

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

交通事故ゼロ社会の実現をめざす
官民の取り組み

平成 28 年度からスタートした第 10 次交通安全基本計画は 2 年目を迎えている。同計画の目標達成に向けて、官民の取り組みはいかに行われてきたのか、交通事故ゼロ社会を実現するために官民の連携はどうあるべきか、梶田好一・警察庁交通局長と竹内弘平・本田技研工業（株）安全運転普及本部長のお二人に話し合っていた。



—はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、おうかがいします。

梶田 平成 28 年中の交通事故は、発生件数が 49 万 9,201 件で前年比マイナス 7.0%、死者数が 3,904 人で前年比マイナス 5.2%、負傷者数が 61 万 8,853 人で前年比マイナス 7.1%という状況にあり、発生件数と負傷者数は 12 年連続の減少、死者数は昭和 24 年以来 67 年ぶりに 3 千人台となりました。

本年 10 月末現在の発生件数及び負傷者数は、前年同期比マイナス約 5%、また、死者数は 2,940 人で前年同期比マイナス 6.2%と、いずれも減少傾向で推移しております。

しかしながら、多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりはなく、また、高齢者の死者数が全体の半数以上を占めていること、高齢運転者による事故や飲酒運転等の悪質・危険な運転による事故が依然として発生していることなどを踏まえ、引き続き、官民の緊密な連携の下、地域の実情に即した交通安全対策を推進していく必要があると考えております。

—第 10 次交通安全基本計画(10 次 5 計)の進捗状況と、目標達成に向けたお考えについて、お聞かせください。

梶田 第 10 次交通安全基本計画において、平成 32 年までに「24 時間死者数を 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」、「死傷者数を 50 万人以下にする」という政府目標が掲げられております。

これまでの官民挙げた取り組みにより、交通事故死者数は、「交通戦争」と言われた時期に比べて大幅に改善され、ピーク時の 4 分の 1 以下となり、また、交通事故死傷者数についても、ピーク時の半数近くにまで減少しました。しかしながら、高齢者人口の増加等を背景として、死者数の減少幅が縮小する傾向にあることなどから、政府目標の達成に向け、なお一層の取り組みを進めていく必要があると考えております。

—Honda は、これまでも積極的に交通安全に取り組んできましたが、自動車メーカーとして、どのような考えで安全に取り組んでいるのでしょうか。

竹内 今年 4 月に、私どもは時代の変化にいち早く対応し、次代へ向けた Honda の新たなチャレンジとして「2030 年ビジョン」を社内発信しました。この中

右：梶田好一 警察庁交通局長
左：竹内弘平 本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部長



Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 Safety Report セーフティポ 子ども Safety Info. インフォメーション
- P5 Close Up クローズアップ 交通教育センター
Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P6 2017 年 活動報告
- P7 SAFETY FOCUS / 神奈川県横浜市
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
SJ クイズ



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。SJ ホームページは

編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部長
〒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

では、「移動の進化」と「暮らしの価値創造」という2つの領域において、「すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する」、そのために「移動と暮らしの進化をリードする」というビジョンステートメントを定めました。

そして、このビジョン実現に向けた方向性の一つとして「クリーンで安全・安心な社会へ」を明示しました。これは、カーボンフリー社会と交通事故ゼロ社会の実現をリードする存在となることをめざすというものです。

とりわけ、後者につきましてはこれまでも「Safety for Everyone～すべての人の安全をめざして」というグローバル安全スローガンに基づき、世界6極(北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本)各地域の事情に応じて、安全知識や運転技術を多くの人に伝えること、安全に関わる技術の開発、安全情報を伝え合う事を推進してきました。

その根底には、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる事故に遭わない社会を実現させたい、という想いがあります。これは「交通事故のない社会をめざして」という10次5計の理念にも通じるものです。私どもも、世界一安全な道路交通社会の実現に向けて、引き続き協力させていただきたいと思っています。

高齢運転者の事故防止に期待されるハードとソフトの両立

—今年1月から開催されてきた「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」が6月にまとめた提言等を踏まえた高齢運転者による交通事故防止対策について、お聞かせください。

榎田 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における総理指示を踏まえ、警察庁では、「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」を開催し、高齢運転者の特性が関係する交通事故を防止するために必要な方策について幅広く検討を行ってきたところ、本年6月、同会議において「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」が取りまとめられました。

同提言では、「改正道路交通法の確実な施行」、「認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応」、「運転免許証の自主返納等」、「先進安全技術等」の4つの論点



竹内 弘平

Kohei Takeuchi

本田技研工業(株) 専務取締役 安全運転普及本部長

に関して、それぞれ取り組みを進めていくべきとしており、これを踏まえ、警察庁では、緊急に実施する対策として、「運転適性相談の充実・強化による自主返納の促進」や「安全運転サポート車(セーフティ・サポートカーS:略称サポカーS)の普及啓発の推進」等の方針を示しました。このうち、サポカーSについては、高齢運転者による事故の防止や被害軽減に効果があると期待され、関係機関・団体等と連携して普及啓発を推進しているところです。

また、提言において、認知機能と安全運転の関係、視野と安全運転の関係、高齢者の特性に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方に関し、それぞれ調査研究を行うべきとされたことを受け、現在、有識者会議の下で分科会を開催し、専門家の御意見を伺いながら、調査研究を行っているところです。引き続き、これらの取り組みも含め、高齢運転者による交通事故防止を図ってまいります。

竹内 先ほど局長からサポカーSの普及啓発のお話がありましたが、政府では交通事故の防止や被害軽減を図るため、特に高齢運転者向けに推奨するクルマとして、自動ブレーキに加えてペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載したクルマを「安全運転サポート車(Ver 1.0)」(サポカーS)と定義し、また、自動ブレーキの機能や、車線逸脱警報、先進ライトの搭載状況に応じて、ワイド、ベーシック+、ベーシックの3つの区分に分け、本年から官民をあげて普及啓発を行っています。さらに、すべてのドライバー向けには、自動ブレーキを搭載したセーフティ・サポートカー(略称:サポカー)を推奨しています。

そして、私どもは「Honda SENSING」と総称する更なる安全装置を擁した先進安全技術の普及拡大に力を入れています。これは、将来の自動運転につながる安全技術で、衝突を予測してブレーキをかけたり、前のクルマに最適な距離で追従できる、安心・快適機能を搭載した先進の安全運転支援システムです。車外からの情報を基に、運転や事故回避をサポートし、前走車・歩行者・対向車との衝突回避または被害軽減が期待できるものです。今年9月に発売した新型N-BOX以降、軽自動車を含めた新型モデルで標準装備化をしています。

また、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等に対して誤解や過信をしないよう、私どもの四輪販売会社スタッフがお客様に正しい使い方を啓発するための体制づくりも進めているところです。

—今年、改正道路交通法が施行され、75歳以上の運転免許証更新時の認知症対策が強化されましたが、その目的をお聞かせください。

榎田 我が国の交通死亡事故件数が年々減少しているのに対し、75歳以上の運転者による死亡事故件数は、横ばいで推移しております。このため、死亡事故全体に占める75歳以上の運転者による死亡事故の割合が増加しております。また、第1当事者(※1)の免許人口10万人当たりの死亡事故件数を年齢層別に比較すると、75歳以上の運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者によるもの比べて高くなっております。さらに、75歳以上の高齢運転者が第1当事者となった死亡事故のうち、約4割が認知症のおそれがある者又は認知機能が低下している者によるものであったとの調査結果もあります。

こうした高齢運転者の交通事故情勢や、今後、高齢の運転免許保有者数の一層の増加が見込まれることな

どを踏まえ、高齢運転者による交通事故の防止を目的として、本年3月、認知機能が低下しているおそれのある高齢運転者をよりタイムリーに把握し、医師の診断又は所要の高齢者講習を受けていただくことを内容とした改正道路交通法を施行したところであります。

竹内 高齢運転者への安全運転教育について、まずは加齢に応じた身体機能の低下に対する高齢運転者自身の気づきと、それを補う運転の知識や技術を学ぶ教育が必要と考えます。

私どもの交通教育施設の一つであるアクティブセーフティトレーニングパーク(栃木県茂木町)では、栃木県と連携して、県内の高齢運転者を対象にしたスクールを平成21年度から定期的に開催しています。昨年度までに約1,070人が受講しました。このスクールは受講者3人に対してインストラクター1人がつくという少人数制です。

受講者が運転する様子を車内外に設置したカメラで撮影し、クルマの速度や加減速の様子を記録します。その後、記録された映像やデータをもとに、インストラクターと各々の運転について話し合います。「自分の運転行動を客観的に振り返る(自己評価法)(※2)」「受講者自ら答えを見つけ出す」コーチングの手法が特徴で、高齢者の運転リスク減少につなげていきたいと考えています。

高齢者や子どもの歩行中の事故を防止するために

—高齢者においては歩行中の交通事故防止も重要だと思えます。高齢歩行者への教育に対するお考えや重点を置いている施策について、お聞かせください。

榎田 平成28年中の歩行中事故死者数を年齢層別に見ますと、65歳以上の高齢者が歩行中死者数全体の7割以上を占めております。また、高齢者の歩行中死亡事故の特徴として、夜間に道路を横断中、道路の中央を過ぎた先で左方向から進行してくる車との衝突が多いなどの傾向があることから、このような事故特徴を踏まえた広報啓発や、歩行者用シミュレーターを使用した参加・体験・実践型の交通安全教育等の取り組みを関係機関・団体等と連携して推進しております。さらに、薄暮時間帯や夜間の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等について、高齢者を含めた全年齢を対象に着用促進を図っております。

竹内 私どもは全国各地の交通指導員の皆様をはじめとする地域指導者との連携を深め、その方々を通じて私どもの交通安全教育プログラムを普及しています。

その一つが「高齢歩行者プログラム」の提供です。このプログラムは、映像を使って道路横断を疑似体験できる内容を取り入れるなど、高齢者に意識と行動のミスマッチに気づいてもらえる内容になっています。

—昨年末からプログラムの提供を開始し、今年10月末までに全国約680地域に普及し、今後も普及拡大に努め、少しでも高齢者歩行中の死者数減少に寄与していきたいと考えています。

—10次5計では、高齢者とともに子どもの安全確保も重点テーマとなっています。幼児や小学生に対する交通安全教育へのお考えをお聞かせください。

榎田 子どもが関係する交通事故について、平成28年までの過去5年間の人口当たり死傷者数を年齢別に

見ますと、歩行中事故は7歳が突出して多く、また、自転車事故は小学校3年生以降に多くなっています。こうした状況を踏まえ、幼児、小学生と心身の発達段階に応じて、歩行者や自転車利用者として必要な交通ルール・マナーを身に付けさせる交通安全教育を幼稚園・保育所、小学校や保護者等と連携して、段階的かつ体系的に実施しています。

竹内 私どもは免許取得前の歩行者や自転車利用者にも必要な交通ルール・マナーを身に付けてもらう教育が重要であるとの考えから、幼児や小学、中学、高校生まで幅広く普及活動を行っています。

先ほど局長がお話しされたとおり、歩行中の交通事故死傷者数は7歳児が際立って多くなっていることから、小学校入学前の幼児と小学校低学年の児童に「止まる」「観る」「待つ」という安全行動の基本を身につけてもらう教育が必要だと考えています。

そこで、私どもは子どもの発達段階に合わせた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」という名称で、昨年9月に幼児向け、今年10月に小学校低学年向けを完成させました。

指導にあたる方々が子どもたちに問いかけながら道路上の危険を理解していただけるようになっていきます。開発段階から全国各地の交通指導員の皆様に、アドバイスをいただき、より使いやすいものになり、その結果、幼児向けは本年10月末までに全国約730地域で活用いただいています。

また、私どもの四輪販売会社でも、各拠点のスタッフがショールームや近隣にある幼稚園・保育園に出向いて、園児への交通安全教育を実践しています。

このほか、小学生の自転車交通安全教育に関しては、親子での学習から安全講習まで幅広い年齢層に活用できる自転車シミュレーターを2010年から全国の警察署、交通安全協会、教習所等に延べ600台販売し、活用いただいています。

自動運転技術で「事故ゼロ」と「自由な移動の喜び」を実現へ

—自動運転の技術が交通事故防止等に寄与することが期待されています。自動運転の実現に向けた警察庁の取り組みについて、お聞かせください。

梶田 自動運転技術については、我が国の将来における交通事故の削減や渋滞の緩和等を図る上で不可欠な技術になると考えており、警察庁としても、その進展を支援する観点から積極的に取り組みを進めております。

将来的には運転者が存在しない形態の完全自動運転も期待されているところ、これを実用化するに当たっては、道路交通法改正等の制度面の整備や国際条約との整合性を図る必要があります。そこで、警察庁では、自動運転と国際条約との整合性等に関する国際的議論に積極的に参画しているほか、有識者を交えて、自動運転の実現に関する法制度面を含む各種課題について検討を行っており、昨年5月には、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等を示す「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」を、また、本年6月には、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱い基準」(※3)をそれぞれ策定・公表したところです。

竹内 自動運転がもたらす社会・経済的なインパクトは相当に大きいと考えています。そのうちの一つが冒頭にも触れました「交通事故ゼロ社会」の実現です。

その時私どもは、キープレーヤーの一つとして社会に存在を期待される企業でありたいと思います。

高い安全性の自動運転技術はもちろん、車の運転の主体が人かシステムかにかかわらず「自由な移動の喜び」もあわせて提供していきたいと考えています。危険に近づかず、周囲にも不安を与えない走行で、使う人への「任せられる信頼感」の提供はもちろん、なめらかで自然な運転特性を持つ「心地よい乗車フィーリング」を備えることで、乗員が心から信頼でき、思わず出かけたい移動の楽しさも提供していきたいと考えています。

具体的には、2020年には高速道路において複数車線での自動走行を可能とする、ドライバーの指示が不要な自動車線変更機能や渋滞時にドライバーが周辺監視を行う必要がない自動運転を実用化させ、その後これを一般道にも拡大していきます。また、パーソナルカーユースに向けたレベル4自動運転については、2025年頃をめどに技術的な確立をめざします。

従来の施策の深化とともに官民連携した取り組みが必要

—あらためて「世界一安全な道路交通社会をめざす」上で、今後の取り組みに対するお考えをお聞かせください。

梶田 これまでの警察の取り組みに加え、関係機関・団体、企業、ボランティアの方々等の多大な御尽力の結果、交通事故抑止に一定の成果が現れているものと考えております。しかしながら、今後一層の高齢化が見込まれるなど、交通情勢は決して楽観できるものではなく、世界一安全な道路交通を実現するためには、従来の施策の深化はもとより、あらゆる知見を積極的に取り入れた新たな時代における対策が求められるところです。

そこで、警察庁においては、地域の実情を踏まえたきめ細やかな交通事故防止対策、高齢運転者等の対象者の特性に応じた対策、先進安全技術の普及活用等を柱として、関係の皆様と緊密に連携しながら、国民の安全確保に向けた諸対策を積極的に推進してまいりたいと考えております。

竹内 繰り返しになりますが、目標に置いているロードマップを念頭にモビリティメーカーとして自動運転を踏まえた先進運転支援技術をより高度化させ、かつ広く早くお客様に提供していくことが交通事故の抑止につながると考えています。

長年取り組んできました安全運転や交通安全の普及もモビリティをつくるメーカーとしての使命ととらえていますが、その内容や方法は技術の進化や社会の変化に合わせて変えていく必要があります。

例えば運転者のシステムに対する誤解や過信、あるいは「ながら運転」の助長、運転中の覚醒度の低下といった付随する危険性など、超高齢社会における自動運転時代に向けたドライバーをはじめとした交通参加者が持つべき「交通安全のリテラシー」とは何かを再構築する大きな転換期に近づいている予感がします。

一方、我々はグローバルにビジネスを展開しており、交通事故の深刻な新興国を中心に、これまで日本で培ってきた交通安全教育のノウハウを提供し、その国に貢献することもまた使命であると考えています。

また、1社でできることには限りがあり行政、団体、企業等と連携していかなければ活動は不可能です。日本における交通安全教育の普及にも全国の警察、交通指導員、教習所指導員をはじめ多くの方々と一緒に進めて



梶田 好一

Koichi Masuda

警察庁交通局長

きました。

最近の例では、私どもが提供する「急ブレーキ多発地点」や「事故の多いエリア」、「みんなが投稿した危険な地点」などをウェブ上で確認できる地図サービス「SAFETY MAP」のデータから、道路改善や事故防止に活用いただいています。すでに大阪、長野、広島、千葉の各府県警察本部をはじめ、本年9月には警視庁と協定を締結するなど、多くの関係機関や団体等にご参加いただいています。

冒頭で申し上げた私どもの「2030年ビジョン」では、その実現に向けた企業姿勢を「質の追求による成長」と定めました。交通安全活動の領域においても皆様のご協力を得ながら、取り組みの質を高めてまいりたいと思います。

梶田 御社が、モビリティメーカーの使命として、すべての人の安全をめざすとお考えの下、交通安全教育の分野において、交通安全教育プログラム、教材、教育機器等の開発に加え、安全教育指導者の育成や教育の場の提供等、幅広く尽力していることに深く敬意を表します。また、急ブレーキ多発地点などをウェブ上で確認できる「SAFETY MAP」につきましても、交通事故防止に広く活用されている取り組みとして注目をしております。

さらに、サポカーやサポカーSなどの先進安全技術を搭載した自動車の普及は、交通事故防止や被害軽減に効果が期待できるところ、これらの標準装備化に向けた取り組みなども、今後の交通安全に大きく寄与するものと考えます。

もとより、交通事故を防止するためには、官民連携による取り組みが必要不可欠なところ、御社を始め、民間の視点で交通安全に積極的に取り組んでいただいている企業や団体等の役割は極めて大きいと考えております。引き続き、安全で快適な交通社会の実現に向けた取り組みの推進をお願いいたします。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 第1当事者=交通事故の当事者のうち最も過失が重い者

※2 自己観察法=東北工業大学の太田博雄名誉教授らが(公財)国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り見て、我が振り直す手法」

※3 遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱い基準=運転者席に運転者が乗車しない遠隔型自動運転システムの公道実証実験を新たに道路使用許可の対象行為とし、一定の安全性を確保しながら円滑に実験を実施することを可能とするもの

Safety Report

セーフティルポ 子ども

第6回笹賀地区親子交通安全教室開催 親子が体験しながら、交通安全への理解を深める

Honda では関連企業内に交通安全の指導者として Honda パートナーシップインストラクター（以下、HPI）を養成している。HPI は各事業所内および周辺地域で普及活動に取り組んでおり、その1つが「親子交通安全教室」の開催だ。この教室は、子どもには事故の危険や怖さ、保護者には自らが事故を防ぐ知識と、子どもの行動特性を理解していただくことを目的としている。

関連企業の1つ、トピーファスナー工業（株）（本社：長野県松本市）は本田関連企業災害防止協議会信越支部との共催で2012年から毎年、親子交通安全教室を実施している。同社常務取締役生産本部長の越野健さんは「当社の社員、取引先や地域の皆さんなど、身近にいる人に交通事故に遭ってほしくないとの思いから、この教室を始めました。松本市役所や松本警察署をはじめとする関係団体と協力関係を構築し

たことで、継続することができています」と話す。同社では周辺の幼稚園・保育園や小学校に足を運んで開催の案内をしている。こうした地道な活動で、社員の家族以外の参加比率が年々高まっており、地域の交通安全イベントとして定着しているようだ。今年の親子交通安全教室は11月12日に開催され、親子60名が参加した。最初は子どもと保護者が分かれての座学。子ども向けには、松本市役所の交通安全指導員が

「あやとりい ひよこ編※」を使って基本的な交通ルールを説明。保護者には、HPIが子どもの行動特性とシートベルト着用の重要性を伝えた。

その後、親子が一緒になり、屋外での交通安全教室が始まる。HPIは交通事故の再現（写真参照）などを通じて、「道路を渡る前に、止まって右、左、右をみて安全を確認する」「クルマに乗ったら、全席でシートベルトを着用（チャイルドシートを使用）」

「交差点などでは左折するクルマに巻き込まれないために、クルマの横には近づかない」「クルマの運転席からは見えない場所があるので、駐車場で遊ばない」といった事故防止のポイントを強調した。

安曇野市から5歳と2歳の子どもと来場した母親は「上の子どもが4月から小学生になるので、交通安全の知識を身につけさせようと思って参加しました。人形を使った飛び出し事故の再現がわかりやすく、印象に残りました。子どもも道路に飛び出すことの怖さを感じてくれたようです。下の子どもが小学生になる前に、また参加したいと思います」と感想を語った。

※あやとりい ひよこ編＝4～5歳児に幼稚園や保育園等の集団教育の中で「音（交通環境音）の理解」「必ず止まること」「必ず観ること」「信号機の理解」という交通安全の基本を繰り返し学ぶことができる交通安全教育プログラム。「あやとりい」は「あんぜんを やさしくときあかりかいていただく」の略。詳細は以下のホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/ayatorii.html>



交通事故の再現などを通じて、HPIが親子に事故防止のポイントをアドバイス



クルマのカゲからお母さんに向かって飛び出したら、どうになってしまうのか、人形を使って事故を再現



トラックの内輪差による左折巻き込み事故を再現



運転席からの死角を示す実験。保護者が運転席に座わり、クルマのまわりで子どもが遊んでいたら見えないことを確認する



クルマを急停止させ、シートベルトを着用していない人形が前方に投げ出されてしまう実験



松本市役所の交通安全指導員による「あやとりい ひよこ編」を使った座学

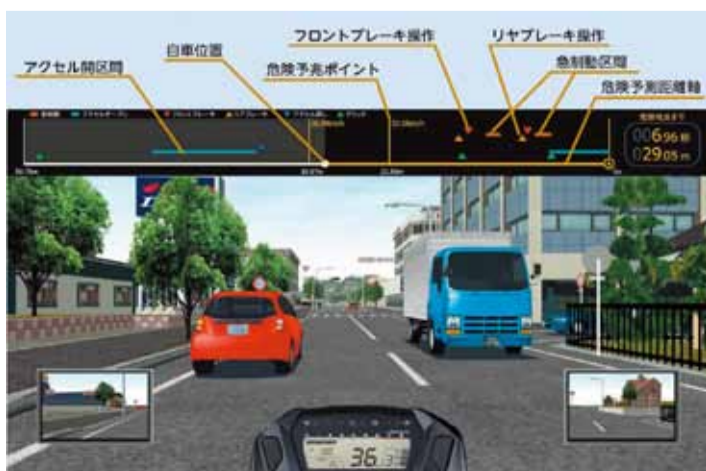


開会式で主催者を代表して挨拶するトピーファスナー工業（株）常務取締役生産本部長の越野健さん

Safety Info.

インフォメーション

Honda ライディングシミュレーターを フルモデルチェンジ



「危険予測表示機能」で走行時の操作を記録（画面はイメージ）
※平成25年10月18日
特許出願 特願 2013-217839



3代目となる新型Hondaライディングシミュレーター
全国メーカー希望小売価格
86万1840円（消費税込み）
※詳しくはHonda安全運転普及本部 教育機器課
TEL：04(2955)5751へ

Honda ライディングシミュレーターは、路上での実施が困難な二輪車の危険予測トレーニングを仮想空間で行える安全運転教育機器として開発された。1996年の発売以来、多くの自動車教習所で二輪免許の取得やライダーの再教育用として活用されている。昨年10月、運転シミュレーター型式認定基準が改正され、二輪免許の教習に新シミュレーターの運用が可能となったことを受け、11月にライディングシミュレーターをモデルチェンジ。3代目となる新型

は、走行中の危険箇所に対し、どの地点で危険を感じ取ったのか、その時の運転行動を記録し、走行再生時に表示することで、より高度な危険予知能力を養うことができる「危険予測表示機能」など、危険予測の学習ができるソフトを充実させ、指導の表現力が高められている。さらに、より多くの教習所で活用していただけるよう軽量・コンパクト化を実現。コンパクトながらもAT車とMT車、さらに普通二輪車、大型二輪車のいずれの教習にも対応できる。

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

10カ国73名のインストラクターが安全運転技術を競う

10月19日、20日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて、「第18回セーフティジャパンインストラクター競技大会」が開催された(主催:本田技研工業(株)安全運転普及本部)。この大会は、安全運転普及の各分野で活躍するHondaの安全運転インストラクターの指導力ならびに運転技術の向上と均質化を図る場と機会の提供を目的に1997年より開催されている。今回は国内の交通教育センターと事業所

から42名と、海外9カ国(オーストラリア、台湾、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、トルコ、ベトナム)の事業所から31名の総勢73名が参加。二輪(大型、普通、小型)、四輪の各部門に分かれて、安全運転のスキルをはかるための競技に取り組んだ。競技内容は、二輪部門が「コーススラローム」「ブレーキング」「一本橋」、四輪部門が「低μ路走行」「フィギア」「コーススラローム」となっている。こうした競技のほか、選手

各部門の個人総合優勝者

- 大型二輪
Arunkrung Pinpon (タイ・A.P. Honda)
- 普通二輪
飯島大貴 (鈴鹿サーキット交通教育センター)
- 小型二輪
Akarapon Promtang (タイ・A.P. Honda)
- 四輪
鶴田一史 (交通教育センターレインボー熊本)

がチームに分かれ、効果的な指導方法について検討するグループワークも行われた。また、この大会に先立ち10月18日には「Safety Driving Managers Meeting」が開催された。オーストラリア、フィリピン、インドネシア、日本、マレーシア、タイ、トルコ、ベトナムの8カ国からHondaの事業所の安全運転普及活動推進責任者20名が参加。各国の活動の紹介や意見交換が行われ、今後の活動に有効な情報を共有した。



Safety Driving Managers Meeting



国内外からHondaのインストラクター73名が鈴鹿サーキット交通教育センターに集まった



二輪「コーススラローム」



グループワーク



四輪「フィギア」

Close Up

クローズアップ 四輪販売会社

自治体へはたらきかけ、地域の幼稚園・保育園で交通安全教室を拡げる Honda Cars 光東

Honda Cars 光東(本社:山口県下松市)は昨年、新車を販売する5拠点に「あやとりい ひよこ編」(4面参照・以下、あやとりい)を使った交通安全教室を実施できるスタッフを養成。以前は子ども向けのイベントに合わせ交通安全教室を併催してきたが、今年4月からは近隣にある幼稚園・保育園に出向いて教室を実施していく方針に転換した。その背景を同社営業部エリアマネージャーの西本悦生さんは「イベントなどでは参加する人数に限られます。できるだけ多くのお子さんに参加していただくことが、地域の交通事故防止にもつながると考えました。そこで、この活動自体を積極的にアピールしようと、各拠点から最寄り

の市役所にはたらきかけを行いました」と話す。拠点の1つである柳井店は柳井市役所の賛同を得て、市内の保育園関係者が集まる会議に出席し、「あやとりい」交通安全教室について説明。その結果、保育園から要請が届くようになった。11月17日は柳井市にある大島保育園で、スタッフ4名(村上千恵美さん、井上泰樹さん、西生きりりさん、大田莉菜さん)が交通安全教室を実施した。最初は西生さんと大田さんによる音当てクイズ。街で耳にする音を再生し、それがどこで聞こえる音か、子どもに指し示してもらおう。次は、井上さんが「あやとりい」のワークシートを使って、

道路を歩く場所や歩行者用信号機の色の意味などを問いかねながら説明する。最後に、村上さんが「とまる」「みぎ ひだり みてわたる」「シートベルトをしめる」と書かれた3つのシートを見せながら、「道路を渡る前に必ず止まる」「そして右、左、右をみる」「クルマに乗る時はお父さん、お母さんにシートベルトを締めてもらう」と強調した。「最終的に何を学んだかを子どもに印象づけ、それを家の人も共有してもらいたいと考えています」と村上さんはいふ。大島保育園園長の河野淑江さんは「日頃、私たちが行っている指導とは違う視点から子どもの交通安全意識を高められると考え、Honda Cars 光東にお願いしました。スタッフの皆さんが楽しい雰囲気をつくり、子どもたちの自発的な発言を引き出しながら進めていただけたのが良かったと思います。説明もわかりやすかったので、子どもたちも、しっかりと話を聞いていました」と語った。このようにHonda Cars 光東では、他の拠点でも自治体と連携しながら、幼稚園・保育園での交通安全教室を拡げている。



スタッフが子どもたちに基本的な交通ルールや安全確認の大切さを伝える



信号が点滅したらどう行動するか、子どもたちに答えてもらう



交通安全教室の最後に今日、学んだポイントを見せて子どもたちに再確認してもらう



写真左から、Honda Cars光東柳井店の村上千恵美さん、大田莉菜さん、西生きりりさん、井上泰樹さん



街で耳にする音を再生し、それがどこで聞こえるかを示してもらった音当てクイズ

2017年 活動報告

新たな時代を見据え、安全運転普及活動を進化

2030年ビジョン（1・2面参照）に掲げた「交通事故ゼロ社会の実現」に向けて、安全運転普及活動が果たす役割は大きくなっている。Honda 安全運転普及本部は、2017年も「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、新たな時代を見据えながら、交通社会の変化やニーズに合わせ、活動を進化させてきた。

お客様に対する先進の安全運転支援システムの普及拡大のための正しい理解

衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能といった安全運転支援システム（Honda SENSING）を普及させるためには、搭載率向上に加え、お客様に手渡しで、その効果や限界について正しく理解していただくことが重要である。そこで、四輪販売会社においてお客様と接するスタッフがシステムの理解を深め、同時に販売店などでの試乗体験を安全に運営するためのプログラムを開発。来年の本格的な実施に向けて、研修会を試行した。



11月に交通教育センターレインボー埼玉で、埼玉県内のHonda Cars（四輪販売会社）のスタッフ23名を対象に開催された研修会。座学では先進安全機能の仕組みと作動原理を解説



Honda Carsのスタッフが、前走車・歩行者・対向車との衝突回避または被害軽減のための支援を段階的に行う衝突軽減ブレーキなど先進の安全運転支援システムを試乗体験

自身の運転の課題に気づいてもらい、行動の改善につながるシステムを開発

鈴鹿サーキット交通教育センターでは企業の安全運転研修などにおいて、自己評価と客観評価との差異を受講者に認識してもらうことにより、運転意識と行動の変容を促す研修を提供してきた。今年は、この研修のベースとなっているシステムを刷新。個々人の運転習慣の可視化がより明確となり、評価への納得性が飛躍的に向上した。受講者一人ひとりの実走行データ（運転操作の状況やクルマの挙動）と、一般的に安全とされる行動や操作を比較することで、受講者の新たな気づきにつなげる。



DSPシステムを搭載した車両を運転、指定されたコース（1周約800m）を走行。一時停止場所や急カーブ、上り下り、右左折、横断歩道の通過など9カ所のチェックポイントを通過



参加者間で安全運転行動について走行の動画表示を見ながらディスカッションすることで気づきを促す

小学校低学年向けプログラムの開発

日本での歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、7歳児が突出している。そこで昨年開発した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」の続編となる「小学校低学年歩行編」を完成させた。開発にあたっては幼児向け同様、交通安全指導者の意見を反映させ、効果的な普及につながるものをめざした。

その内容はアニメーションを活用した対話型のプログラムで、指導者からの一方的な指導ではなく、児童に「どうして危ないのか」を考えさせ、気づきを促し、双方で答えを導き出す点が特徴である。映像編では、他者視点をわかりやすく伝えるために「上空からの見え方」や「運転者からの見え方」などをアニメーションとして取り入れている。また、体験編として、児童に道路横断時の安全確認を学んでもらう内容も組み込まれている。

このほか、今年11月には、Honda ライディングシミュレーター（4面参照）をモデルチェンジし発売。これは、より高度な危険予知能力を養うことができる「危険予測表示機能」など、危険予測の学習ができるソフトを充実させ、軽量・コンパクト化を実現したものだ。また、「SAFETY MAP」（7面参照）に表示されている急ブレーキ情報などを、道路改善等の事故防止策に役立てていただくため、昨年の大阪府警察本部、長野県警察本部に続き、本年は千葉県警察本部、警視庁と交通事故防止対策の推進に関する協定を締結した。高次脳機能障がいを持った方の運転再開に向けた取り組みでは、回復後にクルマの運転を再開したいというニーズに対応するために、今年9月に、（一社）沖縄県指定自動車学校協会と（一社）沖縄県作業療法士会と共催で「沖縄県障がい者運転復帰に向けた教習所指導員講習会」を開催、連携活動をサポートした。

海外においては、今年3月にHondaとしてベトナムに新たな交通教育センターを開設。安全運転普及本部は、レイアウトや運営に関するアドバイス、さらには、日本の交通教育センターのインストラクターを派遣して、現地のインストラクターのレベルアップに協力した。

※活動内容の詳細は、「Hondaの安全運転普及活動報告書2017」に掲載しております



ポイントとなる場面で映像を止めて、道路状況に潜む危険や安全な歩き方を児童に問いかける



ボールをクルマに見立て、道路横断時に大切な「止まる」「観る」「待つ」を体験する



沖縄県障がい者運転復帰に向けた教習所指導員講習会



Honda Vietnam Co., Ltd. が今年3月に開設した交通教育センター

2018年に向けて

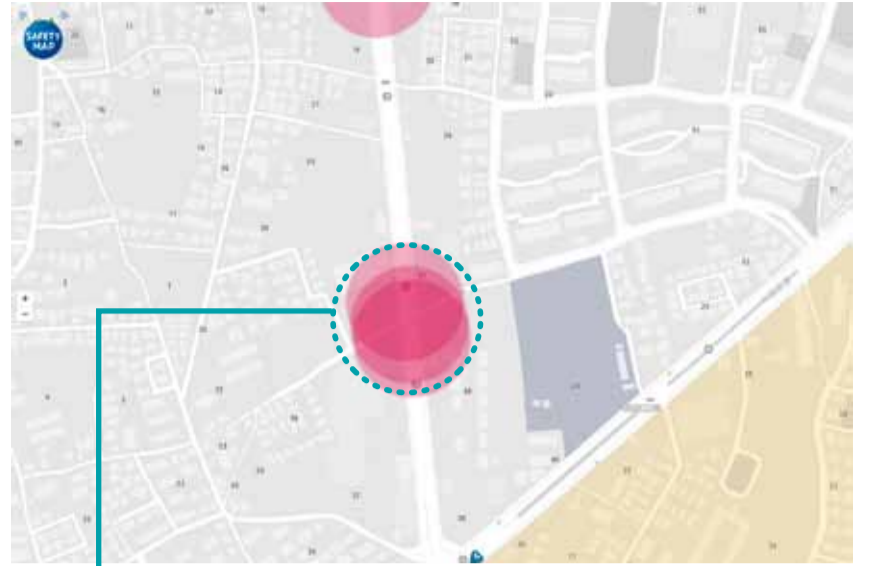
Hondaは「交通事故ゼロ社会の実現」をめざし、これまで以上に行政、関係団体、地域社会など多くの皆様と連携を深めながら交通安全に取り組んで参ります。

SAFETY FOCUS

安全な道路環境をめざして - 20 神奈川県横浜市瀬谷区「橋戸 2 丁目 31」交差点

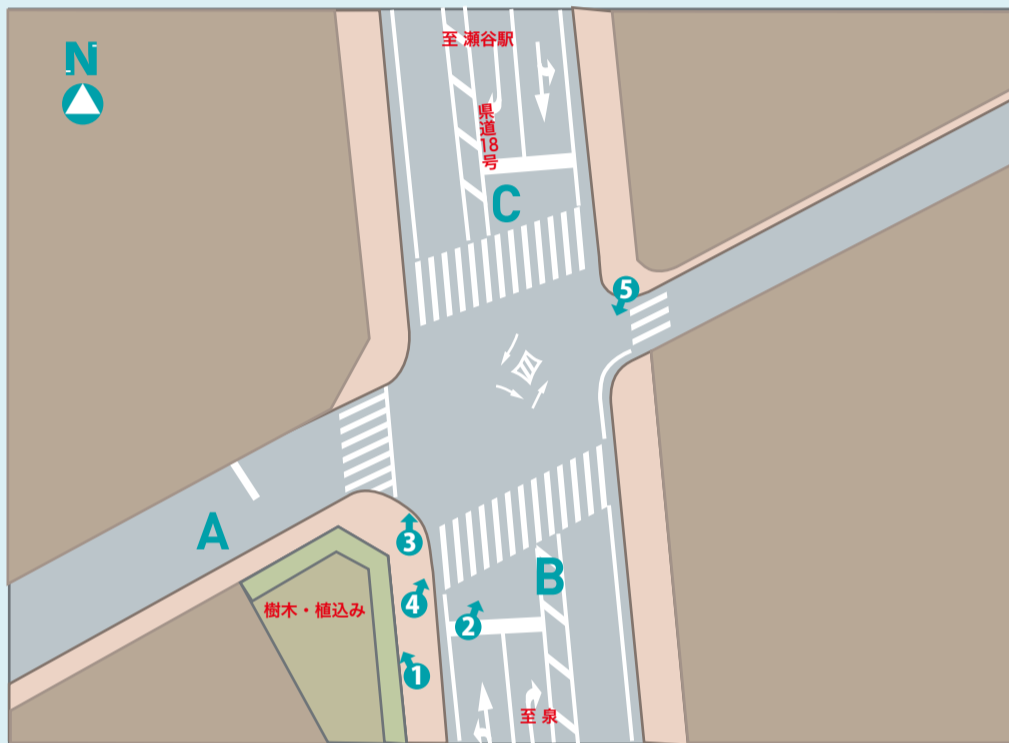
樹木の存在でドライバーからの見通しが悪くなっている交差点

「SAFETY FOCUS」では 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。今回「FOCUS エリア」(下記参照)に取り上げるのは、横浜市瀬谷区で事故多発エリアと表示されている交差点。神奈川県警察本部によれば、平成 28 年中に人身事故が 6 件発生している。



現場をたずねる

FOCUS エリア
横浜市瀬谷区「橋戸 2 丁目 31」交差点



1 南西側の商業施設の敷地内にある樹木と植込み



2 A から B に右折するクルマと横断歩道の歩行者



3 横断歩道に歩行者がいるにもかかわらず、その前を横切る右折車



4 渋滞中のクルマの死角からすり抜けてきた原付に気づいて急停止した右折車



5 歩行者用信号機が青点滅になった後、走って横断する小学生とその保護者

今回訪れた「橋戸 2 丁目 31」交差点は相模鉄道本線の瀬谷駅から南へ約 1km の場所にあり、南北に県道 18 号が通っている。現場を訪れたのは平日午後 3 時。交差点の西側には商業施設の駐車場があるため、A と B、A と C を往来するクルマの数は比較的多い。特に、C から A への右折車は対向車が途切れたり、渋滞すると勢いよく曲がっていた。南西側の商業施設の交差点に近い敷地内には高さのある樹木や植込みがある。また、交差点の東側には小学校があるため、観察中は下校する小学生の姿も目立った。夕方になると商業施設の利用者も合わせて、多くの歩行者・自転車が、この交差点の横断歩道を利用していった。その中には信号機が青点滅、あるいは赤に変わってから急いで横断する歩行者・自転車も見られた。

●この地点で発生した事故件数

四輪車対二輪車	右折直進	1 件
	左折時	1 件
四輪車対歩行者	横断時	4 件

※平成 28 年中 神奈川県警察本部提供

横断歩道を利用する歩行者・自転車への配慮が必要

観察中は、C から A へ右折するクルマが横断歩道を渡ろうとする歩行者・自転車の目の前を横切るケースが散見された。ド

ライバーが右折のタイミングに集中するあまり、歩行者・自転車への意識が薄れているように思われた。ドライバーは横断歩道を利用する歩行者・自転車の存在を常に意識し、配慮することが大切である。一方、歩行者も歩行者用信号機が青点滅になったら横断は控えてほしい。また、日没時刻(午後 4 時 30 分頃)前に、ヘッドライトを点灯させていたクルマはわずかで、日没後になっても点灯していないクルマもいた。ドライバーは自分の存在を他の車両や歩行者にしっかりと認識させるためにも、薄暮時はヘッドライトを点灯させることが必要である。

ドライバーと歩行者の安全を確保するために

四輪車対歩行者の事故 4 件中 3 件は B 側の横断歩道で起きている。歩行者用の信号機が青点滅や赤になってから、走って横断する歩行者・自転車も多く見られたことから、横断歩道を利用する歩行者側にも信号を遵守してもらうための注意喚起が必要ではないかと思われた。また、A から B へ右折するドライバーにとっては、交差点の南西側にある樹木、県道 18 号を横断しようとする歩行者・自転車が見えづらくなっているのではないかと考えら

れる。この樹木をなくし、見通しを良くすることで、より安全になるのではないだろうか。

神奈川県警察では今後、さらなる安全対策を検討していく考えだ。



A から B に右折するドライバーは県道 18 号を渡るよう歩行者・自転車が見えづらいつける



「SAFETY MAP」のご活用・ご参加をお願いします！

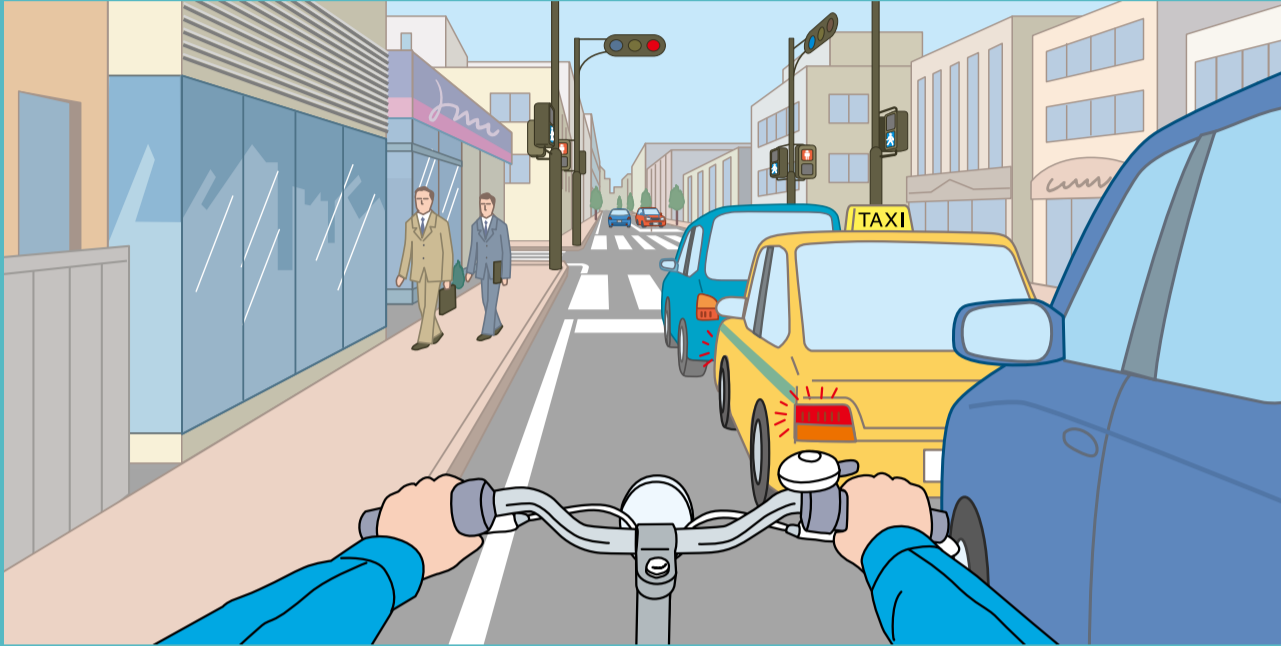
ホンダ セーフティマップ 検索
<http://www.honda.co.jp/safetymap/>

「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。

KYT

危険予測トレーニング 第60回 タクシーの横を通過する時（自転車編）

あなたは自転車で車道の左端を走っています。ウィンカーを点滅させているタクシーの横を通過しようとしています。安全に走行するには、どのようなことを予測する必要がありますか？



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）

? SJ クイズ 自転車編

Q1

自転車が第1当事者または第2当事者※となった交通事故（自転車関連交通事故）は交通事故全体の約2割を占めています（平成28年中）。自転車関連事故件数を相手当事者別にみると、対自動車が多くなっていますが、その割合は次のうちどれでしょう？

- ①約55% ②約70% ③約85%

※第1当事者は交通事故の当事者のうち過失が最も重い者、又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。
第2当事者は過失がより軽いか、過失が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者。

Q2

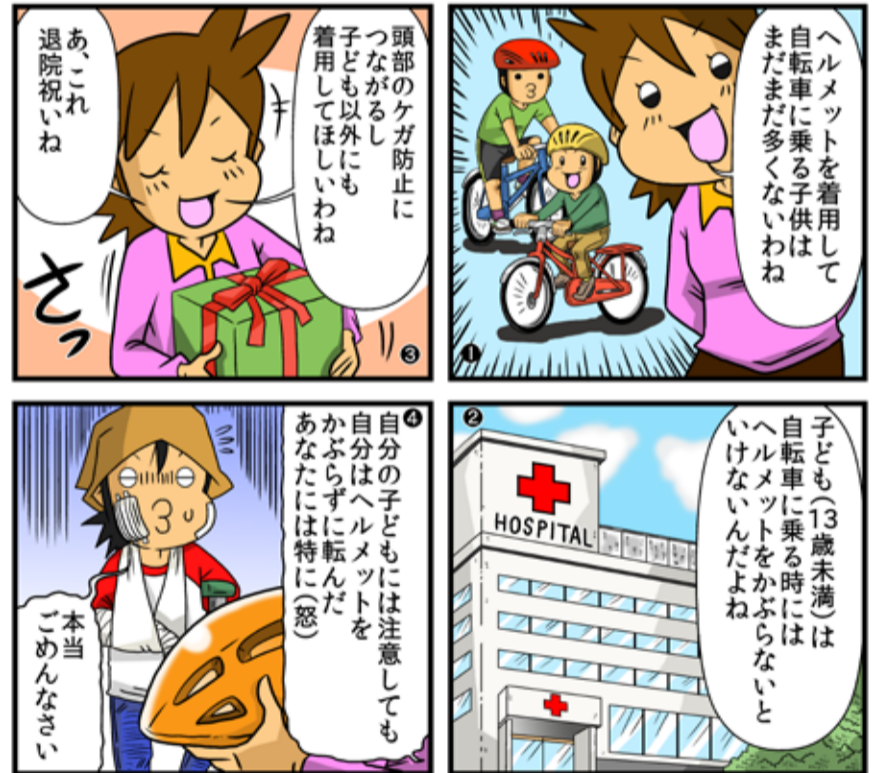
自転車関連交通事故件数を事故類型別にみた場合、最も多い事故類型は次のうちどれでしょう？

- ①出会い頭衝突
②左折時衝突
③右折時衝突

Q3

道路交通法で自転車乗用時にヘルメット着用が保護責任者に義務づけられているのは何歳未満の子どもででしょう？

- ①6歳未満 ②13歳未満 ③15歳未満



漫画：塚本ケースケ

「解答」は7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/>

第4回 Honda 交通安全ポスター・動画コンテスト結果発表

Hondaでは7月3日から9月29日にかけて、「事故のない未来を描こう」～子どもたちの笑顔のために～というテーマで交通安全のポスターや動画を一般の方々から募集。厳正な審査の結果、ポスター6作品、動画4作品に大賞をはじめ各賞が贈られた。受賞作品は、Hondaのホームページで公開されている。

ポスターの部

- 大賞：山名まりかさん（静岡県）
優秀賞：村上実紗子さん（埼玉県）
滝下花恋さん（兵庫県）
末吉裕太さん（宮崎県）
Honda賞：中塚大輝さん（滋賀県）
本田梨菜さん（福井県）

動画の部

- 大賞：米山肇さん（神奈川県）
優秀賞：メディアサポーターズ映像部（愛媛県）
南裕翔さん（奈良県）
Honda賞：和田博喜さん（京都府）



ポスターの部・大賞



動画の部・大賞