

受講者に配付する走行軌跡と測定データが記載された資料。コース上で自分がどのような運転操作をして、クルマがどのような挙動を示したか可視化している

評価項目	自己評価	客観的評価	項目別コメント
1. 正しい操縦姿勢がとれている	4	4	基本に則ったシートセッティングです。
2. 安全確認はできている	4	2	安全のための確認が不十分です。
3. 加速操作は滑らかである	4	3	加速操作が遅やかです。
4. ブレーキ操作は滑らかである	4	3	ブレーキ操作が遅やかです。
5. 合流は正しく余裕を持って早めに出ている	4	3	流路変更時、その手前で合流を適切に出ています。
6. カーブは安全な速度まで減速してから進入している	4	2	カーブの状況に対し、走行速度が高いです。
7. 決められた最高速度の範囲内で運転している	4	3	制限速度を遵守しています。
8. 優先関係にかかわらず、見通しの悪い交差点では減速する	4	2	交差点の状況に対し、通過速度が高く危険です。
9. 一時停止では確実に停止している	4	3	指定の場所で、一時停止をしています。
10. 歩行者保護には十分配慮している	4	2	(法令違反) 側方通過時の速度が高く危険です。

評価表では自己評価と客観的評価の乖離がわかるようになっている。1回目と2回目の評価表を比較することで自分の運転がどのように変化したかを確認してもら

一人ひとりの運転の違いを可視化し、安全運転教育に活用する

運転習慣チェックプログラムのベースとなる DSP システムの開発を担当したのは (株) 本田技術研究所 四輪 R&D センター商品・感性価値企画室の小川努主任研究員と奥本雅規研究員。二人は走行中のクルマのあらゆるデータを収集し、分析するスペシャリストで、集めたデータから商品企画のために、お客様の感性や価値観の解明に取り組んでいる。小川主任研究員は「運転習慣チェックプログラムは、受講者一人ひとりの運転状況を細かく見ていくものです。これはクルマを開発していく上でも重要な観点だと考えました」と振り返る。「DSP システムは受講者を導くインストラクターを支援するためのツールです。インストラクターが受講者の運転に対して感じた印象をできるだけ数値化して表現しようと考えました。教育の質を向上させるため、受講者の理解を早めたり、納得性を高めることに重点を置いています」と、交通安全教育センターでの安全運転研修が「人が人を成長させる」ものであることを意識して開発を進めたという。奥本研究員は「800m という短いコース

を走るだけでも、測定したデータには一人ひとりの運転の違いがはっきり表れることに驚きました。このデータの中で安全運転に活かせるものを上手く可視化することで、インストラクターの支援になり、受講者にも納得していただける教育システムをめざしました」と語る。刷新されたシステムでは次の3点が大きく改善された。1つ目はリアルタイム性。走行中の車両データをクラウドサーバにリアルタイムでアップロードできるようにすることで、蓄積されたデータの処理速度が向上し、その場で測定結果を受講者に見せることも可能となった。2つ目は分析環境。日々蓄積されていく走行情報をビッグデータとして分析できるようにしたのである。3つ目はシステムの拡張性(システムに機能やコンテンツを追加しやすくしたこと)。これによって、その時代のニーズやお客様の要請に合わせてシステムを柔軟に進化させることができると奥本研究員は説明する。

研修で得たことを現実の交通場面で活かしてもらうために

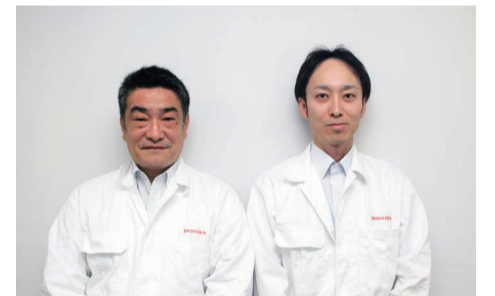
鈴鹿サーキット交通教育センターの平井真所長は DSP システムについて「イン

ストラクターによる評価と DSP システムのアウトプットデータは同じ評価なので、より説得力をもって受講者に伝えられるようになりました。ベテランの方も『きちんとできているつもりだったが、データを見て、できていなかったことがわかった』と納得していただけるようです。また再度、運転したデータと比較することで、どのように改善されたかも受講者に確認してもらうことができます」と、受講者により納得してもらう内容になったという。また、同センターではシステムの更新に合わせて、運転習慣チェックプログラムによる安全運転研修の指導方法も見直した。具体的には、1回目の測定データの資料を配付した後に、コース上のチェックポイントに近い交通場面のイラストを用意して KYT (危険予測トレーニング) を行うのだ。「研修のためのコースで評価を上げるだけで終わらないようにするため、現実の交通場面でどのように活かせるのかを受講者に理解してもらおうというものです。2回目の運転はさらに実際の公道をイメージして取り組むことができるはず」と平井所長は話す。運転習慣チェックプログラムは鈴鹿サーキット交通教育センターでの様々な企業

の安全運転研修で活用されていく。受講したドライバーのデータが蓄積され、ビッグデータとして分析できるようになっているので、企業の業種別に運転傾向の違いなどを浮き彫りにすることもできる。このような新たな知見を活用することで、効果的な教育の可能性が広がるだろう。



コース上のチェックポイントに近い交通場面を想定した KYT。1回目の測定データの資料の配付後に行った



(株) 本田技術研究所 四輪 R&D センター商品・感性価値企画室の小川努主任研究員 (左) と奥本雅規研究員 (右)



一般 B クラスの技能走行



記念式典での出場選手全員によるパレード

Safety Info.

インフォメーション

第50回二輪車安全運転全国大会開催

半世紀にわたり安全運転技能と交通マナーの向上に寄与

8月5、6日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて「第50回二輪車安全運転全国大会」が開催された(主催:(一財)全日本交通安全協会二輪車安全運転推進委員会)。同大会は、二輪運転者の安全運転技能と交通マナーの向上を図ることにより、交通事故を防止することを目的として、昭和43年から毎年開催され、今年で50回目を迎えた。競技は技能走行と法規履行走行。基本的な運転技術とともに、信号機や模擬交差点なども走行し、交通ルールに則った運転ができるか法規履行の能力が試される。女性クラス(50cc)、高校生等クラス(50cc)、一般 A クラス(400cc)、一般 B クラス(750cc)の4ク

ラスに分かれて、全国47都道府県の代表選手184名が各クラスの個人賞と各クラスの得点を合計した総合得点で団体賞を競う。大会2日目には、記念式典が国際レーシングコースにて開催され、出場選手全員によるパレードが行われた。今回の団体優勝は福岡県。個人賞は、女性クラス・北由紀子さん(兵庫県)、高校生等クラス・佐藤賢人さん(千葉県)、一般 A クラス・小磯修平さん(茨城県)、一般 B クラス・藤原尚幸さん(岡山県)が優勝した。また、今大会は節目の50回記念大会に当たるため、例年の表彰に加え、団体優勝チームと各クラスの個人優勝者には特別賞も贈られた。



各クラスの個人優勝者