

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

交通事故ゼロ社会の実現に向けて
進化する官民の交通安全活動

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 4 年目を迎えている。同計画の目標達成に向けて、官民の交通安全活動はどのように進化しているか、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、北村博文・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、おながいします。

北村 平成 30 年中の交通事故情勢ですが、交通事故死者数は 3,532 人で、警察庁が保有する昭和 23 年以降の統計で最小となりました平成 29 年の交通事故死者数を更に下回りました。

本年 10 月末現在では、交通事故死者数は 2,531 人と、前年同期と比較して減少しております。

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高水準で推移していることや飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大な交通事故も依然として後を絶たないことを踏まえ、引き続き、関係機関・団体と連携しつつ、交通事故実態に応じた総合的な交通死亡事故抑止対策を強力に推進してまいりたいと考えております。

—第 10 次交通安全基本計画の進捗状況と、目標達成のための課題について、お聞かせください。

北村 第 10 次交通安全基本計画において、令和 2 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」という目標が掲げられています。

これまで、政府と関係機関・団体・企業、ボランティア等の方々が一丸となり、また、国民一人ひとりが交通事故防止に積極的に取り組んできたことにより、過去最多であった昭和 45 年の死者数（1 万 6,765 人）と比較すると約 5 分の 1 となり、また、平成の 30 年間だけに限っても、3 分の 1 以下と大きく減少いたしました。

しかしながら、交通事故死者数のうち歩行者、自転車が全体の半数近くを占めるなど、取り組むべき課題は残されており、現在、第 10 次交通安全基本計画の評価が進められるとともに、第 11 次交通安全基本計画の策定に向けた検討が行われているところです。

—Honda も第 10 次交通安全基本計画の目標達成に協力するため、様々な交通安全活動を展開していますが、どのようなお考えで取り組んでいるのでしょうか。

竹内 交通事故死傷者数は減少傾向にあるものの、身近なリスクであることには違いありません。こうしたリスクを低減していくことはモビリティをつくるメーカーの使命だと考えています。私どもがめざしているのは、バイクやクルマ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」の実現です。この想いを込めた「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、私どもは各地域の実情に応じた活動を推進しています。そして、「ヒト（安全教育）」「テクノロジー（安全技術）」「コミュニケーション（安全情報）」という 3 つの領域を進化、相互に連携させ

右：北村博文 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 Close Up クローズアップ 交通教育センター Safety Report セーフティルポ 子ども
- P5 Close Up クローズアップ 福祉安全運転 Safety Info インフォメーション①
- P6 2019 年 活動報告
- 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 Info インフォメーション②



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

ホンダ SJ 検索

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
<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

ることによって、交通社会に参加するすべての人の安全をめざしています。

安全教育においては「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開し、来年で50周年を迎えます。その過程で、お客様であるライダーやドライバーの枠を超え、歩行者や自転車利用者である幼児から小・中学生、高校生、高齢者に対する交通安全教育へと拡げてきました。

私どもは創業100年を超えて存在を期待される企業であり続けるために、一昨年に「2030年ビジョン」を策定し、この中に「交通事故ゼロ社会の実現をリード」していくことを明示しました。第10次交通安全基本計画では、交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象を「子ども」「高齢者」「歩行者」「自転車」としていることから、近年はこうした対象への教育プログラムの開発・普及にも力を入れています。

子どもたちに安全な交通行動への理解と実践を促す教育が大切

—第10次交通安全基本計画では、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。

北村 幼児や小学生などの子どもたちに対する交通安全教育は、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と交通マナーの実践によって交通事故が防止できることを学ぶ重要な手段です。

また、相手への配慮や思いやりを持ち、地域の安全に貢献できる社会人として成長していくための役割も担っておりますので、効果的に進めていく必要があります。

子どもたちへの教育の効果を高めるためには、単に交通ルール等を覚えさせるのではなく、なぜそのルール等を守ることが必要なのか、どうして安全な行動をとらなければならないのかを理解できるよう、交通ルール等を守らなかった場合の危険性や周囲の方々への迷惑について具体的に指導することが大切です。

警察では、幼稚園や小学校に加え、保護者などと連携を図りながら、子どもたちの年齢や通行手段に応じて、参加・体験・実践型の教育手法を活用するなどして、子どもたちが安全な交通行動をとることができるよう、交

通安全教育を推進しています。

加えて、少子化が進展する中、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもたちへの交通安全教育だけでなく、子どもたちの命を守るといった観点からの交通安全対策も必要となります。

本年5月に、滋賀県大津市において未就学児が犠牲となる大変痛ましい事故が発生したことを受け、関係閣僚会議において「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定されました。

対策を受け、警察では、関係機関が連携し、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、緊急安全点検を実施し、現在は、点検結果を踏まえ、警察による対策が必要な箇所において、横断歩道の設置などを行っているところです。

竹内 私どもも子どもに対しては発達段階に合わせた教育が大切だと考えています。歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、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ことが必要と考えます。子どもの発達段階に合わせ、幼児向けと小学校低学年向けのプログラム(※)を開発し、普及を進めています。アニメーションを活用した対話型になっており、一方的に指導するのではなく、子どもの気づきを促し、双方向で答えを導き出す点が特徴です。このプログラムは全国の交通指導員の皆様に活用されているほか、私どもの四輪販売会社でも、各社のスタッフが近隣の幼稚園・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。

今年は幼児、小学校低学年に続き、小学校高学年・中学生向けのプログラムを開発しました(P6参照)。この年代になると既に交通ルール、マナーを学んでいます。しかし、知っているだけでは意味がありません。それらを実行し、習慣化してこそ、本人を含めたみんなの安全につながります。それを理解してもらうため、このプログラムは映像を使って、歩行中や自転車乗用中に交通ルール、マナーを守らないと自分が事故に遭うリスクが高まるだけでなく、周囲への迷惑になってしまうことを気づかせる内容となっています。

さらに、私どもの取り組みだけでなく、業界団体である(一社)日本自動車工業会を通じた交通安全教育活動を推進しています。高校生に対しては長年、二輪車や自転車の交通安全教育に取り組んでいます。二輪車においては業界をリードする立場として、効果的な指導内容の作成や高校生向けの安全運転講習の立案・開催に協力しています。また、自転車についてもクルマとの共存をめざしたプレドライバー教育と位置づけ、高校生が主体的・協力的に交通安全を考えることができる教育手法や実技講習等を積極的に取り入れ、定着と普及拡大に向けた仕組みづくりを図るなど、リーダーシップを発揮して活動を行っているところです。

高齢運転者の交通事故防止に官民を挙げて、より一層取り組む

—今年は、特に高齢運転者による交通事故に国民の注目が集まりました。高齢運転者の事故防止に向けて、どのように取り組まれているのか、お聞かせください。

北村 高齢運転者の交通事故防止対策については、これまで累次にわたる道路交通法の改正により、高齢者講習や認知機能検査の導入等の対策を強化してきたところであり、最近では、平成29年3月に施行された改正道路交通法により認知症対策の強化を図りました。

しかしながら、平成30年中の75歳以上の高齢運転者10万人当たりの死亡事故件数は8.16件と、運転免許保有者全体の3.76件と比較して高くなっており、また、最近では、豊島区東池袋で高齢運転者による大変痛ましい事故が発生するなど、高齢運転者を巡る事故情勢は依然として厳しい状況にあります。

こうした状況を踏まえ、現在、警察庁においては、「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、更なる高齢運転者の交通事故対策について検討を行っ

ております。

平成30年度は、高齢運転者のリスクについて、「認知機能」「視野障害」及び「その他の加齢に伴う身体機能の低下」という3つの論点についてそれぞれ分科会を開催し、調査研究を行いました。

本年度は、これらの結果を踏まえ、「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究分科会」を開催し、運転技能の確認や運転可能な車両等を限定する限定条件付運転免許の導入の適否を含む、高齢者の運転能力に応じた運転免許制度の在り方について検討を進めております。

また、高齢運転者の交通事故防止や被害軽減の効果が期待される安全運転サポート車については、官民を挙げて普及啓発に取り組むとの政府方針が示されており、警察では、関係機関・団体等と連携し、試乗会の場所として運転免許センター等の施設を提供したり、交通安全教育等の機会における高齢運転者に対する啓発などを実施しております。

竹内 私どもは今年、高齢運転者の方を中心に日頃の運転を振り返っていただく「みんなで安診(安全運転行動診断)」というプログラムを開発しました(P6参照)。近年、ブレーキとアクセルのペダルの踏み間違いなど「運転操作不適」による交通事故が高齢運転者を中心に目立っています。このプログラムは、そのような事故を防ぐための安全行動の重要性に気づいていただくことを目的としています。私どもの四輪販売会社で展開するため、導入研修を全国10カ所で実施し、研修を受講した各社のスタッフが高齢のお客様を中心に安全アドバイスをしています。安全な乗車手順やクルマの死角の確認、じゃんけんによる反応体験など、店頭でできる簡単な内容で、「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性に気づくことができると、お客様や四輪販売会社から好評です。

一方で、国が推奨する安全運転サポート車では、私どもが「Honda SENSING」と総称している安全運転支援システムの普及も、高齢運転者による事故防止に寄与できるものと考えています。一昨年9月以降、軽自動車を含めたすべてのモデルに標準装備化を進めており、これと合わせて、衝突軽減ブレーキなど「Honda SENSING」の効果と機能の限界をお客様に正しく理解していただくための体感試乗会を四輪販売会社等で実施しています(P6参照)。

さらに、官民の協力活動として、先ほど北村交通局長から話題にあがりました高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究の一つに「視野障害」があります。今年3月に「視野と安全運転の関係に関する調査研究」の報告書がまとめられ、私どもも委員として参画しました。この調査研究では、私どもが開発した運転シミュレーターを使って視野異常と交通事故の関係についての分析データを収集しました。そして、現行の高齢者講習で運用されている水平方向のみを測定する視野検査器に加えて、垂直方向の広範囲での視野の欠損状況を測定する視野検査器を開発しました。今秋、期間限定で埼玉県の運転免許センターに試験導入され、その運用の検証にも協力させていただいています。

また、既に私どもの運転シミュレーターを使用した運転復帰支援や運転外来も増加傾向にあります。「自動車運転外来」では、患者さんのリハビリテーション治療での活用、さらに、緑内障等の視野障害による自動車事故を防ぐための指導・助言を行う際に運転シミュレーターを役立てていただくなど、多くの病院で活用いただいています。

—高齢者においては歩行中の事故防止も重要だと思います。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。

北村 昨年中の65歳以上の歩行者の交通事故死者数は899人と、全死者数の4分の1を占めており、交通事故死者の更なる減少を目指す上で、高齢歩行者の安全確保は重要な課題となっています。

高齢歩行者の交通死亡事故を見ますと、歩行者側の約6割に法令違反が認められており、高齢者以外と比較して横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断等が占める割合が高い状況にあります。



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

このような状況を踏まえると、高齢歩行者が被害者となる事故を防止していくためには、歩行者側にも法令違反が多いといった事故実態を周知していくとともに、具体的な事故防止対策を指導して、高齢歩行者自身の交通安全意識の醸成を促す必要があります。

このため、警察では、高齢者が利用する機会が多い医療機関、福祉機関等において、事故実態を周知するとともに、事故防止対策の指導を行うほか、交通事故が多発している交差点等において交通ルールの遵守を呼び掛けております。

また、高齢歩行者に、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解してもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践できるようにしていくことも大切であり、シミュレーター等の各種機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施しています。

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連携し、その方々を通じて子どもから高齢者まで様々な交通安全教育プログラムを普及しています。今年、高齢者向け交通安全教室で活用されてきた「シルバー^{がくしゅう}築集大学」という教材を刷新しました。これは、歩行中（電動カート利用含む）・自転車乗用中・自動車乗車中の各場面で日頃の自分の行動を振り返っていただきながら、事故に遭わないためのポイントをワークシートで紹介し、安全への気づきを促すようになっています。交通指導員の皆様からは「ポイントを絞って、わかりやすい説明ができる」「受講する高齢者に合わせて必要なワークシートを選んで使える点が便利」と好評です。

また、高齢者の歩行中の事故を防ぐために開発されたプログラム「安全な道路の渡り方について」も、交通指導員の皆様に継続して活用されています。こちら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、高齢者に意識と行動のミスマッチに気づいていただける内容になっています。

こうしたプログラムの開発・普及を通じて、今後も高齢者の歩行中の事故低減に貢献していきたいと思っております。

自動運転社会への対応と安全運転教育の進化

—自動運転の技術が交通事故防止に寄与することが期待されています。自動運転社会の到来に向けた取り組みについて、お聞かせください。

北村 自動運転技術については、交通事故の削減や渋滞の緩和を図る上で不可欠な技術になると考えられることから、警察としても、安全を第一としつつ、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。

本年5月には、改正道路交通法が成立し、自動車の自動運転の技術の実用化に対応するための規定が整備されました。具体的には、自動運転システムが道路運送車両法に規定される「自動運行装置」を引用する形で道路交通法上も「自動運行装置」として定義され、自動運行装置を使用して自動車を運転する行為も「運転」に含まれることが明確にされました。また、「作動状態記録装置」による記録の義務を含め、自動運行装置を使用する運転者等の義務が整理されました。

今回の道路交通法の改正の対象はSAEレベル3の自動運転です。このため、国土交通大臣が付する使用条件を満たさなくなる場合や自動運転車が故障した場合には、運転者が自動運行装置から運転操作を引き継ぐことが求められており、自動運行装置を使用中も、運転者は引継ぎを適切に行うことができる状態であればなりません。それが具体的にどのような状態であるかについては、自動運行装置ごとに国土交通大臣が付する使用条件や、装置の性能に応じて異なるため、自動運行装置を使用する者に対し、当該装置の性能や使用方法を正確に伝えることが重要です。

このため、自動車メーカー・販売者等における取り組みとともに、警察としても、今後、実用化されることとなる自動運行装置の性能やその内容を踏まえた安全な使用方法について運転者に接する様々な手続や機会を通じ

て周知することとしています。

今後、警察では、更なる自動運転の実用化に対応するため、技術開発の動向等を踏まえつつ、道路交通法に関連する課題の検討を進めるなど、交通の安全と円滑の確保の観点から必要な取り組みを推進していきたいと考えております。

竹内 交通事故の原因の9割以上がヒューマンエラーによるものですから、ヒューマンエラーを自動運転技術で少しでも防ぐことができれば、事故を削減することにつながります。私どもは、あらゆる状況下でも確実にリスクを予測し、運転者はもちろん周囲の人々にも不安を与えることのないよう危険な状況をつくり出さない、危険には近づかない技術の開発を進めています。

来年には、高速道路でのレベル3自動運転技術を確立する予定です。

ただ、自動運転社会には、関係機関や団体、民間事業者、法整備や国民一人ひとりの理解等、多くの環境整備や調整が必要です。先ほど紹介した「Honda SENSING」の技術進化に合わせ、効果と機能の限界を過信せずに運転する必要性を利用されるお客様に正しく理解していただくとともに、運転者をはじめとする交通参加者の意識と行動を変えるための教育や啓発などもさらに進化させ、普及することが大切です。そして、そのための場と機会を提供し、安全教育を継続することが私どもの役割だと思っています。

安全教育の進化におけるその他の取り組みとしては、鈴鹿サーキット交通教育センターの企業運転者向け安全運転研修で実施している「運転集中度検証（意識の脇見検証）」というプログラムがあります。運転中の携帯電話使用はもちろん、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ります。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を目的としています。意識の脇見をする状況を疑似的につくり出し、私どもが独自に開発したシステムにより通常の時と意識の脇見をした時との運転状況の差異を確認していただくことで受講者の行動変容につなげようというものです。

また、先ほど話題にあがりました高齢運転者による事故に加え、事故を誘発する「ながら運転」や「あおり運転」も社会問題に発展しています。免許取得、更新時だけでなく、常日頃から人に対する配慮などのマナーや自身の健康状況、また、雨天や夜間時の運転環境等を考えた行動も必要と思っています。

北村 「ながら運転」に関しては、今回の道路交通法の改正において、運転中の携帯電話等の使用に対する罰則を引き上げており、12月1日から施行されました。

警察では、運転中の携帯電話等の使用に対する取締りを推進するとともに、交通安全教育や広報啓発の機会を通じ、その危険性について周知していきたいと考えております。

官民のさらなる連携によって世界一安全な道路交通社会をめざす

—あらためて、「世界一安全な道路交通社会を目指す」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。

北村 これまでにお話してきたとおり、警察の取り組みに加え、関係機関・団体や民間事業者、さらには国民一人ひとりが交通事故の防止に向け、交通安全意識の高揚や交通環境の整備等に積極的に取り組んできたことによって、交通事故死者数は大幅に減少されました。

しかしながら、高齢者人口の増加等を背景として交通事故死者数は減少幅が縮小する傾向にあり、また、飲酒運転やあおり運転等のルールを無視した悪質・危険な運転に起因する交通事故が依然として発生しています。

警察においては、「世界一安全な道路交通を実現する」という第10次交通安全基本計画の目標達成に向け、子どもと高齢者の安全確保や高齢運転者の交通事故防止等を重点として、引き続き、官民をはじめ、各界各層と連携しながら、交通安全教育や交通指導取締り、交通安全



北村博文

Hirofumi Kitamura

警察庁交通局長

施設等の整備、先端技術の普及活用及び過信・誤信防止に向けた取り組み等の諸対策を着実に推進してまいりたいと考えております。

竹内 冒頭で申し上げましたように、私どもは「交通事故ゼロ社会の実現をリード」し、すべての交通参加者に安全・安心を提供するため、「Honda SENSING」をはじめとする車両の安全技術の向上とともに、交通安全教育による安全運転の普及を促進し、社会と連携しながらより良い交通環境を構築することをめざしていきたいと思っております。

私どもの業界を取り巻く環境は、大転換期を迎えています。これによって交通社会も変わっていくことが予想されますが、人々が新しい技術を安全に使いこなすためには教育・啓発が欠かせません。こうした活動を継続することが、交通社会に参加する人々の安全意識の向上につながるかと確信しています。

今後も、その時代の社会情勢や各地域の実態などを踏まえ、「交通事故のない社会」をめざして活動されている様々な関係機関や団体、事業者等の皆様と連携し、交通社会における課題解決に積極的に取り組んでまいりたいと思っています。

北村 御社は、モビリティメーカーの使命として、「Safety for Everyone」という安全スローガンに基づき、事故に遭わない社会の実現のため、ソフト、ハード両面において、幅広く御尽力されているところであり、交通社会に参加するすべての人の安全確保に向け、熱意と使命感を持って取り組んでおられることについて、深く敬意を表します。

また、安全運転サポート車などの先進安全技術の標準装備化に向けた取り組みなども、交通安全に大きく寄与するものと考えております。

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重要であり、御社をはじめ、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が果たす役割は極めて大きいものです。

交通事故のない安全で安心な社会の実現に向け、引き続き、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。

※「できるニャンと交通安全を学ぶ」

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

高齢者を対象に動画 KYT を活用した出張研修を静岡県内で展開

交通教育センターレインボー浜名湖（以下、レインボー浜名湖）は静岡県から平成 23 年度より委託を受け、高齢者の運転中の事故防止を目的として、県内の各地に出向いて「動画 KYT（危険予測トレーニング）出張研修」を実施している。昨年度は県内 19 カ所で約 600 名が研修を受講した。動画 KYT は Honda が開発した教育機器。実際の交通状況を再現した CG 動画を見ながら危険を予測し、その過程を受講者同士が振り返りながら話し合うことで危険感受性を高められるようになっている。

11 月 7 日、裾野市役所で同市内の高齢者を対象に「動画 KYT 出張研修」が開催された。まず、インストラクターから受講者に危険予測ボタンが手渡される。前方のスクリーンにクルマで市街地を走行する動画が流れ、受講者は危険を感じた場面でのボタンを押していく（ここでは事故は起きない）。動画が終了すると、ボタンが押された場面を再生しながら、その場面ではどのような危険が考えられるかを受講者同士で討議してもらう。そして、同じ場面で事故にいたってしまう動画を流し、事故の原因と対策を話し合う。また、受講者が危険を感じてボタンを押したタイミングをスクリーンに表示し、事故にいたるかなり前に押している人もいれば、事故が回避できないタイミングで押している人、ボタンを押していない（危険に気づいていない）人もいることをインストラクターが説明。「運転中は目の前の状況をよく観ることに集中して、そこから得られる情報をもとに危険を予測することが大切です」と強調した。

今回の裾野市では、動画 KYT に加え「感情コントロール教育プログラム」による研修も実施された。このプログラムは（公財）国際交通安全学会の平成 21・22 年度研究プロジェクト（※1）により開発された運転中のストレス反応（あせり、イライラなどのネガティブな感情）に起因する事故を防止するための教育法である。レインボー浜名湖をはじめ、Honda の交通教育センターが企業ドライバー向けの安全運転研修に取り入れている。インストラクターが提示する様々な運転場面ごとに感情度（他人への「むかつき度」または時間的プレッシャーによる「あせり度」と運転度（行動）を受講者が自己評価。その後、運転中にネガティブな感情になってしまった時の対応について、受講者同士が意見を交換しながら自分の感情コントロールに適した「セルフトーク」（自分自身にいい聞かせる言葉）を各自がワークシートにまとめ、研修は終了した。

動画 KYT を受講した高齢者からは「『こうしなければいけない』と押しつけられるのではなく、事故を防ぐ運転を自分たちで考え、導き出す点が良かったと思います」「人に迷惑をかけない運転をするためには、常に危険予測を意識することが必要だと感じました」という声が聞かれた。感情コントロールを受講した 60 代の女性は「運転中にイライラする傾向があることをあらためて実感しました。セルフトークを使って、この傾向を変えていこうと思います」と感想を語った。

※1 プロジェクトリーダー：東北工業大学教授 小川和久、メンバー：東北工業大学名誉教授 太田博雄、中京大学教授 向井希宏、（株）レインボーモーターズスクール 鈴木隆司



市街地を走行する動画を見ながら、どのような危険があるか予測する



危険予測ボタンによって、受講者の危険予測状況を記録する



受講者同士で話し合い、事故を防ぐ運転を導き出す



感情コントロール教育プログラムではインストラクターがネガティブな感情が生み出される原理などを解説する



感情的になり危険な運転行動をとりやすいケースとその対処法を各自がワークシートにまとめる

Safety Report

セーフティルポ 子ども

親子に交通安全への理解を深めてもらう Honda の関連企業による周辺地域への活動

11 月 23 日、Honda の部品サプライヤーである八千代工業（株）（本社：埼玉県狭山市）が同社鈴鹿工場亀山事業所（三重県亀山市）で親子交通安全教室を開催した。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。今回は同社だけでなく、鈴鹿地区の関連企業も協力した。開催の背景を同社鈴鹿工場管理ブロック技術

主幹 嶋田賢一さんは次のように説明する。「私は昨年、Honda パートナーシップインストラクター（以下、HPI ※2）の認定を受け、積極的に地域の交通安全活動に取り組みたいと考えていました。子どもの交通事故は生活の中で起きます。これを防ぐためには、事故につながる危険が一般生活の中に潜んでいることを地域住民の方や従業員の親子に認識していただく機会が必要だと思い、この教室を当社として初めて開催することにしました。この

ような交通安全活動を社内で定着させ、継続的に実施していきたいと思っています」。嶋田さんは従業員以外の親子にも参加してもらうため、事業所周辺の小学校を通じて告知を行い、親子 52 名が来場した。今回の親子交通安全教室では、嶋田さんをはじめとする HPI によって飛び出し事故の再現などが行われた。30km/h で走行するクルマの前に駐車車両のカゲから人形が飛び出して衝突してしまう過程を見せ、道路を渡る時は必ず止まって右、左、右を観て安全確認をすることの重要性を説明。人形を使ってシートベルトを着用している乗員と非着用の乗員の動きを比較する実験では、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）する必要があることを伝えた。4 歳と 8 歳の子どもと来場した母親は「飛び出し事故の再現が印象に残りました。道路に



HPI が事故防止のポイントを親子に伝えた

飛び出すとどうなるのか、子どもたちにも理解できたと思います」という。また、7 歳の子どもと来場した母親は「子どもが通っている小学校から案内があり、参加しました。運転席から見えない死角の範囲を確認できるなど、大人にも勉強になる内容で参加して良かったと思います」と感想を語った。

※2 Honda の関連企業内で交通安全指導を担うインストラクター。Honda の交通教育センターでの養成研修を受講した関連企業の社員が認定される



左右を確認せずに道路に飛び出したらどうなるか、人形を使って再現



シートベルト非着用の場合、急停止した時に身体が前方に投げ出されることを示す



運転席から見えない死角の範囲を親子で確認してもらう

Close Up

クローズアップ 福祉安全運転

広島県内の自動車教習所と作業療法士の連携をHondaが支援

高次脳機能障がいなどの方々の自動車運転再開における評価は、実車が効果的であると考えられている。一方、病院施設や自動車教習所（以下、教習所）相互における共通した情報を共有するための手段、評価や訓練ノウハウなどが無いといった課題がある。こうした課題解決に向け、Hondaは運転能力を評価・訓練するノウハウを提供するとともに、病院施設と教習所の地域での連携を支援している。

運転能力を評価するための仕組みづくりに向けて

10月20日、(一社)広島県作業療法士会（以下、作業療法士会）と（一社）広島県指定自動車学校協会（以下、指定自動車学校協会）、広島県警察本部交通部運転免許課が広島県運転免許センターで「高次脳機能障がい有する運転免許保有者の運転再開支援に係る合同講習会（以下、講習会）」（協力：本田技研工業（株）安全運転普及本部、鈴鹿サーキット交通教育センター）を開催した。

開催の背景について、指定自動車学校協会 渡辺隆専務理事は「これまで病院等からの要請で、一部の教習所では高次脳機能障がいのある方を受け入れていました。しかし、県全体として、実車で運転能力を評価する環境や病院等との連携体制は整備されていない状況です。これを実現するには、作業療法士会との連携が欠かせません。合同講習会を通じて、作業療法士の方々が教習所に気軽に相談していただける関係を築きたいと考えています」と説明。

講習会の冒頭、共催する各団体を代表し、高木節 作業療法士会会長、三國満裕 広島県運転免許センター長、新原靖 指定自動車学校協会会長が挨拶した。

高木会長は「当協会では自動車運転支援班を立ち上げ、クルマの運転再開に関する県内の病院の事例を収集したり、マニュアルを作成するなど独自に活動していました。今後、県内のどの地域でも同じレベルの運転再開支援を行うためには、指定自動車学校協会や警察と連携を深めていくことが必要です。作業療法士が運転再開の相談を受けた時、患者様に適切な情報を提供できるように環境を整備し

ていきたいと思っています」と語った。

教習指導員と作業療法士がHondaのプログラムを体験

講習会には広島県内の教習指導員35名と作業療法士70名が参加。作業療法士会理事が広島県における病院施設での運転再開支援の現状と今後の課題を共有。広島県運転免許センター運転者管理係からは、一定の病気（自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれのある病気）に関する運転免許の取り扱いについて解説があった。

続いて、鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターがHondaが開発・提供する「自操安全運転プログラム」を紹介。このプログラムは自動車運転における現状の把握、そこから見えた課題に対する訓練が目的であり、実施にあたり、受講する患者の状態やリクエストなど、事前に病院施設と教習所での情報共有とコミュニケーションが重要と伝えた。この後、作業療法士全員が実際に運転免許センターのコースで、患者役となって指定されたコースを走行。体験車両には、助手席に教習指導員が同乗して行われた。現状把握のためのブレーキングやパイロンスラロームなどの課題では指定された速度を維持しているか、適切な操作ができているかなど運転中に観察すべきポイントをインストラクターが説明し、プログラムを体験した。

最後に、教習指導員と作業療法士が県下地域ごと6つのグループに分かれ、病院施設での運転の再開に向けた評価・訓練の実態や、教習所の受け入れ体制などについて情報や意見を交換するなど、双方が交流する場が設けられた。参加した作業療法士は「同じ地域の教習所の方々と話げできたので、顔の見える関係づくりができました。今後は教習所に相談しやすくなると思います」、教習指導員は「私たちと作業療法士の方々がお互いの専門知識を共有することの必要性を強く感じました。近隣の病院と協力体制をつくってこうと考えています」とそれぞれ感想を語った。

教習所と作業療法士の連携による合同講習会は沖縄県、熊本県、鹿児島県に続いて4例目で、今後も全国に広がっていくことが期待される。



鈴鹿サーキット交通教育センターでの事例を踏まえ、インストラクターが患者の運転を観察する際のポイントを教習指導員と作業療法士に説明



三國満裕 広島県運転免許センター長



高木節 (一社) 広島県作業療法士会会長



新原靖 (一社) 広島県指定自動車学校協会会長



作業療法士は患者役として運転補助装置が付いている教習車両を運転し、助手席の教習指導員が自操安全運転プログラムを進行する



パイロンスラロームでは指定された速度を維持しながら、適切なハンドル操作ができているかなど複数の課題を同時に遂行できる能力を評価



合同講習会の最後に行われた教習指導員と作業療法士の意見交換会

Safety Info.

インフォメーション①

茨城県警察本部とHondaが交通事故防止対策の推進に関する協定を締結

11月1日、茨城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、同県警察本部 田中忠義交通部長と、Honda安全運転普及本部 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察本部に提供するなど、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。Hondaが、このような協定を締結するのは茨城県が全国で7例目となる。

※ 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/



田中忠義 茨城県警察本部交通部長（写真左）と中嶋英彦 Honda安全運転普及本部事務局長（写真右）

2019年 活動報告

子どもから高齢者まで様々な交通参加者に安全・安心を届ける

2030年ビジョン（P2参照）に掲げた「交通事故ゼロ社会の実現」に向け、Honda安全運転普及本部は2019年も「人から人への手渡し安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、交通社会の変化やニーズに合わせ、活動を展開した。

ルール・マナーを守ることの習慣化をめざす 小学校高学年・中学生向け新プログラム

子どもたちは幼児期や小学校入学後の交通安全教室で、交通安全の知識や事故に遭わないための安全行動を学ぶ。そこで身につけた知識を、それ以降も行動として実践することの大切さに気づいてもらうため、小学校高学年・中学生を対象とした新たなプログラム「将来社会で活躍する君たちへ」を開発した。社会生活を豊かに送る上での基本である「ルール・マナーを守り、習慣化させる」ことで、次代を担う子どもたちが交通安全を自分事ととらえ、事故に遭わないようにすることを目的としている。小学校高学年や中学生が歩行中、自転車乗用中にやっつけてしまいがちなルール・マナー違反の映像を見せた後、指導者が問いかけ、児童・生徒の気づきを促す内容となっている。

プログラム本編は「歩き」「自転車」「標識」の3つのテーマからなる映像教材。それぞれ単独で選択できるため、交通安全指導者が学校などの要望や実施時間に応じて組み合わせをアレンジできるようになっているとともに、場面ごとに子どもたちに問いかけながら進める対話型構成になっているのが特徴である。



自転車が一時的停止標識を無視して止まらずに交差点内に入ると、右側から来たクルマと衝突



本編「自転車」の解説編では、自転車に乗っている人の目線の映像で交差点の状況を見せ、停止線の手前で止まった後に、左右を観るなど正しい方法を示す



高齢運転者の方を中心に日頃の意識や 運転行動を振り返っていただく

近年、ブレーキとアクセルのペダル踏み間違いなど「運転操作不適」による交通事故が高齢運転者を中心に目立っている。また、若年層でも「運転操作不適」による事故は多いことから、すべての運転者の方に日頃の運転を振り返りながら「運転操作不適」を防ぐ安全行動の重要性に気づいていただくためのプログラム「みんなで安診（安全運転行動診断）」を開発した。店頭でできる簡単な体験を通じて、「運転操作不適」による事故を防ぐためのポイント「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性をお客様に理解していただくことを目的としている。四輪販売社で展開するための導入研修を全国10カ所で開催。受講したスタッフが、このプログラムを活用してお客様への啓発活動に取り組んでいる。



クルマへの乗り込みから発進までに必要なことを確認



簡単な体験を通じて、「運転操作不適」による事故を防ぐための行動の重要性に気づいてもらう

先進の安全運転支援システムの 正しい理解の普及のために

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、その効果や機能の限界について正しく理解していただくことが必要である。そこで、四輪販売社のスタッフが、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、各拠点などで体感試乗会を安全に運営するための研修プログラムを作成。これをもとに、Hondaの交通教育センターを中心にアドバンスドセーフティコーディネーター（※1）研修として実施している。研修を受講したスタッフは全国各地で「Honda SENSING」の体感試乗会を開催。スタッフが運転するクルマで、お客様に衝突軽減ブレーキなどを体感いただいている。

そして、さらに多くのお客様に正しい理解の普及を図るため、啓発動画を作成。安全運転支援システムの中でも、誤解や過信につながりやすい衝突軽減ブレーキに焦点を当て、作動の流れ、天候や道路環境の様々な条件による、機能の効果と限界も解説。また予期せぬ作動時でも慌てず対処できるよう、正しい運転姿勢や荷物の積載についても言及している。この動画は、四輪販売社のスタッフが携帯しているタブレットで、お客様にご覧いただけるようになっている。

※1 セーフティコーディネーター（SC）は安全運転のアドバイスを行うための社内資格。アドバンスドSC研修はSC資格取得者を対象に、レベルアップ研修として実施



アドバンスドSC研修を受講した四輪販売社のスタッフが体感試乗会でお客様に「Honda SENSING」の効果や限界について説明



「Honda SENSING」の啓発動画を作成し、四輪販売社の店頭など、お客様に正しく理解いただくための場と機会を拡大

教育機器の開発と、海外活動への積極的な支援

現在、白バイ隊員をはじめとする二輪車乗務警察官の危険感受性向上の訓練等に活用していただくための教育機器として、Hondaライディングシミュレーター（※2）ポリスタイプを開発中である。車体はライディングシミュレーターを活用し、白バイ隊員訓練用の専用ソフトを新たに開発。白バイ隊員の集合教育などで活用できるようにしている。

海外では、各事業所で安全運転普及活動を担うチーフインストラクターを養成するなど、活動に熱心に取り組む事業所が増える中、グローバルで情報を共有し、課題を議論する場として、安全運転責任者会議を10月に鈴鹿サーキットで開催。海外の9の国と地域から事業所の代表者21名、日本からは各交通教育センターの代表者が出席し、2030年ビジョンに向けた安全運転普及活動の方向性などを確認した。

※2 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



ライディングシミュレーターポリスタイプ（開発中）



安全運転責任者会議

TRAFFIC SCOPE

交通参加者の行動を観察する

「TRAFFIC SCOPE」は交通参加者の行動観察を通じて、ドライバーやライダー、自転車利用者、歩行者に守るべきルールがあることを再認識してもらうための連載記事です。

ドライバー・ライダーは交差点を左折する際、横断歩道を渡る歩行者の通行を妨げない！

DATA 基礎情報

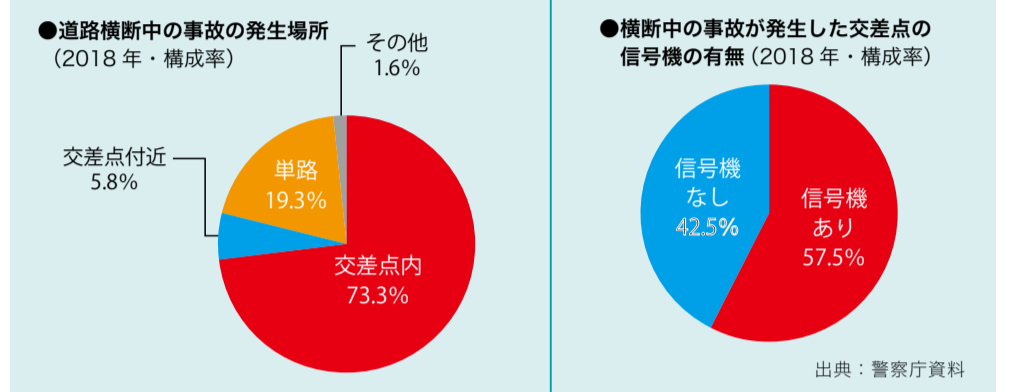
歩行者が横断中に起きた車両との事故は7割以上が交差点内で発生

2018年の歩行者が道路横断中に起きた交通事故(2万7,409件)を道路形状別にみると、73.3%が交差点内で発生している。さらに内訳をみると、信号機のある交差点(57.5%)が信号機のない交差点(42.5%)を上回っている。

また、道路横断歩行者妨害により取締りを受けた件数は18万1,290件で昨年より3万5,000件以上増えて過去最多となっている。道路交通法では、横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者等がある時は、その手前で一時停止し、その歩行者等の通行を妨げないようにしなければならないと規定している。ドライバー・ライダーがこれを遵守すれば、信号機のある交差点での事故は防げるはずだ。



歩行者がいるにもかかわらず、一時停止して歩行者保護を行わないクルマ



WATCHING 観察

歩行者が少なくなると優先せずに通過する車両が現れる

今回は平日の夕方に東京都品川区のJR「目黒駅」付近の信号機のある交差点で、左折する車両(四輪車・二輪車)の歩行者保護状況を観察した。1時間の観察の結果、歩行者が横断歩道にいる時、もしくは横断歩道を渡ろうとしている時、交差点を左折しようとした車両は124台(四輪車112台・二輪車12台)で、このうち歩行者を優先せずに通過した車両は35台(四輪車31台・二輪車4台)だった。この交差点では歩行者用信号機が青になると、信号待ちをしていた多くの歩行者が一斉

に横断歩道を渡り始める。そのため、この時に左折しようとする車両は歩行者が途切れるまで、横断歩道の手前で停止せざるを得ない。そして、歩行者が少なくなると、車両は歩行者を優先せずに通過しようとする。高齢者と思われるドライバーが運転する乗用車が左後方を確認せず左折したため、歩行者が立ち止まる場面や、歩行者が途切れるのを待ちきれず、横断歩道上の歩行者へ徐々に近づいていく場面があった。高齢者に限ってみると、歩行者保護をしないドライバーのほうが多かった。また、歩行者と歩行者の間を通過する二輪車もいた。一方で、トラックの多くは横断歩道の手前で一時停止し、渡ろうとする歩行者がいなくなるまで待つて通過していた。



横断している歩行者の顔を横切るバイク

観察結果

観察場所/東京都品川区 JR「目黒駅」付近
 観察日/11月13日(水)
 観察時間/17:00~18:00
 天候/曇り

●左折する車両の歩行者保護状況

	ドライバー・ライダーの年齢層			小計	合計	
	若年	中年	高齢者			
歩行者を優先させた	四輪車	7	67	7	81	89 (71.8%)
	二輪車	3	5	0		
歩行者を優先せずに通過した	四輪車	1	21	9	31	35 (28.2%)
	二輪車	1	3	0		

※若年(29歳以下)、中年(30~64歳)、高齢者(65歳以上)は観察者の見解による



歩行者を避けるために、交差点を大回りして左折するクルマ



歩行者が渡り終えるのを待ちきれず、横断歩道へ徐々に進入するクルマ



赤信号になってから横断を始める歩行者



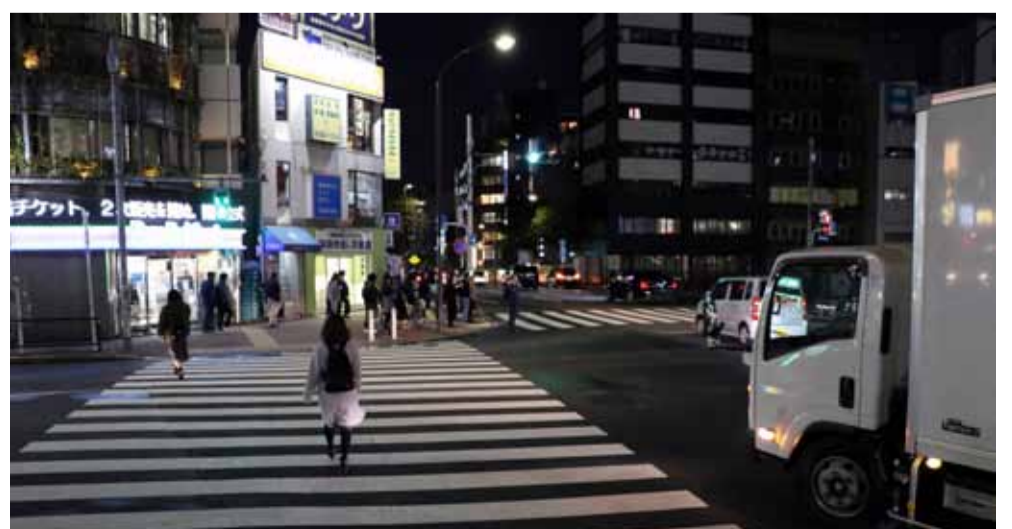
道路を斜め横断する歩行者

ADVICE アドバイス

歩行者用信号機が赤になってから横断を始める歩行者に注意

当紙では2003年10月にも、この交差点で同様の観察を実施している。この時、歩行者を優先せずに通過した車両の割合は29.1%(1時間で172台中50台)。今回も28.2%と大きな変化は見られなかった。横断する(横断しようとしている)歩行者がいる場合、ドライバー・ライダーは必ず一時停止して歩行者保護を行わなければならない。歩行者は赤信号になってから横断を始め

てしまう場合もある。こうした状況を予測し、歩行者用信号機が青の時はもちろん、赤の時も横断しようとする歩行者や自転車がないか、大きく顔を動かさずして周囲の状況を確認することが事故防止につながる。一方、歩行者は青信号でも自分の顔を横切ろうとする車両もいるため、スマートフォンなどを注視せずに、クルマの動きに注意して横断することが自分の身を守ることに繋がる。また、今回の観察では横断歩道以外の場所から斜め横断する歩行者も散見された。事故に遭わないためにも、赤信号になってからの横断はもちろん、道路の斜め横断も控えてほしい。

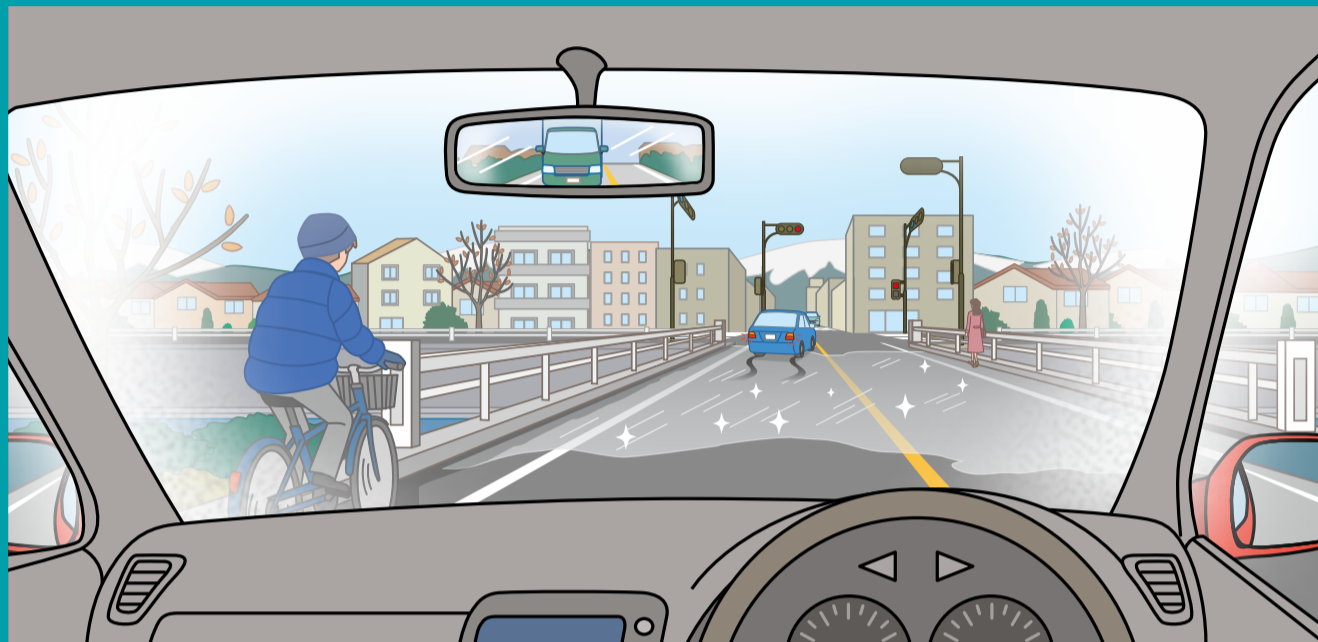


トラックは歩行者がいなくなるまで横断歩道の手前で停止していることが多かった

KYT 危険予測トレーニング

第72回 冬の早朝に橋の上を通る時（四輪車編）

あなたは冬の早朝、クルマで橋の上を通るところです。橋の先にある信号機が赤なので、停止しようとしています。安全に走行するためには、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。今回は四輪車のドライバーに、冬の早朝に橋の上を通る時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。

ホンダ SJ

【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 ?

四輪車編

- Q1** 2018年の人对車両の交通事故件数を事故類型別にみると、最も多いのは歩行者がどの状態でしょう？
①横断中 ②背面通行中 ③対面通行中
- Q2** 歩行者が横断中の事故を道路形状別にみると、7割以上が交差点内で発生していますが、信号機のある交差点と信号機のない交差点のどちらが多いでしょう？
①信号機のある交差点 ②信号機のない交差点
- Q3** 歩行者の横断中の事故を原付以上運転者（第1当事者※）の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脇見運転 ③歩行者妨害等

※第1当事者=事故当事者のうち最も過失の重い者。過失が同程度の場合は、被害が最も軽い者。



「解答」はP7下、「解説」は下記SJホームページでご覧いただけます。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

Safety Info. インフォメーション②

第20回セーフティジャパンインストラクター競技大会 国内外75名のインストラクターが安全運転技術を競う

10月3日、4日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターにて、「第20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38名と、海外8の国と地域（オーストラリア、ブラジル、インド、インドネシア、

シンガポール、台湾、タイ、ベトナム）の事業所から37名の総勢75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「ブレーキング」「コーススラローム」「低速バランス」、四輪部門が「フィギア」「低μ路走行」「コーススラローム」となっている。こうした競技のほか、選手がチームに分かれ、指導力とコミュニケーション能力の向上を目的としたグループワークも行われた。



二輪「コーススラローム」



四輪「フィギア」



グループワーク



国内外からHondaのインストラクター75名が鈴鹿サーキット交通教育センターに集まった

各部門の個人総合優勝者は以下の通り。

- 大型二輪
Arunkrung Pinpon（タイ・A.P. Honda Co., Ltd.）
- 普通二輪
Ibnu Fachrizal（インドネシア・PT Astra Honda Motor）
- 小型二輪
Sarawut Yodpol（タイ・A.P. Honda Co., Ltd.）
- 四輪
鶴田一史（交通教育センターレインボー熊本）