

SJ

The Safety Japan
since 1971

Safety Report

セーフティルポ 若者

中学生の主体性を育てながら
安全意識を高める授業を展開

Honda は様々な年代や社会のニーズに合わせた交通安全教育プログラムを開発し、地域の交通安全指導者や学校などに提供している。その一つ、小学校高学年・中学生を対象としたプログラムを活用し、目黒星美学園中学高等学校（東京都世田谷区）が中学 1 年生を対象に交通安全教育を実施した。



オンライン授業期間だったため、Zoom（パソコンやスマートフォンなどを介して会議やセミナーに参加できるアプリ）を活用し、生徒は自宅から授業に参加。生徒の挙手などは京さんがノートパソコンの画面上で把握できるようになっている

オンライン授業で
Honda のプログラムを活用

目黒星美学園中学高等学校は今年 1 月から 2 月にかけて中学 1 年生の学年活動として交通安全教育の授業を行った。この授業には（一財）日本自動車研究所（JARI）自動走行研究部主任研究員 大谷亮さんと Honda が協力している。今回の活動の中心となった同校社会科教諭の京百合子さんは、交通安全教育について研究している JARI の大谷さんの話を聞いたことが実施のきっかけだったと振り返る。「交通ルールを知っていても危険な行動をしてしまうことがあるなど、子どもが交通事故に遭う背景をうかがって、交通安全教育に関心を持ちました。交通社会は生徒にとっても身近な題材で、自分自身が交通事故の被害者や加害者という当事者になる可能性があります。本校は東日本大震災以降、防災教育に力を入れてきましたが、併せて生徒により身近である交通安全教育にも取り組もうと考えました」。2020 年度はコロナ禍で様々な学校行事が中止となったが、生徒の心に残る体験をさせてあげたいと考えていた。そのため学年活動の時間を利用し、交通安全教育の授業を計 4 回実施することにしたのである。

交通安全は「大人に言われたからやる」というのでは意味がないと考え、京さんは生徒の主体性を育てるための授業を企画し、「自分の登下校の安全を守りながら、交通事故が起こらない社会をつくるにはどうしたら良いのか」というテーマを設定。その導入に Honda が開発した小学校高学年・中学生向けプログラム「将来社会で活躍する君たちへ※」をアレンジして活用した。

計 4 回の授業は Zoom によるリモート（写真参照）で 3 クラス同時に進められた。1 回目は「歩き」をテーマにした映像を視聴。映像は中学生が家から目的地の塾まで友人と歩いて向かうというストーリー。その中に歩きながらのスマートフォン（以下、スマホ）操作や道路への飛び出しといった交通ルール・マナーに違反している NG 行動が出てくるので、NG だと思ったら生徒は挙手で意思表示する。そして日頃、同様の行動をしていないか、自分だったらどのように対応するかを各自の視点で考えてもらう。2 回目、3 回目はクラスを越えた 4～5 人のグループに分かれ、日常の交通場面で NG 行動をしてしまうのはなぜなのか、そうした行動をしないために自分たちができることは何かを話し合う。JARI の大谷さんもゲストとして参加し、交通心理学の講義を行った。そして、最後となる 4 回目に各グループの代表者が討議の結果を「My 交通アクション」として発表した。

※ 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た交通安全教育プログラム。「歩き」「自転車」「標識」の 3 つのテーマで構成されている。「歩き」「自転車」では、やってしまいがちなルール・マナー違反の映像を見せた後、指導者が児童・生徒に問いかけ、色々な意見を引き出しながら進められるようコーチングの手法を取り入れている。詳細は以下のホームページ参照。

https://www.honda.co.jp/safetyinfo/teaching_materials/child/

Contents

- P1 Safety Report セーフティルポ 若者
- P2 Close Up クローズアップ 教育手法
- P3 Safety Report セーフティルポ 自転車
- P4 Close Up クローズアップ 交通安全センター
- P5 Close Up クローズアップ 教育機器
- P6 SJ Interview 東北工業大学 教授 小川和久さん
- 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

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：鈴木英樹

※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

生徒自身が考え、他の生徒と話し合うことで理解が深まる

発表の中で多かったのは歩きスマホに関するもの。ある生徒は「今の私たちにとって歩きスマホの問題が現実的。まわりで迷惑がかかる、まわりから見ても不快という点からまわりの人のことを考えて行動したい。一人ひとりが行動すれば、だんだんと広がっていくと思うので、正しい行動を自分からしていきたい」と発表。歩きスマホを防ぐ方策として「歩いている時は電源をオフにする、手の届きにくいところにしまう」「冬場はスマホの操作ができない手袋をあえてすることで、歩きスマホをする人が少なくなるのではないか」という提案があった。4回の授業を終えた生徒に感想を聞くと、「歩きスマホは

高齢の方や障がいのある方に対して危険であることに気がつきました。自分の行動が周囲の人々に対して、どのように映っているか、自分のことだけに集中して行動していたら、まわりから迷惑と思われてしまいます。まわりを危険に巻き込んだり、自分も危険なことに巻き込まれる、そうしたことを意識して、しっかり行動したいと思いました」(中1 大河内さん)、「交通事故は人が原因で起きていることを知って、自分にもその可能性があるという認識が生まれ、交通事故に対する危機感が以前より高まりました。見通しの悪い曲がり角では『自分がここで確認せずに飛び出したら、どうなるんだろう』と予測するようになりました。安全確認という行動も大切なのですが、意識も大切だと思います」(中1 金澤さん)と答えてくれた。同校の交通安全教育に協力した大谷さんは、継続的に4回

実施したことに意義があると評価する。「生徒自身が考え、生徒同士で議論することによって交通安全への理解が深まり、行動変容を促す良いきっかけになったのではないのでしょうか。今回の授業の効果を検証したいと考えています。生徒の皆さんが気づいたことを日常生活の中で定着させる指導も今後、必要になると思います」。京さんは「プログラムの映像教材は主人公が中学生ということもあり、生徒は『自分も思い当たる節がある』と感情移入しやすく、様々なことに気づくことができました。Hondaのプログラムを私なりにアレンジすることで、教育現場に求められている『主体的・対話的で深い学び』を実現できたと思います」と、今年度は中学3年生の社会(公民的分野)の「交通」を題材にする授業の中でもHondaのプログラムを活用する予定だという。

Close Up

クローズアップ 教育手法

学校の放送室から教室のモニターへ 非接触型の交通安全教室を推進

(一財)長野県交通安全教育支援センターは県民の交通安全意識の向上を図ることを目的に幼児とその保護者、小・中・高校生、高齢者へ無償で出前型交通安全教育活動を推進してきた。コロナ禍に対応するため、同センターは学校の放送室を活用した非接触型の交通安全教室を昨年の秋から実施している。

同センター事業部主任 宮澤まゆみさんは「昨年の春は学校が休校になってしまったこともあり、恒例となっていた春の交通安全教室はすべてキャンセルとなりました。秋から徐々に再開したものの、ソーシャルディスタンスの確保などを考慮すると、コロナ禍以前のやり方で行うのは無理だとわかりました。そんな時、ある小学校の先生からZoomを活用してできないかという相談を受けたのです。これが非接触型の交通安全教室を始める第一歩でした」と振り返る。この時は小学校の空いている教室で交通安全指導を行い、ノートパソコンを通じてその様子を児童がいる各教室のモニターに映し出し実施した。この経験をもとに放送室を活用することにしたそうだ。

学校には必ず放送室があり、撮影や配信のための機材を備えたスタジオが併設されている学校も少なくない。そこで、放送室から各教室のモニターに指導を配信するという形を基本としたのである。

「これまで対面による指導にこだわってきたので、子どもたちの表情を読み取りながら進められないことには不安がありました。それでも受講してもらったほうが良いと、この手法を推進していくことにしたのです。指導の映像を見せるだけでは、既製のビデオと変わらないので、途中で私たちから問いかけをしたり、子どもたちに身体を動かしてもらったりする要素も盛り込むように工夫しています」。

5月21日、同センター指導員の松本綾子さんと酒井美弥さんが松本市立開智小学校で交通安全教室を実施した。まず、1、2年生(194名)を対象に歩行教育から始まる。ここではHondaの交通安全教育プログラム「あやとりひよこ※1」を活用。交通場面が描かれた大型のワークシートを使って、道路の歩く場所や歩行者用信号機の色の意味を放送室のスタジオから説明。その様子を児童は各クラスの教室にあるモニターで視聴した。途中、「右側はどちらですか?右手を上げてみましょう」と指導員が画面を通して呼びかけると、教室の児童は右手を上げて反応。最後は指導員が手を上げて右、左、右を確認する動作に合わせて、児童もそれを実践した。

1、2年生が終わると、次は3～6年生(402名)を対象とした自転車教育。ここではHondaの「小学生 自転車の交通安全※2」を活用。指導員のノートパソコンに表示している映像資料(スライド)を教室のモニターに映しながら、

自転車の点検や正しい構え(乗車姿勢)、自転車が走るべき場所について解説していく。指導員はモニターに狭い歩道走る自転車の前にベビーカーを押している人がいるイラストを表示させ、「このような時、皆さんはどのようにしますか?クラスで意見を出し合ってください」と1分間、児童に考えてもらう。そして、正しい対応のイラストを映し、「自転車から降りて押して歩く、止まって待つなど、歩く人の迷惑にならないようにします」と説明した。

児童が受講する様子を見守った同校校長 玉水智香子さんは「モニターを通しての交通安全教室でしたが、指導員の方から問いかけなどがあり、子どもたちは目の前で行われている感覚で参加できたと思います。ここで子どもたちが身につけた知識を実際の道路で実践できるよう今後、私たちがフォローしていきたいと考えています」と感想を語った。「学校によって設備や要望は様々なので、私たちも1回1回が勉強で試行錯誤を重ねているところです。交通安全教室の中止を検討している学校に対して、非接触型の手法を提案することで開催につなげたいと考えています。コロナ禍が終息して、対面での交通安全教室をすることが一番の願いです」と宮澤さんはいう。

※1 4～5歳児を対象として歩くことに焦点を当て、「どこを歩くのか」「どのように歩くのか」を考えてもらいながら交通安全の基本を学ぶことができる交通安全教育プログラム。詳細は以下のホームページ参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/>

※2 小学生に自転車のルールや知識と安全な乗り方を身につけてもらうことを目的とした交通安全教育プログラム。DVDに映像資料と指導マニュアルが収録されている。詳細は以下のホームページ参照。
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/teaching_materials/bicycle/



1、2年生には「あやとりひよこ」を活用。放送室のスタジオの様子が各教室のモニターに映し出される



児童は映像を見るだけでなく、指導員の呼びかけに合わせて答えたり、身体を動かす



昨年、長野県内で発生した小学生の交通事故データを見せながら、歩行中の事故は1、2年生が多いことを伝える



3～6年生には「小学生 自転車の交通安全」を活用。指導員のノートパソコンに表示している映像資料を教室のモニターで児童に見てもら



速いスピードで走っている時は左ブレーキで速度を落とし、最後に右ブレーキをやさしくかけるという安全なブレーキのかけ方を練習



自転車用ヘルメットの効果を示す実験。風船は硬いものに叩きつくと割れてしまうが、ヘルメットで保護すれば叩きつけても割れない

Safety Report セーフティポ 自転車

Honda FC が育成スクールに所属する小・中・高校生向けに自転車講習会を開催

1971年に創部したHonda FC（本田技研工業（株）フットボールクラブ）は静岡県浜松市を本拠地とし、日本フットボールリーグ（JFL）に所属する社会人サッカークラブである。

サッカーを通してフェアプレイ精神やスポーツマンシップを学んでもらい、心身ともに健全な青少年の育成を目的にHonda FCスクール（以下、スクール）も運営し、育成コースはU-10（小学3・4年生）、U-12（小学5・6年生）、U-15（中学生）、U-18（高校生）の4つの年代に分かれて活動している。今年5月、年代ごとに選手を対象とした自転車講習会を同クラブの練習グラウンド等で開催し、スクールのスタッフや監督がHondaの自転車教育のプログラムを使って、小学生から高校生まで各年代に合わせた指導を行った。

Hondaのプログラムを活用し、各年代に合わせた自転車教育を実施

開催の背景について、スクールの校長であり、U-15監督を務める大久保貴広さんは次のように説明する。「練習や試合の往き帰りに自転車を利用する選手が多いので、以前から自転車の安全に関する指導が必要があると思っていました。自転車教育を実施することで選手の安全、さらに地域の安全に寄与したいと考えています」。5月1日はU-18選手（29名）を対象に、Hondaの「高校生交通安全教育指導マニュアル」に従って座学と実技による自転車教育が行われた。座学では、交通安全には「ルール」（従うべき決まり）、「知識」（認識し理解すること）、「マナー」（人に対して思いやる心）という3要素が重要であること、「認知・判断・操作」という運転の仕組みなどを解説。自転車事故の加害者となってしまった場合の責任と、被害者への賠償事例を紹介した。実技はブレーキ練習、8の字走行、反応回避に選手が取り組む。8の字走行は直径10mの円をつなげた8の字コース内に自転車20台が入って走り続けるという課題。最初は20台が入りきる前に8の字の交差する箇所まで接触しそうになった人が足を着いてしまい、止まってしまう。続けるために必要なことは何か、スタッフが問いかけ、「ほかの人の動きをよく観る」「譲り合う」という答えを導き出す。そして、それらを実践することによって、コース内を安全かつスムーズに走行できることを体験する。反応回避はスタッフに向かって直進し、スタッフが上げた手と逆方向に回避するという課題。これを両手でハンドルを持っている時と片手の時で行う。片手運転では、バランスを崩して安全に回避できないことを体験してもらう。

U-18選手の山中さんは「自分で体感しながら自転車の安全運転を学べたことが良かったと感じています。また、交通事故を起こしてしまった場合の対応や責任について、今まで学ぶ機会がなかったので勉強になりました」と感想を語った。

U-18監督の川口剛史さんは「実技は体感しながら考えるという点で選手たちが前向きに取り組んでいました。高校生年代は自立が求められます。座学では自分の行動に常に責任がともなうことを選手は理解できたと思います」と話す。

交通安全をサッカーと関連づけて考えてもらう

U-15（51名）、U-12（19名）、U-10（15名）に対しても順次開催。U-15とU-12の実技はU-18に準じた内容で行われた（U-10は雨天のため座学のみ）。座学では「将来社会で活躍する君たちへ」（P1参照）の自転車編を活



U-12、U-15、U-18の実技で行われた8の字走行。最初は8の字が交差する場所で誰かが足を着いて止まってしまうので、スタッフがどのようにしたら継続できるか選手に問いかける



反応回避は上げた手とは逆方向に進むという課題。両手だけでなく、片手で何かを持っている状態でも体験



ブレーキ練習で左（後）と右（前）のブレーキの使い方を身につける

用し、自転車に乗る中学生の映像を見て、どのようなルール・マナー違反をしているか、考えてもらった。受講した選手からは次のような声が聞かれた。「サッカーのプレーと同じように、適切な判断をするためには周囲の状況を確認することが大切だとわかりました。自転車に乗っている時も、まわりをよく観ることを意識したいと思います」（U-15 伊藤さん）、「左ブレーキで速度を落としてから右ブレーキをかけるなど、自転車も基本が大切だとわかりました。安全に止まるなど、まず基礎的なことをしっかりできるようになりたいと思います」（U-12 白方さん）、「講習を受けて、普段『止まれ』の標識がある場所で、自分は左右を観ていないと気づきました。これからは事故に遭わないよう、止まってよく観ようと思います」（U-10 向島さん）。

小学生年代を受け持つU-12監督の桶田龍さんとU-10監督の庄司太己さんは、サッカーと関連づけて考えることで理解が深まったと感じている。「認知・判断の重要性はサッカーにも通じる場所がありました。自転車の運転や日頃の行動に置き換えて考えられ、わかりやすい内容だったと思います」（桶田さん）「よく観るといった安全行動の基本を身につけることは、日頃のプレーにも活かせると思いました。この年代から交通安全に対する意識を高める機会を設けたことに意味があると感じています」（庄司さん）。

校長の大久保さんは「この自転車講習会は、選手にいろいろ気づきを与えたと思います。当クラブでは地域貢献の一環でトップチームの選手が幼稚園や小学校を訪問してサッカー指導を行っています。今後、私たちによる自転車講習会もHondaらしい地域貢献活動として位置づける方針です」という。各年代のチームはリーグ戦や練習試合で他のクラブチームや学校のサッカー部との交流がある。まずは、試合の対戦相手から自転車教育の輪を地域に広げていきたい考えだ。



U-15、U-18の座学では自転車事故の実態や賠償事例などを紹介



「認知・判断・操作」という運転の仕組みを選手に理解してもらう



U-15以下の座学では「将来社会で活躍する君たちへ」を活用

Close Up クローズアップ 交通教育センター

コロナ禍で利用が広がった宅配サービスのライダー・ドライバーに対する安全運転教育

コロナ禍を契機に食材や食事などの宅配サービスの利用が拡大した。Hondaの交通教育センターは、配達中の交通事故を1件でも減らしたいという宅配サービスの企業・団体をサポートしている。交通教育センターレインボー埼玉を活用し、安全運転教育に力を入れている2つの企業・団体の事例を紹介する。

事例①

(株) ライドオンエクスプレス

グループ全体で宅配寿司「銀のさら」を350店舗以上展開するなど、様々なデリバリービジネスを手がける(株)ライドオンエクスプレス。各店舗では注文を受け付けると、配達を担当するクルーが三輪バイクでお客様のもとに届ける。そのため、同社はクルーの安全運転教育に尽力している。

同社直営部直営人財グループ マネージャー 上野義幸さんは「私たちは『安全なくして営業はない』という方針で取り組んでいます。昨年はコロナの影響による配達件数の増加によって事故件数は増えました。しかし、事故発生率(事故件数÷配達件数)は減少してい

ます。教育の質をさらに上げていけば、事故件数も減らせると考えています」と話す。

5月にレインボー埼玉でグループの新入社員86名と店長24名それぞれを対象にした安全運転講習会が実施された。

新入社員は店舗に配属されるとアルバイトのクルーを指導する立場となるため、自分自身が三輪バイクに関する知識と運転技術を身につけていなければならない。新入社員向け講習会では各自のスキルを向上させるトレーニングに重点を置いている。

店長は各店舗でクルー全員の安全意識と運転技術を高める役割を担う。「指導者としての心構えを身につけてもらうことが店長向け講習会のねらいです。今年からクルーへの効果的なアドバイス方法を学ぶことを目的とした



店長向け講習会ではインストラクターが受講者に指導者としての心構えと効果的な指導方法を伝えた

追走トレーニングを取り入れました」と上野さんは説明する。

店長向け講習会では二人一組で交互に店長役とクルー役となり、互いに模擬指導を行う。クルーはバイクの運転が未経験という設定。三輪バイクの取り回しからアクセルとブレーキの操作方法などについて説明することで、指導すべきポイントを再確認してもらう。追走トレーニングはセンター内の市街地コースを走行。店長役がクルー役の後方を追走し、法規を守っているか、必要な確認ができていかなどを観察。相互で改善に向けた指導をするのである。その様子を見ながら、インス

トラクターが「はじめに良かったところをほめると相手が皆さんの話を聞きやすくなります。『確認ができていなかった』など指摘だけで終わらず、そうすることによってどのようなメリットがあるのかまで説明しましょう」とアドバイスした。

講習会に参加した店長の一人は「模擬指導で他の店長がどのように指導しているのかを学ぶことができ良かったと思います。運転の指導は自己流になってしまいがちなので、インストラクターのアドバイスも参考になりました。店には私以外にも指導役のクルーがいるので、学んだことを共有したい」という。



三輪バイクの基本操作をわかりやすく説明する模擬指導



相互に後方を追走し、終わった後にアドバイスし合う



見通しの悪い交差点の安全な通過方法を再確認

事例②

コープデリ連合会

コープデリ連合会(コープデリ生活協同組合連合会)は関東信越の1都7県で活動する生協の事業連合組織で、全生協の組合員数は514万人を超える。各生協では、地域担当者と呼ばれる職員がトラックを運転し、組合員に食料や日用雑貨などを定期的に配達している。4月から5月にかけて、新入職員を対象にした安全運転研修が実施された。

同連合会 宅配運営企画部ウイークリーコープ課 青山浩一さんは「新入職員のほとんどはトラックの運転経験がありませんから、トラックの運転に慣れてもらうための研修は欠かせません」と話す。数年前から研修中はトラックを受講者一人に1台割り当て(以前は二人で1台)、運転時間をできるだけ多くとれるようにしたという。

まず4月に、新入職員97名が5日間の研修を受講。日常点検のやり方から正しい運転姿勢、死角などトラックの特性を学び、S字・

クランクを走行する車両感覚訓練、車庫入れや縦列駐車を行う後退訓練に取り組む。研修の最後に、車庫入れや狭路クランクなどの課題による技量判定を行う。

5月に実施される3日間の研修は技量判定をクリアできなかった人や4月の研修までに運転免許を取得できなかった人を対象とし、今年も15名が受講。各々が苦手の課題を克服するための練習を繰り返し、レインボー埼玉のインストラクターや同連合会の安全運転トレーナーがその様子を観察し、適切なアドバイスを行った。

受講者からは「4月の研修では苦戦しましたが、この3日間で自信を持って運転できるようになりました」「研修でのパイロンはお客様の家の壁や塀になると思って、気を引き締めていきます」「トラックを動かす前の安全確認の重要性が理解できました。配属先でも確実に実践したいと思います」という声が聞かれ、納得いくまで練習することで各々が手ごたえをつかんでいるようだった。

この後、新入職員は各々の配属先で先輩の運



狭路クランクではスムーズに通過するための切り返しのポイントをインストラクターが模範を見せて指導

転するトラックに同乗し、配達の手順やルート覚えていく。そして、宅配ドライバーとしての見極めを経て一人で配達に出るようになる。

青山さんによれば、昨年4月、1回目の緊急事態宣言が発出された前後に注文が殺到したことで地域担当者の業務量が増え、配達中の

軽微な事故が多発したという。しかし、昨年全体で見ると事故件数は減少したそうだ。

「私たちの業務の中で人命にかかわるものが配達での運転です。配達中の事故を防ぐためにも、コロナ禍においても安全運転研修は継続していく必要があると考えています」と青山さんは力強く語った。



5月に実施された研修では、新入職員が各自の苦手の課題をクリアするための練習が行われた



狭路では高さのある障害物(パイロンに立てたボール)にも注意してもらう



コープデリ連合会の安全運転トレーナーも研修に参加し、新入職員をフォロー

Close Up クローズアップ 教育機器

コンパクトで装備を充実させた 新型 Honda ドライビングシミュレーター

Honda ドライビングシミュレーター（以下、シミュレーター）は、実際の交通状況を想定した仮想空間で潜在的な危険を安全に体験できる安全運転教育機器として開発され、2001年の発売以来、多くの自動車教習所や研究機関で活用されている。そして今年4月、このシミュレーターをリニューアルした。

実車相当の操作を学べる 充実した装備

新型シミュレーターは従来型に比べコンパクトになったが、装備を充実させ、さらに効果的な学習が可能になった。シミュレーション画像などを投影する本体ディスプレイは43型フルHDの液晶モニターを3台設置することで、立体感のある映像を表現。ステアリングやシートなどは実車相当の部品が使われているため、実際のクルマに乗っているような感覚で危険を安全に学ぶことができる。近年、数多くのクルマに採用されているプッシュ式のエンジンスタート&ストップシステムや電動パーキングブレーキ（EPB）を導入。また、速度メーターのデジタル表示化を採用し、運転者が自車速度を認識しやすくなった。

路上教習では体験できない 場面で経験できる

新型のシミュレーターには第一種普通免許（計20コース）に加え、第二種普通/大型免許（計18コース）、第一種大型/中型免許（計17コース）を収録。各教習項目に合ったコースで、各々が危険を認識・納得し、実際の運転につなげることができる。さらに、「走行環境機能」「マルチアイシステム」「危険予測場面解説機能」（右記参照）などによって、受講者の指導内容のより深い理解と、安全意識の向上をサポートする

ための機能を備えている。

新型のシミュレーターを導入した自動車教習所の一つが麻生自動車学校（北海道札幌市）である。同校では、これまでもHondaのシミュレーターを活用していたが、新型が発売されたことで、6月より従来型と併せて運用を開始している。従来型が教習指導員や教習生に好評だったことから同様の機能を搭載している新型を引き続き使うことにし、同校副管理者で教習指導員の中田理さんはいふ。「メーターやスイッチ類など、最新のクルマの操作系が取り入れられているので、若い教習生の方は興味を持ってくれます。新型はコンパクトなので、スペースをとらないのもメリットだと感じています。その一方、モニターのサイズは大きくなったので視界が広がり、運転している感じが以前より向上したと思います」。

シミュレーター教習は路上教習での体験を補い、教習生に実際に道路を走行する時の見方や考え方を伝えることだと、中田さんはとらえている。「Hondaのシミュレーターはリアルな道路状況と危険場面が再現されていると思います。道路状況を雪道に設定することも可能なので、地域の特性に合わせた指導ができます。路上教習では体験できない場面も経験することにより、危険感受性を高めておくことは重要です」。Hondaは四輪だけでなく、ほかにも二輪や自転車のシミュレーターも販売し、幅広いモビリティの運転者を対象に危険予測能力と安全意識の向上を図っている。



麻生自動車学校に導入された新型シミュレーター



43型フルHDの液晶モニター3台で立体感のある映像を表現。ステアリングは実車相当のものを採用（エアバック用のガス発生剤は取り外している）



外形寸法（操作モニター除く）幅2344mm 奥行1854mm 高さ1281mm



シートは前後・高さの調整が可能（シートベルト実装）



電動パーキングブレーキ（EPB）



プッシュ式のエンジンスタート&ストップシステム



速度メーターをデジタル表示したメーターパネル

走行環境機能

「走る・曲がる・止まる」リアルワールドに潜む危険を多彩な走行環境機能で表現（走行中任意のタイミングで切替可能）



昼



霧



夜

マルチアイシステム

混合交通での危険予測の重要性を学べるよう様々な視点から確認が可能



自車視点モード



他車視点モード



バードモード



カメラモード

危険予測場面解説機能

危険場面の要点を解説するとともに、指導者が説明しやすいように安全ポイントを具体的に明示。事故の瞬間を動画で再現することもできる



解説画面



アドバイス画面



事故再生画面

Honda ドライビングシミュレーターに関するお問い合わせ先

本田技研工業（株）安全運転普及本部
〒350-1392 埼玉県狭山市新狭山 1-10-1 埼玉製作所狭山工場内
TEL:04-2955-5751(代表) FAX:04-2955-5749
営業時間 9:00 ~ 17:00（土日および年末/年始/夏季に休日）

SJ Interview

SJ インタビュー

小・中・高校生に対して効果的な交通安全教育を普及させるために何が必要か

東北工業大学 総合教育センター 教授 **小川和久** さん



小川さんは(公財)国際交通安全学会のプロジェクトの一つ、「児童生徒等に対する効果的な交通安全教育を普及させるために何が必要か～教育普及スキームの構築研究」のプロジェクトリーダーを務め、4月9日にオンライン開催された同学会の2020年度研究調査報告会※で3年にわたる研究成果を発表しました。

「これまでの研究で、交通安全マップづくりなど子どもたちが『主体的に考える』要素を取り入れた交通安全教育は印象に残りやすく、意識や行動の変容を導きやすいといった効果を確認しています。しかし、このような教育はなかなか普及していかないのが現状です。そこで、普及促進のためのスキーム(枠組み)を構築することを、今回のプロジェクトでめざすことにしました」と小川さんは振り返ります。

教育普及スキームを構成する要素として設定したのは以下の4つ。

- ①魅力ある教育プログラムの開発(児童生徒の主体性を重視)
 - ②エビデンス(効果測定の実証的データ)の蓄積
 - ③教材・評価ツールの開発
 - ④教育支援に関すること(指導者育成など)
- 研究チームは、2018年度から2020年度にかけて、小学校・中学校・高校で、児童生徒の発達段階に応じた教育実践を行い、上記の4つの要素に関して基礎資料を収集し、分析しました。

小学生を対象とした教育実践

プロジェクトでは、2018年度に高知県A小学校で3年生を対象に教育実践を行い、交通安全マップづくりによる教育効果とその持続性について分析しました。まず児童は、校区内の危険箇所を探すためのフィールドワークに参加し、そこで見つけた情報を反映した交通安全マップをつくります。これと連動して、特定の危険箇所(交差点)に関して、全校児童を対象に、安全な横断ができるよう指導が行われました。その方法は、実際に通行する交差点の写真を子ども主観の角度で提示



3年生が作成した交通安全マップ(児童の視点で危険箇所が示されている)

しながら、危険回避の具体的方法(どこで止まって、何をどのように見るか)を指導するというシミュレーション学習です。これによって、児童の横断時の左右確認率が大幅に改善されました。



子ども主観の角度で撮影した交差点の写真

下校前の口頭による指導では安全確認率※1が23.2%～38.5%であったのに対し、シミュレーション学習後の確認率は77.8%となりました。その1ヵ月後の確認率は87.3%、14ヵ月後も91.6%※2と効果が持続されていることがわかりました。「同校が最近『挨拶運動(地域の人に挨拶をする)』を推進していることが、周囲をよく見ることと関係しているかもしれない、校長先生から話を聞きました。効果を持続させるための一つの有効な方法かもしれません」。

A小学校の教育実践の過程では先生方による独創的な取り組みが展開されています。例えば、「止まってね」マーク総選挙。どのようなマークが交差点にあれば、自分が「止まる」という気持ちになるか、そのマークのデザインを子どもたちに考案してもらい、人気投票を行いました。1位に選ばれたのは、足をそろえるイラスト(下記参照)。「実際に選ばれたのは、子どもの興味を引きつけるための動物やキャラクターの絵ではなく、極めて現実的なイラストでした。大人には思いつかない、子どもならではの発想です。幼児期からの学習経験の積み重ねから、『止まる』といえば、足をそろえる行為が連想されるのでしょうか。交通安全の教育内容や教材をつくる際は、子どもの学習経験の延長線上で考えていくことが大切だと感じました。現在、児童が考案したこのイラストは、路面標示ステッカーとなり校区の危険箇所に貼られています」。

※1 安全確認を行った集団数 ÷ 観測した集団数
 ※2 安全確認を行った横断者数 ÷ 観測した横断者数



児童が考案した「止まってね」マーク

中学生を対象とした教育実践

中学生を対象とした教育実践に関しては、「安全な自転車通学」をテーマにした系統的な教育プログラム(右上参照)が、宮城県B中学校においてワークショップ形式で展開されました。その一つ、3年生のワークショップは2年生を指導するというものです。3年生

1年生	<ul style="list-style-type: none"> ・信号交差点横断時の危険予測 ・自分たちの自転車運転を振り返る(ミラーリング法:他者の自転車運転の姿と比較) ・交差点横断時の意思決定の仕方を振り返る(悪魔VS天使:自己判断と他者比較)
2年生	<ul style="list-style-type: none"> ・校区内の危険箇所に関する情報共有 ・交通安全マップづくり(危険箇所の特定) ・具体的な危険場面と危険予測 ・個別目標「わたしのビジョンゼロ宣言」
3年生	<ul style="list-style-type: none"> ・校区の危険箇所に関する情報を2年生にプレゼンテーション ・当該箇所の具体的な危険予測と具体的な危険回避方法を実演(寸劇)指導 ・後輩へのキャッチフレーズメッセージ

と2年生の班がペアになって、校区の危険箇所について危険予測と危険回避の仕方を伝えます。「始まる前に、どのように伝えたら相手は興味をもって理解してもらえるか、3年生だけで考える時間を設けました。すると、自然に3年生の生徒たちはクルマ役、自転車役、歩行者役を演じ、身振り手振りを交えながら出会い頭事故防止などをテーマにした寸劇の練習を始めたのです。本番が始まると、各班とも3年生は熱心に指導し、2年生はじっと耳を傾けていました。この一連の流れは私たちが意図したことではありません。生徒の主体性を重んじる手法への可能性を感じました。B中学校では安全確認挙動の評価指標として、自転車通学中の安全確認率を4回にわたって調査(下記グラフ参照)。全校生徒が受講したワークショップ2回目後に交差点横断時の安全確認率が最大となり、安全確認を慎重に2回以上行う生徒の割合も増加しました。2019年度はB中学校の1年生用プログラムを山形県C中学校の全校生徒に対して実施しました。実施前後で意識の変化を調べると、自己モニタリング(例:安全確認を忘れた自分に、ハッと気づくことがある)、知識(例:安全確認をうまく行う方法を知っている)の得点がかもに上昇していました。また、プログラムが信号・無信号交差点での確認と一時停止に焦点を当てていたこともあり、クルマとの衝突事故が前年度に比べ大幅に減少しました。「教育により、安全運転をする上で必要な知識を理解し、自分の運転を意識しながら走行するようになったといえます。しかし、B中学校は4ヵ月後、C中学校は3ヵ月後に安全確認率や意識の低下がみられるので、効果の持続性に関しては課題が残りました」と小川さんは言います。

高校生を対象とした教育実践

高校生における教育実践は、岩手県D高等学校の生徒会が企画・運営し、全校生徒が参加した交通安全シンポジウム開催(2019年度)です。シンポジウムのテーマは、生徒一人ひとりが自転車通学の安全を考えることを目的とし、通学路の危険箇所に関する情報共有と自分たちの自転車運転の姿を振り返るという内容。生徒の危

険な走行を例示し、「小・中学生の安全を確保し、手本を示す」「斜め横断・並走・追い越しの禁止」など問題提起を行うことで「実現可能か」「実現困難な理由は何か」について生徒同士で活発に議論が行われました。高校での教育実践では生徒が主体となり、できるだけ生徒全員が関わることができるよう工夫しました。このシンポジウムをきっかけに学校全体で交通安全に対する機運が高まり、2020年度は生徒会が中心となって新入生を含めた全校生徒向けに啓発動画を制作し、シンポジウムも引き続き開催しました。さらに、生徒主体の活動を他地域ヘリレー方式で普及させていくための試みとして、D高校と宮城県E高校との情報交流がスタート。「生徒会同士の動画メッセージによるやりとりから始まり、WEB会議による意見交換へと発展しました。「自転車事故が課題のE高校でも、生徒の自由な発想で事故を防ぐ対策を考えてほしいと思いました。D高校の取り組みはE高校にとっても参考になったようで、今、生徒会による活動が始まっています。この生徒主体の交流を岩手県や宮城県から東北地方、そして全国へと拡がることを期待しています」。

活動の継続を支援するための仕組みづくりが普及の課題

「3年間の調査研究を通して、児童生徒の主体的な活動は、意識や行動の変容を導く可能性が高いことが示唆されました。また、子どもたちにある程度任せると、大人が考えるより豊かな発想でアイデアが出てくることもわかりました。しかし、このような活動の実践例は国内にはまだ少ないといえます。学校現場を中心とした社会に広く普及させるためには、さらなる社会実装の仕組みづくりが必要です」。

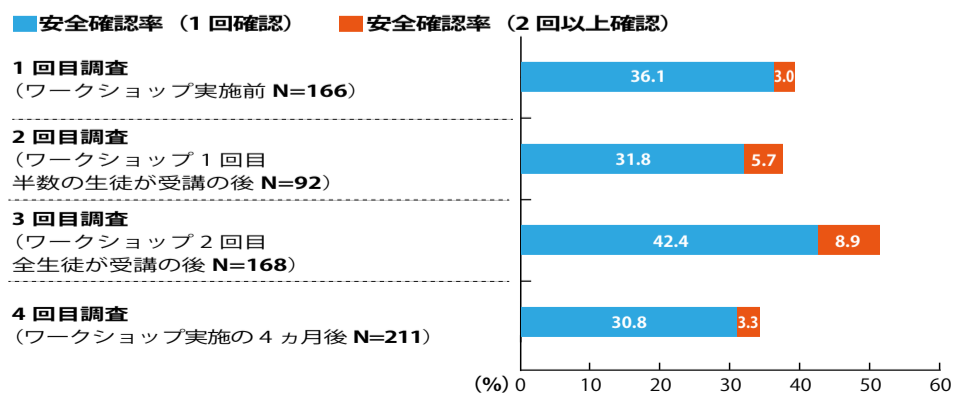
プロジェクトでは「褒賞助成制度を活用した普及促進」「社会実装を志向した継続的活動を支援する仕組み」という2つの観点でワーキンググループを立ち上げました。前者は児童生徒が主体となった交通安全活動を称賛し、良き教育モデルとして活動の継続を支援するもので、後者は主体的な活動を実施するための教材や指導案の作成支援、学習・指導方法に関わる助言など、学校の安全担当教員に対する支援サービスを提供するものです。「褒賞助成制度によって、先駆的な教育活動の掘り起こしができます。それとともに、何が価値あることなのか、その評価基準を明確化することに意味があると考えています。継続的活動においては、子どもたちが主体的に取り組める魅力あるプログラムづくりだけでなく、学校現場と外部アドバイザー(警察、交通安全協会、自動車教習所、大学等)をワンストップでつなぐ支援も視野に入れています」。

小川さんは国際交通安全学会で新たなプロジェクトを立ち上げ、具体化に向けて動き出しています。

※発表資料は以下の(公財)国際交通安全学会ホームページ参照。
https://www.iatss.or.jp/common/pdf/event/list/2006_happyo.pdf

教育実践による安全確認挙動の変化(宮城県B中学校)

安全確認率 = 安全確認を行った横断者数 ÷ 観測した横断者数



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。

運転中の携帯電話使用等の罰則が強化されたことにより、その使用状況に変化はあったか？

DATA 基礎情報

携帯電話使用等に起因する交通事故は大幅に減少

2019年12月に運転中の携帯電話使用等の罰則が強化された。例えば、携帯電話を保持して通話したり画像を注視したりした場合（保持）の罰則は「6月以下の懲役」が設けられ、罰金は「5万円以下」から「10万円以下」となった。反則金は6000円か

ら1万8000円（普通車の場合）、違反点数は1点から3点に引き上げられている。このような法改正もあり、運転中にスマートフォン（以下、スマホ）の画像を注視するなどの携帯電話使用等に起因する交通事故が2020年は大幅に減少した（グラフ参照）。当紙では2018年3月に東京都内の幹線道路を通行しているクルマ、バイク、自転車のスマホの使用状況を調査している。今、その状況はどのように変化したか、同一場所・時間帯で再び観察した。

WATCHING 観察

スマホを注視・操作したり、通話していた割合は前回観察と変わらず

東京都内の交差点付近でドライバー・ライダー・自転車利用者の運転中（信号待ちの停止中を含む）の携帯電話使用等の使用状況を観察した。2時間の観察でドライバーは50人、ライダー2人、自転車利用者9人がスマホや携帯電話を使用していた。使用状況が多かったのは信号待ちなど停止中の操作。スマホの地図機能を使って目的地までのルート確認や、メールやSNSのメッセージの内容

を確認するために操作していたと思われる。そのうち、注視・操作をやめずにクルマを発進させたり、通話しながら運転しているドライバーは30人だった。走行中にスマホを注視・操作するライダーは確認できなかったが、自転車利用者は5人いた。罰則が強化される以前に行った観察と比較すると、ドライバーのスマホ・携帯電話の使用率は10.5%と前回（11.0%）から大きな変化はなかった（走行中の使用率は前回2.9%から今回6.3%に増加）。また、前回の観察時よりダッシュボードなどにスマホやタブレット端末を取り付けているクルマが増えているように思われた。



信号待ちで文字を入力していると思われるドライバー。このドライバーは青信号になっても入力をやめずに発進していった

ADVICE アドバイス

「ながらスマホ」は脇見運転となり、危険であることを再認識してほしい

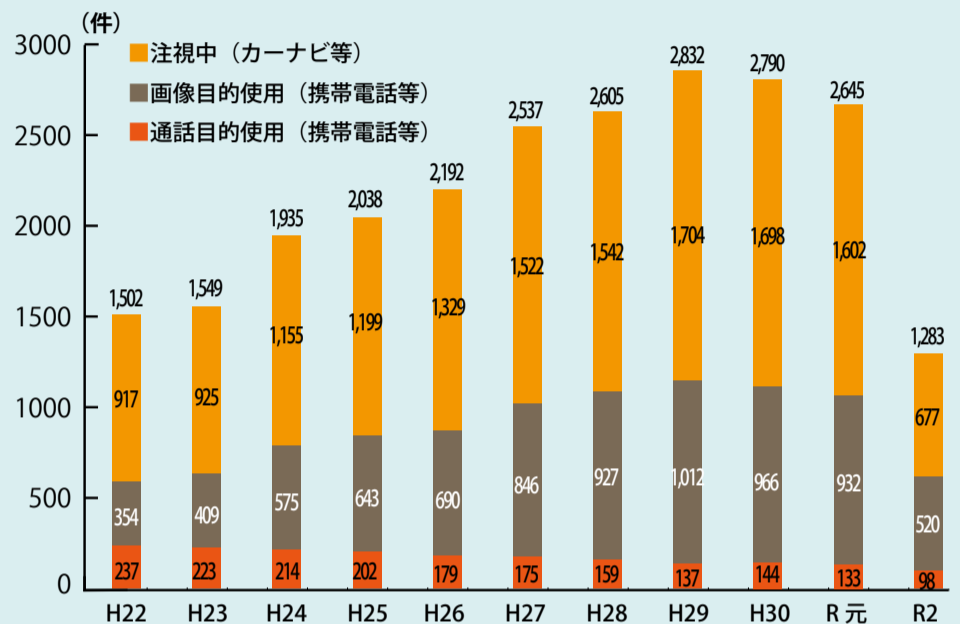
運転しながらスマホを注視・操作する、いわゆる「ながらスマホ」をする人は一定数存在している。しかし、「ながらスマホ」は道路交通法違反となるだけでなく、脇見運転や前方不注意の要因となり、たいへん危険な行為である。観察場所の幹線道路は横断禁止の標識があるにもかかわらず、道路

を渡る歩行者が散見された。ほんの一瞬スマホに目を向けることによって、こうした横断者の発見が遅れることも考えられる。ハンズフリーによる通話も意識の脇見となる場合があるため、注意が必要だ。ドライバー・ライダー・自転車利用者には「ながらスマホ」の危険性を再認識し、車両を発進させる前にスマホはしまうなど運転に集中できる環境を自らつくり出すことが求められる。スマホを使用する必要がある、必ず安全な場所に停車してから操作してほしい。



停止するとすぐにスマホを取り出すドライバー

●携帯電話等使用に係る使用状況別交通事故件数の推移



※重複件数を除いているため、各項目の合計と総件数とは異なる。
出典：警察庁ホームページ

●観察結果

	スマホ・携帯電話等使用（人）			スマホ・携帯電話等未使用（人）	総数（人）
	注視	操作	通話		
ドライバー	4(3)	36(17)	10(10)	428	478
ライダー	0(0)	2(0)	0(0)	44	46
自転車利用者	0(0)	7(3)	2(2)	85	94
合計		61(35)		557	618

※（ ）内は走行中に使用。ドライバーはタクシー・バス除く。

東京都渋谷区明治通り
神宮前交差点付近
観察日／5月26日（水）
観察時間／15:00～17:00
天候／曇り



スマホを操作しながら走る自転車



スマホで通話しながら走る自転車



フロントウィンドウにスマホを取り付け、操作するドライバー

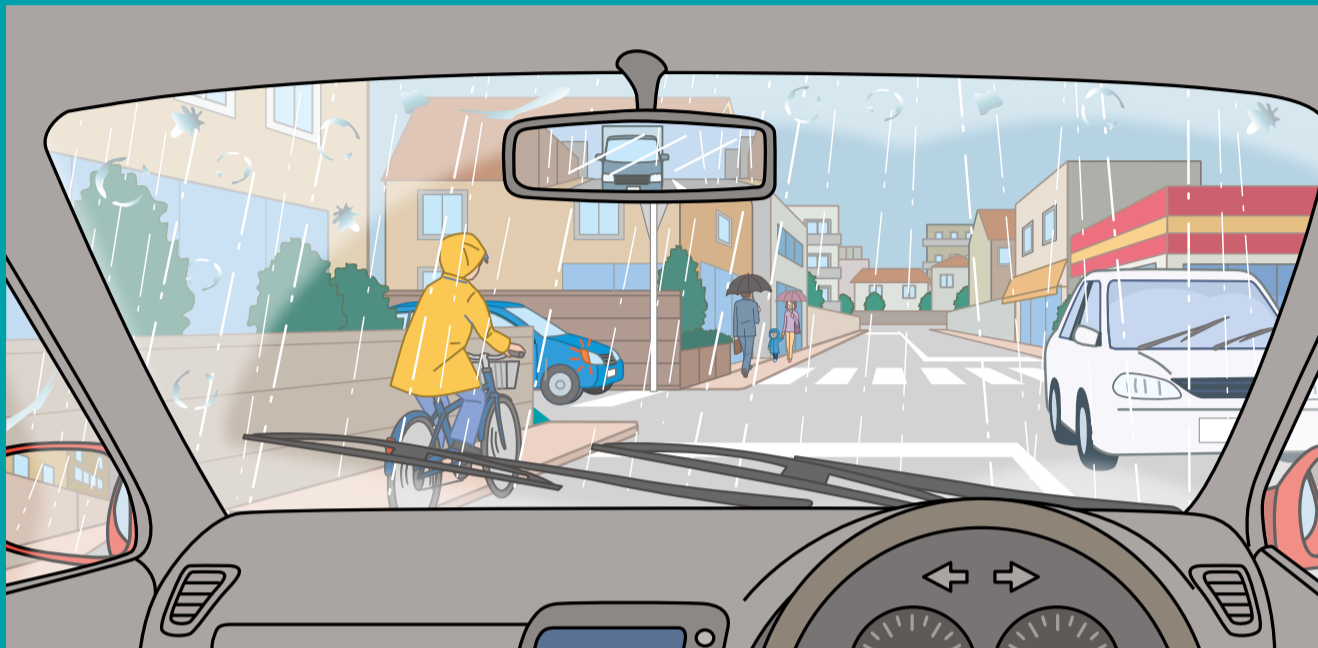


横断禁止の標識があるにもかかわらず道路を渡る歩行者

KYT 危険予測トレーニング

第78回 雨の日に信号機のない交差点を通過する時（四輪車編）

あなたは信号機のない交差点を通過するところです。
左側の路地で一時停止しているクルマは右折しようとしているようです。
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、雨の日に信号機のない交差点を通過す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。

【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** 2019年12月に改正道路交通法の施行により運転中の携帯電話使用等の罰則が強化されたこともあり、2020年の携帯電話使用等に係る交通事故件数は2019年に比べ減りました。その減少割合は何%でしょう？
①約30% ②約40% ③約50%
- Q2** 2020年の携帯電話使用等に係る交通事故件数の使用状況で最も多いのは次のうちどれでしょう？
①カーナビ等の注視 ②携帯電話等の画像目的使用 ③携帯電話等の通話目的使用
- Q3** 携帯電話使用等の場合の死亡事故率※（2020年）は使用なしの場合と比較すると、どのくらい高くなるでしょう？
※死傷事故に占める死亡事故の割合。
①約1.5倍 ②約2倍 ③約3倍



「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/>

「Honda 交通安全かるた」をリニューアル

ご購入方法など詳細は以下のホームページを参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>

「Honda 交通安全かるた」は、子どもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーを可愛いイラストの絵札45種類でわかりやすく紹介しています。今年4月、デザインを刷新。絵札にHondaの交通安全キャラクター「できるニャン」が登場するなど、より子どもに親しみやすいものとなりました。

それぞれの絵札・読み札の裏面には解説もあるため、かるたで遊びながら、親子で「正しい交行動」や「命の大切さ」について学べるようになっていきます。ぜひ、ご家庭で楽しみながら「お子さまの大切な命を守るために」交通安全について考えるきっかけにしてみてください。

「Honda 交通安全かるた」の内容
絵札45枚、読み札45枚、予備（白紙）6枚、説明書
札の寸法：縦87mm×横64mm
箱の寸法：縦95mm×横139mm×高さ32mm

