二普協は地域の二輪車安全運転指導員を対象にした研修会を各地で開催している。以下、日本二普協の地方組織の1つである茨城県二普協の取組みを紹介する。

2月4日、茨城県二普協の「リーダー指導員研修会」が開催され、二輪車安全運転指導員11名が会場である茨城県交通安全協会(茨城県水戸市)に集まった。

まず、日本二普協の作田裕樹安全普及部長が高校生を取り巻く交通環境について解説。茨城県は「3ない運動」を推進



2月4日に開催された茨城県二輪車普及安全協会の「リーダー指導員研修会」。主催者を代表して挨拶する同協会の小岩井彰会長

してこなかったこともあり、平成28年度の原付通学許可生徒数は全国で鹿児島県に次いで2番目に多い県である。作田部長は「茨城県内の通学許可校のうち原付教育を実施していない高校はまだ半数近くあります。皆さんが各地域に戻って、高校生への安全運転教育を拡げてほしい」と述べた。

続いて、日本交通安全教育普及協会の松井仙一主幹が「高校生のためのSafety Riding! 指導マニュアル」を活用した高校生への指導方法について説明。「このマニュアルは、生徒が気づくことを主体とした実技指導に特化した内容になっています。生徒一人



日本二輪車普及安全協会の作田裕樹安全普及部長



日本交通安全教育普及協会の松井仙一主幹

ひとりの技量に配慮して、アドバイスしていただくことが重要です。講習中は安全確認などの基本ができていなければ、繰り返し注意するようにしましょう」と強調した。

このように、日本二普協は高校からの要請に応じて生徒への原付実技指導をサポートする体制づくりを進めている。

高校の統廃合や鉄道・路線バスの廃止などによって、高校生の通学環境が大きく変化し、「3ない運動」のように二輪車(原付)の利用を一律的に禁止するという方針は実態に合わなくなっている。免許取得と二輪車通学を認めている県では、警察や交通安全協会、県二輪車普及安全協会などの協力によって生徒へのきめ細かい安全教育が実践されている。ここで生徒が身につけた安全意識は高校卒業後に四輪車を運転する時にも活かされ、交通事故防止につながるだろう。ホンダをはじめとする二輪車業界は、通学で二輪車を利用する高校生への安全運転教育を引き続き支援していく考えだ。

●(株)ドリームモータースクール

# 教育最前線

連載 43

## 高次脳機能障がいの方の運転復帰を支援するための安全運転教育をスタート



ドリームモータースクール教育研修課課長補佐の三浦剛基さんの指示に合わせて、Wさんは実車での様々な課題に取り組んだ

長野県長野市と須坂市に自動車教習所を展開する(株)ドリームモータースクール(本社・長野県長野市)は、身体が不自由な方を対象にした初心運転者教育を行うなど、長年にわたり障がい者の運転免許取得をサポートしている。そして昨年から、脳梗塞などにより高次脳機能障がいとなった方が回復後に運転を再開する際の支援にも乗り出した。

同社取締役社長の吉村征之さんは「医師も作業療法士も、運転をさせて良いか判断する材料がなくて困っているという状況があります。そこに、私たち自動車教習所のような運転のプロの視点からアドバイスするというステップを加わえることで、解決できることがあるのではないかと考えました」という。そして、ホングの「自操安全運転プログラム」を取り入れるなど支援体制を整備した。

### 実 車で運転への影響の有無を確認

昨年12月16日、ドリームモータースクールを利用したのは昨秋に脳梗塞となり、長野中央病院で治療を受けていた患者のWさんだ。長野中央病院では、患者



コース内にあるいろいろな交差点を通過



バイロンにクルマの先端を合わせて停止

長野中央病院・リハビリテーション科主任の倉坂美和さんは「Wさんは手足の麻痺はないものの視覚認知に障がいが残っています。サポートソフトでは問題がみられなかったのですが、実車で運転への影響の有無を確認することにしました」と話す。

講習を担当したドリームモータースクール教育研修課課長補佐の三浦剛基さんは、長野中央病院を通じてWさんの症状を把握した上で講習の内容を決めた。「病院から、Wさんの症状については比較

から医師に運転復帰に関する相談があった場合、医師からの指示に基づいて作業療法士が対応している。その際、患者の運転能力を評価する材料の一つとして、ホンダセーフティナビ(簡易型四輪ドライビングシミュレーター)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」を活用している。

このサポートソフトによる評価に加え、近隣にあるドリームモータースクールが高次脳機能障がいのある方の受け入れを開始したことで、長野中央病院はWさんに受講を提案したのである。



車庫入れでは後退時に周囲の状況を把握し、適切な操作ができているかを確認

的軽いもので、視覚的な部分に問題があると聞いていました。それが運転に影響があるものかどうかを確認しようと考えました。今回は、他の教習車両が走行している状況で運転したいというWさん本人の希望もあり、ペーパードライバー講習を受講してもらうことにした。

外周コースを数周して、Wさんが教習車両に慣れた後、助手席に同乗する三浦さんが指示を出していく。まずは、直線コースでは左右それぞれの白線にクルマを寄せて走る、コース上にあるバイロンにクルマの先端を合わせて停止するという課題。次は、合図を出すという操作を加えながら、信号交差点や無信号交差点の通過、クランクやS字コースを走行。さらに、バイロンスラロームや車庫入れにも取り組んでもらった。

### 県 全体でも自動車教習所と病院との連携をめざす

Wさんは「脳梗塞になって、以前と物の見え方が変わっているという自覚があります。そうした状態で運転しても大丈夫か不安でしたが、今日、受講して安心感を得られました。運転の再開に向けて、こうした仕組みが出来上がっているのは、たいへんありがたいです」と感想を語った。

長野中央病院リハビリテーション科長の中澤真由美さんは「患者様が個別に自動車教習所で指導を受けても、細かい挙動や反応まで見ていただけなことが多く、いろいろな課題を伝え、私たちが知りたいところも確認してもらえるので安心感があります。患者様にも受講を勧めやすいです」と、ドリームモータースクールと連携を深めていきたい考えを示した。



長野中央病院リハビリテーション科の中澤真由美さん(左)、倉坂美和さん(右)

「今日は、第一歩を踏み出したところと、これからも、病院から相談があれば、積極的に対応したいと思っています。このような個別の連携だけでなく、長野県内の自動車教習所と病院が枠組みをつくって取り組んでいくことも重要で、そうした動きも既に始まっています」と、今後を見据える。

※リハビリ加療中の方の運転復帰を車両訓練でサポートし、より安全に自由な移動を楽しんでいただくことをめざす安全運転教育プログラム

## TOPICS

### 01 ●長野県警察本部とHondaとの交通安全協定締結 相互が蓄積している情報を共有し、交通事故対策につなげる



本田技研工業(株)安全運転普及本部の原田洋一事務局長(左)、長野県警察本部の北原久弘交通部長(右)

Hondaは長野県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。昨年12月6日に長野県庁にて、同県警本部の北原久弘交通部長と、本田技研工業(株)安全運転普及本部の原田洋一事務局長が協定書に調印した。「SAFETY MAP」(8面参照)に表示される急ブレーキ多発地点デ

ータを同県警に提供するなど、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。

北原交通部長は「この協定を通じて今後、Hondaが蓄積している貴重な急ブレーキ多発地点データを提供していただけるようになりました。これをもとに、交通安全活動に有効に役立て、県民の安全・安心な暮らしを守りたい」と挨拶を述べた。また、原田事務局長は「官公庁との連携によって、交通事故の撲滅につなげていきたい」と語った。



TOPICS

## 02 ●神奈川県立相模田名高等学校 学校周辺の危険箇所を共有するために「SAFETY MAP」を活用

神奈川県立相模田名高等学校では、生徒がつくる交通安全隊が校内で啓発活動を担っている。昨年10月、交通安全隊の1年生が学校周辺の危険箇所を調べ、ヒヤリ地図を作成。交通安全隊では、これを生徒だけでなく、地域にも役立ててもらおうと、インターネットによる一般への情報発信を検討。この取組みに協力していた北里大学医療衛生学部准教授の川守田拓志さん（6面参照）が、生徒に「SAFETY MAP」（8面参照）を紹介し、これを活用してヒヤリ地図作成を通じて得た情報を投稿することにしたのである。「SAFETY MAP」の投稿機能を使って、約30カ所「みんなの追

加地点」として投稿した。

交通安全隊は11月17日に「杜のホールはしもと」（神奈川県相模原市）で開催された「平成28年度相模原地区交通安全高校生・PTA大会」（主催：神奈川県教育委員会、県立高等学校交通安全教育推進協議会、神奈川県立高等学校PTA連合会）で、取組みの成果を発表した。

交通安全隊の1年生は「私たちが投稿したことで、学校周辺の事故が1件でも減ればいいと思います」「小学生や中学生をはじめ、多くの人に見てほしい」「これからは危険と感じる場所を見つけたら、投稿しようと考えています」と話した。

昨年11月に開催された「平成28年度相模原地区交通安全高校生・PTA大会」で取組みの成果を発表



神奈川県立相模田名高等学校・交通安全隊の1年生の皆さん



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代表取締役社長

昨年11月24日、ソニックシティ（埼玉県さいたま市）で「2016 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・団体から約300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代表取締役社長と、来賓を代表して埼玉県警察本部の後藤秀明交通部長が挨拶を行った。

今年のテーマは「職場内の安全は、交通・労働・健康のトライアングル」。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。

ジョンソン・エンド・ジョンソン（株）日本法人グループ総務部の蒲博史氏は、同社内で「SAFE Fleet（安全運転）」を企業文

## 03 ●2016 トラフィック セーフティ フォーラム in 埼玉 職場内の安全は、交通・労働・健康のトライアングル

化にするための取組みを紹介。1ヵ月ごとにドライブレコーダーに記録された分の動画データを分析し、それを社員の安全指導に活用している事例などについて述べた。

また、（株）本田技術研究所 二輪 R&D センター管理室安全衛生・CGブロックの吉川達也氏は「心（思いやりの心）・技（危険予測の技）・態（模範となる態度）」という社内の交通安全基本理念を説明。これを社員に実践的に体感してもらうために、交通教育センターレインボー埼玉で実施して

いる「二輪安全運転研修」「交通安全総合研修」の内容を紹介した。

事例発表の後は、順天堂大学大学院医学研究科の谷川武教授が「睡眠呼吸障害の早期発見・早期治療による安全向上と健康増進」というテーマで講演した。居眠り運転の原因にもなる睡眠時無呼吸症候群（SAS）の特徴や検査方法を解説。SASは治療が可能な病気であるため、職場における早期の発見と治療が重要であると訴えた。



ジョンソン・エンド・ジョンソン（株）日本法人グループ総務部の蒲博史氏



（株）本田技術研究所 二輪 R&D センター管理室安全衛生・CGブロックの吉川達也氏



順天堂大学大学院医学研究科の谷川武教授

## 04 ●2016 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

昨年12月2日、Honda 青山ビル（東京都港区）にて「2016 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。

報告会では本田技研工業（株）の八郷隆弘代表取締役社長が「Honda はこれまで交通安全に関しては、クルマ社会がかかえる交通事故や渋滞、高齢化にともなう移動の問題などについて、真摯に向き合ってきました。昨今話題の自動運転についても、業界と協調の上、交通事故ゼロを目標として関連技術の開発を進めています。交通事故の削減には技術の開発だけでなく、ルールづくりやインフラの整備、人々の理解促進といったことも忘れてはなりません。この点については官民の協力が今後さらに必要になるものと考えています」と挨拶。

続いて、本田技研工業（株）安全運転普及本部の原田洋一事務局長が、2016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、来賓を代表して警察庁の井上剛志交通局長が挨拶。「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、安全知識等をたくさんのヒトに伝える、安全にかかわるテクノロジーの開発、安全情報を伝えるコミュニケーションを推進する活動に尽力し、とりわけ各年代に応じた安全運転啓発活動の推進に積極的に取り組んでいることに感銘を受けました。今年、開発された幼児向けのプログラムは子どもにとって親しみやすく、交通事故防止を図る上で有効なものだと考えています。先進性・独自性のある交通安全活動を引き続き推進してほしい」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。



本田技研工業（株）の八郷隆弘代表取締役社長



警察庁の井上剛志交通局長

# FRONT LINE

## 「眼から考える交通安全」をテーマに 視覚の側面から交通事故の防止に取り組む

川守田さんは人間の眼をレンズとしてとらえ、眼の奥に映る画像をコンピュータによる光学シミュレーションで解析し、それを様々な分野に応用するという「眼光学」を専門としている。「眼から考える交通安全」をテーマに活動を始めたきっかけは、眼科での視機能検査を担当していた時、患者からクルマの運転に関する相談を多く受けるようになったことだという。「医療の研究は病院内で完結してしまいがちです。自分の研究を交通事故防止に役立てることができれば、一般社会とも接点を持つのではないかと考えました。また、交通事故と事故当事

者の眼の状態との因果関係も明らかにしていきたいと思っています」。

### 自分が思っているよりも 周辺は見えていない

人間の眼は思っている以上に周辺が見えていないことを知っておいてほしいと、川守田さんは強調する。私たちが普段見ている風景は、下の2つの画像のどちらか？この問いに対して、ほとんどの方はAの画像と答えるだろう。しかし、正解はBの画像なのだ。「網膜には視力の高い中心部位(中心窩)



北里大学 医療衛生学部 リハビリテーション学科  
視覚機能療法学専攻 准教授

### 川守田 拓志さん

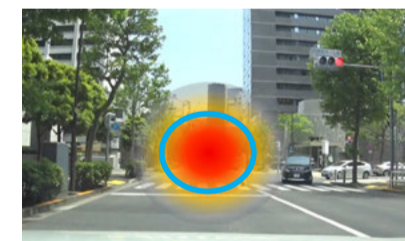
一般に、片眼の視野の限界は鼻側の方向に約60度、耳側に約100度、上方向に約60度、下方向に約70度。左右の眼の視野が重なる領域が両眼視野で、物を立体的に見たり、より鮮明に見たりすることを助けている。ただし、視覚は万能ではなく、すべての情報を処理できない

### 注意を惹きつけられる ものがあると、 有効視野は狭くなる

とその周囲の領域(網膜周辺部)があります。中心窩から離れるほど視力が下がり、網膜周辺部に行くにつれてさらに低下します。これは視力に関わる細胞の数が周辺に行くほど少なくなるためです。Bの画像は中心で視力が高く、周辺にいくほど視力が低いという状態を示しています。多くの方がAの画像と答えるのは、私たちの脳のはたらかで周囲まではつきり見えていると思いついて入っているからなのです。これを運転時や歩行時に認識しておいてほしい」と川守田さんは訴える。



ため、見落としが起る。眼の奥に危険対象が映っているはずなのに、交通事故が起きてしまうのは、その



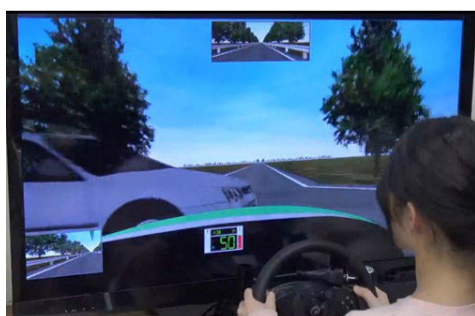
有効視野のイメージ。楕円形状となっていて、左右に広く、上下に若干狭い

ここで重要なのが、中心視しながら同時に情報処理を行うことができる領域とされる有効視野である。大人に比べて子どもの視野が狭いことを意味する。人は、高いコントラスト(明暗度)や明るいもの、人の顔など視覚的要素に注意が向けられやすくできており、無意識に視線が動いてしまう。都市部のような混雑状況になるほど、また中心で見ているものに対して複雑な処理が要求されるほど、有効視野は狭くなるのがわかって

いる。「注意を惹きつけられるものがあると、周囲の情報処理能力を弱めてしまうことも多く、結果として有効視野が狭くなってしまふのです。しっかり前を見ていたはずなのに、何かと衝突してしまつたという事故は、こうした要因があります。また、走行速度が上がると、周辺視野の感度が下がり、有効視野も減少します。ドライバーは制限速度を守ってほしいと思います。また、歩行者はドライバーに気づかれていないと思つて歩いていたら安全といえるでしょう」。

### 歩行者のために 早期のライト点灯を

視覚機能の低下の要因は走行速度だけでなく、明るさも関係する。夕方になると、明るさは昼の約100万分の1と急激に変化する(夜は約1000万分の1まで減少)。しかし、薄暗くなつても「自分は見えている」と思っているドライバー



川守田さんは Honda セーフティナビ(簡易型四輪ドライビングシミュレーター)を使って、コリジョンコース現象を再現し、被験者15名の約3割が事故を起こすという結果を得た。コリジョンコース現象とは交差点手前で同速度・同角度で近づいてくると、お互いのクルマが動いていないように見えて、直前まで危険を認識できず衝突してしまう現象。別の被験者で交差点手前での左右の安全確認を義務づけた場合、事故はゼロであったという

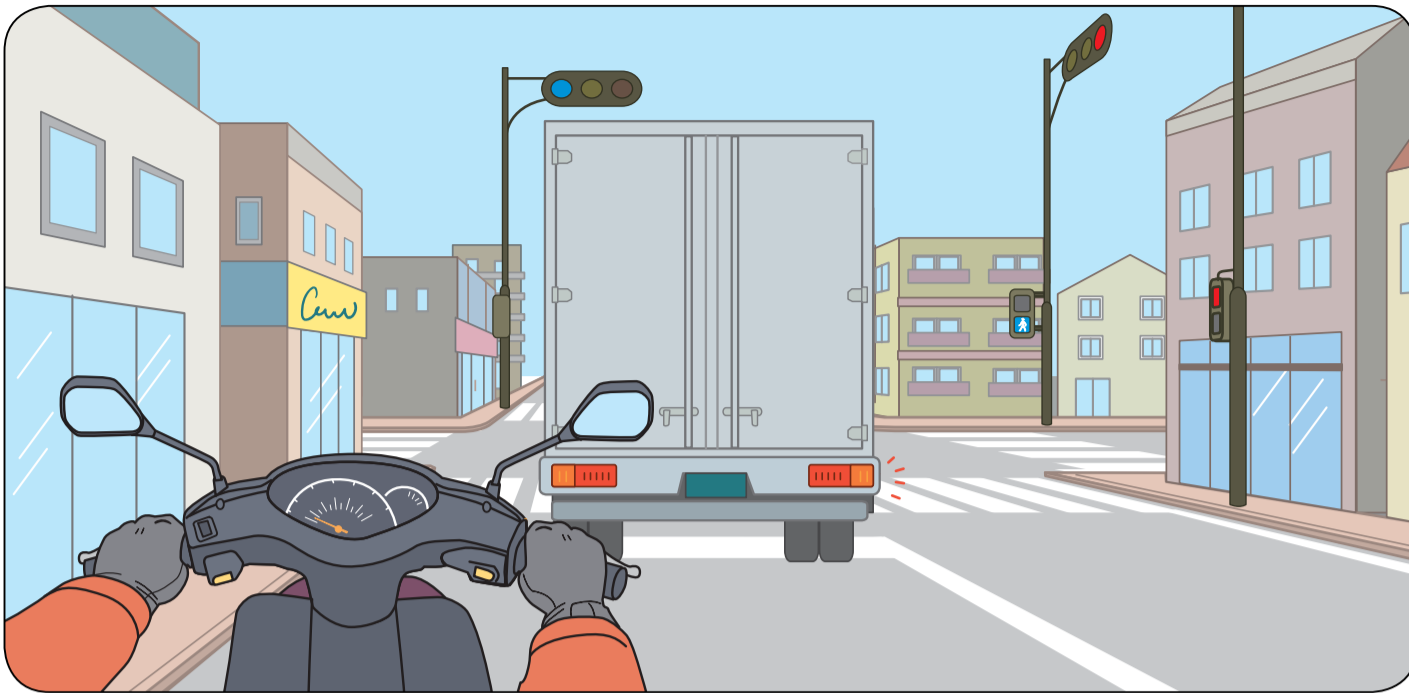
は多いのではないだろうか。これは、眼が周囲の薄暗さに順応し、夕方や街灯の多い場所を走行する時、あまり見えにくい感じがしなくなるためだ。「薄暗いところでは視力に関与する細胞のはたらきが弱くなり、静止・動体視力や奥行き感、色を識別する能力は確実に低下します。加えて、眼が明るさを取り入れようと瞳孔が大きくなるのですが、レンズの役目を果たす角膜と水晶体の細かい凹凸などで光の進み方が乱れて、眼の奥に映る画像もぼやけます。これは自覚がないので注意が必要です」。

夕方の交通事故防止対策として、早期のヘッドライト点灯が有効だと、川守田さんは呼びかけている。「人間の反応は光の明るさと大きさに依存していますから、ヘッドライトを点灯することは歩行者からの視認性を大きく向上させることになりまふ」。

歩行者側の反射材着用については、長く活用してもらうために、自分が気に入ったものを身につけてほしいと提案している。「できるだけ大きいもので、全方位から見られやすくと、より安全です。自発光ではなく、光を反射させるタイプであれば、クルマのヘッドライトの高さに身につけると効果があります」。

危険予測トレーニング (KYT) — 危険感受性を育てる

第55回 先行右折車がいる時 (二輪車編)



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。今回は二輪車のライダーに、先行右折車が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)

あなたは青信号の交差点にさしかかっています。前方のトラックは、交差点を右折するようです。

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 27 年の二輪車 (自動二輪・原付) 乗車中の交通事故負傷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 15～24 歳 ② 35～44 歳  
③ 65 歳以上

Q2

平成 27 年の二輪車乗車中の交通事故件数 (第 1 当事者) を法令違反別にみると、最も多い法令違反は次のうちどれでしょう？

- ① 操作不適 ② 動静不注視※  
③ 安全不確認

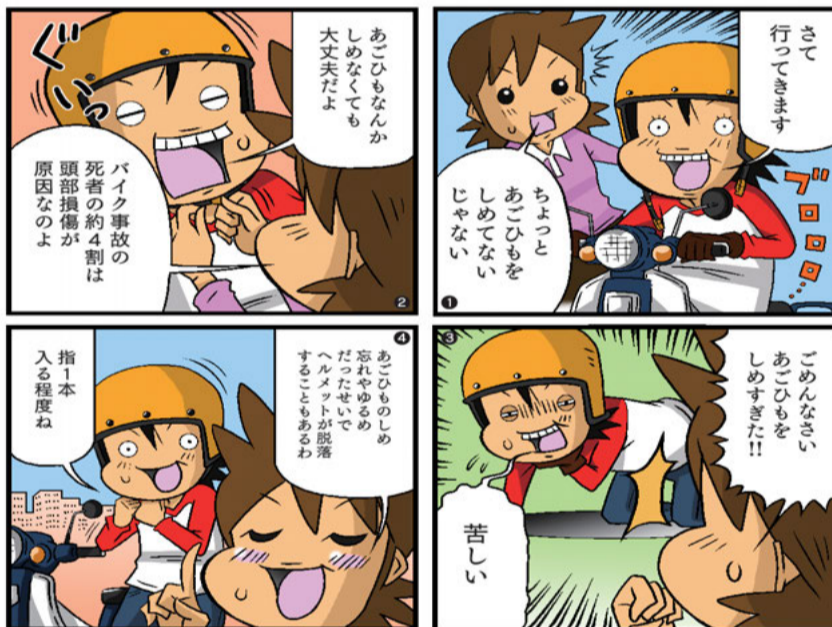
※動静不注視=相手の存在を発見していたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったこと

Q3

平成 27 年の二輪車乗車中の交通事故死者数 677 人のうち 662 人はヘルメットを着用していましたが、このうち事故時にヘルメットが脱落していた割合は何%でしょう？

- ① 約 10%  
② 約 20%  
③ 約 30%

※「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

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。

36

熊本県・宇城地区交通安全協会交通安全教育講習員の皆さん

船津千鶴さん (左)、山下咲子さん (右)

「交通事故に遭わない、起こさない」と感じてもらえる講習をめざす

熊本県では、県内 7 地区がそれぞれ独自の交通安全教育を展開している。宇城地区交通安全協会は、県中央部に位置する宇城市、宇土市、美里町、城南町を担当。交通安全教育講習員の船津千鶴さんと山下咲子さんが、この 2 市 2 町の幼児や小中学生、高齢者を中心に年間で 300 回以上の講習を実施している。

二人は講習で伝えたい内容を図案化し、教材を手づくりで製作。耳だけでなく、目で見て受講者の心に響くように工夫している。その 1 つが講習冒頭の自己紹介の時の紙 1 枚を使った簡単なマジックだ。「幼児から高齢者まで、どの世代にも好評で、受講者の関心を自分たちに引きつけるのに効果的です」と山下さんは話す。

高齢者向けの講習では、安全運転に必要な 8 つのポイント (右記参照) を説

明した後に、各ポイントの頭にくるひらがなを組み合わせたら、どのようなフレーズになるか考えさせる脳トレーニングの要素を取り入れている。また、高齢者に馴染み深い歌謡曲を交通安全にちなんだ替え歌にし、腹話術の中に取り入れて歌っている。最後は、腹話術人形「あかいとまとちゃん」が受講者に挨拶して回るなど、一人ひとりとの触れ合いも大切にしている。「講習中は無表情な方でも、一対一になると笑顔になってくれます。自分のため、まわりのために交通事故に遭わない、起こさないと感じていただける講習をめざしています」と船津さんはいう。

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/>

● 高齢者向けの交通安全講習

簡単なマジックを盛り込んだ自己紹介。船津さんの自己紹介では、船が描かれたイラストを折りたたんで、もう一度開くと鶴が現れる。イラストの裏側には、船津さんのフルネームが書いてある



クルマを運転する高齢者も多いことから、夜間、対向車や前車がない時はハイビームの使用を呼びかけている



下記の 8 つのポイントを説明し、各ポイントの頭にくるひらがなを組み合わせたら、どのようなフレーズになるか考えてもらう

- 【安全運転 8 つのポイント】
- ・いつもしっかり安全確認
  - ・ついウっかりは事故直結
  - ・もしものときのシートベルト
  - ・のんたら乗らない 乗るなら飲まない
  - ・み込み右折は事故のもと
  - ・ちょっと不安と感じたら高齢運転者マーク
  - ・できるだけ運転ひかえて夜の道
  - ・もう少しと無理せず迷わず休憩を



反射材は配布するだけでなく、使い方も細かく指導。たすきタイプの反射材は片方の肩にかけるだけだと、洋服の素材などでは歩いているうちに肩からずれ落ちてしまうことがあるため、両肩にかかるように、たすき掛けで使うようにアドバイス

講習の最後に腹話術人形「あかいとまとちゃん」が高齢者一人ひとりと言葉をかわす

安全な道路環境をめざして—18—  
**SAFETY FOCUS**

# 歩行者・自転車利用者にとって危険である巨大な交差点

広島県広島市「西観音町電停東」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、広島県内で2人の方が「みんなの意見」を投稿している「西観音町電停東」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28年中に四輪車対歩行者の事故が2件、四輪車と自転車利用者の事故が2件、四輪車対四輪車の事故が3件発生している。

●この地点で発生した事故件数

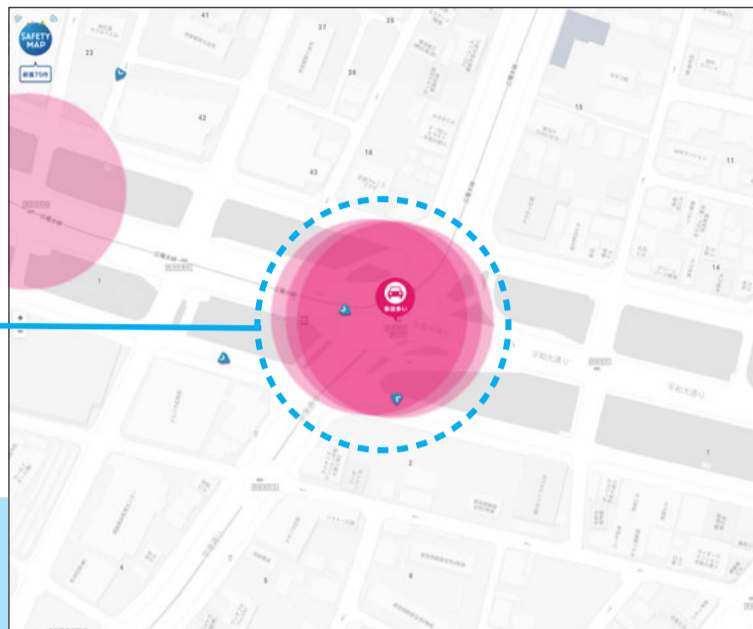
四輪車対歩行者	左折時	1件
	右折時	1件
四輪車対自転車	左折時	1件
	右折時	1件
四輪車対四輪車	追突	3件

※平成28年中 広島県警提供

●「SAFETY MAP」みんなの意見

スピードが出ているクルマが多い 2人

※平成29年1月31日時点

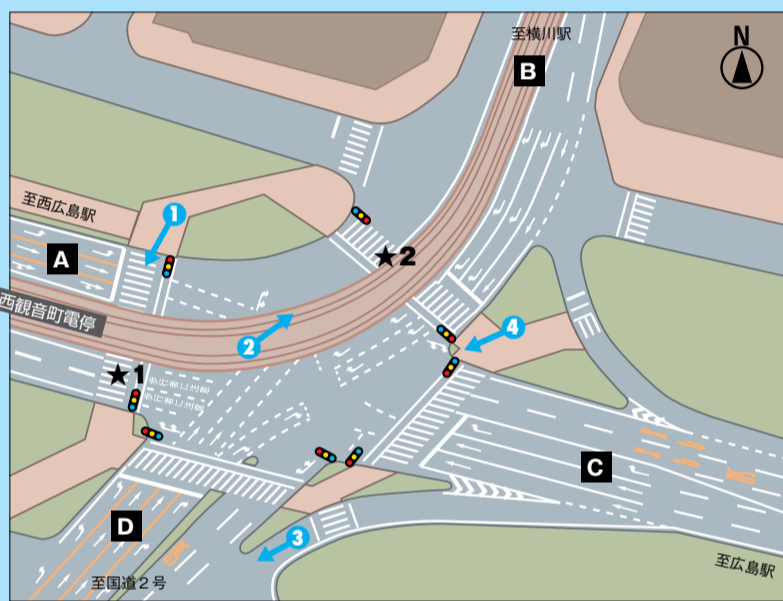


## 現場をたずねる

FOCUS エリア  
広島県広島市西区「西観音町電停東」交差点

今回訪れた「西観音町電停東」交差点は広島市の中心部を東西に抜ける平和通りにあり、南側に空港通り、北側に中広通りが接続している。この道路は路面電車との並走区間であり、軌道は中広通りから平和通りを西へ抜けている。また、交差点の西側には路面電車の西観音町電停が設置されている。

現場を訪れたのは平日朝7時。7時半を過ぎると徐々にクルマやバイク、自転車の交通量と、西観音町電停で降りる通勤・通学の人々も増えていった。特にAとBの間のクルマの通行量が多く、路面電車の運行本数も増えるため、道路がクルマと電車で埋め尽くされる状況になっていた。BからC、およびCからDへ進むクルマは交差点に進入せず、左折専用レーンを通行する。CからDへ合流しようとしたクルマが、右後方からの直進車両に気づき、慌ててブレーキを踏む場面があった。通勤時間帯は二輪車の通行量も多く、2段階右折をしない原付も見られた。



通勤時間帯はクルマと路面電車で道路が埋め尽くされる

西観音町電停で降りた乗客はそのまま横断歩道へ向かう



直進車両に気づかず慌てて停車したクルマ



二段階右折をせずに右折レーンを利用する原付



### 交差点を通行するすべての人が周囲に配慮を



歩行者保護のために一時停止したクルマ。その内側にいるクルマは止まらずに横断歩道を通過

「西観音町電停東」交差点には4つの横断歩道が設置されているが、特にAからBに左折するクルマは、交差点入口から横断歩道★2までの距離が長いので、減速しないまま交差点に進入するケースが多い。横断歩道を歩行者が渡ろうとしているにもかかわらず、一時停止せずに通過するドライバーが目立った。逆に、路線バスは横断歩道手前では歩行者の有無にかかわらず必ず一時停止して、安全確認をして通過していた。一般のドライバーも、路線バスのように歩行者を優先させることを徹底してほしい。

一方、歩行者はスマートフォンを操作しながら歩いたり、両耳にイヤホンをつけて走行する自転車利用者も多く見られた。交通量が多い交差点だけに、車両も歩行者も、お互いの存在を確かめ合って慎重に通行することが重要だ。



両耳にイヤホンをしている自転車利用者とスマートフォンを操作している歩行者

### 歩行者への積極的な注意喚起でより安全な通行環境へ

Aにある西観音町電停で降りた乗客のうち横断歩道★1へと向かう歩行者について、歩行者用信号が点滅または赤になっても横断歩道を渡ってしまう人が少なくない。この交差点において、危険な状況に陥りやすいのは、横断歩道を通行する歩行者といえる。ほとんどの電停は、路面電車を降りてすぐに横断歩道があり、西観音町電停では横断歩道の手前にドライバーに対する「歩行者に注意」の路面表示が既にあるが、電停から横断歩道へ向かう歩行者側にも信号を遵守してもらうための注意喚起も必要ではないかと思われた。

広島県警察では今後、さらなる安全対策を検討していく考えだ。



「歩行者に注意」の路面表示

路面電車から降りた乗客が赤信号で横断歩道を通行

### 「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。