

ちがやってきた実技指導は、見通しの悪い交差点での一時停止や安全確認に重点を置いていました。Hondaのノウハウを取り入れたことで、ブレーキ練習やハンドル操作練習といったバリエーションを増やすことができ、子どもたちが楽しみながら交通安全意識を高めてもらえるようになったと感じています。3、4年生はブレーキが上手く使えない児童が多いため、両手でしっかりブレーキをかけて止まることを身につけられます。5、6年生はある程度スピードを出すことができるので、パイロンスラロームでバランス感覚を身につけるとともに、片手運転が危ないことを感じてもらえるでしょ



両手でブレーキをかけて止まれるようになるためのブレーキ練習

う。このプログラムは、中学生を対象にした自転車教育にも活用しています」と話す。

荃崎第二小学校の校区は広く、4km以上離れた自宅から通うケースもあることから約2割の児童が通学に自転車を利用している（自転車通学者は地区ごとに集団で登下校）。学校周辺の道路は見通しが良いため、スピードを出して走るクルマも多く、保護者や地域の安全ボランティアの皆さんが交代で通学路の危険箇所立って、子どもたちを見守っているという。同校教頭の奥沢哲也さんは「自転車通学者は毎年4月、つくば中央警察署による自転車免許講習会を受講し、自転車免許証を取得すること



パイロンスラロームによるハンドル操作練習

義務づけています。これに加えて、当校では3年生以上の全児童を対象に実技による自転車教育を実施しています。話を聞くだけでなく、参加体験をする中で交通安全教育指導員の方から適切なアドバイスを受けられることが効果的だと思っています。今回はいろいろなコースと課題を用意していただいたので、たいへん充実した内容になっていました」と語った。

このように参加体験による指導によって、安全運転のための技術と意識が養われ、子どもたちが交通社会の一員であることを自覚して成長していくのではないだろうか。



写真左から、つくば市建設部防犯交通安全課 椎名亜美さん、佐々木信恵さん、大川初江さん、廣瀬明子さん、櫻井亮輔さん、栗山稔史さん

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

先進の安全運転支援システムの正しい理解の普及をめざすために

Hondaは昨年9月に発売したN-BOX以降、軽自動車を含めた新型モデルで、衝突軽減ブレーキ（自動ブレーキ）を含む「Honda SENSING」（3面参照）と総称する先進の安全運転支援システムを標準装備している。今後、このようなシステムを搭載したクルマが増えていくことが予想され、運転するお客様にその機能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、Hondaは四輪販売会社（Honda Cars）のスタッフが、より正しくお客様に安全運転支援システムの説明ができると同時に、各販売拠点等で体感試乗を安全に運営するための研修プログラムを作成。Hondaの交通教育センターで、四輪販売会社のスタッフを対象にした研修を実施している。

お客様を対象とした体感試乗での 指導内容や運営方法を理解してもらう

5月14日、交通教育センターレインボー埼玉で研修が開催され、千葉・栃木・群馬県のHonda Carsのスタッフ26人が受講した。この研修は座学と実技で構成されている。



座学ではインストラクターが安全運転支援システムの仕組みや作動原理、体感試乗を実施する際の注意点を説明

座学では、同センターの黒岩寛インストラクターが、『Honda SENSING』は、人間や生物のように『今、どんなことが起きているか?』をミリ波レーダーとカメラによって常に検知（センシング）します。そして、危険だと判断したら、それを回避あるいは被害をできるだけ軽減できるようにドライバーの操作を支援します」と、安全運転支援システムの仕組みや作動原理を解説した。さらに、お客様を対象とした体感試乗を実施する際の条件についても指導。試乗内容は衝突軽減ブレーキと誤発進抑制機能とすること、お客様の体感試乗は同乗のみとし、その際のドライバーは交通教育センターの研修受講など特別なトレーニングを修了した者に限定すること、安全を最優先した試乗コースの設定・運営などを伝えた。

実技は、まず同乗体験から。インストラクターが運転するクルマに同乗し、衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能を体験する。50m先に設置された専用のダミーターゲットに向かって、20～25km/hで走行。ダミーターゲットに接近すると警告音が鳴るが、インストラクターはあえてブレーキを踏まない。すると、衝突軽減ブレーキが作動して、ダミーターゲットの手前でクルマは停止。「今日は晴れていて路面も乾燥していたので、上手く止まることができました。雨や雪の日など路面状況によっては衝突する場合があります。この機能は、あくまで速度を下げて衝突による被害を軽減するためのものであることを、お客様に伝えるようにしてください」とインストラクターは補足した。再びスタート地点に戻り、同様に20～25km/hで走行。今度は警告

音が鳴ったタイミングでインストラクターがブレーキをかけて停止。「衝突軽減ブレーキが作動した時よりも余裕をもって停止できることがわかったと思います。重要なのは、自分の目でまわりをよく観て、こうした機能に頼らないことです」と、インストラクターは安全運転をすることの必要性も強調した。次に受講者自身が運転し、衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能を体験。その後、受講者は交互に指導者役とお客様役となり、安全アドバイスをするためのロールプレイを行った。受講者からは「衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能を体験したことで、さらに理解が深まりました。この体験をお客様への説明に活かしたい」という声が多く聞かれた。

最後に、教室で安全運転支援システムや体感試乗の運営に関する確認テストで理解度をはかり、1日にわたる研修は終了した。研修を受講したHonda Cars千葉販売部販売課課長 滝口憲太郎さんは「お客様の体感試乗を実施するためには、私たちがより正しく理解することが重要です。また、お客様が納得し、理解が深まる説明方法を教えてもらったことも良かったと思います」と感想を話す。同社経営企画室主任 岩崎雄太さんは「安全運転支援システムは万能ではなく、限界があることをお客様にしっかりと伝え、誤解や過信しないようにすることが私たちの重要な役割だと再認識しました」と語った。

この研修は今後も全国の交通教育センターを中心に実施され、四輪販売会社のスタッフからお客様へ、先進の安全運転支援システムに対する正しい理解の普及が進められていく（3面に続く）。



最初はインストラクターの運転で衝突軽減ブレーキと誤発進抑制機能を体験



最後に受講者同士でお客様にわかりやすく安全アドバイスをするためのロールプレイを実施