

## SJ

The Safety Japan  
since 1971

## Close Up

クローズアップ 教育プログラム

交通安全教育プログラムの効果について  
小学生を対象に検証

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。そして、これらのプログラムを活用した交通安全教育が、その教育を受けた人々の安全行動にどのような影響を及ぼすかを調べるための効果検証を実施した。今回は、小学生を対象に教育前後で交通行動にどのような変化が見られるかについて調査した結果を紹介する。



3～6年生には「将来社会で活躍する君たちへ」を活用した交通安全教室を実施

交通安全教室などで活用されている Honda の交通安全教育プログラムだが、その効果については、これまで検証の機会がなかった。そこで、受講者に与える影響を調べ、教育手法の見直しや新たなプログラムの開発などに役立てることを目的にプログラムの活用が受講者の行動変容につながっているのか、その効果について検証をすることとなった。

昨年12月から今年1月にかけて静岡県浜松市内にある小学校で、全校児童を対象に以下のような流れで行われた。

表1：効果検証の流れ

日程	内容
12月9日	教室1週間前の行動を調査
12月16日	交通安全教室開催 ↓ 直後の行動を調査
12月23日	教室1週間後の行動を調査
1月13日	教室1ヵ月後の行動を調査

交通安全教育の実施前後で  
児童の行動がどのように変わるか

まず、12月9日に児童が交通安全教育を受ける前の行動を調査。小学校の正門を出て約90m先の信号機のない交差点（1ヵ所）に定点カメラを設置し、下校する児童を撮影。調査項目は「横断歩道までの歩行状態※1」「横断歩道手前での停止動作」「横断前の左右の安全確認」「横断する意思表示としての手あげ」の4つである。12月16日、（一財）静岡県交通安全協会 浜松中央地区支部による交通安全教室が開催され、同支部の交通安全指導員が Honda のプログラムを活用して指導を行った。各学年の交通安全教室の内容は表2の通りである。

※1 一人が複数か、複数の場合は縦列（縦一列で歩いている）か、並列（横に並んで歩いている）か。

表2：交通安全教室の内容

学年	内容
1・2年生 (140名)	①できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編 ②実技：横断練習（教室前廊下） ③交通安全目標記入
3・4年生 (159名)	①将来社会で活躍する君たちへ（歩き） ②自転車講話 ③実技：自転車での安全確認（観察学習） ④交通安全目標記入
5・6年生 (138名)	①将来社会で活躍する君たちへ（歩き） ②将来社会で活躍する君たちへ（自転車） ③交通安全目標記入

同日の下校時とその1週間後、さらに1ヵ月後に事前調査と同じ交差点を通過する児童を撮影。記録した映像をもとに、4つの調査項目について分析した（各観察日とも同一人物の特定ができないため、学年ごとの区分けのみ）。その結果が表3（P2）である。

## 交通安全教室で活用した Honda の交通安全教育プログラム

## 「できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編」

Honda 交通安全啓発キャラクター「できるニャン」が登場するアニメーションを活用した対話型のプログラム。「左右が見えにくい交差点」「クルマが停まっている時」「信号のある交差点」それぞれの危険シーンの映像を見せた後、指導者が児童に「どうして危ないのか」を問いかけ、意見を引き出しながら進める。その後、同じ場面を上空や運転者視点からの映像などで振り返り、他者視点も理解してもらえるようになっている。

## 「将来社会で活躍する君たちへ」

「歩き」「自転車」「標識」の3つのテーマで構成される小学校高学年・中学生向けの対話型プログラム。歩行中や自転車乗用中にやっと思い間違いがちなルール・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、意見を引き出しながら進める。そして、そのルール・マナー違反による事故の再現映像などを見せることで、どのように行動すれば安全か考えてもらえるようになっている。



## Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P3 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P4 Safety Report セーフティルポ 子ども  
Safety Report セーフティルポ 若者
- P5 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P6 SJ Interview 金沢大学 准教授 藤生慎さん
- 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



交通安全教育の効果を評価することに意味がある

今回の効果検証について、日本交通心理学会主幹総合交通心理士 大谷亮さんは、Honda の取り組みを次のように話す。「以前から実施した教育の効果を検証することの重要性が叫ばれており、一部の研究者において教育の効果評価が実施されてきました。ただし、実施した教育が子どもの行動にどのような影響を及ぼすのかについては、資料が未だ不足している状況です。このような現状の中、子ども向けの交通安全教育プログラムを開発し、地域に普及するだけでなく、子どもの行動変容の点から効果を検証されたこの取り組みは、非常に有益なものと考えています」。

大谷さんは、児童の行動観察の結果に見られる4つの特徴に対し、次のように見解を述べた。

1 点目は、1 年生では教育後に（意図しない）並列歩行が増加（グラフ 1）し、横断時の停止および左右確認に教育の影響は見られなかったことについて。

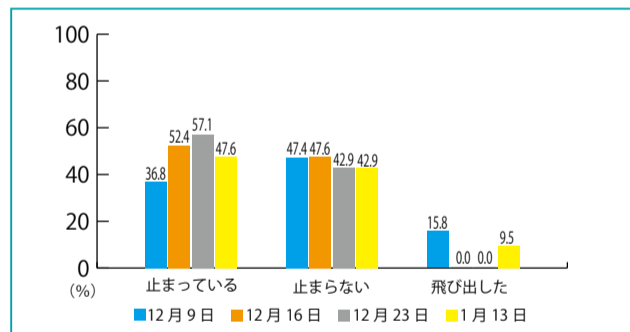
「今回実施した教育では多くのルールや行動を児童に教えています。1 年生ではこれらの内容のすべてを学習することが困難だった可能性があります。その中で、停止動作において教育直後、飛び出しがゼロになった（グラフ 2）のは大事なことだと思います」。

2 点目は、2 年生では教育直後に縦列歩行が 7.7% から 53.6%、「右を見る」児童が 34.6% から 53.6% と有意に増加したことについて（グラフ 3・4）。



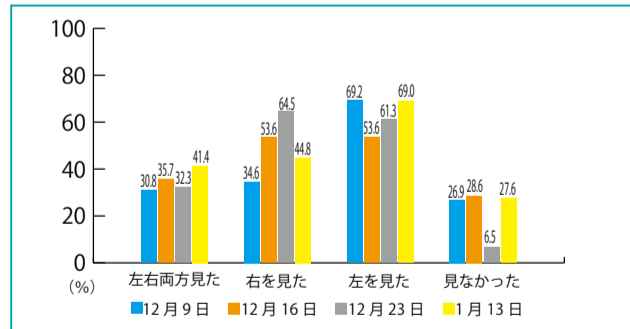
下校する児童の行動を観察

グラフ 2：1 年生「停止動作」の変化



教育直後に飛び出しがゼロになった

グラフ 4：2 年生「左右の安全確認」の変化



教育直後に「右を見た」が増加

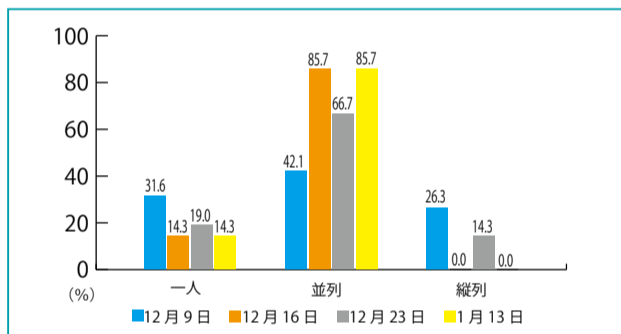


検証を実施した交差点



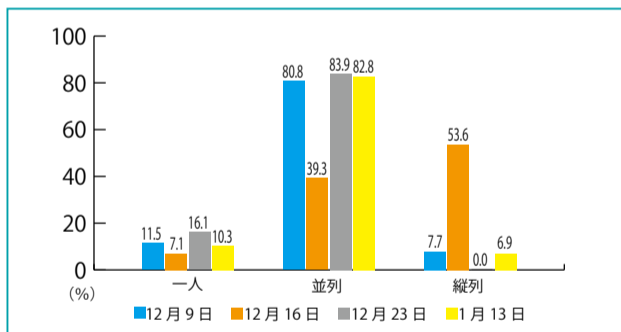
「縦列歩行の増加はその後の追加調査（教員へのインタビューや教育状況のビデオ視聴）の結果、指導員および担任の先生による児童への問いかけが影響した可能性が示されました」。あるクラスでは、担任の先生が交通安全教室の最後に、友達と話しながら歩くことはいけないのか問いかけた。そして、話しながら歩くことがいけないのではなく、歩き方に気をつけることが重要だと説明。横に並ばずに縦一列で歩

グラフ 1：1 年生「歩行状態」の変化



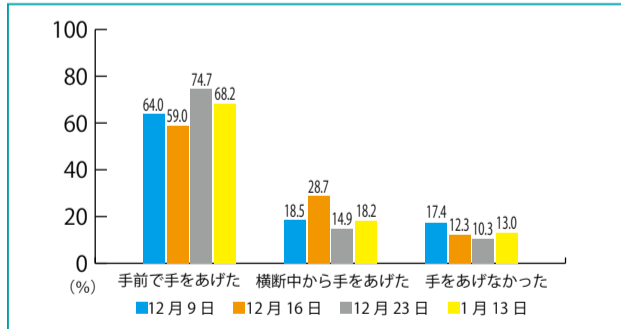
教育前と比較して並列が増加

グラフ 3：2 年生「歩行状態」の変化



教育直後に並列が減少し、縦列が増加

グラフ 5：全学年「意思表示の手あげ」の変化



教育前から手あげをする児童が多い

表 3：交通安全教室前後の児童の行動観察結果

	歩行状態	停止動作	左右の安全確認	意思表示の手あげ
全体	教室直後若干並列が縦列になっているが、差はほとんどない並列は1週間後、1ヵ月後は増加している	ほぼ変化なし 6割の児童が止まらない	「左右を見た」「右を見た」が増加傾向にあるものの、「左を見た」が減少	手前、横断中を合わせると、9割ほどが「手あげ」で横断している
1 年生	複数人での下校の際は、教室前より並列歩行が増えている	教室後「止まっている」が増加 飛び出しがゼロ 1ヵ月後は「止まっている」が減少しており、飛び出しが2名	左右とも「見た」児童が増加	教室後は、ほとんどの児童が「手あげ」を実行している
2 年生	並列が減少し、縦列が増加している	「止まっている」が微増 飛び出しも見受けられる	「右を見た」が若干増加しているが、「左を見た」が教室当日に減少 ただし、1ヵ月後には教室前の水準に戻っている	1年生ほど顕著ではないが、教室後の「手あげ」は増加している
3～6 年生	教室受講との差はなく、並列が8割を占めている。	飛び出しは少ないものの、高学年になると「止まらない」の比率が高い	大きな行動変容は見られていないが、2年生と行動パターンが似ている	概ね「手あげ」は行っているが、教室での指導に関係なく一定数「手をあげなかった」児童が見受けられる



小学校から交差点へ続く道路

交差点の先に歩道橋があるため、学校が左側通行を指導

く、このような安全行動が命を守る上で大切であることを児童に伝えたのである。「また、『右を見る』児童が増加した明確な理由は現時点では不明で、教育以外の影響が作用した可能性があると考えられます」。

3 点目は、3～6 年生に教育による大きな影響が見られなかったことについて。

「3～6 年生は、自転車の乗り方や交通社会人としてのあり方を学習しており、今回の行動観察調査で対象とした歩行時の基本的な横断行動には影響を及ぼさなかったと推察されます」。

4 点目は、全学年で教育前から横断時の手あげが多かったことについて（グラフ 5）。

「行動観察地点に調査のため数名の大人がおり立哨のような状態となったことから、大人に期待されていると子どもが認識する目立つ行動（手あげ）を遂行した、または当該小学校が普段より手あげを指導している可能性が考えられます」。

効果検証の結果を活かし、継続的な教育ができるように

今回の交通安全教室で提示したすべての内容を 1 年生は理解できていない可能性があり、教育担当者（指導員など）は子どもが第 1 当事者※ 2 となる事故原因を理解し、直接原因となる行動（飛び出しの抑制や周囲の確認）に焦点を絞ってメリハリをつけて教えていく必要があると、大谷さんは指摘する。

「児童が既に習得している行動（今回の例でいうと、手あげ）を重点的に教える必要性は低いと思います。児童が何を習得できていないかを、教育を実践する中で見つけ、その行動に焦点を当てるのが、幼少期の子どもの教育にとって大事です。また、2 年生の教育では行動変容が見られましたが、教育プログラムの内容を伝達する交通安全指導員や担任の教員の問いかけが影響を及ぼした可能性があります。低学年でも理解できるように、日常の行動からイメージしやすい具体的な行動に基づく問いかけを行う（例：並列で歩かない、並んで歩かない→友達と横に並んでお話ししながら歩かない）ことも必要です」。

さらに、教育直後に観察された 2 年生の行動変容がその後見られなくなったことから、継続的な教育（日常からの継続的な教育を実践することが期待される保護者や地域ボランティアが交通安全教育に参加して、適切な歩行や子どもの教え方を理解できる教材の開発）を進めていかなければならないという。

「Honda の普及活動の良い点は教育プログラムを単に開発するだけでなく、地域の交通安全指導者を対象とした勉強会などで、その使い方を伝達していることにあります。効果検証により得られた結果は、このような勉強会に活用できると考えます。今回、子どもが適切な行動や考え方（態度）を習得するには時間を要することを確認することができました。継続的な教育を可能にするプログラムや取り組みが望まれます」と、大谷さんは効果検証の結果を活かした Honda の今後の活動に期待していると語った。

※ 2 交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。



Close Up

クローズアップ  
四輪販売会社

## Honda の四輪販売会社が 高校で産学連携授業を実施

(株)ホンダカーズ東海は愛知県で Honda Cars 東海、岐阜県で Honda Cars 岐阜中央を展開する四輪販売会社である。同社は2019年度から岐阜県立大垣商業高等学校で産学連携授業を実施している。

同社経営企画室室長 水口守史さんは「当社の販売拠点がある地元の高校生にクルマの魅力や自動車業界への理解を深めてもらおうと、私が高校への出張授業を提案したのが始まりです」と振り返る。「授業の中心は『高校生が考える未来の自動車ディーラー』をテーマにディスカッションしてもらうことですが、1年目に販売拠点の見学を行った時、ショールームの展示車両の前で生徒の皆さんが目を輝かせていたのはとても印象的でした。以来、クルマに直接触れる機会を設けるといった高校生とクルマの接点を強化することも意識しています」。

### 実車に触れることで

#### 生徒の興味がわいてくる

2021年度は10月から11月にかけて2時限授業を4回実施。大垣商業高校・総合ビジネス科の3年生79名が受講した。SDGs※1を切り口に「高校生が考える未来の自動車ディーラー×SDGs」というテーマで進められた。

「SDGsは教育現場にも浸透しつつあり、高校生が取り組みやすい切り口といえます。そこから、安全と環境の課題へと掘り下げてほしいと考えました」と水口さんは説明する。

### ●2021年度 大垣商業高等学校 産学連携授業

日程	内容
第1回 (10月8日) オンライン	・自動車業界についての解説 メーカー（製造）とディーラー（小売）の役割、販売拠点の職種 ・Hondaの安全技術（Honda SENSING）の紹介 ・SDGsとは
第2回 (10月22日) 対面	・電気自動車（Honda e）の展示 ・生徒がインターネットを使って様々な企業のSDGsの取り組みを調査
第3回 (11月12日) オンライン	・「Honda サステナビリティレポート※2」を題材にメーカーやディーラーのSDGsに対する取り組みを紹介
第4回 (11月26日) オンライン	・課題発表 「環境負荷ゼロに向けた取り組み」 「交通事故死者ゼロに向けた取り組み」のどちらかを選択し、企画書を作成 ・課題研究、グループワーク
第5回 (1月14日) オンライン	・生徒によるプレゼンテーション（中止）

第1回は自動車業界やHondaの安全技術について説明。第2回はクルマに触れてもらう機会として、校内に電気自動車（Honda e）2台を展示した。車両を持ち込んだHonda Cars 岐阜中央 大垣禾森店店主 中村弘高さんは今の高校生はクルマに興味がないと思っていたが、それは間違った認識だと気がついたという。「実車を目の前にすると興味がわいてくるのでしょうか。電気自動車の性能などについて、生徒のほうから次々と私に質問してくれるのです。『将来、絶対に買います！』という生徒もいて、クルマを販売する現場の者としてとてもうれしく感じました」。

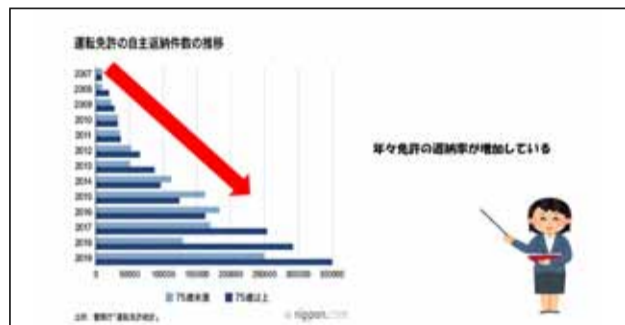
### 「環境と安全」の問題に対し

#### 自動車ディーラーは何ができるか

第3回では、さらに深掘りをしてもらうため、サステナビリティレポートを活用してHondaの「環境負荷ゼロに向けた取り組み」と「交通事故死者ゼロに向けた取り組み」について学んでもらった。そして、第4回では、



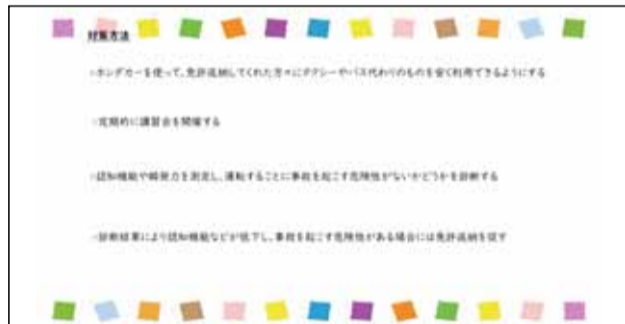
2021年度の産学連携授業では生徒たちに電気自動車（Honda e）を見て触れてもらう機会を設けた



順位	都道府県	免許返納率	順位	都道府県	免許返納率
1位	東京都	7.8%	4位	和歌山県	4.0%
2位	大阪府	7.3%	5位	長野県	3.3%
3位	兵庫県	6.2%	6位	徳島県	3.2%
4位	神奈川県	6.1%	7位	山梨県	3.2%
5位	静岡県	5.9%	8位	宮城県	2.8%
6位	富山県	5.7%	9位	高知県	2.8%

メリット  
・事故を減らす効果が期待できる

デメリット  
・車は生活の足として必要でない



「交通事故死者ゼロに向けた取り組み」をテーマにした班の企画書（一部抜粋）

生徒たちが(株)ホンダカーズ東海の社員であるという設定で水口さんから次のような課題が出された。「皆さんはSDGsへの取り組みを推進、業界のトップランナーをめざすためのプロジェクトメンバーに選出されました。今後どのような取り組みを実施すべきか、他のメンバーと話し合ってください」。自動車業界全体の課題でもある「環境と安全」をテーマに、自動車ディーラーとして地域社会に貢献していきたいというSDGsへの想いを伝えた上で、「環境負荷ゼロ」または「交通事故死者ゼロ」に向けた取り組みについて企画書を作成するよう、生徒に依頼した。

生徒たちは20の班に分かれ、班ごとに選択したテーマについて討議。その後、時間をかけて企画書にまとめ、先生方と生徒による審査によって5つに絞り込んだ。当初は第5回の授業として、1月14日に選ばれた5つの班が水口さんにプレゼンテーションする発表会が開催される予定であった。しかし、当日は大雪の影響で休校となり、発表会は中止となったのである。そのため、水口さんが5つの班がまとめた企画書を審査し、講評を大垣商業高校に送るという形で産学連携授業は終了となった。

### 生徒の発想や考え方は

#### 啓発活動のヒントになる

この産学連携授業には、岐阜県大垣市内でHonda Cars大垣を展開する(株)ホンダ四輪販売丸順も協力している。企画書の審査に加わった同社代表取締役社長 今川喜章さんは次のように評価した。

「若い人も安全や環境について一生懸命に考えてくれていて感じました。特に、高齢運転者による事故への関

**講義を受けて感じたこと**

電気自動車(EV)の値段が高いことに驚いた！  
・電気自動車に乗りたいたいという声は多いが、値段の高さが購買への決断の妨げに...  
・普通自動車や軽自動車への選択になってしまう  
・ディーラーとしてお客様への最適な決断を

お客様が電気自動車(UV)を選択しやすくなるように私たちがする提案は、...

**私たちの提案**

①電気自動車の販売促進  
②環境に優しい職場づくり  
★電気自動車(EV)のブランド化

・行動経済学の観点から、思ったよりも高いという印象よりも、もともと高いものだと感じていたところから補助金などが出される方が購買意欲につながる  
・デジタル需要に対してスマホとの独自の連携などを打ち出した高級嗜好の売り方をする

**〈具体的なブランド化の概要〉**

分かりやすい高級車の印象をEV車につける

①EV車のコンセプトと世界観を、一瞬のうちに対象者の心の中に広げるキャッチ・コピーを考える  
⇒「EV車は高いと思っていな？ そう高いんです。」  
「国が定める高級車」

②重厚感のあるポスターなどを自社で作成する。  
⇒高級車だとわかりやすいようにスポーツカーのような疾走感や高級感のあるポスターにする。  
(力強く走るポスターで、電気自動車は長距離を走れないというイメージの払拭)

「環境負荷ゼロに向けた取り組み」をテーマにした班の企画書（一部抜粋）

心が高いことがうかがえます。岐阜県はクルマがないと生活に支障をきたす人が大勢いますし、生徒さんの祖父にあたる方は運転免許の返納を思案する年代だからでしょう。高齢者にとって安心して運転できるクルマは、初心者の人や経験の浅い若者にとっても安心できるという発想は高く評価できます。また、VRを活用した試乗体験といった若い人ならではのアイデアもあり、私も勉強になりました。今回の企画書を見つけて、お客様と接する際に私たちのSDGsへの取り組みを伝えることが必要だと再認識させられました。

授業を受講した生徒からは「交通事故は他人事ではないと思うようになり、自転車に乗る時にクルマだけでなく、歩行者にも注意するようになりました」「これからクルマを運転する立場になったら、スピードを抑えるなど安全運転を意識したいと思います」「クルマを購入する際は、事故を防ぐために自分に必要な機能などをディーラーの人と相談したいと思いました」という声が聞かれた。(株)ホンダカーズ東海は高校だけでなく、大学とも産学連携を行っている。生徒や学生からの提案をそのまま実現させることは難しいが、発想や考え方は大いに参考になり、特に交通安全啓発活動においては、ツールの作成やイベントの企画に活かせるものがあると水口さんはいう。「お客様の交通事故防止につながるヒントが提案の中に隠されています。店頭での交通安全教室もよく提案の中に出てきますので、実現できるように検討していきたいと思っています」。

※1 Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）。2015年9月の国連サミットで採択され、国連加盟193カ国が2016年から2030年の15年間で達成するために掲げた17の目標。  
※2 詳細は以下のホームページ参照。  
<https://www.honda.co.jp/sustainability/>



## Safety Report セーフティポ 子ども

### かるた遊びを通じた 幼児への交通安全教育



3歳以上の幼児に「Honda 交通安全かるた」を活用し、正しい交通行動を理解してもらう

「Honda 交通安全かるた」は、かるたで遊びながら「正しい交通行動」や「命の大切さ」について学べるようになっていくのが特徴である。子どもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーを45の絵札と読み札でわかりやすく紹介しており、昨年、デザインやイラストを刷新。家庭だけでなく、幼稚園・保育園などでも活用が広がっている。

Hondaの企業内託児所「わいわいがーでん」（埼玉県和光市）は2月から入所している幼児への交通安全教育に交通安全かるたを取り入れている。保育士の宮脇恵美子さんは毎年、正月の行事でかるた取りをしていることもあり、子どもたちがスムーズに参加することができたと話す。「絵札に描かれている『できるニャン』が子どもたちに好評です。以前、

実施した交通安全教室の中に『できるニャン』が出てきていたのを覚えていて『あの時のネコさんだ!』と喜んでいました。また、クルマが好きな子どもが多いので、夢中になって交通安全かるたに取り組んでくれます。さらに、読み札の裏面には交通ルールやマナーの解説が書かれています。1枚取った後、私たちがその解説を読むことで、子どもたちが絵札のイラストの意味をより深く理解でき、守ってほしいことが浸透していくと感じています。

かるたというツールがあることで、保育士が交通安全教育を実施しやすくなると宮脇さんはいう。室内での遊びの一つに交通安全かるたを取り入れ、今後も通年で活用していく考えだ。



「Honda 交通安全かるた」の詳細や購入については以下のホームページを参照。  
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>

## Safety Report セーフティポ 若者

### 安全運転技術を身につけるとともに、 自分の運転の問題点に気づいてもらう機会

高校生の二輪車利用を禁止する「三不運動」（免許を取らせない・バイクを買わせない・バイクに乗らせない）を廃止した埼玉県教育委員会は、自動二輪や原付の運転免許を取得した生徒を対象に「高校生の自動二輪車等の交通安全講習※1（以下、講習）」を2019年度から県内各地の自動車教習所を会場に実施している。参加校、参加者ともに増加傾向にあり、2021年度は県内のべ94校338名の生徒が受講した。

講習は実技講習、講義、救急救命法で構成されている。

実技講習は、二輪車安全運転推進委員会に所属する二輪車安全運転指導員と埼玉県警察本部交通機動隊の白バイ隊員が担当。生徒は自分のバイクを運転し、ブレーキングやバランス、コーナリングなどの実技課題に取り組む。講義では、埼玉県警察本部の警察官が高校生の交通事故の状況や二輪車事故の特徴、事故に遭った時の対応について説明。

今年度からは講義と実技講習との連携を強化するため、Honda 動画 KYT※2（危険予測トレーニング）を取り入れた。教室のモニターに二輪車で市街地を走行する動画が流され、生徒は危険を感じた場面を手元に用意されたボタンを押す。動画が終了すると、それぞれがボタンを押した場面で予測される危険が何か答え、全員で共有する。そのような危険に近づかないために、運転中は常に危険を予測することが重要であると伝えた。

救急救命法では秩父自動車学校の教習所指導員が交通事故などの負傷者を見つけた時に必要な心肺蘇生やAEDの使用方を説明し、それを生徒たちが実践した。

埼玉県立秩父農工科学高等学校は一定の条件を満たした生徒に原付での通学を許可してお

り、2021年度は70名（免許取得のみの生徒も含む）が受講している。同校で交通安全を担当する教諭 今井教夫さんは、生徒が安全運転技術を身につけるだけでなく、それまでの運転がいかに危なかったかを気づくことができる大切な機会だという。「低速でのバランス走行など実技の課題で苦戦する生徒に対し、二輪車安全運転指導員や白バイ隊員の方から技術不足を補うための的確な指導をしていただけます。そして、アドバイスを聞いたり、模範走行を見ることで、生徒は自分の問題点に気づくようです。私たちも学校生活の中で安全指導を行っていますが、二輪車の運転に関するプロであり、二輪車が好きな方々の言葉のほうが生徒の心に響くのでしょう。また、講義での危険予測トレーニングも自分の運転を振り返り、安全意識を高める効果があると思います。

埼玉県内では2020年、高校生のバイク重大事故が5件発生しているが、いずれも講習未受講や免許取得を学校に届け出ていない生徒によるものだった。受講者へのアンケートでは「事故の危険を考えるようになり、安全な運転を心がける」という傾向がうかがえることから、この講習は高校生の安全意識の向上に一定の役割を果たしているといえる。講習を通じて身につけた知識や技術、マインドは将来、四輪車を運転する時にも活かされ、交通事故防止につながっていくはずだ。

※1 以下の団体が共催・後援。（一社）埼玉県指定自動車教習所協会、埼玉県警察本部、（一財）埼玉県交通安全協会、埼玉県二輪車普及安全協会、埼玉県高等学校安全教育研究会、埼玉県交通安全対策協議会。

※2 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、その過程を振り返ることで危険感受性を高める教育機器。



実技講習では二輪車安全運転指導員が生徒一人ひとりの運転を観察し、改善のためのアドバイスを行った



白バイ隊員が正しい乗車姿勢をとるためのポイントを説明



パイロンの間を低速で通り抜ける課題などを通じてバランスのとり方を身につける



カーブには限界速度があることを体験し、安全なコーナリングの方法を習得



右直事故を防ぐため、交差点に進入する前に対向右折車の有無を確認するように指導



講義での動画 KYT。問題となる交通場面の映像が終わると、各生徒がボタンを押したタイミングをモニターに表示し、危険の感じ方には個人差があることを知ってもらう



## Close Up クローズアップ 交通教育センター

# 電動自転車を活用して中山間エリアの高校に通学する生徒への安全運転教育

3月8日、大阪府立豊中高等学校能勢分校（大阪府能勢町・以下、能勢分校）で鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターによる「自転車通学 安全運転研修」が実施された。

同校では昨年7月から（公財）国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「中山間エリアの高校通学における交通課題の解決と教育的効果の測定」が進められている。同研修は、このプロジェクトの一環として行われた。プロジェクトリーダーを務める東京大学大学院教授 北村友人さんは「能勢分校は大阪府北部の中山間エリアに位置しています。生徒の通学手段は路線バス、保護者のクルマによる送迎、自転車となりますが、路線バスは運行本数が年々削減され、通学環境は悪くなる一方です。自転車で通学する生徒は勾配が急な坂道を毎日、走ることを強いられます。こうした通学に関する問題の解決に取り組もうと考えました」と話す。

### 電動自転車の通学利用による生徒の意識の変化などを調べるために

プロジェクトは能勢分校に電動アシスト自転車（以下、電動自転車）を提供。3月現在10台が稼働し、同校の地域魅力化クラブに所属する生徒を中心に利用している。「電動自転車なら、仮に路線バスが廃止されたとしても能勢分校の最寄り駅から自力で通学することができます。送迎など家庭の負担もありません。そこで、電動自転車の利用によって、生徒の安全面や健康面にどのような影響があるかを調べることにしました」と北村さんはいふ。

- プロジェクトには次の4つの目的がある。
- ①電動自転車の通学手段としての可能性を検証する。
  - ②高校生が自転車利用者の目線から道路など交通環境の改善策を町役場に提案する。
  - ③公共交通機関や保護者の送迎で通学していた生徒が自転車を利用することで交通安全への意識がどのように変化するかなど教育効果を検証する。
  - ④電動自転車の利用による環境負荷軽減について検証する。

提供した電動自転車に一定期間、速度や走行距離を計測する機器のほか、心拍計と360度撮影できるカメラを取り付け、生徒の運転行動を記録した。昨年12月に行われたワークショップでは収集したデータや動画をもとに生徒が自分の運転を振り返った。また、1月のワークショップでは通学路で「危険・怖い」と感じる場所について発表し、安全に通行できるようにするための道路改善策を討議した。

### 速度を抑えることでよりの確かな危険予測を行う

生徒たちが電動自転車を通学する中、車道と歩道の段差などでの転倒が散見されていた。これが大きな事故につながらないよう、プロジェクトでは、自転車の安全運転について生徒に理解してもらう必要があると考えたのである。「Hondaの協力を得て、安全運転研修を開催することができました。研修を通じて、これまでの自分たちの運転を振り返り、当たり前だと思っていた行動が実は危険だったということに気づく機会にしてほしいと思っています」と北村さんは期待する。

この日の研修内容は交通KYT（危険予測トレーニング）と実技練習。交通KYTの題材は、ある生徒が乗る電動自転車に取り付けたカメラで記録した歩道の通行シーン。約20秒の映像の中から店舗の前を通過したり、正面から歩行者が向かってくるなど4つの場面を抽出し、各場面での危険を予測してもらう。考えられる危険について、生徒は付箋に『なにが』『どうなって』『自分はどなる』を記入し、並べていく。「実際は付箋に書いたことを頭の中で考えながら自転車に乗っています。今から4つの場面をつなげた映像を流しますので、付箋の内容を順番に読んでみましょう」とインストラクター。生徒たちは声に出して読んでいくが、映像が終わるまでにすべて読むことができない。次に映像の再生速度を0.5倍にすると、読み終えることができた。「映像の自転車の速度は20～23km/h。つまり、この速度を半分にすれば、余裕を持って危険予測ができるようになるのです。皆さんは的確な危険予測ができていますが、速度が高くなるとそれができなくなります。他のクルマや歩行者がいる場面では速度を抑えることが必要なのです」とインストラクターが解説した。

### 他者を意識することが安全運転につながる

交通KYTの後は校庭での実技練習となる。まず、約10mの距離をどれだけ遅く走れるかという課題が出された。低速で走らせることが得意な生徒もいれば不得意な生徒もいる。インストラクターは「今度は全員が同時にゴールできるようにゆっくり走ってください」と課題を追加。しかし、なかなかペースがそろわない。そこで、どうしたらできるようになるか全員で話し合ってもらった。「隣の人を意識する」「遅く乗れる人が速い人に合わせる」といった意見が出て、全員がこれを実践すると全員がそろっ



研修には地域魅力化クラブに所属する生徒を中心に12名が受講



安全な段差の乗り越え方をインストラクターが実演



パイロンスラローム



電動自転車を通学している映像の中にどのような危険があるか考える

てゴール。道路を走っているのは自分だけではないこと、他の交通参加者と足並みをそろえる必要があることに生徒たちは気づいたようだった。次は段差の安全な乗り越え方。段差を乗り越える際にハンドルにかかる荷重を抜くことで、段差と接した時の衝撃が緩和できることをインストラクターが実演。それを生徒にも体験してもらった。全員がスムーズに段差を乗り越えられるようになった。さらに、パイロンスラロームや8の字走行に取り組み、自転車の安全運転について理解を深めた。

### 教えてもらうのではなく、自分たちの力で正解を導き出す

片道約6kmの峠道を電動自転車を通学しているという1年生の男子生徒は「以前はバス通学で、このプロジェクトをきっかけに電動自転車を利用しています。休日はバスが運休しているので、どこにも行くことができませんでしたが、電動自転車のおかげで行動範囲が広がり、今はとても助かっています。研修では日頃の運転を客観的に振り返ることができ、自分が危険な行動をとっていることに気づかされました。KYTも実



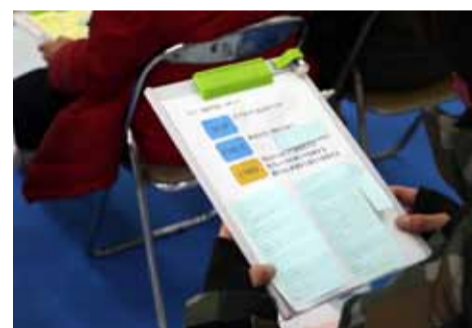
全員がゆっくり走り、同時にゴールするという課題



インストラクターのアドバイスを実践する生徒たち



8の字走行



考えられる危険を付箋に記入した後、映像に合わせて読み上げる

技も教えてもらうというより、自分たちの力で正解を導き出すというやり方でとても良かったと思います。今後は、焦らないように余裕を持って電動自転車を運転するように心がけます」と感想を語った。地域魅力化クラブの顧問である能勢分校 教諭 上西将司さんは「通常の交通安全教育は座学や講話なので今日の研修は新鮮でした。実技は、みんなでゆっくり走るなどシンプルな内容でしたが、安全意識を高める上で効果的なものだと感じました。KYTは普段、目にしている通学路が題材だったので、自分の経験と照らし合わせながら考えることができ、自分事として落とし込めたと思います」と話す。

北村さんは2022年度もプロジェクトを継続させ、研修の教育効果についても検証を進めていきたいという。「プロジェクトを開始して以降、生徒の交通安全に対する意識は確実に向上しています。また、自分の力で自由に移動できるという自転車の魅力にあらためて気づく生徒もいました。このプロジェクトを通じて、今まで自分が思い込んでいたものとは異なる見方があることを知り、多角的な視点を身につけてほしいと思います」。

## アクティブセーフティトレーニングパークが「交通教育センターもてぎ」に名称変更

3月1日、(株)モビリティランドは社名を「ホンダモビリティランド(株)」に変更した。同社は鈴鹿サーキット（三重県鈴鹿市）とツインリンクもてぎ（栃木県茂木町）を運営。今年、鈴鹿サーキット開場60周年、ツインリンクもてぎ開場25周年を迎えるにあたり、創業の原点を見つめ直すための社名変更である。

これに合わせ、ツインリンクもてぎは人と自然とモビリティがこれまで以上に共生するテーマを表す名称として、事業所名を「モビリティリゾートもてぎ」に変更。また、施設内にある交通教育センターのアクティブセーフティトレーニングパークは「交通教育センターもてぎ」となった。



## SJ Interview

SJ インタビュー

## 道路に飛び出してしまう 幼児・児童をいかに止めるか

金沢大学 融合研究域 融合科学系  
准教授 **藤生 慎** さん



藤生さんは交通計画、防災計画、維持管理計画、まちづくりに関する研究を行っている。「3年前、自分の子どもが外で歩く様子を見ていて、小学校に入学後、一人で歩いて通学することに不安を感じたのです。それが子どもの交通行動を研究テーマにするきっかけでした。まず、(公財)交通事故総合分析センターによる年齢別・交通事故死傷者数を見ると、7歳児が他の年齢に比べて非常に多いことがわかりました。未来をつくる子どもたちを守らずに、まちづくりも防災もないと思ったのです」。

7歳児の交通事故死傷者数が多い原因として、藤生さんは次の3つを挙げる。

原因①：小学生になって友達も増えて行動範囲が広がること。慣れない場所での行動の増加。

原因②：大人に比べて目線が低いこと。このため、交通標識が見えない、視野に入らない、認識していない(標識の意味がわかっていない)。

原因③：注意力が十分に育まれていないこと。

### 歩行中の子どもが 見ている世界を調べる

藤生さんは原因の一つと考えられる「子どもは大人に比べて目線が低い」ことに着目した。大人の身長で立ってみると、交差点手前で左右確認をして、クルマが来るかを確認することができる。しかし、7歳児の身長で同じところに止まって確認しようとする、相当前かがみにならないと視認できない。前かがみになっても交差する道路の様子を視認できないケースもあるだろう。



園児に小型のビデオカメラとアイマークレコーダーを装着してもらった

小さい子どもが普段見ているのはどのような世界なのか、それを確かめようと藤生さんは金沢大学内のキャンパスで同大学附属幼稚園の年長児を対象に実験を行った。キャンパス内にあるT字路の交差点を左折してもらい、

その時の挙動を観察したのである。観察項目は左右の確認状況、停止位置、標識の視認状況。交差点を通過する時、どこに視線を向け、何をどのくらいの時間見ているかを調べるため、被験者となる園児には小型のビデオカメラと眼球の動きを記録するアイマークレコーダーを装着してもらった。

「園児が見ている前方の映像と視点の位置を記録しました。交差点に入る前に左右を確認しているか、まったく見えていないのか、無理なく見えているのかを調べました。停止位置も注目すべきところです。交差する道路に出てから止まっても意味がないので、交差点進入前に止まるかどうか、標識や道路のペイント、停止線を見ているのか、周辺の交通環境をどの位置からどこまで見ているのかも観察しています。記録した映像を見ると、様々な発見がありました。外から観察している私たちには左右を確認しているように見えるのですが、記録した映像を見ると、確認すべきところまで顔が向けられていません。自分が進もうとする方向へ視線を向ける傾向がありました。また、街路樹や植栽が子どもたちの視野をさえぎっていることもわかり、子ども目線から交通環境を見直すことも必要だと感じました」。



交差点を通過する時、園児は標識を見ていない

### 園児は「とまれ」のペイントの 意味を理解できていない

藤生さんは道路ペイントの効果についても検証。「とまれ」の道路ペイントの有無で、交差点進入前の停止行動に差があるのかを調べた。すると、道路のペイントの有無にかかわらず、交差点に進入する前に止まらないという結果となった。



『とまれ』のペイントの有無にかかわらず止まらない

「ここまで園児が止まらなかったのは予想外でしたが、子どもの飛び出し事故が多いことの裏付けになっていると思います。園児にヒアリングをしてみると、交通標識を認識していないことがわかりました。その一方で、『とまれ』のペイントがあることはわかったと話していました。『とまれ』という言葉の意味はわかるし、『とまれ』という文字も読めます。しかしながら、『とまれ』のペイントがある場所で『止まらなければいけない』という認識にはなっていないのです。園児は『先生にも親にも、それを教わっていないから』と話していました。ペイントには気づいていたが、教育されていなかったため、止まらなかった



藤生さんが標識やペイントの意味を園児に説明した後、同じ実験を行うと、園児は適切な位置で止まり左右を確認するようになった

と考えられます。『とまれ』を意味する足型のペイントは、そこに自分の足を合わせるゲームのようなのだと認識している園児もいました」。藤生さんは「止まれ」の標識や停止線の意味、左右を確認しないと危険であることを園児にゆっくり説明した。「その後、同じ実験を行うと、標識も見ますし、適切な位置で止まって左右を確認してから道路に出ていくようになりました。標識や停止線の意味を年長児が理解できるように教えれば、そういう場所であると認識され、止まるのです。幼児に理解してもらうための教育がいかに大切かを表す結果だと思います」。

実験後、幼稚園の先生方からは「交通安全教育をしていたので、少しはわかっていると思っていた」「幼児が理解できるように教えないと園児が交通事故に遭う可能性があることが認識できた」という声が聞かれたという。

「交通安全教育をやったつもりになっているだけではいけません。その後、この幼稚園では園児と保護者が参加するワークショップ型の交通安全教室を実施するようになりました。ワークショップでは、園児の手で自分たちが止まろうと思える標識をつくらせています」。

### デジタル標識によって 子どもの行動に変化はあるか

「止まれ」の標識がある場所はクルマにとってだけでなく、歩行者にとっても危険な場所であり、歩行者は止まらなくていいわけではないと藤生さんは指摘する。そのような場所で、どうしたら子どもたちが止まってくれるか、その解決策の一つとして藤生さんが期待しているのが、こくみん共済coop(全労済)(全国労働者共済生活協同組合連合会)と共同研究している「デジタル標識」だ。

「一般的な標識の配置とデザインでは、子どもの目に留まりにくいという結果から、ビーコン・デバイス(電波を発信する小型の端末・以下、ビーコン)を持った子どもが標識に近づくと、かわいい動物が『とまれ』を促す動画がモニターに再生されるデジタル標識を独自に開発しました」。

これを用いて、子どもの横断歩道での行動が変わるか、金沢大学附属小学校で実験を行った。デジタル標識は小学生の目線の高さに設置。ビーコンを携帯した児童は、携帯しなかった時に比べて横断歩道での一時停止や左右確認の割合が60%増加。児童からは、デジタル標識は「わかりやすい」「横断歩道できちんと止まって左右確認ができる」という意見が多数あったという。さらに、ビーコンを持つ児童が持たない児童に注意喚起するといった波及効果も見られたようだ。

その後、小学校周辺の信号機や横断歩道が設置・敷設されていない通学路上にある交差点でも



実験した。

「ビーコンを携帯していない児童のほとんどが一時停止や左右確認をすることなく交差点を渡ったのに対し、ビーコンを持った児童のほぼ全員がモニターの前で立ち止まり、しっかりと左右確認をしてから交差点を渡るという結果になりました。デジタル標識はモニターの表示内容の変更が容易なので、子どもを飽きさせないようにすることもできます。このように、新しい技術を活用することで、子どもの交通事故を減らすことにつながる可能性が見えてきました。ただし、デジタル標識は設置場所が限られます。子どもたちの多くが携帯する防犯ブザーにGPSを組み込んで、危険な場所に近づいたことを音で通知するような新たな仕組みなども開発する必要があると考えています」。

### 幼小連携によって 同じことを繰り返し教育する

藤生さんは幼児～小学校低学年頃までが大切な時期ととらえ、幼小連携の必要性を訴える。幼稚園・保育園で教えたことを小学低学年でも再度教える、つまり何度も繰り返し教育することで定着を図ろうという考えだ。

「効果的な連携を実現する手段として、幼稚園・保育園の年長と小学1・2年生が共通で使える教材が必要だと思い、こくみん共済coop(全労済)と一緒に『7才の交通安全マップ』を作成しました」。



藤生さんが監修した「7才の交通安全マップ」。こくみん共済coop(全労済)のホームページからダウンロードできる。<https://www.zenrosai.coop/anshin/7pj/kanazawa.html>

そして、教育の専門家である幼稚園・保育園や小学校の先生方の協力が欠かせないという。「小学校低学年の児童に対して、『私(大学教員)が教えた群』と『小学校教員が教えた群』とで教育効果を比較するという基礎実験では、『小学校教員が教えた群』のほうに高い教育効果がありました。交通安全教育においても教育の専門家が教えることが重要だといえます。これに加えて、地域の共助力も必要不可欠です。登下校時に児童を見守っている大人も繰り返し教えることで、正しい交通行動が児童に定着していくでしょう。このように学校、地域が連携した取り組みを継続して行うことにより、7歳児の交通事故死傷者数の減少につながると考えています」。



# TRAFFIC SCOPE

「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。

交通参加者の行動を観察する

## 歩行者は信号を遵守して道路を横断しているか？

### DATA 基礎情報

歩行者は青信号が点滅したら横断を始めてはならない

交通統計によると、2020年に歩行者が第1当事者※となった交通事故件数は908件あり、そのうち歩行者側の違反は信号無視が335件と最も多くなっている。

歩行者用信号の意味は、道路交通法施行令第2条第1項・第4項において、青色の灯火（以下、青信号）は「進行することが

できる」、青色の灯火の点滅（以下、青点滅）は「道路の横断を始めてはならず、また道路を横断している歩行者は速やかにその横断を終わるか、引き返さなければならない」、赤色の灯火（以下、赤信号）は「道路を横断してはならない」と規定されている。

そこで今回は、歩行者用信号がある横断歩道で歩行者が信号を守って横断しているか、東京都内の2カ所で観察した。

※交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。

### WATCHING 観察

クルマの交通量が少ないと赤信号でも横断してしまう

観察場所Aは、世田谷区の住宅街にある交差点で朝の通勤時間帯に観察を行った。近くに駅があり、観察時間中は駅に向かって歩く通勤者と思われる人が多く、小学生や中学生・高校生の姿もあった。横断した歩行者636人中、青点滅時の横断は46人。全員が躊躇せず、青信号と同じ感覚で横断していた。赤信号での横断は74人。クルマの交通量が少なかったため、赤信号で立ち止まっても、クルマが途切れると

青信号になるのを待ちきれず、横断する様子が見られた（歩行者用信号の赤から青までの時間は約40秒）。

観察場所Bは、世田谷区内にある駅前の交差点で夕方に観察を行った。横断する歩行者の多くは駅と反対側にある商業施設を往来する人々で、塾や習い事に向かう小学生や中学生・高校生も見られた。横断した歩行者2001人中、青点滅時の横断は152人。赤信号での横断は7人だった。ここはスクランブル式の歩車分離式信号になっていることから、歩行者用信号の赤から青までの時間は約1分40秒と長い。そのためか、青点滅が始まると多くの歩行者が横断歩道に駆け込んでいた。



青点滅になると大人、子どもを問わず横断歩道に駆け込むケースが多かった（観察場所B）

### ADVICE アドバイス

まず大人が子どもの模範となる行動をとらなければならない

観察場所Aでは、通勤時間帯だったこともあり、時間に追われて確信的に信号を守らない歩行者が多いように思えた。観察場所Bでは、小学生で信号を遵守しない（青点滅で横断する）割合が他の年齢層に比べて高くなっていた。普段からこの交差点を利用して慣れていると思われ、一人が走り出すと、他の小学生もそれらにつられ

てしまうこともあるようだ。周囲の大人が青点滅になって横断歩道に駆け込む姿を見続けることで、それが正しい行動だと認識している可能性もあるだろう。通り慣れた道だから、周囲が横断しているから大丈夫と油断したり、急いでいるから赤信号を待たないという気持ちが生じたりするかもしれない。しかし、そんな時に事故につながる可能性があることを認識し、赤信号や青点滅で横断しないことを徹底してほしい。まずは大人が子どもの模範となる行動をとらなければならない。

### 観察結果

#### 観察場所A

東京都世田谷区 東急電鉄「用賀駅」付近  
観察日/2月16日(水)  
観察時間/7:30~8:30  
天候/晴れ



住宅街から駅へ向かう途中にある交差点

#### ●歩行者の信号遵守状況(人)

	幼児	小学生	中学生	成人	高齢者	合計
遵守した	6	10	19	459	22	516 81.1%
遵守しなかった	2	0	1	114	3	120 18.9%
青点滅で横断	2	0	1	43	0	46 7.2%
赤信号で横断	0	0	0	71	3	74 11.7%
合計	8	10	20	573	25	636
各年齢層における遵守しなかった割合	25.0%	0%	5.0%	19.9%	12.0%	

\*幼児（6歳未満）、小学生（6～13歳未満）、中学生（13～18歳）、成人（19～64歳）、高齢者（65歳以上）の判断は観察者の見解による。幼児の青点滅での横断はすべて同伴していた保護者が遵守しなかったケース。



クルマの通行が途切れ、赤信号で渡る歩行者



クルマがいなくても信号を守る歩行者

#### 観察場所B

東京都世田谷区 東急電鉄「二子玉川駅」前  
観察日/2月16日(水)  
観察時間/16:30~17:30  
天候/晴れ



駅前のスクランブル交差点

#### ●歩行者の信号遵守状況(人)

	幼児	小学生	中学生	成人	高齢者	合計
遵守した	37	146	120	1460	79	1842 92.1%
遵守しなかった	0	21	9	119	10	159 7.9%
青点滅で横断	0	21	9	114	8	152 7.6%
赤信号で横断	0	0	0	5	2	7 0.3%
合計	37	167	129	1579	89	2001
各年齢層における遵守しなかった割合	0%	12.6%	7.0%	7.5%	11.2%	



青点滅になったため、友達を追いかける小学生



赤信号に変わる前までに渡りきれない高齢者



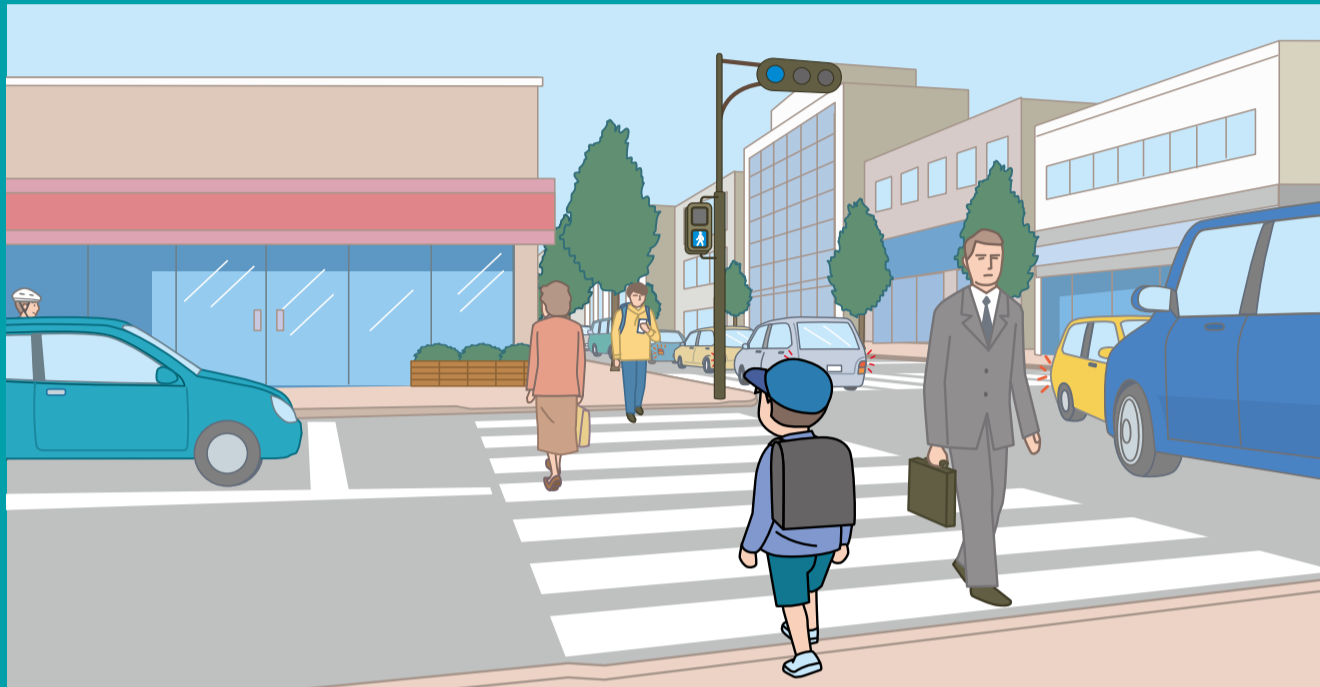
# KYT 危険予測トレーニング

## 第81回 信号機のある交差点を渡る時 (子ども編)

あなたは交差点を渡ろうとしています。

歩行者用信号は青になっています。

このような時、どんなことに気をつければ良いか考えてみましょう。



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。今回はお子さまに、信号機のある交差点を渡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】

ホンダ SJ 検索

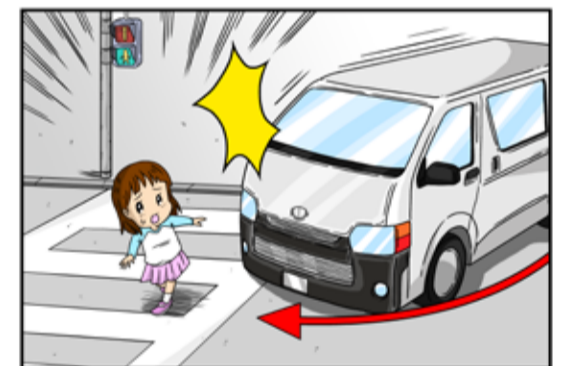
- 営利目的での利用はおやめください。
  - 内容の無断転載、無断改変、一部抜粋しての利用はおやめください。
  - その他、使用に関するご質問はお問い合わせください。
- 本田技研工業(株) 安全運転普及本部  
TEL: 03 (5412) 1736 E-mail: sj-mail@spirit.honda.co.jp

© 本田技研工業(株)

# SJ クイズ ?

## 子ども編

- Q1** 小学生の歩行中の交通事故死傷者数(2020年)を学齢別に見ると、最も多いのは1年生で、その次が2年生です。小学生の中で1年生と2年生が占める割合は何%でしょう?  
①約40% ②約50% ③約60%
- Q2** 小学生の歩行中の交通事故死傷者数を道路形状別に見ると、最も多いのは次のうちどれでしょう?  
①交差点 ②交差点付近 ③単路
- Q3** 小学生の歩行中の交通事故死傷者数(第1当事者・第2当事者※)を法令違反別に見ると、次のうちどれが最も多いでしょう?  
①飛び出し ②路上遊戯 ③違反なし
- ※第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者また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ほうの当事者。



「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 Japan Action 2022

リスペクト～あなたから『おもうこと』『できること』～

Hondaでは、これまで春・秋の全国交通安全運動に合わせて取り組んできた「オールホンダ・セーフティキャンペーン」を今年度より一新し、「Safety Japan Action(セーフティジャパンアクション)2022」として、「リスペクト～あなたから『おもうこと』『できること』～」をスローガンに4月1日～5月15日の期間、Hondaの二輪・四輪の販売店や関連会社、各事業所で展開してまいります。混合交通下では歩行者をはじめ自転車利用者、ライダー、ドライバーなど様々な交通参加者が存在します。そこで、まず他者・他車に「関心を持ち(Interest)」、その上でお互いを思いやり「尊重する(Respect)」、そして「行動する(Action)」。これら3つをキーワードにSNSやQRコードから気軽に交通安全活動に参加いただける機会と場を提供します。ぜひ、皆様もご参加ください。

※お店や時期によっては、実施していない場合がございます

### 「春のSafety Japan Action」詳しくはこちら

Honda セーフティジャパンアクション 検索



二輪・四輪販売会社で配布している安全情報誌「Think Safety」



↑ご参加はこちらから



Safety Japan Action ロゴマーク