

SJ

The Safety Japan  
since 1971

## Safety Report

セーフティルポ 子ども

自転車の「走る」「曲がる」「止まる」を  
実技体験を通じて身につけてもらう

Honda は幼児から高校生まで各年代の自転車教育に対応した指導ノウハウを各地域に提案している。自転車教育の実技としては、交差点での安全な通過の仕方など、主に安全確認を指導しているというのが一般的である。Honda の指導ノウハウは事故防止に向けて、安全確認に加え、自転車の操作性（ブレーキやハンドルの操作など）について参加体験型の実技教育を通じて、身につけてもらうことを基本としている。小・中学生への自転車教育に力を入れている茨城県つくば市は同市独自の指導内容にこのノウハウを取り入れ、今年度から小学校での交通安全教室で活用している。



発進前のかまえや右後方の安全確認が  
できるようになるために

5月2日、つくば市立荃崎第二小学校で交通安全教室が開催された。1～2年生(43人)は歩行者教育、3～6年生(108人)は自転車教育となる。この日は、つくば市建設部防犯交通安全課交通安全教育指導員の廣瀬明子さんら6人が指導を担当。学年ごとに実技と講話が行われた。

実技ではブレーキ練習、ハンドル操作練習、安全確認練習の3つの課題に取り組む。ブレーキ練習では安全に止まるためのブレーキのかけ方を習得する。直線コースの先に設置されたパイロンまで全力でこぎ、そこを通過したら、両手でブレーキをかけてゴール地点を示す白線の手前で停止。前輪を制動する右ブレーキを急にかけると転倒しやすいので、両手ブレーキ（高学年では左ブレーキをかけた後に右ブレーキで止まる）を身につけてもらう。スタート地点では、指導員が「自転車に乗る時は安全な左側から乗ってください。その際は両手でブレーキレバーをしっかり握り、右後方を観て安全確認してからサドルにまたがりましょう。左足は地面につけ、右足でペダルを踏み込みやすい位置まで上げ、すぐに発進できるように「かまえ」ます。発進する前は、必ず右後方の安全を確認してからスタートしてください」と説明。右後方の安全を確認せずに走り出す児童には指導員が声をかけ、スタートをやり直す。次はハンドル操作練習。パイロンスラロームによってスムーズなハンドル操作を身につけ、バランス感覚を習得する。ここでも、発進時に右後方の安全を確認しないとスタートからやり直しとなる。最後に安全確認練習。飛び出し事故などを防止するために交差点で安全を確認する方法を習得する。「止まれ」の標識がある模擬の交差点に向かって走り、ブレーキ練習と同じように停止線を示す白線の手前で停止。交差点では止まった後、すぐに発進できる体勢の「かまえ」をとるようにアドバイス。そして、左右と右後方の安全を確認して交差点を通過（低学年では自転車から降りて安全確認をし、押して渡る）。確認する時は顔を左右に向けるだけでなく、しっかり交差する道路の先にあるものを観ることを強調した。

講話では、自転車に乗った時に守ってほしいルールとして「はひふへほ」（写真参照）を児童に伝えた。

Honda のノウハウに加え、  
交通安全教室がさらに充実した

廣瀬さんは「自転車による飛び出し事故を防ぐため、子どもたちにはきちんと止まって、まわりをよく観ることを身につけてほしいと思っています。これまでの私た



発進前のかまえと右後方の安全確認について説明する交通安全教育指導員



自転車に乗った時に守ってほしいルールを「はひふへほ」として伝える

## Contents

- P1 Safety Report セーフティルポ 子ども
- P2 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P3 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P4 Close Up クローズアップ 教育機器  
Safety Info. インフォメーション①
- P5 Safety Info. インフォメーション②  
Safety Info. インフォメーション③
- P6 SJ Interview 日本大学理工学部助教 稲垣具志さん
- P7 All About SAFETY 安全をいかに創造するか
- 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：中嶋英彦

※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。  
㈱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

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。

荻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た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

## Close Up

## クローズアップ 四輪販売会社

## 各地で展開されている Honda Cars による体感試乗

お客様向けのドライバースクールで実施  
Honda Cars 千葉

Honda Cars 千葉はクルマを販売するだけでなく、お客様に安心・安全で快適なカーライフを提供するための一環として年1回、ドライバースクール（以下、スクール）を実施している。車庫入れ、縦列駐車、死角の確認、パンク修理など日常の運転に役立つプログラムとなっている。今回、さらに同社は、このスクールの中に「Honda SENSING」の体感試乗を取り入れた。今年6月4日に流山自動車学校で開催し、お客様23人が参加。体感試乗のコーナーは交通教育センターレインボー埼玉での研修（2面参照）を受講した同社販売部販売課課長 滝口憲太郎さんと同社経営企画室主任 岩崎雄太さんが担当した。最初に、滝口さんと岩崎さんが図やイラストを参加者に見せながら、衝突軽減ブレーキなどの作動原理や機能の限界を説明。その後、参加者は二人が運転するクルマに同乗して衝突軽減ブレーキなどを体感する。研修同様、1回目はブレーキを踏まず衝突軽減ブレーキを作動させて停止。2回目は警告音が鳴ってからブレーキを踏んで停止。滝口さんは「衝突軽減ブレーキが作動するたび、お客様

から驚きの声が上がっていたので、安全な場所で体感できる機会を設けて良かったと感じています。ダミーターゲットの手前で停止した時、意図的に『運良く止まりました』と話をすると、お客様から『それはどういうこと？』と質問があるので、私の解説を熱心に聞いていただけます。安全に止まるのは路面や気象など様々な条件がそろった時で、システムを過信してはいけないことを印象づけられたと思います」と話す。

体感試乗があるから参加したという高齢の男性は「衝突軽減ブレーキのついたクルマに乗っていますが、それが作動する場面はなかったので、本当に機能するのか半信半疑でした。条件がそろえば衝突軽減ブレーキが作動することを確かめられて、安心できました。また、スタッフの方のわかりやすい説明で、安全運転支援システムは補助的な存在であることを再認識できました」と話す。近々運転を再開するので「車庫入れ」の練習をしたいと参加した女性は「衝突軽減ブレーキを体感してみて、前方のクルマと衝突しそうなことを音で教えてくれる点がありがたいと感じました。警告音に気づいて自分がブレーキをかければ、システムに頼らず安全に止まることがわかりました」と話す。間もなく新車が納車されるという女性は「スクールがあると

知って Honda 車に決めました。車庫入れの練習ができた、タイヤがパンクした時の対応を教えられるなど、初心者の私にとってはうれしい内容でした。また、衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能を体感して、『Honda SENSING』のついているクルマを選んで良かったと実感しています」と語った。

Honda Cars 千葉は今後もスクールなどで体感試乗の場をお客様に提供していく考えだ。

埼玉県交通安全体験フェアで実施  
Honda Cars 埼玉

5月23日、埼玉県・埼玉県警察本部・埼玉県自動車販売店協会による「交通安全体験フェア2018」が埼玉スタジアム2002東駐車場で開催された。同フェアは来場者がHondaをはじめ各自動車メーカーの安全運転支援システムを体験できるようになっている。「Honda SENSING」の体験エリアでは、昨年11月に研修を受講したHonda Cars 埼玉のスタッフ3人が参加者を試乗車に乗せて、衝突軽減ブレーキなどに関する説明をした。

参加者の一人は「『Honda SENSING』を体験できると聞いて試乗しました。スタッフの方の説明を聞いて、衝突軽減ブレーキの機能や限界がよくわかりました。これ以外にも運転をサポートしてくれる機能がたくさんあるので、とても安心感があります。『Honda SENSING』が搭載されている車種の購入を検討しようと思います」と語った。



お客様に衝突軽減ブレーキの作動原理と機能の限界を説明する Honda Cars 千葉 販売部販売課課長 滝口憲太郎さん（写真中央右）と同社経営企画室主任 岩崎雄太さん（写真中央左）



参加者は Honda Cars 埼玉のスタッフが運転するクルマで衝突軽減ブレーキなどを体感



埼玉県の「交通安全体験フェア2018」では埼玉スタジアム2002東駐車場に試乗コースを設営



Honda Cars 千葉のドライバースクールでの体感試乗



お客様に体感を通じて安全運転支援システムへの理解を深めてもらう



ドライバースクールでは体感試乗のほか、死角の確認など安全運転に必要な知識を伝えるプログラムが用意された



車庫入れや縦列駐車のコツを身につけてもらうために、Honda Cars 千葉のスタッフが参加者一人ひとりを丁寧に指導

## Honda SENSING

## 安心・快適機能を搭載した先進の安全運転支援システム

- ① 衝突軽減ブレーキ（CMBS：Collision Mitigation Brake System）
- ② 誤発進抑制機能
- ③ 後方誤発進抑制機能
- ④ 歩行者事故低減ステアリング
- ⑤ 路外逸脱抑制機能
- ⑥ ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール：Adaptive Cruise Control）
- ⑦ LKAS（車線維持支援システム：Lane Keep Assist System）
- ⑧ オートハイビーム
- ⑨ 先行車発進お知らせ機能
- ⑩ 標識認識機能
- ⑪ トラフィックジャムアシスト（渋滞運転支援機能）

※車種により搭載機能が異なる。各機能の詳細は以下のホームページを参照。

<http://www.honda.co.jp/hondasensing/>

## Close Up

## クローズアップ 教育機器

## 指導の表現力を高め、低価格・コンパクト化を実現した Honda ライディングシミュレーター

Honda ライディングシミュレーター（以下、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、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、昨年11月にシミュレーターをモデルチェンジした。この新型を導入した自動車教習所3校の事例を紹介する。

## 事例① 月の輪自動車教習所

Hondaのシミュレーターを長年使い続ける

月の輪自動車教習所（滋賀県大津市）はHondaのシミュレーターを初代、2代目と使い続けてきた。同教習所代表取締役 前原敏文さんは「効果的な危険予測学習ができ、信頼性も高いので、20年以上にわたり使っています。昨年まで初代と2代目を併用していたのですが、新型の発売に合わせて初代を3代目と入れ替えました」と話す。「Hondaのシミュレーターは危険場面を再生する際、自車の視点だけでなく、他車や上空からなど様々な視点から振り返ることができる点が優れていると思います。アドバイス画面では安全ポイントが表示されるので、どの教習指導員でも統一した解説をもらえる教習生に伝えることができます」。二輪の場合は路上教習がない。そのため、実際の交通場面で起こりうる危険を1つでも多く経験してもらうことがシミュレーターの重要な役割だと前原さんは考える。「大型二輪の教習では年配の方も多くなっています。四輪の運転経験だけではわからない二輪特有の事故を体験してほしいと思います」。



月の輪自動車教習所代表取締役 前原敏文さん

## 事例② 北茨城自動車学校

シミュレーターを初めて導入

北茨城自動車学校（茨城県北茨城市）は1月に新シミュレーターを初めて導入。その背景を同校管理者 榎田正幸さんは次のように話す。「当校は普通二輪までなので、『危険を予測した運転』の教習はシミュレーターではなく、実車を用いた教習で代替していました。将来的に大型二輪の教習もやりたいと考えており、その実現にはシミュレーターの導入が必要条件となります。そこで、購入を検討することにし、各メーカーを比較した結果、最もコストパフォーマンスに優れていたのがHondaでした」。実際に新シミュレーターを使ってみて、教習生に危険を安全に体験してもらうことができる有効な教育機器だとあらためて認識したと榎田さんはいう。「走行体験での危険場面を様々な視点から振り返ることができ、さらに自車速度や他車との距離などを客観的なデータとして示せる点が良いと感じています。教習指導員からも『教習生の納得性が高まる』と好評です」。



北茨城自動車学校管理者 榎田正幸さん

## 事例③ 富山県第一自動車学校

他メーカーからHondaのシミュレーターへ

富山県第一自動車学校（富山県射水市）は4月からHondaの新シミュレーターを教習に活用している。これまで他メーカーのシミュレーターを使っていたが、長年の使用で故障したため、新たなものを探していたという。同校副管理者 畑山陽一さんは「新シミュレーターは必要とする機能を備え、かつ低価格であったことが導入の決め手となりました」と振り返る。「二輪車の典型的な事故のパターンが豊富に用意されているので、教習生に実際の交通場面ではどのような点に注意すべきか理解してもらえます。以前のように車体が傾く機能

はありませんが、特に問題はないと感じています。その分コンパクトになり、場所をとらなくなりました。また、パソコンを操作する感覚で扱いやすい」と畑山さんは評価する。「使い始めて間もないので、まだ性能を十分に発揮できていないと思います。今後、様々な機能を駆使することで指導内容を充実させていきたいと考えています」。

このように新シミュレーターは、指導の表現力の向上、低価格・コンパクト化が評価され、多くの自動車教習所に導入されている。今後も、Hondaは教育機器やソフトを開発し、運転者の危険予測能力や安全意識の向上に寄与していく考えだ。



3代目となる新シミュレーター。コンパクトながらもAT車とMT車、さらに普通二輪、大型二輪のいずれの教習にも対応できる。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



富山県第一自動車学校副管理者 畑山陽一さん



アドバイス画面では危険場面での安全ポイントを表示できるので、きめ細かい指導が可能となる

## Safety Info.

## インフォメーション①

## 滋賀県警察本部と Honda が交通事故防止対策の推進に関する協定を締結

5月30日、滋賀県警察本部にて交通事故防止対策の推進に関する協定の締結式が開催され、同県警本部の松田正樹交通部長と、Honda 安全運転普及本部の中嶋英彦事務局長が協定書に調印した。「SAFETY MAP※」に表示されている急ブレーキ多発地点情報を同県警本部に提供したり、交通安全教育に活用できる事故分析資料の提供を受けるなど、両者が連携して交通事故抑止対策を進めていくこととなった。松田交通部長は「協定締結によって得られる急ブレー

キ多発地点情報など車両走行データは交通事故分析を高度化するために必要なツールだと考えています。これらのデータをもとに分析した結果が、交通事故防止や被害軽減に役立つことを期待しているところです」と挨拶。中嶋事務局長は「今後、滋賀県内の交通事故が1件でも減るように積極的に協力し、各種交通安全活動に取り組んでまいります」と語った。Hondaが、このような協定を各警察本部と締結するのは滋賀県が全国で5例目となる。



滋賀県警察本部の松田正樹交通部長（写真中央左）と Honda 安全運転普及本部の中嶋英彦事務局長（写真中央右）

※ SAFETY MAP = Hondaが開発したソーシャルマップ。日本中を走る Honda インターナビ（双方向通信型のカーナビ）搭載車から通信で送られてくるデータをもとにした急ブレーキ多発地点情報をはじめ、事故多発エリア情報やゾーン30情報などが表示されている。パソコンやスマートフォンで自由に閲覧でき、自分が危険だと感じた場所を投稿することもできる。詳細は以下のホームページを参照。https://safetymap.jp/

Safety Info.

インフォメーション②

## 全国大会終了後も各地域で継続している 二輪車安全運転大会

1968年から毎年開催されてきた二輪車安全運転全国大会（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）は昨年の第50回大会で終了となったが、今年は全国で半数強の都道府県大会の実施が予定されている。また、二輪車安全運転 特別指導員/指導員の有志を中心に、県の枠を越えて参加者を募り大会を行うという計画もある。

5月27日、「第48回二輪車安全運転東京大会（主催：警視庁交通部、（一財）東京都

交通安全協会、（一社）日本二輪車普及安全協会）」が警視庁府中運転免許試験場で開催された。同大会は、ライダーの安全運転技術の向上と交通安全意識の高揚を図り、二輪車による交通事故を防止することを目的としている。出場クラスはA（排気量401cc以上）、B（同251cc以上400cc以下）、C（同51cc以上250cc以下）、D（同50cc以下）の4つに分かれ、各クラスに該当する二輪免許を取得していれば、年齢・性別を問わ



S字転回バランス走行

ず大会に出場することができる。今大会には総勢89人がエントリーした。開会式では主催者である警視庁交通部の交通総務課長 中村彰宏さんが「本大会は昨年までは全国大会の予選として開催していました。全国大会は終了となりましたが、東京都内は二輪車の交通事故が多いということもふまえ、都独自で大会を実施することとしました。本大会を通じて、二輪車の安全運転の輪がより大きくなり、二輪車事故の減少につながることを期待しています」と挨拶した。

参加者は「法規走行」「ブレーキング（制動）」



応用一本橋走行



法規走行



ブレーキング（制動）



Aクラス第1位となった千田安夫さんをはじめ、各クラスの入賞者が表彰された

Safety Info.

インフォメーション③

## さらなる安全運転技術と 実技指導力の向上をめざす

第18回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会

5月31日、6月1日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センター（三重県鈴鹿市）で「第18回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会」（主催：本田技研工業（株）安全運転普及本部、後援：一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会、本田技研工業（株）法人営業部）が開催された。同大会は、「安全運転指導力向上のための自己研鑽への動機づけ」と「教習所間の情報交換と交流」を目的に2001年より毎年開催されている。今大会には30都道府県84校から133人の選手が参加し、22校24人の教習指導員が審判員として協力した。

開会式では、全日本指定自動車教習所協会連合会 横山努専務理事から挨拶をいただき、大会会長であるHonda安全運転普及本部 竹内弘平本部長が「日頃の成果を十分に発揮されることを期待します」と選手に向けてエールを送った。



Honda 安全運転普及本部 竹内弘平本部長

スカッション形式で意見を出し合い、安全な実技講習会運営について学び合う「実技指導力」を実施した。

普通二輪部門総合1位のマジオドライバーズスクール多摩校（東京都）・関村修平さん、同2位の安城自動車学校（愛知県）・小山哲郎さん、大型二輪部門総合1位の月の輪自動車教習所（滋賀県）・河端淳史さん、同2位のドリームモータースクール昭和（長野県）・小澤敬祐さん、四輪部門総合1位のドリームモータースクール昭和（長野県）・落合誠さん、同2位の新東京自動車教習所（東京都）・櫻澤甲介さんには、全日本指定自動車教習所協会連合会会長賞も贈呈された。



実技指導力



HONDA 全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会

主催：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部  
後援：一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会 本田技研工業株式会社 法人営業部

全国の教習指導員133人が普通二輪部門、大型二輪部門、四輪部門に分かれ競技に取り組んだ



普通二輪部門 一本橋



大型二輪部門 コーススラローム



四輪部門 コーススラローム



四輪部門 フィギア

競技は普通二輪部門、大型二輪部門、四輪部門と3つの部門に分かれ、教習指導員としての正確な判断力と操作で各4つの種目で安全運転技術を競った。

二輪競技：ブレーキング、パイロンスラローム、一本橋、コーススラローム  
四輪競技：ブレーキング回避、フィギア、縦列駐車・車庫入れ、コーススラローム  
また、4つの乗車競技に加え、グループディ

## SJ Interview

## SJ インタビュー



「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」で議事を進行する稲垣さん

日本大学 理工学部 交通システム工学科 助教

ともゆき  
稲垣具志さん



## 埼玉県における「三ない運動」の見直しと今後の指導のあり方に関する議論をリード

新たな指導要項の制定を  
埼玉県教育委員会に提言

埼玉県は2016年12月に学識経験者、学校関係者、生徒の保護者、交通安全関係者等18人で構成される「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会（以下、検討委員会）」を設置。この検討委員会の会長を務めたのが稲垣さんだ。今年1月まで9回にわたる協議を重ね、2月に新たな提言を盛り込んだ報告書を埼玉県教育長に提出。公立高校で「三ない運動（免許を取らない・バイクを買わない・バイクに乗らない）」を推進してきた埼玉県教育委員会は、「高校生活にバイクは不要」とするこれまでの指導要項を見直し新たな指導要項の策定に取り組むこととなった。

検討委員会の会長として稲垣さんは「三ない運動」の継続か、廃止かということが議論の目的とならないよう配慮しながら議事を進めたという。「最終的に判断するのは教育委員会で、私たちはそのための材料を提供することが求められているからです。『三ない運動』をやめたと仮定して、高校生の二輪車利用を考えた時、安全を担保するために必要なことは何かを様々な立場から意見を述べていただき、それらを集約していこうと考えました。

そのため、二輪車の安全利用を担保する体制をつくるのが難しい、あるいは、体制をつくっても実効性がない骨抜き状態が懸念されるのであれば、「三ない運動」継続という結論もあり得たのだ。さらに当事者である高校生は二輪車の利用について、どのように考えているのか、稲垣さんは高校生へのアンケートを検討委員会で提案し、埼玉県内の高校生1640人に意識調査を実施。この中で「原付・自動二輪車等の免許取得、乗車に興味はありますか?」という質問に対して、「興味がある」「まあまあ興味がある」と回答した高校生は42%だった（四輪免許は81%が「取得したい」と回答）。「もっと低いと予想していたので、この結果は意外でした」。

**第一 これまでの「三ない運動」の精神を継承しつつ、高校生を取りまく社会環境の変化に整合した新たな指導要項を制定すること。**

**第二 自動二輪車等の運転免許取得者に対する交通安全講習の実施など、安全確保対策に万全を期すこと**

そして最終的に、検討委員会からの提言は上記の2つにまとめられた。

新しい指導要項を検証するための  
モニタリング組織の構築を

検討委員会は、免許取得を希望する生徒に対しては保護者との連名による届出書を提出すること、学校側に対しては免許を取得した生徒の把握と交通安全講習の受講を生徒に促すことなどを求めている。また、通学での二輪車利用については現行通り（公共交通機関がなく、自転車での通学が困難など特別な事情がある場合）となり、通学を認められた場合の車両は原付（50cc以下）とした。提言には「運転免許取得者に対する交通安全講習の実施」も明記されている。この点について、稲垣さんは二輪業界のサポートに期待を寄せる。二輪車の安全指導ができる先生方はごく少数で、安全運転教育のノウハウを有する二輪業界の協力がなければ意味のある交通安全講習は実現できないからだ。

報告書をまとめる中で、稲垣さんがこだわったのはモニタリング組織の構築を盛り込むことである。「交通安全講習の実施と合わせて、利用実態や交通事故の発生状況をモニタリングして、継続的にチェックする必要があります。そのために学校や保護者、教育行政、交通安全機関・団体、交通管理者や道路管理者による組織を立ち上げてほしいと思います。新し

い指導要項を検証するとともに、将来的な安全対策に活かすことができるでしょう」。

子どもが道路横断する時の  
判断能力を把握するために

土木工学を専門としている稲垣さんは、交通安全の領域でも子どもから高齢者、二輪車や自転車など幅広いテーマで研究を行っている。今、力を入れているのは子どもが道路横断する時の判断能力を保護者やドライバーに理解してもらうための普及活動だ。歩行中に子どもが死傷した交通事故の特徴は、子どもが道路に飛び出してしまうことが挙げられる。飛び出しの要因として、子どもの安全確認不足（認識エラー）が注目されるが、自分に接近する車両を確認できていたとしても横断可否について正しい判断をする能力が欠如している点（判断エラー）もあると稲垣さんはいう。「道路横断のプロセスにおける子どもの判断能力の実態を把握することが、今後の安全対策や教育に役立つのではないかと考えました」。

そこで、稲垣さんは小学生を対象に道路横断実験を行ったのである。場所は東京都内の生活道路で、単路部の信号機のない箇所を選定した。実験参加者は小学2年生（12人）と5年生（13人）、成人（非高齢者13人）。一人ずつ歩道に立ち、接近する車両を確認しながら横断が可能かどうか判断してもらう（実験参加者は押しボタンを持ち、接近する車両に



実験区間周辺の概略図



実験実施地点の状況

対して横断ができないと判断したら押しボタンから指を離す。押ししている間はランプが光り、離すと消えるようになっている）。

小学2年生は道路横断する時の  
判断を誤りやすい

実験の結果、小学2年生はほぼ全員が車両の速度に関わらず衝突してしまうタイミングでも横断できると判断してしまうことがわかった。「接近する車両の速度が速いか遅いかはわかるのですが、それが横断判断とリンクしないのです。5年生は2年生よりも誤判断が少なくなっているので、成長とともに判断能力が高まっていることがうかがえます。しかし、2年生と同じ傾向がみられる子どももいました。2年生から5年生でも道路横断する時の判断能力は個人差がありますから、集合教育で対応するのは難しいと考えられます。そこで重要になってくるのが家庭での教育です。保護者が自分の子どもが正しい判断能力を備えているかを見極めた上で、道路の渡り方を教える必要があります」。

稲垣さんは小学校のPTAの会合などに出向いてこの実験結果を紹介し、保護者が交通安全教育に積極的に関わるようはたらきかけを行っている。その一方で、各地の安全運転管理者向けの講演でもドライバー側の理解も深めようと努めている。「子どもが自分のクルマを認知していることを周知し、生活道路で速度を抑制することの重要性を理解してほしいと考えています」。道路横断の判断能力に関しては高齢者に対しても同様の実験を行っており、今、その結果は分析しているところだ。

「エビデンスデータ（根拠となるデータ）を使って危険な状況を一般の皆さんに説明し、認識を改めてもらうことが私の使命だと思っています。これからも客観的に課題を示すことで、安全な道路環境整備や交通安全教育のあり方を提言していきたい」と稲垣さんは力強く語った。

※「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」がまとめた報告書は以下のホームページで閲覧が可能。  
[https://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/f2209/documents/houkokusho\\_all.pdf](https://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/f2209/documents/houkokusho_all.pdf)

# All About SAFETY

安全をいかに創造するか



「世界最高水準の安全の追求・提供」に取り組んでいる ANA グループ (写真提供: ANA)

「安全である」ということは、すべての業界において共通の目標といえるでしょう。特に、旅客や貨物などの輸送サービスを担う業界にはより高い安全性を確保することが求められています。「All About SAFETY」は、そうした業界や企業がどのように安全を追求しているか、その考え方や具体的な取り組みを紹介し、皆様の安全活動の参考としていただくための連載記事です。

今回から「空の安全」をテーマに Honda と同様、安全を最優先する企業文化を持つ ANA グループを取り上げます。

## ANA グループの取り組み 第1回 安全を最優先する企業文化の醸成をめざして

1952年にANA(全日本空輸(株))は創業。社員28名、2機のヘリコプターで始まった。第2次世界大戦後、日本はGHQによってすべての航空機運航が停止されており、それが解除された時だった。そして現在は、グループ全体で4万1930人(2018年3月末現在)の社員が働く国内最大の航空会社となった。同社は「ANAグループ安全理念」を掲げ、安全を最優先する企業文化の醸成に継続的に取り組んでいる。

は高まりました。しかし、今が安全だから将来も安全という保証はどこにもありません。ヒヤリハットの収集は、重大事故の芽を摘むための重要な活動です。

航空業界におけるヒヤリハットとは、例えばパイロットであれば飛行する高度の誤り、整備であればメンテナンスマニュアルの手順違い、空港業務であれば搭載貨物量の超過を起すことになったことが挙げられる。ANAグループの従業員は重大なトラブルにつながる可能性があったことだけではなく、その手前の潜在的な事象にまで気を配り、気づいたことを社内システムに入力する。あつまるヒヤリハット事例は運航・社員・お客様・保安を合計すると年間約2万件にのぼる。



全日本空輸(株)執行役員 総合安全推進室長兼安全推進センター長 黒木英昭さん

思ってしまう。そうではなく報告を起点にリスク要因をつぶして成功事例をANAグループで共有することに価値があると考えられるようになって、安全への感度が上がり、細かい要因に気づける人が増えてきたと感じています。

門のトップ以下に6ヵ月をかけて全国でキャンペーンを展開。アサーションの良い例、悪い例を部署ごとに考え、ロールプレイング形式で発表を行った。活動は軌道に乗り、集まったヒヤリハットを分析すると、整備部門では約半分がアサーションによって未然に防止されていたことが判明した。「効果の大きさは想像以上でした。アサーションは信頼関係を築くコミュニケーションといえるでしょう。これはベテランと若手だけではありません。上司と部下、グループ会社間、委託先と委託元であっても、間違えれば全員が転んでしまう。アサーションの輪を今以上に広げていきたいと思えます」。

### パイロット同士のアサーションを全社に展開

ANAグループの安全への取り組みを象徴する言葉の1つがアサーションだ。もとはパイロット用語で、運航中に疑問を感じた場合、職位の上下に関わらずエラーを指摘することを意味する。これをANAではグループ従業員だけでなく、関連業務に携わるすべての人に浸透させている。「『エラーを指摘する』のではなく、私たちは『相手に理解をしてもらえよう』ことをめざしました」。

### 未来予測型の安全管理を追求していく

今後も安全を保つために必要なことは何か。「これまでの安全管理は事故やヒヤリハットの要因を排除しようというものです。しかし、こうした失敗から学ぶだけでは十分でないことがわかってきました。通常時は問題がなくても、気象条件や空港要件などが変化することで、ヒヤリハットを飛び越えて事故につながる可能性もあるのです。上手くいっていることの中から未来を予測して起こりうるエラーを見つけ出す必要があります」。黒木さんは、何も起こっていない業務からエラーを予測するという難しい課題に取り組もうとしている。再発防止型から未然防止型、そして未来予測型の安全管理へ——ANAグループの安全の追求に終わりはない。

### ● ANAグループ安全理念

安全は経営の基盤であり  
社会への責務である

私たちはお互いの理解と信頼のもと  
確かなしくみで安全を高めていきます

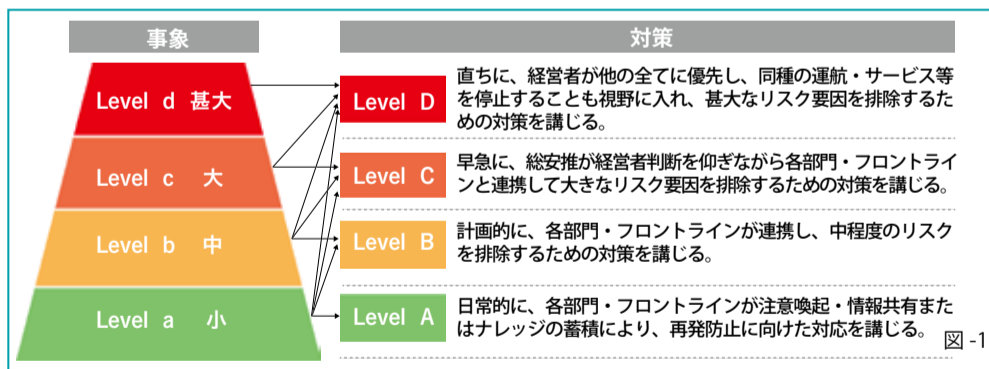
私たちは一人ひとりの責任ある  
誠実な行動により安全を追求します

### 「報告してもらおう文化」を根づかせる

2万件ものヒヤリハットが集まるようになった背景には、ANAグループの安全文化、特に「報告の文化」を根づかせる努力があった。年間を通じて世界中の事業所を巡回する「安全キャラバン」を実施。これには各地のパイロット、整備士をはじめとしたすべての職種が参加している「私が毎回話をしているのは安全文化を構成する4つの要素——報告の文化、公正な文化、学習する文化、柔軟な文化。各地の安全キャラバンでは繰り返し話をしています」。

報告をされた内容を公正に判断し、再発防止

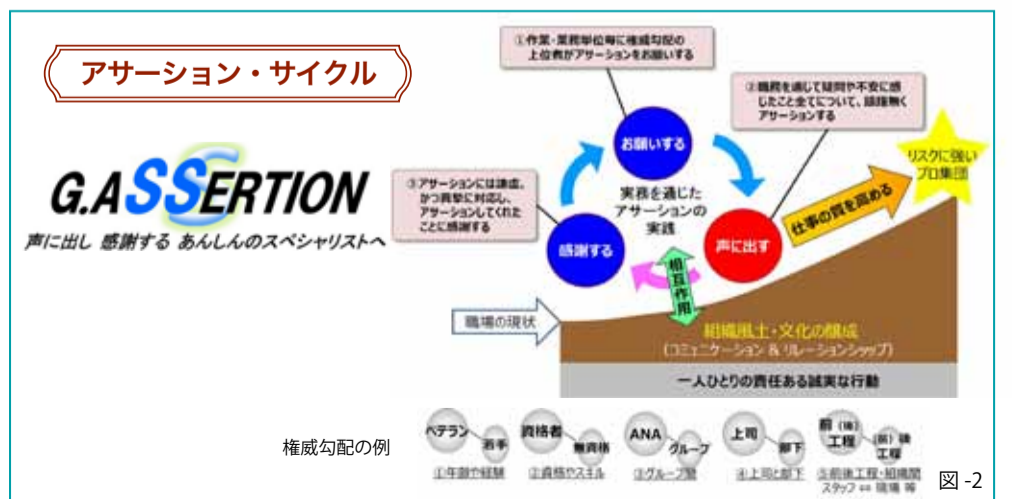
全日本空輸(株)執行役員 総合安全推進室長兼安全推進センター長 黒木英昭さんは「安全は航空機の運航だけでなく、整備、空港業務などすべてに通じる最も大切にしなければならぬものです」と話す。そのために構築されたのがANAグループ安全リスクマネジメントだ(図-1参照)。リスクと対策レベルをA~Dの4段階に分類し、それぞれの要因を抽出。最大想定リスクを分析し、再発防止および未然防止活動につなげている。



### 集まるヒヤリハットは年間2万件

リスクマネジメントには運航(航空機の飛行に関わるリスク)、保安(セキュリティ面のリスク)、お客様(機内でのケガ等のリスク)、社員(グループ社員のケガ等のリスク)の4つの分野がある。運航を例にとると、ANAグループでは1971年以来、人命を失う事故は発生していない。現在働いている従業員のほとんどは事故後に入社しているため、当時を知る人はいない。そこで重要なのがレベルAの要因抽出、つまりヒヤリハットの収集だ。「世界的に見ても航空機の事故は減少傾向にあり、2017年はジェット旅客機の墜落事故が1件も起きていません。確率でいえば飛行回数百万回で1回起きるかどうかも安全性

に向けて対応策を考え標準化する。不測の事態には柔軟な発想で対応する。中でも黒木さんが重視しているのは報告の文化だ。「報告の文化は、『報告してもらおう文化』と言い換えてもいいでしょう。怒られる、プレッシャーがかけられることがわかっていたら、ヒヤリハットは集められません。管理職には部下が報告しやすいよう、機嫌良く、気持ち良く耳を傾けてもらう姿勢をお願いします」。さらに、ヒューマンエラーは非懲罰(故意の不安全行動等は除く)とする制度を設け、安心して報告ができる環境も整備した。ヒヤリハットの報告が多いチームほどヒューマンエラーによるミスが少ない傾向があると黒木さんは話す。「ヒヤリハットの報告は、失敗の報告として自分の評価を下げることにすると



# KYT 危険予測トレーニング

## 第 63 回 住宅街の見通しの悪い交差点を通行する時（自転車編）

あなたは自転車で友人の後を走っています。「止まれ」の標識がありますが、友人は先に交差点に進入しました。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？



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。今回は自転車利用者に見通しの悪い交差点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。

【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（第 1・2 当事者※）の交通事故件数（平成 29 年）を相手別にみると、前年からの増加率が最も高かった相手は次のうちどれでしょう？
- ① 歩行者 ② 自転車 ③ 自動車（四輪車）
- 
- Q2** 自転車の交通事故件数（平成 29 年）を法令違反別にみると、最も多い違反は次のうちどれでしょう？
- ① 安全不確認 ② 動静不注視 ③ 交差点安全進行義務違反
- 
- Q3** 中学生・高校生の自転車乗用中の交通事故死傷者数（平成 25～29 年の合計）を月別にみると、次の中で死傷者数が最も多い月どれでしょう？
- ① 4 月 ② 7 月 ③ 12 月



「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 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。

## 高齢歩行者用 交通安全教育プログラム 「あやとりい 長寿編」

「あやとりい 長寿編」は高齢者の交通実態に合わせた指導内容で、自身の交通行動を振り返っていただき、交通安全に対する気づきに結びつけるプログラムです。中でも、高齢歩行者に的を絞って、安全な歩行に結びつける 4 つの重点指導項目である「正しくあるく」「とまる」「みる・きく・(まつ)」「わたる」について、図やイラストなどを使って歩行中の事故防止のポイントを高齢者にわかりやすくお伝えできるように、データ版として制作しました。活用を希望される自治体、警察、団体の方は下記にお問い合わせください。

※「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。

本田技研工業（株）安全運転普及本部 地区普及課  
TEL 03 (5412) 1150



DVD にはプログラムのほか、指導マニュアルも収録されている

