

● Honda Cars による送迎安全運転講習会

教育
最前線
連載 44

四輪販売会社を通じて、福祉施設の送迎運転者への実技教育を展開



車両感覚を身につける方法として、運転席からバンパーの先端がどのように見えるかを把握してもらう

社車両専任の営業スタッフである新車営業部法人販売課チーフの佐藤吉伸さんは「福祉車両を扱うのは初めてだったので一から勉強し、大阪府内の福祉施設を訪問しました」と振り返る。「訪問して

Honda はリハビリ施設やデイケアセンターへの送迎中の交通事故を予防し、利用者の安全を確保するため、送迎運転者向けの移送安全運転プログラム（以下、移送プログラム）を開発した。これは、送迎運転者への運転アドバイスだけでなく、利用者の立場を体験し、利用者への配慮の大切さを理解してもらうためのものである。そして、送迎運転者への安全運転教育の場と機会の拡大を図るために、Honda Cars（四輪販売会社）を通じて、福祉施設の送迎運転者に受講してもらうための取組みを進めている。

3月17日には、Honda Cars 大阪で送迎安全運転講習会を開催。同社は4年ほど前から福祉車両の販売に力を入れている。福

話をうかがう中で、管理者の方々には、送迎サービスを担当する職員に対して、どのような安全運転教育をすべきか困っていることがわかってきました。そこで、Honda が主催する送迎安全運転講習会を大阪にて開催。お付き合いのある近隣の福祉施設に案内した。その結果、送迎の運転を担う方やその管理者の方22名が集まった。

指導は鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターが担当し、最初は指定されたスペースの中でハンドルをきりながら前進・後退する。これは狭い場所での車両感覚と、利用者に負担をかけないハンドル操作を習得することを目的としている。このほか、穏やかなアクセル・ブレーキ操作を身につけるため、目標となるパイロン

に合わせて発進・停止を繰り返すという課題にも取り組んだ。自分の身体を支える力が低下している高齢者の立場を体験するため、運転しない受講者は後席で背もたれから背中を浮かせて座ることで、運転者の操作が及ぼす影響を感じてもらう。



指定されたスペースの中でパイロンを避けながら前進・後退を繰り返す

送迎運転の経験が2年という受講者は「実車による講習の機会は貴重だと思い、参加しました。車両を停止させる時はブレーキ操作に注意していましたが、今日の講習では発進の時のアクセル操作はそれほど意識していなかったことに気づきました。そうしたことに気をつけ、安全な送迎



利用者に負担をかけないアクセルとブレーキの操作を練習

サービスを提供していきたい」と感想を語った。

佐藤さんは「講習が終わった後、受講された皆さんが満足そうな表情を浮かべていたのが印象的でした。車両と安全運転教育をセットで提供していくことは、お客様の困りごとの解決につながるので、これからも継続していきたいと考えています」と話す。

今回に先立ち、2月16日にはHonda Cars 京都も送迎安全運転講習会を開



Honda Cars 大阪 新車営業部法人販売課チーフの佐藤吉伸さん

催している。関西地域での活動を統括している本田技研工業（株）法人営業部関西販売課の太田徹課長は「地域のお客様の安全を守ることは、Honda としてやるべきことです。この取組みを関西2府4県全体に拡大したい」と今後を見据える。

現場訪問

●（一財）日本救護救急財団

救急救命士に患者を安全に搬送するための運転技術とマインドを身につけてもらう



狭路誘導ではパイロンにぎりぎりまでバンパーを寄せさせる。繊細なブレーキ操作が患者の負担を減らすことにつながる



（一財）日本救護救急財団は、積極的に救急救命士※有資格者の社会的活用を行うことで救急医療の質の向上をめざし、プレホスピタルケア（病院前救護）に関する全般的な事業を展開している。その一環として、同財団は鈴鹿サーキット交通教育センターで昨年から「患者搬送・安全走行スキル講習」を開始した。対象は消防署の救急隊員や、病院間での患者搬送を担う職員などである。この講習を実施する背景を同財団シニアマネージャーの山崎明香さんは次のように話す。

「これまでの救急搬送は、急ぐことに重点が置かれていました。しかし、近年は高齢の方や、搬送中のケアが必要な方が増えているため、急いで搬送するだけでなく、患者の病態を悪化させないための患者搬送・安



直線コースを40km/hで走行し、前方の信号点灯と同時に停止する反応制動。緊急時であってもゆるやかな減速をするための車間距離を考える

全走行の考えがより重要になってきます。そこで、こうした考え方を現場の方々理解してもらうための場を設けることにしたわけです。交通事故の実態やクルマの最新技術に合わせて、安全な搬送に必要なトレーニングができることから、鈴鹿サーキット交通教育センターを会場に選びました。

実技講習は狭路誘導からスタート。トレーニング車両の前後に置かれたパイロンにボールペン1本の隙間までバンパーを寄せる。全員が一人でできるようになる

と、次は車外からペアになった相手がよりスムーズに寄せられるように誘導する。ここまで間隔を詰めることが目的ではなく、ちょっとしたブレーキのかけ方が患者に与える影響を確認したり、誘導者が運転者に伝える情報の一つひとつが患者にも大きな影響を及ぼすことを確認する。

続いて、急制動と反応制動、スキッド走行に取り組み、最後は夜間走行となる。いずれも様々な交通場面における患者への影響を確認し、どのような情報の取り方や運転操作をすれば、患者にとって適切なのかを考えていくためのものだ。

患者搬送では、運転者のちょっとしたブレーキ操作であっても病態に影響を及ぼすことがあり、急な操作の危険性という以前に、



すべりやすい路面のスキッドコース走行では、アクセル操作やハンドル操作の荒さが顕著に現れる。患者に優しい丁寧な操作について考える

患者に負担の少ない運転をするために、いかに早めの情報収集や穏やかな運行動が必要かを認識するのがこの講習の中身だ。

受講者がグループに分かれて行うディスカッションでは、病態に合わせた搬送経路の選び方や、具体的なクルマの速度や運転上の注意点について議論された。

消防署で救急隊員として活動しているという受講者は、「特に雨天時は、前方に少しでも気になる状況があれば、減速したり、停止して安全を確かめて通過する必要があると感じました」と語った。



日没後に行われた夜間走行。降雨装置のあるパリアルコースで、雨天時の適正速度について検証を通して考える

厚生労働省は2025年を目途に、地域の包括的な支援・サービス提供体制（地域包括ケアシステム）の構築を推進している。これにともなって、病院間の搬送が増えることが予測されるため、救急医療に携わっていない救急救命士を活用しようという動きも進んでいる。こうした状況もふまえ、日本救護救急財団では「患者搬送・安全走行スキル講習」を継続していく考えだ。

※救急救命士＝厚生労働大臣の免許を受けて、医師の指示の下に救急救命処置を行うことを業とする者をいう。