

SJ

The Safety Japan  
since 1971

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

## 運転行動に影響を及ぼす「意識の脇見」の危険性に気づいてもらうことで安全行動へ導く

鈴鹿サーキット交通教育センターは、Honda が開発した DSP (Driving Style Proposal = 運転行動スタイル提案) システムを活用した安全運転研修を行っている。このシステムを搭載した専用の車両を使って、コースを走行する受講者の運転行動やクルマの挙動に関するデータを高精度に測定。収集したデータをもとに受講者の気づきを促す指導に活かしている。今回は、DSP システムを取り入れた新たなプログラムを紹介する。



### 意識の脇見をしている時の ドライバーの行動変化を検証する

DSP システムはアクセルやブレーキの操作状況、加速・減速時やコーナリング時に発生する G (加速度)、コースの走行軌跡などを高精度に測定することができる。2017 年、鈴鹿サーキット交通教育センターはこれを運転習慣チェックプログラム (3 面参照) に導入。そして今年、運転集中度検証 (以下、意識の脇見検証) というプログラムにも取り入れ、運用を開始した。

一般的に脇見運転といえば、運転中に視点が進行方向以外を注視している状態のことだが、意識の脇見は視点が進行方向にあるものの運転者の気持ちや心境が運転に集中しておらず、意識が他の物事にとらわれている状態を指す。運転中の携帯電話等の使用はもちろん、考え事や同乗者との会話なども意識の脇見へとつながり、安全運転を阻害する要因となる場合がある。こうした危険要因が運転に及ぼす影響を受講者自身に認識してもらうことで、安全行動へ導くことが意識の脇見検証の目的だ。受講者は以下のルールに従ってコースを周回。1 周約 60 秒だが、市街地走行を想定して、コースの途中に速度指定や一時停止といった要素を盛り込んでいる。

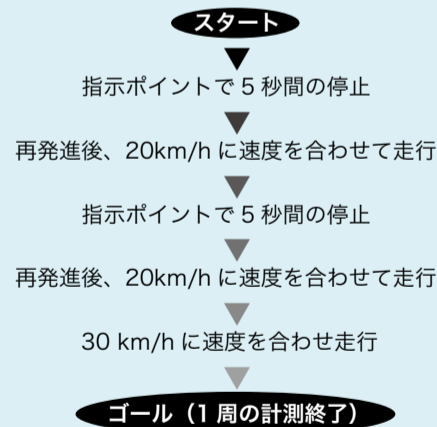


コースには指示された速度に合わせて走行する区間を設定



各自の感覚で 5 秒間停止する指示ポイントが 2 ヲある

### 意識の脇見検証のルール



受講者は指示ポイントにある標識を確認しながら周回

### Contents

- P1 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P3 Safety Report セーフティポ 高齢者  
Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P4 Safety Report セーフティポ 若者  
Close Up クローズアップ Honda の活動
- P5 Safety Info インフォメーション①  
Safety Info インフォメーション②
- P6 SJ Interview 西葛西・井上眼科病院副院長 國松志保さん
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- 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  
<https://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

1～6周目は運転のみに集中して走行。7周目のみ課題が追加される。カーオーディオから1～8までの数字が1秒間に1つアナウンスされていくので、受講者はその数字に1を足した数字を声に出して答えながら6周目までと同じ運転を継続する。運転中の携帯電話による通話や考え事などを計算という作業に置き換え、意識の脇見をする状況をつくり出しているのだ。計算の課題（全38問）は同じものを運転する前に教室で実施。この段階では、ほとんどの受講者は正解率100%である。

各周回の走行時間や指示ポイントでの停止時間は、DSPシステムの活用によって自動的に測定。計算問題の正誤は、タブレット端末をタッチしてチェックできるようになっている。また、各周回の受講者の様子を観察し、「ぼんやり」「普通」「動揺」「パニック」のいずれかを同乗者がタブレット端末上で選択し入力する。これらによって、運転への集中度の変化をわかりやすく、すぐ提示することが可能となり、受講者の結果に対する納得性が高まった。

**検証した結果をもとに  
対策を考えてもらう**

5月13日から3日間にわたり実施された阪神高速パトロール（株）の安全運転研修の中で、意識の脇見検証が取り入れられた。同社は大阪、神戸、京都にまたがる阪神高速道路の交通管理業務（巡回、管制、取締）を行っている企業である。日々パトロールカーを運転し、高速道路の巡回業務にあたる社員を中心に11名が研修を受講した。意識の脇見検証に取り組んだ受講者は教室に戻り、測定結果を受け取る。インストラクターは「1～6周目では周回を重ねることに全体の走行時間、指示ポイントでの停止時間は、どのように変化しているのでしょうか。時間が短くなる、長くなる、あるいは不安定になるなど、人によって異なると思います」と、受講者に自分の傾向を把握してもらった。ここでは、ある一定の運転操作を正確に、安定して、繰り返しできているかが示されている。

次に、課題走行となった7周目との比較。「運転の正確さと計算の正解率は両立できましたか？」とインストラクターが問いかける。「例えば、走行時間や停止時間は1～6周目と変わらないが、計算の正解率が低かった。または、その逆に、計算問題は完璧だが、走行時間や停止時間が大きく変化した。皆さんは、どのような傾向がみられたのでしょうか」。

巡回業務を行うパトロールカーには運転を担当する第1乗務員と管制室との無線連絡を担当する第2乗務員の2人が乗っているため、事故や落下物などの連絡があった際は現場の状況や到着後の作業について車内で打合せをする必要が発生する。意識の脇見検証の結果を踏まえ、どのようにすれば安全を確保できるか、受講者同士で話し合ってもらった。

最後に、インストラクターが「第1乗務員は無線から流れてくる情報は第2乗務員に任せて、そちらに意識を向けないようにしましょう。第2乗務員は必要な情報を第1乗務員に伝えたり、打合せをするタイミングを考慮することが大切です」とアドバイスし、意識の脇見検証は終了となった。

**運転中の外的要因の影響への理解が  
意識や行動の変容につながる**

受講者の石黒伸吾さんは「私は計算問題の正解率は100%でしたが、その時の停止時間は通常よりも短くなっている



計算問題に答えながら指示された通りに運転する受講者



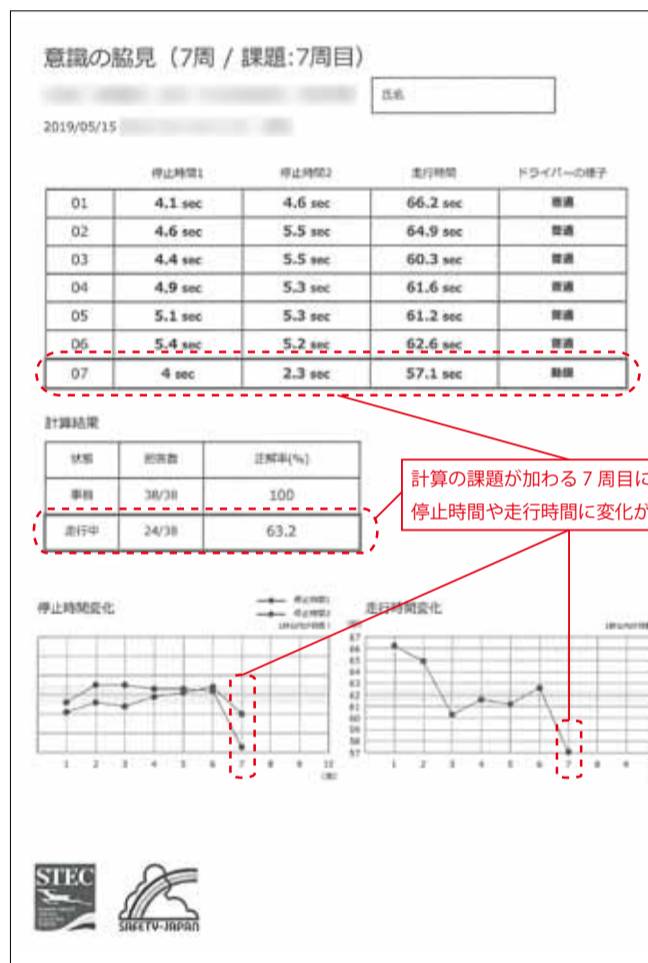
助手席の同乗者がタブレット端末で計算の正誤をチェック



各周回の停止時間と走行時間はタブレット端末に表示される



計算問題のチェック画面



計算の課題が加わる7周目に停止時間や走行時間に変化が表れる

受講者が気づいた点を記入

受講者に配付される意識の脇見検証の測定結果（イメージ）

という結果でした。できているつもりでも、できていないということを実感できました。運転しながら無線から流れる情報を正確に把握する乗務員もいますが、それは運転に集中できていないということで、危険だということが理解できました。管制とのやりとりは助手席の第2乗務員に任せ、ハンドルを握っている第1乗務員は運転に意識を集中させることが大切だと思います」と話す。また、池田伸彦さんは「私は計算に集中している時は運転が乱れ、運転に集中している時は計算でミスをする傾向がありました。運転中の会話がいきなり運転への集中力を低下させているのがわかったので、運転中に会話をするタイミングに気をつけようと思います」という。さらに、

3日間にわたる研修を通じて「安全意識を高めるためには、乗降車時の安全確認やドアの開け閉めなど細かいところまで配慮する必要があることを学びました」と感想を語った。

意識の脇見検証は20～30km/hで走って止まるという簡単なものであるが、DSPシステムによって運転中の外的要因の影響やドライバーの行動特性をわかりやすく示すことが可能となった。このプログラムによる気づきが受講者の意識や行動の変容を促し、今後の交通事故低減につながる事が期待される。Hondaは、このような先進性・独自性のある教育プログラムを今後も開発していく考えだ。



測定結果をもとに意識の脇見を防ぐための具体策を受講者に考えてもらう



研修では意識の脇見検証以外にも、スムーズで安全なコーナリングなどを身につける実践的なトレーニングが行われた

