

[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)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

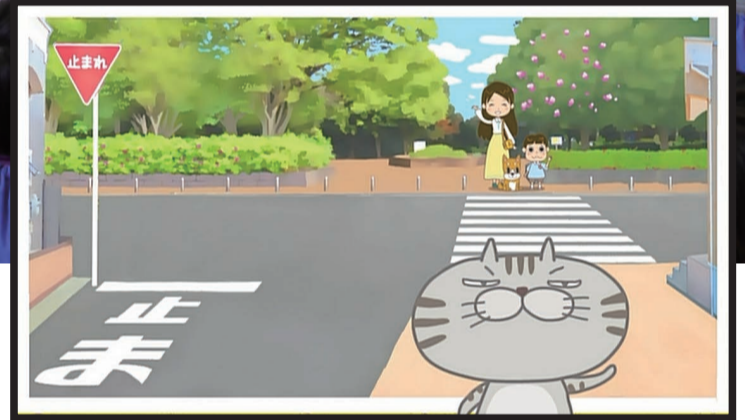
Honda はすべての人の
交通安全を願い活動しています。

2017
4・5
April・May

NO.483

CONTENTS

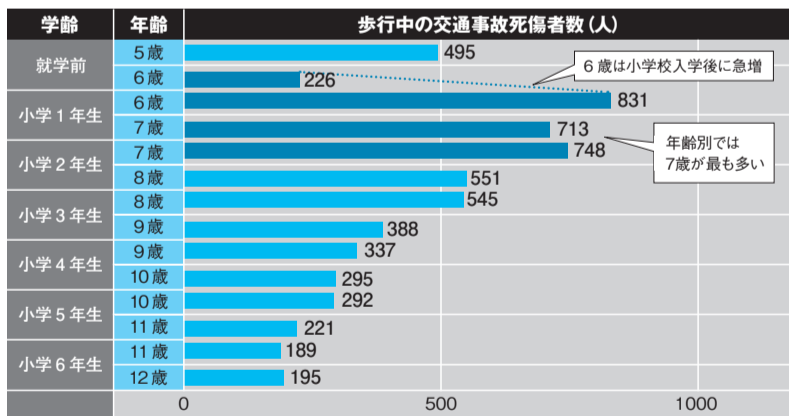
- P1 特集：幼児への交通安全教育
幼児の特性を
踏まえて安全意識を育てる
- P4 教育最前線 / Honda Cars による送迎安全運転講習会
現場訪問 / (一財) 日本救護救急財団
- P5 TOPICS ① / Honda Cars 群馬
Honda Cars 伊勢崎西
TOPICS ② / Honda 春のセーフティキャンペーン
実施中!
- P6 FRONT LINE / 大阪大学大学院 人間科学研究科
教授 篠原一光さん
- P7 危険予測トレーニング (KYT) / 高速道路の
サービスエリアを走行している時 (四輪車編)
SJクイズ
指導者ファイル / 福井県・鯖江市
交通安全教育指導員の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS / 大阪府



特集
幼児への
交通安全教育

幼児の特性を 踏まえて安全意識を育てる

歩行中の年齢×学齢別の交通事故死傷者数 (2015年)



※出典：(公財)交通事故総合分析センター資料

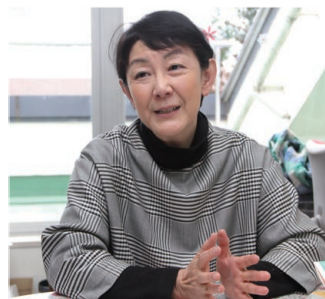
(公財)交通事故総合分析センターの資料によれば、歩行中の交通事故死傷者数を年齢および学齢別にみた場合、7歳の死傷者数が際立って多い。2015年の歩行中の交通事故死傷者数は、6歳では未就学児の死傷者数が226人であるのに対して、6歳の小学生は831人と大きく増加する。6歳から7歳にかけての死傷者数が多いのは、小学校入学による行動範囲の広がりが影響しているといえるだろう。そのため、小学校に入学するまでに子どもが一人で安全に行動できるようにするための教育が必要なのである。

子どもへの交通安全教育においては、それぞれの年代の特性を踏まえたアプローチが必要だ。その中でも、幼児期は交通安全教育に初めて触れる機会であり、生涯にわたる安全意識の土台を形成する大切な第一歩といえるだろう。今回は幼児期の交通安全教育に焦点を当て、指導に求められる教育的視点や地域、企業・団体による取組みについて紹介する。

幼児には「どうすべきか」具体的に示す

では、幼児に対して、どのような交通安全教育を行っていくべきか。発達心理学を専門とする目白大学人間学部教授の小野寺敦子さんは、指導者や保護者が幼児期の心理特性を理解しておくことが大切だという。「スイスの心理学者のピアジェは子どもの発達段階において、2〜7歳を前操作期(大人と同じような思考過程がとれる前段階)と呼び、この時期の大きな特徴の1つとして自己中心性を挙げています。自己中心性とは、わがままという意味ではありません。自分の視点からしか物事の判断ができないということことです。幼児の場合は、この特性を考慮して指導する必要があります。また、幼児は見かけが変わっても物の量は同じであるという「保存」の概念が確立していません。例えば、『ビーカーに入った水を、そのビーカーより細く背の高い形のビーカーに移したら水の量はどうか』という問いに対して『水の量が増えた』と答えてしまいます。つまり、思考は物の見え方に依存しているのです。前操作期は他者から自分がどう見えているかを想像したり、次にどうなるかを予測する能力が未発達で、こうした能力は5〜6歳くらいから徐々に獲得していくと小野寺さんは説明する。そのため、幼児段階では「止まる」「観る」という基本動作を繰り返し教えていくことが重要になる。

「教える時に意識してほしいのは『どうすべきか』を具体的に示してあげることです。例えば、『走ったら危ない』ではなく『歩きましょう』『止まる』はどこで止まるべきか、『観る』も何を観なければいけないか。交通状況は人間に



目白大学人間学部教授の小野寺敦子さん

特集
幼児への
交通安全教育

幼児の特性を踏まえて安全意識を育てる

よってつくり出される複雑なものなので、丁寧に教えてください。特に、保護者は小学校入学前にお子さんと一緒に通学路を歩いて、どこにどんな危険があるかを教えてあげるといいでしょう。その時に、お子さんが交通ルールを守っていたり、安全確認ができていたら、ほめてあげてください。それが自信にもつながります。

近年、教育現場では発達障がいの子どもの教育が課題になっており、交通安全教育においてもこうした子どもにも目を向けてほしいと小野寺さんは訴える。「発達障がいの子どもへの交通安全教育に焦点を当て検討することは、一般の子どもに対するよりわかりやすい指導方法にながっていくと思います」。

●ホンダの幼児向け交通安全教育プログラム
「できるニャンと交通安全を学ぶ」
ステップアッププログラム

「あやとりひよこ編」の
ステップアップ
プログラム

ホンダは、幼児期から発達段階に合わせた交通安全教育が必要であると考え、体験を通じた安全行動の基本を伝える教育プログラムや教材を開発してきた。これまで幼児向けの交通安全教育プログラムとして「あやとりひよこ編」を全国各地に普及し、多くの交通指導員の方々に幼稚園・保育園での交通安全教室に活用いただいている。最近ではホンダの四輪販売会社にも普及が進んでいる（5面参照）。そして昨年9月、新たなプログラムとして「できるニャンと交通安全を学ぶ」を完成させた。これは、「あやとりひよこ編」などで交通ルール・マナーを学んだ子どもたちのステップアッププログラムと位置づけられている。開発にあたっては、交通安全について「学ぶ」ことに加え、子どもたちが「たのしい」

と感じられるような内容をめざした。「できるニャン」というオリジナルキャラクターを使ったたり、歌や体操で子どもたちが楽しく学べるように工夫されている。

プログラムは「できるニャンとどうのわたりかた」「できるニャンたいそう」の2つで構成されている。幼児は見えないところに隠れているものを想像する能力や、他者視点に立って考える能力が発達途上にある。しかし、小学校入学後は一人で行動しなければならぬ場面が増えてくるため、その手前の幼児段階から道路上の危険を伝えていかなければならない。「できるニャンとどうのわたりかた」では、オリジナル交通安全アニメーションを活用し、映像で道路上の危険を知ってもらうことを目的としている。この映像は途中で停止させることが可能で、指導者が子どもに問いかける時間が設けられるようになっていて、これによって「道路のどこに危険があるか」を考えてもらうことができるのである。「できるニャンたいそう」は、「止まる」「観る」「待つ」という動作を習得しやすい振付の体操だ。身体を動かしながら楽し

「できるニャンと交通安全を学ぶ」
基本的な指導の流れ（計15分）

	時間	内容
はじめに	2分30秒	自己紹介など
できるニャンたいそう	1分30秒	映像に合わせて体操
できるニャンとどうのわたりかた	7分	危険場面を見せ、問いかけて答えを引き出す
できるニャンたいそう	1分30秒	映像に合わせて体操
まとめ	2分30秒	振り返り



交通安全啓発キャラクターとして誕生した「できるニャン」。教材にはDVDだけでなく、パペット（ぬいぐるみ）やペーパーサート（紙人形）作成用の画像データもセットになっている。

活用をご希望の自治体、警察、団体の方は下記に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 地区普及課
TEL 03-5412-1150



く安全行動を身につけられ、交通安全教室の導入としての役割を果たす。

開発の途中段階では、アニメーション映像はどのような構成が子どもたちと対話しやすいか、体操はどのような振付が覚えやすいかについて、交通指導員の方々から意見をいただき、それらがプログラム制作に活かされている。目白大学教授の小野寺さんは、「楽しさを感じてもらうことは大切です。子どもは遊ぶ時は集中するので、遊びを通じた中の体験が一番身につくプロセスといえるでしょう。今の時代に合った手法だと思います」と、このプログラムを評価する。

体操↓映像
という流れが
子どもの印象に残る

昨年10月、茨城県つくば市内にあるかつらぎ第二保育園で園児80名を対象に交通安全教室が開かれ、指導を担当しているつくば市交通安全教育指導員の大川初江さんと佐々木信恵さんが、「できるニャンと交通安全を学ぶ」を行った。

はじめに、「できるニャンたいそう」を行い、その次に「できるニャンとどうのわたりかた」というアニメーションがスタート。主人公の「りっちゃん」が幼稚園から帰宅するまでのストーリー展開となっている。お母さんとの帰り道で交差点の向こうから友だちの「のりくん」が「りっちゃん」を呼んでいる。「りっちゃん」が「のりくん」に向かって走り出すと、「飛び出したら、あぶないニャン」と「できるニャン」が「りっちゃん」を制止する。

大川さんはここで映像を止め、「どうして、「飛び出したら、あぶないニャン」といっ



「できるニャンたいそう」。映像の振付に合わせて、楽しく安全行動を学べる

たのかな？」と質問。すると、「クルマにひかれるから」と声が上がると、「では、どうなるか、見てみましょう」と、「りっちゃん」に向かってクルマが走ってくる映像が流れる。「では、「りっちゃん」はどうやって渡れば良かったのかな？」と、子どもたちに問いかけると、「手を上げる」「右と左を観る」という声が上がった。大川さんは「そうです。でも、手を上げたり、左右を観る前にやってほしいことがあります。それは、きちんと止まること」と補足する。

この後、映像の中で「できるニャン」が「道路を渡る前は止まる。右を観て、左を観て、もう一度右を観るニャン」と、安全な道路の渡り方を解説。左右を観る時は観たい方向に顔を向けるように大川さんがアドバイスした。

最後に、もう一度「できるニャンたいそう」をして道路を渡る時の「止まる」「観る」「待つ」を復習した。かつらぎ第二保育園主任の柳田貴子さんは「体操を始める前に、指導員の方がポイントとなる



安全に道路を渡るための基本動作



振付を覚えてくれたので、子どもたちもとまることがなく、喜んで踊っていました。体操↓映像という流れが子どもたちの印象に残りやすいと思います」と話す。

大川さんと佐々木さんは「アニメーションのストーリーもわかりやすく、体操の振付も覚えやすく、楽しいものでした。子どもたちも安全確認の大切さを理解でき、安全行動を



つくば市交通安全教育指導員の大川初江さん（左）と佐々木信恵さん（右）

※あやとりひよこ編は 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「あやとりひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりひよこ編」、幼児～小学校高学年対象の「あやとりひよこ編 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「あやとりひよこ編 長寿編」がある。「あやとりひよこ編」は「あんぜんを やさしくときあかりがいていただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/>

特集 幼児への交通安全教育

幼児の特性を踏まえて安全意識を育てる

昨年11月、たから幼稚園で園児94名を対象にした交通安全教室を実施した。園



益子町総務課交通安全教育指導員の薄根千明さん

薄根さんは「できるニヤンが子どもを引きつける」。このプログラムは途中で子どもたち

身につけられたと思います。初めて使いましたが、手応えがあったので、他の幼稚園・保育園でも使おうと思います」と、



「できるニヤンとどうのわたりかた」。途中で映像を止めて何が危険か、どうやって渡ればいいのか、子どもたちに問いかけることができる



「一」という考え方が浸透してきます。子どもたちの安全意識を高めるというのは、この考え方の実践の1つなのです」と説明する。

CS R課の熊坂杏里さんは「もともとは現場から自発的に始めた取組みで、それが全国各地に広がったものです。当社には『安全第一、営業第二』という基本理念があり、現場のセールズドライバーにも『自分が担当する地域の安全が第

地域の交通安全指導者だけでなく、幼児向けの交通安全教育に力を入れている企業・団体もある。宅急便などに代表される貨物輸送事業を手がけるヤマト運輸(株)は、地域の子どもたちに交通ルールや交通安全の知識を伝える『こども交通安全教室』を1998年より全国各地で実施している。幼稚園・保育園を中心に2015年度は1983回開催し、21万人以上の子どもたちが参加した。

このように、ホンダが開発したプログラムは指導者や先生方には好評であり、今後、さらなる普及が期待される。

企業・団体による取り組み セールズドライバーによる『こども交通安全教室』



ヤマト運輸(株)による『こども交通安全教室』

「こども交通安全教室」は、各都道府県主管支店の安全指導長と担当地域のセールズドライバーなど4〜5名が幼稚園・保育園で行っている。内容は飛び出しや巻き込みといった事故の再現と死角体験を基本にしている。実車とタミール人形を使って飛び出しの危険性を伝えたり、左折車に巻き込まれないように交差点ではどこで待つのが安全かを説明する。死角体験では、集配車(トラック)の運転席に子どもを乗せて死角はどこかを確認してもらおうと同時に、その範囲を紐などで示している。これに加えて、地域によっては替え歌や体操、紙芝居などを織りまぜているケースもある。子どもたちが普段の生活の中でよく目

二輪・四輪のユーザーにロードサービスを提供しているJAF(一社)日本自動車連盟)は公益活動の一環として、ボランティアグループによる「JAF交通安全ドレミぐるーぶ」を2007年4月に結成。幼稚園児・保育園児や保護者を対象に交通安全啓発活動を行っている。30都道府県のJAF支部で416名のボランティアが活動中で、結成以来、2993回の公演を実施した(2016年12月現在)。公演では道路に飛び出さない、道路横断時に右左右を確認するなど「交通安全のお約束」を幼児に理解してもらおうことを目的としているが、それらを伝えるための手法は音楽演奏や演劇、紙芝居など様々で、各支部のボランティアに任されている。JAFでは各支部のボランティアの代表者を集め、定期的に研修を開催するなど指導方法のスキルアップを支援している。

JAF東京支部では同支部事業課交通環境係の船津実佐子さんが公演を依頼した幼稚園・保育園から要望を聞き、それをもとに担当するボランティアと内容を調整している。「現在、30〜70代の14名のボランティアが活動しており、ミュージカル仕立ての芝居を取り入れた公演が当支部の特色です。ただ芝居を演じるのではなく、その中で子どもに質問を投げかけ、考えや意見を引き出すようにしています」と船津さんはいう。脚本はもちろんです、使う曲の作詞・作曲もボランティアが担当。また、導入では大型の折り紙を折って見せるなど、子どもたちを引きつけるための工夫もしている。昨年度からは公演の最後に教室に横断歩道のマットを広げて、左右の安全確認を含めた道路横断の練習も加えられた。子どもたちが交通安全に必要な知識や行動を

幼稚園・保育園も多く、今後も増えていくと思われる。

個性を活かした交通安全啓発 各支部のボランティアの

学ぶことで事故に遭わないことと将来、交通マナーを身につけたドライバー・ライダーに育ってほしいと願い、同支部では公演の開催を続けている。



JAF「交通安全ドレミぐるーぶ」による公演

幼児への交通安全教育は道路を歩く際の安全を確保するだけでなく、将来、自転車やバイク、クルマで道路を通行する時に必要な安全意識の醸成にもつながる。そのためにも、幼児に楽しく学んでもらうことで、交通安全に対して好印象を残すことが大切である。

●Hondaのホームページ 子どもへの交通安全教育に役立つコンテンツが豊富に揃う
Hondaの交通安全ホームページには、交通事故削減をめざす方々のヒントになり、指導する上で活用できるオリジナルのコンテンツが豊富に取り揃えられている。
「お子さまを身近な交通事故から守るために伝えたい3つのやくそく」では、保護者の方からお子さまへ伝えていただきたい「大切な約束」を事故事例に基づいてまとめている。
また、動画で再現した交通場面から危険予測トレーニングができる「道路のキケン、発見!」もある。

● 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った。



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「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。

TOPICS

01 ● Honda Cars 群馬・Honda Cars 伊勢崎西 群馬県内の四輪販売会社のスタッフによる 保育園での交通安全教室



写真左から、Honda Cars 群馬の吉野仁美さん、大森唯さん、永井優花さん、富澤詔子さん

群馬県内の Honda Cars (四輪販売会社) は、「あやとり ひよこ編」(以下、あやとり) を活用し、各拠点の近隣にある幼稚園・保育園に出向いて園児を対象にした交通安全教室を実施している。

群馬県内で12拠点を展開している Honda Cars 群馬は、3月に安中市内の保育園で「あやとり教室」を開催。同社では、拠点のスタッフ2名を営業本部の吉野仁美さんと富澤詔子さんがサポートするという4名体制で教室を運営している。

今回、初めて幼児への指導を担当したという同社・前橋問屋町店の永井優花さんは「四輪販売会社が、お子さんへの交通安全教育をやるとは思っていなかったの、最初は驚きました。事前に吉野さんと富澤さんによる社内研修を受講したものの、始ま



永井さん(写真右)は相手に合わせた話し方をすることの大切さを再確認できたので、それをショールームでの接客にも活かしたいという

るまで不安な気持ちでした」という。「でも、冒頭の音当てクイズで私の質問に子どもたちが元気よく手を上げてくれたので、そうした不安は消えました。私たちが教えることで、お子さんの安全意識が少しでも高まれば、うれしく思います」。

Honda Cars 群馬では、「あやとり教室」の時にスタッフが揃いのエプロンを着用することにしている。これは取締役管理部長の田代桂一さんの発案だ。「幼稚園・保育園ではエプロンは先生の象徴でもあります。制服で臨むよりも、子どもたちとの距

離を縮められると考え、始めました。この活動を4月以降も継続し、全拠点に拡げることが目標です」と田代さんは話す。

群馬県伊勢崎市にある Honda Cars 伊勢崎西も3月に同市内の保育園で「あやとり教室」を実施している。同社では、お客様であるドライバー以外の方々にも交通安全を拡げていく必要があると考え、この活動を始めた。川田健二さん、関口已幸さん、深町野々花さんの3名が指導者役となっている。

教室の台本づくりを担当している深町さんは「幼児が理解しやすい言葉を使うように心がけています。また、『止まる』とい

うことを意識づけるために、止まっているポーズのキャラクターのイラストを用意しました」という。「お子さんのパワーを直に感じ、楽しさと達成感を味わうことができました。この活動は価値のあるものだと考えています」と川田さん。関口さんは「お子さんを指導するようになって、自分自身も交通安全をより強く意識するようになりました」と話す。

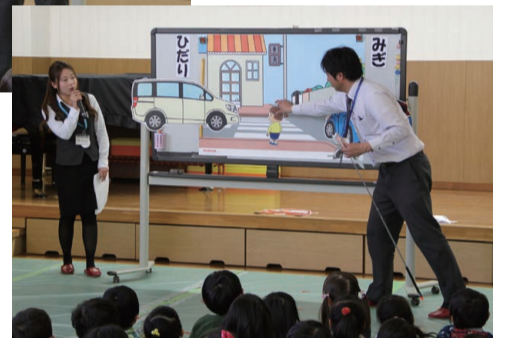
Honda Cars 伊勢崎西 代表取締役の稲田和昭さんは「私たちはクルマを通じて、幼稚園・保育園とも縁があります。この活動を通じて、そうしたお客様の役に立ちたいと思います」と力強く語った。



写真左から、Honda Cars 伊勢崎西の関口已幸さん、深町野々花さん、川田健二さん



「止まる」ということを子どもたちに意識づけるため、独自でイラストを用意



02 ● 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



Honda では4月1日～5月31日の期間、「2017年 Honda 春のセーフティキャンペーン」を実施している。

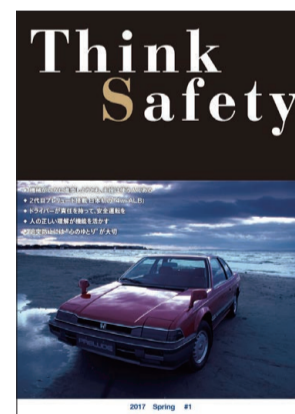
期間中は、Honda 及び Honda 関連企業の従業員、販売会社のスタッフが一丸となって、「無事故・無違反の継続活動の実施」を宣言し、自ら率先して交通安全活動を実践。また、各拠点には、「交通安全啓発のぼり」を掲示し、従業員・お客様・地域の方に広く交通安全を訴求している。

二輪・四輪販売会社では、お客様に安全運転を意識していただくため、全席シートベルトの着用やバイクでのツーリングに向



けたアドバイスなどのお声かけをはじめ、安全啓発冊子の配布や映像の放映、店内に啓発ツールを設置する。

また、ホームページからは Honda の安全活動の歴史や最新の安全技術、安全運転のためのアドバイスを紹介した冊子「Think Safety」や、家庭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「交通安全ぬりえ」などがダウンロードできる。

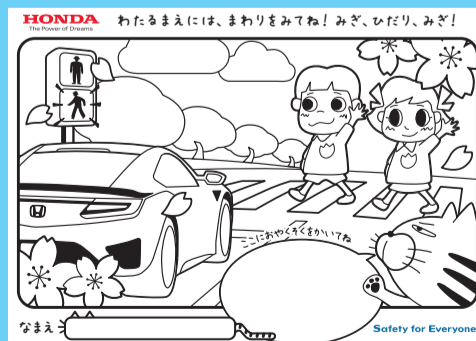


四輪販売会社で配布している安全情報誌「Think Safety」。以下のホームページからダウンロードすることも可能。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/topics/safety_campaign/

●交通安全ぬりえ ダウンロード

ホンダ 2017 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!

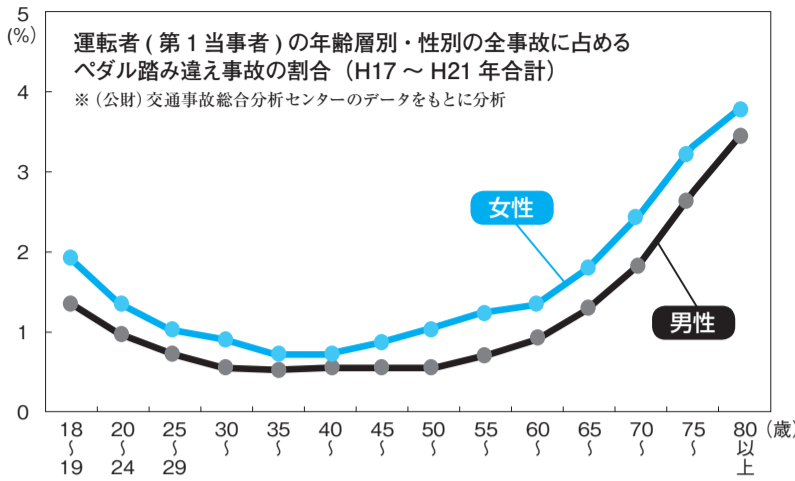
【応募締切】
2017年6月10日(土)

〒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。

FRONT LINE

交通心理学や認知心理学を専門としている篠原さんは、平成27年度から(公財)国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「アクセルとブレーキの踏み違いに係る高齢者の認知・行動の分析」のプロジェクトリーダーとして研究に取り組んでいる。

「アクセルとブレーキの踏み違い事故は若年層(18〜24歳)の割合もやや高いのですが、30代、40代になると低下していくので、若年層の場合は運転に慣れたことが踏み違いの原因と考えられます。その後、60代、70代になるにつれて割合は増加していきます。そこで、高齢運転者の踏み違い事故に焦点を当て、踏み違いという行動のエラーそのものが起こる原因と対策を検討することになりました」と、篠原さんは話す。



加齢によって低下していく行動のコントロール能力

篠原さんらのプロジェクトは、事故統計・事例から実態を明らかにするために、4つの県警察から提供された、踏み違いによる死亡・重傷事故の事例を分析し、「直線路、カーブを進行中」「駐車

高齢ドライバーによるアクセルとブレーキの踏み違い事故の原因解明に取り組む



大阪大学大学院 人間科学研究科 教授

篠原一光さん

ための前進時」など13の類型に分類した。駐車場のような場所だけでなく、ブレーキを踏むあらゆる場面で、踏み違い事故は起きているという。そして、高齢者のアクセルとブレーキの踏み違い事故の傾向は、次の2つに集約されることがわかってきた。

1つは、走行中の踏み違い。前方に減速したり停止するクルマが現れ、アクセルから足を離して、ブレーキに踏みかえようとした時に間違ってしまうケースで、アクセルからブレーキに踏みかえ

るまでに多少の余裕がある時に起きやすい。「踏みかえている途中にほかのことに気をとられると、自分の足をブレーキペダルの上に移動させたかどうかの記憶が失われることがあると考えられます。自分はブレーキのほうに踏みかえたつもりでも、実際には踏みかえておらず、アクセルを踏んで、前車と衝突してしまうのです」。

もう1つは、何らかのきっかけでドライバーが驚いたことによる踏み違い。クルマが自分の予期しない挙動をした時

や、何かに接触した時などに焦ったために間違ってしまうというケースで、クルマを発進させる時に起こりがちだ。焦ったことにより、アクセルを踏んでしまうというのは、「スリップ」という典型的なヒューマンエラーだと篠原さんは説明する。クルマのブレーキをかけるという行動はアクセルから足を離す、足をブレーキに移動させる、ブレーキを踏み込むという行為から成り立っているが、この「スリップ」は途中段階を省略して、いきなり最後の「踏み込む」という行為だけをしてしまうのだ。

「2連の動作を順序良く実行する『行動のコントロール能力』は加齢によって衰えていきます。適切な順序に従って行動する時に必要なのが抑制(すぐに止めてしまう行動を抑えて、しないようにとどめる)というはたらきです。この抑制機能が低下すると、しやすい行動をとどめることができず、やってしまうことになります。そのため、クルマを止めることに直結する『踏み込む』という行動をとってしまうことになると考えられます」。

運転する前に正しい運転姿勢をとることが有効

さらに、プロジェクトではペダルの操作方法と踏み違いの関係についても検討している。そのため、交通安全イベントの参加者を対象に、ペダル操作の実態調査などを行い、一般のドライバーがどのように右足を使って操作しているかも分析。アクセルペダルは踵を床につけて踏み、ブレーキペダルは踵を浮かせて踏み込むという自動車教習所で習った通りの操作している人は一部で、操作方法には

個人差があるということが明らかになった。例えば、踵を支点にして踏みかえた

り、足をまっすぐではなく、左右どちらかに傾けて踏み込むなど。「操作方法と踏み違いの関係については、まだはっきりとしたことがいえませんが、ペダル操作は視認しながらではなく、体の感覚で行うものですから、体の向きが不安定だったり、踵が床に着かない状態だと、たいへん危険です。運転する前にシートを調整して、正しい運転姿勢をとることは有効だといえます」。

運転中、慌てる場面をつくらないように心がけてほしい

認知機能は加齢にともなって変化するので、その変化に応じた運転を心がけてほしいと、篠原さんは高齢ドライバーに訴える。

「若い頃は対象を視野にとらえられれば、すぐに気づいて対処できたと思いますが、これが加齢によって視野が狭くなり、危険となるものの発見が遅れることで慌てたり、焦ったりする可能性は高くなります。そのため、速度を落とし、目の前の対象を1つ1つ確実に認識することが必要です。運転に集中し、見落としを減らせば、慌てるということがなくなり、踏み違いを含む様々な事故を防げます。また、駐車場のような場所でペダル操作をする時は、自分の足の位置や動かし方に意識を向けてほしいと思います」。

人間はパニックに陥ると、適切でない行動をとってしまうことがある。そのような場面をつくり出さないように安全運転を実践するとともに、アクセルから足を離してブレーキを踏み込むという2連の行動を意識的にコントロールすることが、踏み違い事故の防止につながるといえるようだ。

危険予測トレーニング (KYT) — 危険感受性を育てる

第56回 高速道路のサービスエリアを走行している時 (四輪車編)



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。今回は四輪車のドライバーに、高速道路のサービスエリアを走行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)

あなたは高速道路のサービスエリアで、駐車スペースを探しています。前方の子どもが横断を終えたので、先に進もうとしています。

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

道路交通法では、何歳未満の子どもを一人歩きさせてはならないと規定しているでしょうか？

- ① 4歳未満
- ② 5歳未満
- ③ 6歳未満

Q2

平成27年の子ども (12歳以下) の歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、最も多い年齢は次のうちどれでしょうか？

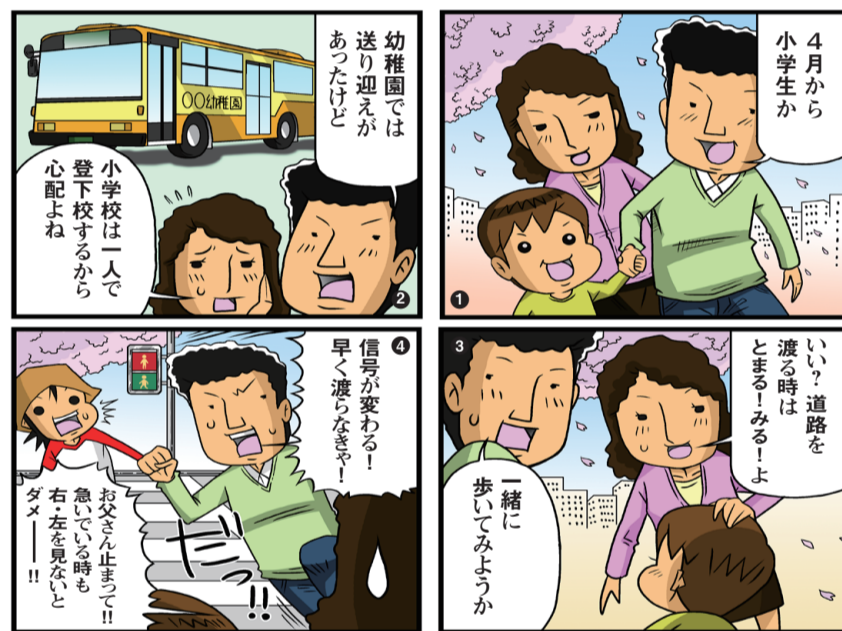
- ① 6歳
- ② 7歳
- ③ 8歳

Q3

平成28年に警察庁とJAFが実施した調査では、6歳未満の子どものチャイルドシートの使用率は何%だったでしょうか？

- ① 約60%
- ② 約80%
- ③ 約90%

※「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：塚本ケスケ

SJ クイズ ?

子ども編

© 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。

37

福井県・鯖江市交通安全教育指導員の皆さん

伊藤智絵さん (左)、野村陽子さん (右)

現実の交通場面で役立つ指導を実践

鯖江市は福井県のほぼ中央に位置する人口約7万人の都市だ。同市では市民まちづくり課に所属する交通安全教育指導員・野村さんと伊藤さんの二人が、幼児、小・中学生、高齢者への教育・啓発を担っており、平成28年度は交通安全教室を200回以上実施している。特に、幼児向けの交通安全教室では「サバーン」というオリジナルキャラクターを活用している。伊藤さんが2年前に考案したもので、鯖江の交通安全を見守るヒーローとして、子どもたちに親しまれている。

交通安全教室において、二人は現実の交通場面で役立つ指導を実践している。同じ幼稚園・保育所で年間3回開催しており、小学校入学前のタイミングとなる3回目は、年長クラスの幼児がランドセルを背負って安全確認の練習を行う。

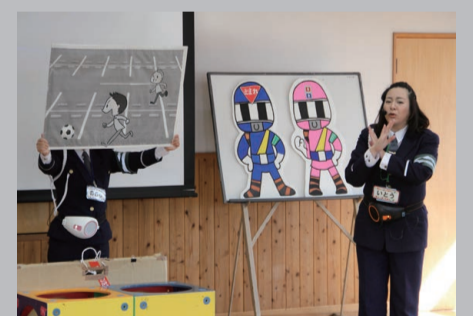


「小学生になると、登下校でランドセルを背負って歩くことになります。その状態に子どもたちがとまどわないように、左右の安全確認の練習もそれに近い状態でやろうと考えました。ランドセルには2kg相当の本を入れ、それを自力で背負うところから始めてもらっています」と伊藤さんは話す。

交通安全教育は誰から教えてもらったかを印象づけることも重要だと野村さんは考えている。「だから、私は伊藤さんのことを『いとうちゃん』と繰り返し呼びます。家に帰って『今日はいとうちゃんが来た』と伝えてもらえればいいのです。それを聞いた保護者の方は当然『いとうちゃんって誰?』となります。これが家庭で交通安全のことを話題にもらうきっかけになると思っています」。

● 保育所での交通安全教室

サバーン (左) は鯖江の交通安全を見守るヒーロー (「鯖」と「安」を組み合わせてサバーンと命名)。アゼリアン (右) はサバーンの妹という設定 (アゼリアは市の花である「つつじ」を意味する)



交通安全教室の冒頭では子どもたちにクイズを出題。今回は、駐車場で遊んではいけないことなどを説明した。出題する内容は幼稚園・保育所等の先生の声参考に考えている



Hondaの「できるニャンと交通安全を学ぶ」を使って「止まる」「観る」の重要性を伝える

2kg相当の本が入ったランドセルを背負って、左右の安全確認の練習。見通しの悪い場所では、一歩下がった位置で必ず止まるよう指導。また、左右を観るために身体をかかめる時はランドセルの重さでバランスを崩さないように両足を少し開くようにアドバイスしている



「サバーンのおやくそく体操」は、鯖江市が鯖江ロータリークラブ、丹南ケーブルテレビなどと連携して考案した交通安全体操。鯖江ロータリークラブのスタッフが野村さんと伊藤さんと一緒に幼稚園・保育所等を巡回して普及している

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/>

安全な道路環境をめざして

SAFETY FOCUS

番外編

SAFETY MAPに表示される情報をもとに 大阪府警察が道路環境の改善を実施

大阪府警察本部は昨年3月、Honda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取組みを推進している。協定に基づいて、Hondaは大阪府警察本部に対し、SAFETY MAPに表示される急ブレーキ多発地点データを提供。大阪府警察本部は急ブレーキが多発している場所を潜在的な危険箇所ととらえ、安全対策が必要と考えられる箇所を抽出し、現場を道路管理者とともに点検した。そのなかでは、付近に学校があるかなども考慮されている。そして、交通事故防止対策を講

じる箇所を6ヵ所（下記①～⑥）に絞り込み、昨年6月から10月にかけて道路環境の改善を実施したのである。

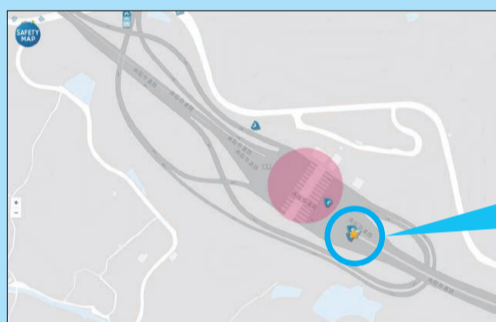
その後3月に、Hondaが改善を実施した以降の急ブレーキ発生率を検証。6ヵ所のうち4ヵ所（①②⑤⑥）で発生率が低下していることが明らかになった。大阪府警察本部交通総務課の担当者は「改善の前後を比較することで、対策の効果を検証できるので、どのような対策が効果を出しやすいかが確認できました。こうした結果を今回と似たケースで対策を検討する時に活かし、さらに良い成果に結びつけていきたい」という。

このように、SAFETY MAPの急ブレーキ多発地点データの活用によって、実効性のある道路環境の改善が可能になるといえるだろう。



SAFETY ACTION

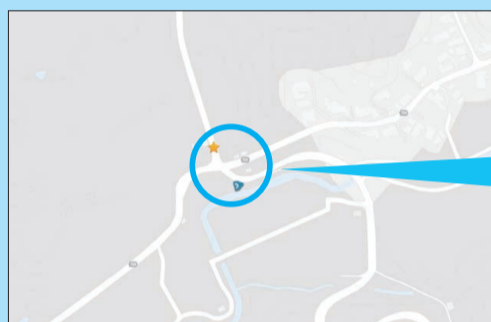
① 南河内郡太子町 ETCレーンのカラー舗装化と 道路表示の改善を実施



	通過台数	急ブレーキ発生件数	急ブレーキ発生率
対策前 (6か月間)	30,475	2,508	8.23%
対策後 (8か月間)	45,607	3,468	7.60%



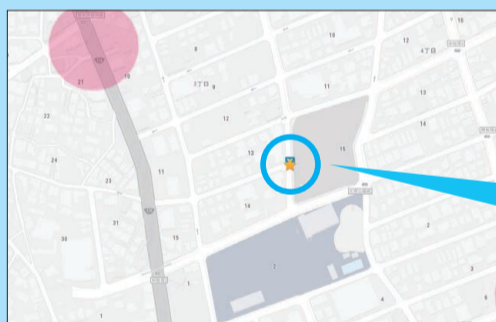
② 南河内郡河南町 案内表示板を見やすくするため、 樹木を伐採



	通過台数	急ブレーキ発生件数	急ブレーキ発生率
対策前 (6か月間)	4,011	734	18.30%
対策後 (6か月間)	4,638	792	17.08%



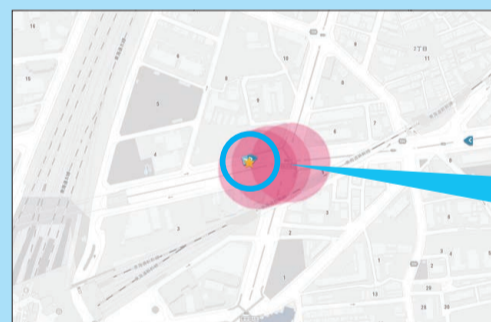
③ 豊中市中桜塚 「とび出し注意」の道路表示を追加



	通過台数	急ブレーキ発生件数	急ブレーキ発生率
対策前 (6か月間)	1,188	27	2.27%
対策後 (6か月間)	1,256	37	2.95%



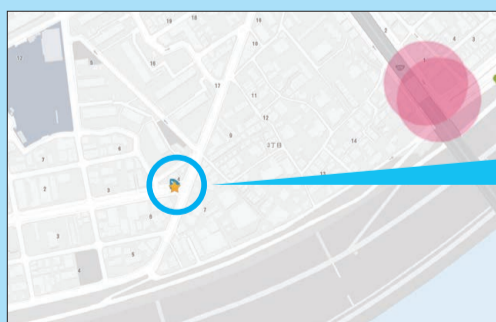
④ 大阪市東淀川区西淡路 ドットラインの道路表示を追加



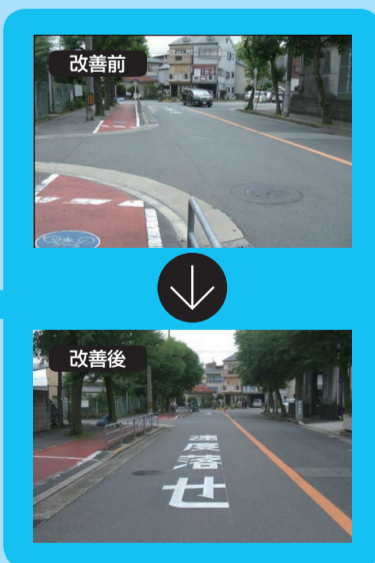
	通過台数	急ブレーキ発生件数	急ブレーキ発生率
対策前 (6か月間)	16,908	929	5.49%
対策後 (5か月間)	16,177	950	5.87%



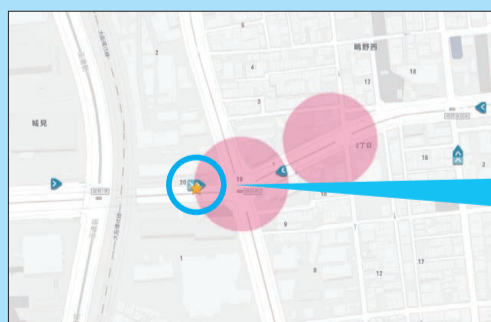
⑤ 大阪市東淀川区豊里 「速度落せ」の道路表示と 車線分離表示を追加



	通過台数	急ブレーキ発生件数	急ブレーキ発生率
対策前 (6か月間)	4,868	159	3.27%
対策後 (5か月間)	4,225	116	2.75%



⑥ 大阪市城東区鳴野西 「速度落せ」の道路表示と 導流帯 (ゼブラゾーン) を追加



	通過台数	急ブレーキ発生件数	急ブレーキ発生率
対策前 (6か月間)	14,025	896	6.39%
対策後 (4か月間)	11,302	638	5.65%



※通常のSAFETY MAPでは対策前/対策後の比較をすることはできません。



「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、あなたの周囲に危ない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。