

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

こどもへの交通安全教育の効果を
維持するための教材を開発

Honda は、小学生を対象に児童向けのプログラムを活用した交通安全教育の効果検証を実施。その結果、1 年の中で限られた交通安全教室の機会だけでは、教育効果を維持することは難しいとわかった。こどもが適切な行動や考え方を習得するには継続的な指導が必要であるとの考えから、教育効果を維持するために Honda が開発した教材と、その手法について紹介する。

小学校や幼稚園・保育園での
継続的な指導を支援するために

Honda は昨年、静岡県内の小学校と交通安全指導員の協力のもと、小学 1～6 年生 (437 名) を対象に Honda のプログラムを活用した交通安全教室によって、どのような行動変容があるか効果検証を実施した。交通安全教室を受講する前と当日、1 週間後、1 ヶ月後のタイミングで「横断歩道までの歩行状態」「横断前の停止動作」「横断前の左右の安全確認」「横断する意思表示としての手上げ」の行動を観察した。調査の結果、受講直後には一部歩行状態の改善や手上げの増加、飛び出しの減少などがあったものの、時間の経過とともに受講前の行動に戻る傾向がみられた。また、交通安全教室での指導員や先生の問いかけが児童の行動変容に影響を及ぼすことがうかがえた。

教育効果を維持するためには、交通安全指導者による教室の実施後に継続的な指導が必要となる。そこで、Honda は小学校や幼稚園・保育園の先生方に登校直後の朝の会や下校前の帰りの会といった時間を活用して短時間で指導をできるような手法と教材を検討。先生方の意見をうかがいながら、手軽に使うことができ、こどもが楽しみながら安全な行動を意識できるような教材を開発した。



小学校の先生方による「デジタル交通安全かるた」を活用した指導

児童向け教材

「デジタル交通安全かるた」

児童向けの教材は「デジタル交通安全かるた」。これは「Honda 交通安全かるた※1」をベースに作成したもの。パソコンやタブレット端末を通じて、モニターやスクリーンにかるたの絵札を表示させ、その絵札が表している交通ルールやマナーなど安全な交通行動について児童に考えてもらう。次に、読み札を表示させて、絵札の意味することに気づいてもらう (クイズ形式)。絵札のアニメーション機能を使うことで、児童に興味を持たせながら様々な交通場面における安全行動を視覚からも理解してもらえるようになっている。かるた 1 枚あたりの指導時間は 2 分程度と、先生方の負担にならないように短時間で繰り返し学習が可能となっており、実施したい時間に合わせて複数枚を組み合わせるなど、アレンジして活用いただける内容となっている。

幼児向け教材

「歌って踊って『止まるニャン!』」

幼児期に交通安全行動にふれておくことは、小学校入学後にもつながる。幼児向けの教材は「歌って踊って『止まるニャン!』」を用意。既に多くの交通安全指導者に活用されてい

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P4 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P5 Close Up クローズアップ Honda の活動
Close Up クローズアップ 教育機器
- P6 SJ Interview 豊橋技術科学大学 准教授 松尾幸二郎さん
- 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

編集部：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：横山謙一

※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

交通安全教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ※2 幼児編」に収録されている「できるにゃんたいそう（以下、体操）」をベースとしている。体操は「とまる」「みる」「まつ」という道路を安全に横断するための基本行動を幼児に身につけてもらえるように作成された。継続的に活用することで、楽しみながら安全な交通行動に慣れ親しむことが期待できる。最初のうちは映像を見ながら体操し、振り付けを覚える（体操は1分30秒）。そして、慣れてきたら、朝の体操や遊戯の前の準備運動に取り入れてもらうのである。体操に加え、体験パーツ「止まるニャン！」も用意した。これは幼稚園・保育園内の危険箇所の壁や床に貼るための標識と足型のイラスト。幼児に日常生活の中で「とまる」という行動を繰り返し体験することにより、習慣として身につけてもらうことが目的である。

短時間で交通ルールやマナーを再確認できる

Honda は完成前に4都県の小学校と幼稚園・保育園の協力を得て、先生方による「デジタル交通安全かるた」と「歌って踊って『止まるニャン!』」のテスト運用を実施した。静岡県浜松市立城北小学校では昨年12月に1～6年生のクラス単位で「デジタル交通安全かるた」を活用。1週間、朝の会または帰りの会など各先生が使いやすいタイミングで指導を行った。2年生のクラスを担当している教諭川端優紀子さんは朝の会でのかるたを1日1枚ずつ使用して指導を行った。「絵札に描かれているイラストがかわいかったので、こどもに好評でした。解説の部分ではイラストが動くので、低学年には言葉だけで説明するよりも理解しやすかったと思います。帰りの会で、こどもに『朝やったこと、覚えている?』と聞くと、読み札の内容を復唱したり、『明日は何のカードだろう』と楽しみにするなど、この1週間は交通安全に関して話す機会も増えました。こうした教材があると、継続的な交通安全指導がしやすくなると川端さんはいう。5年生を担当する教諭杉浦ゆみさんは、帰りの会や学級活動などで余った時間に使ったという。「短い時間で、基本的な交通ルールやマナーを再確認できる教材だと思います。読み札を解説する時は、交通事故の事例などにもふれるようにしました。絵札を見せると、自発的に発言してくれるなど、私が一方的に話すよりも、こどもが興味を持って参加するように感じました。指導を受けた5年生の児童に感想を聞くと、「絵札をみて、この後どうなるのか考えることを続けると、予想がつくようになりました」「すべてを一気にやるよりも、毎日少しずつ教えてくれるほうが覚えやすいと思



園児ができるニャンのお面を作成し、楽しみながら「歌って踊って『止まるニャン!』」を活用した指導

いました」「実際に起きた事故の事例など先生の話がわかりやすかった」という声が聞かれた。埼玉県和光市にあるHondaの企業内託児所「わいわいがーでん」は昨年12月から「歌って踊って『止まるニャン!』」を取り入れ、体操は2歳児以上を対象に約1カ月に1回のペースで実施している。保育士の宮脇恵美子さんは「最初は、私たちが体操する姿を見せて、こどもに動きを覚えてもらいます。こどもは身体を使った遊びが好きなので、すぐに振り付けに合わせて体操してくれました。体操の後、『あやとりいひよこ※3』を使って簡単な交通安全教室を行ったこともありました」と話す。今年1月からは保育室の出入り口に体験パーツを貼った（写真参照）。それまでは、保育室から廊下へ飛び出していくこどもがいたが、体験パーツを貼ってからは出入り口での動きがゆっくりになったようだ。「足型の前で止まって左右に首を振るこどももいます。足型の前では止まるという意識が徐々に浸透しているようです」と宮脇さんはその効果を実感している。「保育士の仕事で大切なことの一つに、こどもの命を守ることがあります。その中で交通安全指導も不可欠な要素です。この体操から交通安全への意識づけを始めることで、こどもたちが成長した時、自分で自分の命を守れる力につながっていければいいと思います。これからも保育活動の中で、体操を核にした交通安全指導を続けよう」と宮脇さんは考えている。実際に活用した先生方の声を反映し、「デジタル交通安全かるた」と「歌って踊って『止まるニャン!』」は2月に完成。Hondaは小学校や幼稚園・保育園への普及を進めている。



「わいわいがーでん」では保育室の出入り口に体験パーツを貼っている

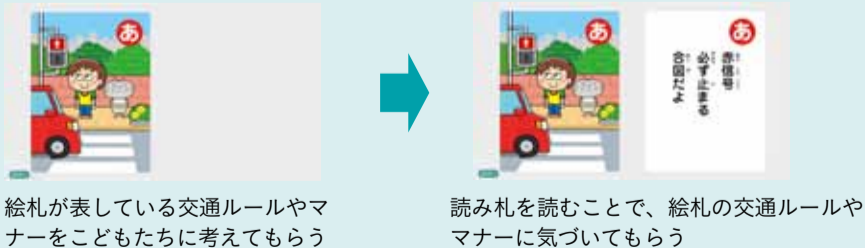
- ※1 かるたで遊びながら「正しい交通行動」や「命の大切さ」について学べるようになっている教材。こどもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーを45の絵札と読み札でわかりやすく紹介している。詳細は以下のホームページ参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/>
- ※2 Honda交通安全啓発キャラクター「できるニャン」が登場するアニメーションを活用した対話型のプログラム。幼児編と小学校低学年歩行編の2種類ある。
- ※3 幼児（4～5歳）を対象としたHondaの交通安全教育プログラム。歩くことに焦点を当て、「どこを歩くのか」「どのように歩くのか」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。

活用を希望される小学校、幼稚園・保育園、自治体、団体の方は下記に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) 1150

児童向け教材「デジタル交通安全かるた」

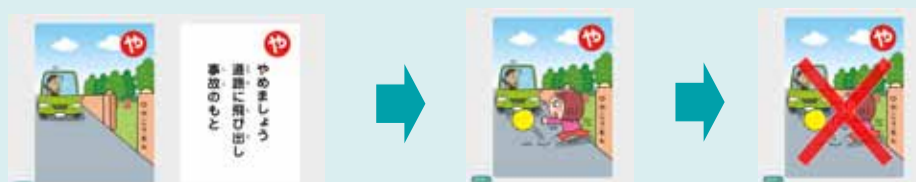


「デジタル交通安全かるた」は全45枚で構成されたPowerPoint形式のコンテンツ（歩行者19枚・自転車14枚・クルマ6枚・その他6枚）



絵札が表示している交通ルールやマナーをこどもたちに考えてもらう

読み札を読むことで、絵札の交通ルールやマナーに気づいてもらう



絵札のアニメーションや音が鳴ることにより、指導ポイントを明確に伝えることができる

幼児向け教材「歌って踊って『止まるニャン!』」

「できるにゃんたいそう」で交通安全行動に「ふれる」



「とまる」「みる」「まつ」の振り付け入り体操で楽しみながら交通安全行動を身につけてもらう

体験パーツ「止まるニャン!」で体験



園内の危険箇所の壁や足元などに体験パーツを貼り、日常の中で「とまる」行動を身につけてもらう

中学生がこどもへの 交通安全教育を考える

交通安全教育の効果を維持するための教材の開発にあたっては、より効果的な教材となるよう、こどもの目線からの検討も行っている。その一環で、目黒星美学園中学高等学校※4（東京都世田谷区）の協力のもと、小学生に近い世代である中学生にこどもへの交通安全教育を考えてもらう授業を実施した。

この授業を担当したのは同校社会科教諭の京百合子さん。中学3年の公民の授業で、世界で最も広く受け入れられている人権条約である「子どもの権利条約※5」について学んだ。2019年、日本政府が国連に提出した条約の履行状況に関する報告書に対し、国連子どもの権利委員会は交通事故や道路の安全に関して不十分であると指摘。京さんは、これに関連づけて、こどもの交通安全について生徒に考えてもらったのである。

こどもたちが日々交通安全を 意識できるプログラムを提案

「こどもの交通安全教育に貢献するためには、どうしたらいいかというのが出発点でした。ストレートに自分たち中学生の交通安全を考えるより、『こどもたちを事故から守るためにやる』と取り組むほうが生徒のモチベーションは上がります。さらに、アイデアを考える過程で、小学生の頃からの自分の交通行動を振り返ることができると思いました」と、京さんは授業のねらいを説明する。

授業は、Honda がこどもへの交通安全教育の教材を開発していることを紹介し、生徒たちにも同じテーマに取り組むという仮定の課題を提示するところからスタートした。テーマは「飛び出しをしない」「道路を渡るときは周囲を確認して、手を上げる」などの4つ。生徒たちはくじ引きで選んだテーマについて13の班に分かれて討議する。討議に先立ち、京さんは歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、小学1年生にあたる7歳が最も多いことや、こどもの特徴などを伝えた。

昨年7月に、各班が討議した結果を「小学1年生を対象にしたプログラム」として発表。このうち、3つの班が考案し

たプログラムを紹介する。

B組2班に与えられたテーマは「飛び出しをしない」。高学年が考えた交通安全に関する「お題（問題）」を毎日、1年生一人ひとりの下駄箱に入れる。受け取った1年生は「お題」について考え、朝の会で答え合わせを行うというものだ。同班の小俣さんは「私たちも中学1年生の時、登下校の中で『ここは気をつけないといけない』と思うことがありました。小学6年生は1年後に中学生になるので、そういう意識を小学生のうちから高めておく必要があると考え、高学年がお題を考えるというアイデアを思いつきました」と話す。

「道路を渡るときは周囲を確認して、手を上げる」をテーマにプログラムを検討したのはB組4班。家が近い高学年と低学年がペアになり、毎日の登校時に高学年が低学年に交通ルールを伝えるという手法を提案した。同班の徳田さんは、登校中の時間を有効に使うことができ、先生方の負担も減るのではないかと。「教えられた直後は注意力が高い状態になっていると思いますが、常にそのような状態とは限りません。1回限りで終わらせるのではなく、毎日、意識づけることが必要で、学んだことを習慣化することが大切だと思います。日々の学習活動の中で聞くだけよりも、人に教えるほうが知識を自分のものにできると感じています。小学校高学年には、そのようなことを学んでほしいと考えました」。

C組1班もテーマは「道路を渡るときは周囲を確認して、手を上げる」だが、それを含め、交通ルール全般を楽しく学ぶというコンセプトで検討。毎日、朝の時間（5～10分）を使って、小学1年生に交通安全かるたをつくってもらうという手法を導き出した。さらに、かるたを使って近隣の幼稚園児と遊ぶという参加型の長期プログラムを提案。同班の谷口さんは「交通安全を楽しく学べる方法がないか話し合っている中で、小学生の時、学校に幼稚園児が来た際に、カードゲームで遊んで楽しかったことを思い出しました。そのカードゲームは自分たちでつくったので、小学生につくってもらえば良いと考えました」という。谷口さんのアイデアに賛同した橋本さんと三村さんは「最初は、あらかじめ用意した読み札に合った絵札をつくることを考えていました。しかし、それでは事故を防ぐために何が大切か考えてもらえないので、ア行の読み札だけ用意して残りを考えてもらうという案にしました」と話す。

いずれの提案も、教育の継続性や時間の有効利用、先生方の

負担軽減といった課題を解決していこうという意思が感じられる内容といえる。

生徒が自分自身の交通行動を 改善するきっかけに

今回の交通安全の授業を通じて自分の考えや行動にどのような変化があったか、生徒たちに尋ねると、次のように答えてくれた。

「中学1年生の時は『自分が気をつけなきゃいけない』という意識しかありませんでした。最近は親が運転するクルマに乗っている時、運転する側にとって、どのような行動が危ないのかを考えるようになりました」（小俣さん）。

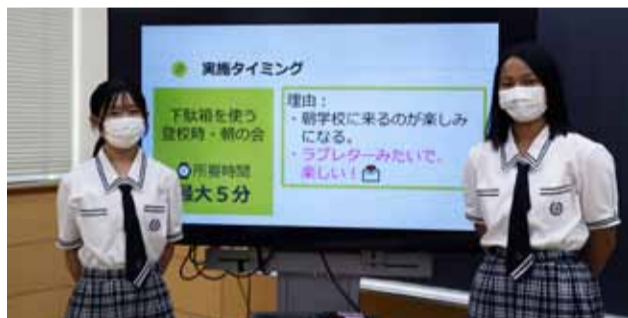
「交通安全の授業を受ける前は自分が事故の被害者になるかもしれないという視点でした。これまでの授業を通じて、自分が事故の加害者になる可能性もあることに気づきました」（徳田さん）。

「歩きスマホをする人が気になるようになりました。私は危険だと思うので、やらないように意識しています」（谷口さん）。「歩道を自転車で行くと歩行者の迷惑になる場合があるので、車道を走るように心がけています。歩行者用信号が青点滅になった時、急いでいても止まることを意識するようになりました」（橋本さん）。

「自転車に乗っている時にスピードを出さないように気をつけるようになりました」（三村さん）。

京さんが意図した通り、こどもたちの交通安全を考えることで生徒自身の安全意識も高まったようだ。「交通安全は身近なことでもあり、授業の中で手軽に取り組めた点も良かったと思います。生徒の発想力を鍛えるとともに、生徒自身が自分たちの行動を改善するきっかけになりました」と、京さんは今後も交通をテーマにした授業を行っていききたいという。

※4 2023年4月より「サレジアン国際学園世田谷中学高等学校」に校名変更。
※5 「児童の権利に関する条約（子どもの権利条約）」は、こどもの基本的人権を国際的に保障するために定められた条約で、前文と本文54条からなる。18歳未満をこどもと定義し、世界のすべてのこどもたちに、自らが権利を持つ主体であることを約束し、大人同様、一人の人間としての人権を認めるとともに、成長の過程で特別な保護や配慮が必要なこどもならではの権利も定めている。1989年の第44回国連総会において採択され、1990年に発効。日本は1994年に批准した。2019年時点で、196の国と地域で締約されている。



写真左からB組4班の徳田さん、B組2班の小俣さん



写真左からC組1班の谷口さん、橋本さん、三村さん



目黒星美学園中学高等学校 社会科教諭 京百合子さん

目黒星美学園中学高等学校の中学3年生が提案したプログラム(抜粋)

B組2班

テーマ：飛び出しをしない

高学年が交通安全に関する「お題（問題）」を考案。それを毎日、1年生一人ひとりの下駄箱に入れ、考えてもらう。朝の会で答え合わせを行い、月間の成績を貼り出す。

具体的な内容

- ・下駄箱に1週間の間、ランダムに「お題」を入れる。
- ・朝の会で答え合わせ。
- ・月間ランキングを作る。

【貼り出し】 ← 1年生の目標に！！

教材について

お題の紙
(高学年に作ってもらう)

↑高学年も問題を作ることで
交通事故の危険性を再認識できる。

B組4班

テーマ：道路を渡るときは周囲を確認して、手を上げる

家が近い高学年と低学年がペアになり、登校時に高学年が低学年に交通ルールを伝える。人に教えることで高学年に知識の定着を図るというねらいがある。

具体的な内容

- ・朝礼で高学年と低学年に手を挙げる大切さを説明
- ・家が近い高学年と低学年でペアを作る
- ・高学年が低学年とゲーム感覚で確認しながら登下校

<高学年から低学年に教える理由>

- ・中学校1年生は、低学年の次に交通事故が多い
- ➡もうすぐ中学生になる高学年の子供たちにもう一度学び直してほしい
- ☆人に教えることで自分にも定着していく！
- ・先生が毎日登下校中の生徒指導をするのは大変
- ➡登下校が同じ児童同士だったら時間の無駄がない
- ・先生よりも年が近い方が、ゲーム感覚でできる

C組1班

テーマ：道路を渡るときは周囲を確認して、手を上げる

小学生にかかるたをつくってもらい、それを使って近隣の幼稚園児と遊ぶ。「つくる→遊ぶ→教える→学ぶ」という参加型の長期プログラム。

具体的な内容

- ・自分たちで「交通かるた」を作る
- ・地域の幼稚園に訪問し、一緒に遊ぶ
- ・「作る→遊ぶ→教える→学ぶ」という参加型の長期プログラム

<準備> 厚紙・画用紙・色ペン・はさみ

この取り組みのポイント

幼稚園児に交通ルールを教えるという設定でかるたを作ることに
より、自分も幼稚園児も交通ルールを楽しく学ぶことができる！！

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

運転復帰をめざすリハビリ加療中の方を サポートするための車両訓練プログラム

Honda は病気等で身体が不自由になった方の運転復帰を支援するため、全国にある交通教育センターで車両を使って運転能力を評価・訓練する自操安全運転プログラム（以下、自操プログラム）を提供している。今回は自操プログラムの内容と、利用している病院や受講した患者の声を紹介する。

車両を使って運転基礎感覚と 運転基本操作を確認

自操プログラムはリハビリテーション（以下、リハビリ）加療中の方が運転に復帰する際の評価・訓練をサポートすることを目的としたもので、車両の運転を通じて、運転基礎感覚（方向・速度・車両・位置・距離・直進）と運転基本操作（走る・曲がる・止まる）を確認できるようになっている。

2月24日、くまもと南部広域病院（熊本県熊本市）でリハビリ中の方が交通教育センターレインボー熊本（以下、レインボー熊本）にて自操プログラムを受講した。この日、患者に付き添った同病院の理学療法士 大塚文乃さんは「今回の患者様は昨年10月に手術を受けた後、右手と右足に麻痺が残りました。退院時の目標は、クルマの運転ができるようになることです。リハビリを開始し、実車の運転ができそうなレベルまで筋力が改善してきたので、自操プログラムを受講していただくことにしました。瞬間的なブレーキとアクセルの踏み換えと、それが継続的にできるか、運転中の右の足関節の動きを確認したいと考えています」と説明する。

自操プログラムでは受講者が運転席、レインボー熊本のインストラクターが助手席に乗り、センター内のコースを走行する（後部座席に大塚さんと受講者の家族も同乗）。受講者がクルマのハンドルを握るのは5ヵ月ぶり。正しい運転姿勢を確認し、慣熟走行を十分に行って、運転操作に慣れてくるとブレーキングなどの課題に取り組む。最初に40km/hで直線を走行し、急制動を行う。次に信号が点灯したら停止する反応制動と、信号機の色に合わせて、青なら左に回避、赤なら右に回避、黄色ならそのまま停止する反応回避。パイロンスラロームでは、低速で速度を一定に維持しながらパイロンの間を通過。狭路走行では、アクセルとブレーキを小刻みに踏み換えながらハン

ドルを操作して進む。この後、車庫入れにチャレンジして、約50分にわたる自操プログラムが終了した。

実際にクルマを動かせたことで 自信がついた

最後に、インストラクターと受講者、その家族、大塚さんらが一緒になって振り返りを行う。「運転基礎感覚、運転基本操作のいずれも問題なかったと思います。ただ、慣れてくると速度が上がる傾向がありましたので、その点は注意をお願いします」とインストラクターが伝えた。

それを聞いた受講者は「手術する前は、通勤などで毎日クルマを運転していました。今日は課題をクリアしないと、運転できなくなるのではないかと不安を感じていました。しかし、専用のコースで他車や歩行者もいないため安心して受講でき、実際にクルマを動かせたことで自信ができました。慣れてくるとスピードを出してしまうという、自分では気づかなかったことを指摘してもらえたのも良かったと思います。今後、公道を走れるようになったら、より安全運転を心がけます」と安堵の表情を浮かべた。同行した家族（娘さん）は「母の運転が手術前とあまり変わっていないことを確認できて、安心しました。運転を再開してしばらくは、自分が横に乗って見守っていくつもりです」と話す。

大塚さんは「約40分連続して様々なコースを走っても疲労感がないようでしたし、アクセルの細かい操作や急ブレーキができていたので、運転の再開に大きく近づいたと思います。このプログラムに私自身が参加するのは初めてでしたが、運転復帰に必要な評価ができる内容で、患者様の自信にもつながると感じました」という。くまもと南部広域病院では今後も自操プログラムを活用し、運転復帰をめざす患者を支援していく考えだ。



インストラクターが助手席に同乗し、受講者が運転する様子を確認する



正面の信号機の色に合わせて回避の方法を選択する反応回避



狭路走行はクラック状になっているコースを走行



一定の速度を維持しながらパイロンスラロームを行う



車庫入れで後退時の運転操作を確認



インストラクターが受講者の運転結果を説明する振り返り

メディア向け取材会を通じて HMS の認知を拡げ より多くのライダーへの安全運転普及をめざす

3月8日、Honda は交通教育センターレインボー埼玉（以下、レインボー埼玉）で二輪車専門メディアの記者やジャーナリストを集め、「Honda の安全運転普及活動取材会」を開催した。

Honda では個人のお客様に楽しくバイクの安全運転を身につけていただくため、Honda モーターサイクリスト スクール (HMS) を1978年からスタート。現在、レインボー埼玉をはじめ全国5ヵ所の交通教育センターで定期的実施し、年間1万2000名以上のお客様が受講している。

近年、リターンライダーや若年層を中心とした二輪車ブームで、自損や対四輪車の交通事故が増える傾向にある。Honda は二輪車専門メディアを通じて、多くのライダーに HMS の認知を拡げ、受講につなげることで安全運転への理解促進を図ろうと、今回の取材会を企画。開催にあたり、横山謙一本田技研工業（株）安全運転普及本部事務局長が「私どもは『乗らない安全』ではなく、『乗せる安全』に力を入れています。今日は、皆様に危険を安全に体験していただけるようにしました。皆様のメディアを通



レインボー埼玉のインストラクターが運転姿勢などの基本から指導



記者やジャーナリストがパイロンスラロームなどの課題に取り組んだ

じて、初心者やリターンライダー含め、日本中のライダーがより安全に走れるようにアドバイスをお願いしたいと思います」と挨拶した。

取材会では、記者やジャーナリスト15名が HMS 初級コースを受講者として体験。受講

した雑誌の記者は「今日は公道ではできない様々なトレーニングができて、有意義なスクールでした。安全を考えながらバイクに乗るのは難しいことであると同時に楽しいことでもあることを、誌面を通じて読者に伝えていきたいと思っています」と感想を語った。

Close Up クローズアップ Honda の活動

お客様の事故防止につなげていただくための安全運転啓発コンテンツを開発

ペダルの踏み間違いによる事故を防ぐために

近年の交通死亡事故の要因の一つとして、ペダルの踏み間違いなどの「運転操作不適」が目立っている。このような運転操作不適による事故は高齢者だけでなく、若年層にも多いことから、Honda はすべてのドライバーに、ペダルの踏み間違いを防ぐ安全行動の重要性に気づいてもらうためのプログラムとして、「みんなで安診（みんなで安全運転行動診断）」を2018年に開発。実際の車両を用いた死角の確認やじゃんけんによ

る反応体験などを通じて、ペダルの踏み間違いの防止につながるポイントを伝える内容となっている。

今年3月、来店したお客様により手軽に安全運転啓発ができるよう、アニメーションを交えた「みんなで安診」の映像版を完成させた。4月以降、店頭でタブレット端末から利用できるようになっているため、スタッフが担当するお客様ごとにタブレット端末を見せながら説明することが可能。今後、商談時や点検の待ち時間、イベント会場での交通安全教室などで活用される。



Honda 交通安全啓発キャラクター「できるニャン」が進行役となり、ペダルの踏み間違いの防止につながるポイントを伝える「みんなで安診」映像版

高齢歩行者の気持ちや行動をドライバーに理解してもらう

2022年の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が最も多く、その7割以上は高齢者（65歳以上）である。そこで、今年3月、Honda はドライバーへの安全運転啓発映像「高齢歩行者を守るために」を制作した。この映像は、すべてのドライバーに高齢歩行者の気持ちや行動を理解した運転を意識してもらうことを目的としたもの。高齢歩行

者の交通事故データやドライブレコーダーの危険場面の映像、なぜ危ない横断をしようのか、歩行者（高齢者）側の声を盛り込み、歩行中の高齢者の行動特性とドライバーが注意すべきポイントについて理解が深まる内容となっている。

4月以降、Honda の YouTube チャンネルにて、5月からは来店したお客様にご覧いただけるよう、店内にあるモニター等を通じて、順次公開していく予定だ。



歩行中の高齢者の行動特性とドライバーが注意すべきポイントを伝える安全運転啓発映像「高齢歩行者を守るために」

Honda の交通安全に関する情報をまとめたポータルサイトがリニューアルオープン

ドライバー・ライダーを対象とした交通安全に関する情報をまとめたウェブサイト「Honda Safety Portal」をリニューアルオープンした。安全運転のための各種情報を一元化し、利用しやすいサイトにする事で、交通事故防止に役立てていただくことが目的である。「Honda Safety Portal」では、安全運転のポイントや動画による「危険予測トレーニング」、「SAFETY MAP」、販売店での活動や安全運転支援技術など、Honda のハードとソフトの両面から安全に関する情報を提供している。



詳しくは右記を参照。 <https://www.honda.co.jp/safety-portal/>

Close Up クローズアップ 教育機器

運転能力評価サポートソフトウェアを搭載した医療機関向け本格シミュレーターを4月から発売

Honda が2012年に発売した「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト（以下、サポートソフト）」は、簡易版ドライビングシミュレーター（Honda セーフティナビ）に搭載され、これまで多くの医療機関が導入し、リハビリ加療中の方の自動車運転能力の現状把握や訓練に活用されてきた。熊本県の角田直美さんはサポートソフトを実際に体験し、運転復帰を果たした一人だ。角田さんは身体に異変を感じたことから、2021年8月に病院を受診。検査の結果、脳梗塞と診断され、医師からクルマの運転はできないと告げられる。それまで通勤などでほぼ毎日、運転していた角田さんは、回復後に運転を再開したいと医師に伝えた。

「9月にリハビリ病院に転院し、運転を再開するためのリハビリが始まり、シミュレーター（サポートソフト）を2日に1回、2週間ほど利用しました。運転評価のほかに、横に座っている作業療法士の先生が話しかけて注意をそらされる中で、シミュレーターを運転するというトレーニングもありました。実車の運転に向けて励みになりましたし、自信もついたと思います」と角田さんは振り返る。シミュレーター上で運転能力に問題ないレベルであることが確認できたため、車両を使つての評価へと移行。これもクリアして、医師から運転に支障がないと診断された。「運転ができない2ヵ月半はとて長かったです。退院後に初めて運転した時は、人に頼らず自由に移動ができる喜びを感じました。以前にも増して、安全かつ慎重に運転しています」と角田さんは笑顔で語る。



医療機関向けの本格ドライビングシミュレーター「DB型 Model-A」

今年4月、Honda は2021年にモデルチェンジした安全運転教育用「ドライビングシミュレーター」をベースに、サポートソフトを実装した医療機関向けの本格ドライビングシミュレーター「DB型 Model-A」を

発売する。このシミュレーターに加え、交通教育センターで提供している自操安全運転プログラム（P4参照）を通じて、リハビリ加療中の方の安心・安全な運転復帰と運転支援業務に携わる方々への貢献をめざす。



サポートソフトを利用し、運転復帰を果たした角田直美さん

ドライビングシミュレーター「DB型 Model-A」に関しては下記に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
普及企画課 機器普及グループ
TEL.04 (2955) 5751

SJ Interview

SJ インタビュー

こどもの安全で健やかな移動のあり方を追求し、まちづくりに活かす



豊橋技術科学大学
建築・都市システム学系
准教授

松尾幸二郎さん

松尾さんは2021年に国内外の研究者と「子どもの安全で健やかな移動のあり方と道路・交通マネジメントに関する研究グループ（以下、研究グループ）」を立ち上げた。その目的は、こどもの移動における安全性と独立性について、相互の関係とそれらがこどもの発達や社会に及ぼす影響を明らかにすること。そして、安全性と独立性を両立させるこどもの移動のあり方と、それを支えるための道路・交通マネジメント、まちづくりのあり方を提言することである。

こどもが単独で外を歩ける年齢は国や地域によって異なる

松尾さんは交通工学を専門とし、生活道路における交通安全対策について研究している。2013年から愛知県豊橋市の通学路安全対策アドバイザーを務めるようになったことから、こどもの交通安全の研究もテーマに加えたという。「研究グループのメンバーでもある宮崎耕輔さん（香川高等専門学校 建設環境工学科 教授）から、イギリスでは歩行中の交通事故が最も多い年齢は10歳という話を聞きました。イギリスには緊急事態に対応できない年齢のこどもを一人にしてはいけないという法律があり、具体的な年齢は規定されていないものの10歳くらいが一般的な認識のようです。日本では7歳の交通事故が最も多く、こどもが単独で歩き出すタイミングが小学1年生であるからといわれています。単独で歩き始めるのが7歳というのは、海外と比べても早いほうです。イギリスのように、こども一人での外出が制限されると通学などの移動はスクールバスや保護者がクルマで送迎することになります。逆に、日本のように小学校入学を機に一人で外を歩けるようになるのは健康的で、早くから自立性を養うことにつながっていると私は考えています。こどもの独立性を維持しながら、安全性を高めることをめざし、こどもに関する研究を始めました。こどもが安全で自由に動き回れるようなまちづくりに活かしたいと思っています。」

こどもの歩行移動時間は7歳から急激に増える

はじめに、松尾さんは愛知県の交通事故データとパーソントリップ調査※1（以下、PT調査）を組み合わせ、年齢別、時間帯別、性別の観点から、交通事故と交通行動との関係性を明らかにした。愛知県のこどもの年齢別・交通事故件数は5歳から7歳にかけて増加傾向で、7歳がピークとなり、以降は減少傾向となる。これは全国の傾向と同じだ。PT調査から愛知県の年齢別・徒歩トリップ数※2をみると、5歳から7歳にかけて急激に増加し、11歳までは横ばいで推移している。「こどもの移動量が7歳から急激に増えるため、事故も増えていること、年齢が上がるにつれて、歩行中に安全な行動ができるようになっていくことがデータから証明できました」と松尾さんはいう。さらに、PT調査で得られる各トリップの出発時刻と到着時刻から所要時間を算出。徒歩トリップ数に所要時間を乗じた値を歩行移動時間として、年齢別の歩行移動時間の推移（グラフ1）をみると徒歩トリップ数と同じ傾向だった。歩行移動時間あたりの交通事故件数が歩行中に事故に遭う確率を表すことから、これを事故率と定義。小学生の間は年齢が上がるごとに、事故率は低下している（グラフ2）。「性別でみると、小学生男子の歩行中の事故件数は女子の2倍ほどで事故率も男子のほうが高くなっています。男子は外で遊ぶことが多い印象がありますが、男子と女子の歩行移

動時間は変わりませんでした。男子のほうが、女子に比べ注意力が不足しているのではないかとはいえるでしょう。」

集団登下校の実施とこどもの事故の関係

愛知県の小学生の歩行中の人身事故件数（2016～2020年）を移動目的別にみると、登下校時以外（私用目的）での事故が大半で、時間帯別では15～18時が多い。特に愛知県は、他の都道府県と比較しても登下校時（通学等目的）の事故の割合が極めて少なくなっている。その要因は集団登下校ではないかと松尾さんは考えた。「私自身も小学生の時に集団登下校を経験しているの、ほぼすべての小学校で実施していると思っていました。しかし、様々な人に聞いてみるとそうではないことがわかりました。文部科学省の調査によると、都道府県別の集団登下校実施学校率（以下、実施率）は高い府県で約70%、低い県で約10%とバラつきがあります（図1）。そして、愛知県は実施率が高い県の一つでした。」

松尾さんが実施率と児童事故死傷者率（児童1000人あたりの死傷者数）の関係性を調べたところ、実施率が上がるほど、通学等目的における児童事故死傷者率は減少する傾向がみられた。時間帯別の統計モデル分析では下校時間帯（14～19時台）に比べ、登校時間帯（6～9時台）の減少率が大きいことがわかった。下校は学年別になるなど、集団下校になっていないケースが多いからではないかと松尾さんは考察する。「集団登下校は、事故件数自体が減少するという点では一定の効果があると思っています。集団で歩いているほうがクルマから見つけられやすいですし、地域のボランティアの方々が見守りをする時間や場所を限定できます。安全面以外にも、6年生が登下校で下級生を引っ張っていくことは、こどもにとって小さなコミュニティのリーダーを経験する良い機会になるので、集団登下校を実施している学校や地域は今後も継続してほしいと思っています。」

豊橋市内の潜在的危険地点を抽出する統計モデルを開発

豊橋市内の各小学校では、通学路と通学児童数などを地図上に入力した通学路GIS（地理情報システム）データを整備している。これは松尾さんの提案によるものだ。「豊橋市は各小学校に指定通学路があります。大まかには変わりませんが、ある児童が卒業したらなくなる通学路もあり、新入生が入れば新しく追加されるなど細かいところが変わります。この通学路の情報を先生方が毎年、一から紙ベースで作成していたのです。しかし、それを道路管理者や警察が対策に活用しようにも、すべて紙であるため、使い勝手が良くありませ

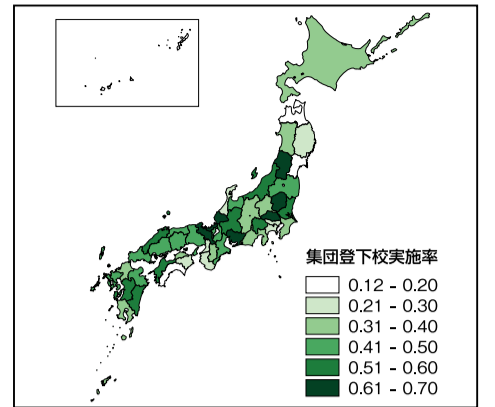


図1 ●都道府県別の集団登下校実施率（2018年度実績）
調査対象は全国の小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園および特別支援学校

んでした。先生方が一生懸命つくったものを活かしたいと考え、通学路GISデータの整備を提案し、2016年度に実現しました。この通学路GISデータをベースに、昨年11月、松尾さんら研究グループは過去の交通事故データや道路の通行量を示す交通ビッグデータ（自動車プローブデータ）、交差点の構造や土地利用状況等のデータを加え、こどもの交通事故が起こる可能性の高い潜在的危険地点を抽出する統計モデルを開発した。豊橋市ではインターネット上で「豊橋市交通安全アプリ」を提供している。このアプリの地図データに、この統計モデルによって抽出された潜在的危険地点を反映している。「こどもが自らの足で移動する文化を守るためには、こどもの安全・安心が必須の要件です。愛知県では、小・中学生ともに登下校時の事故が少ないにもかかわらず、通学路やその周辺での事故が多くなっていました。これは、登下校以外の時間帯や休日でも普段から慣れ親しんでいる通学路を利用しており、通学路はこどもがいる可能性が他の道路よりも高いことを示唆しています。近年、こどもの命を守るために、国や自治体は通学路の安全性を高めていますが、その方針は妥当であるといえます。通学路の標識や道路標示がある場所を通るドライバー・ライダーは、登下校以外の時間帯や休日でも運転に十分注意してほしいと思います。」

また、全国各地でこどもへの交通安全教育が熱心に行われているが、こどもが学んだ知識を実践できるかどうかは周囲にいる大人の役割が大きいと松尾さんはいう。「大人が交通ルールを守らなければ、こどもは交通ルールを『形式的なもので守らなくても問題ない』と感じてしまいます。特に自転車の交通ルールについては、保護者や地域の大人たちが守っている姿をこどもに見せてほしいと思います。」

※1 一定の調査対象地域内において「人の動き（パーソントリップ）」を調べるもので、交通行動の起点、終点、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができる。
※2 トリップ数は移動距離や所要時間の長短にかかわらず、目的が達成されれば1トリップとなり、また次の目的に対して新たなトリップが始まる。

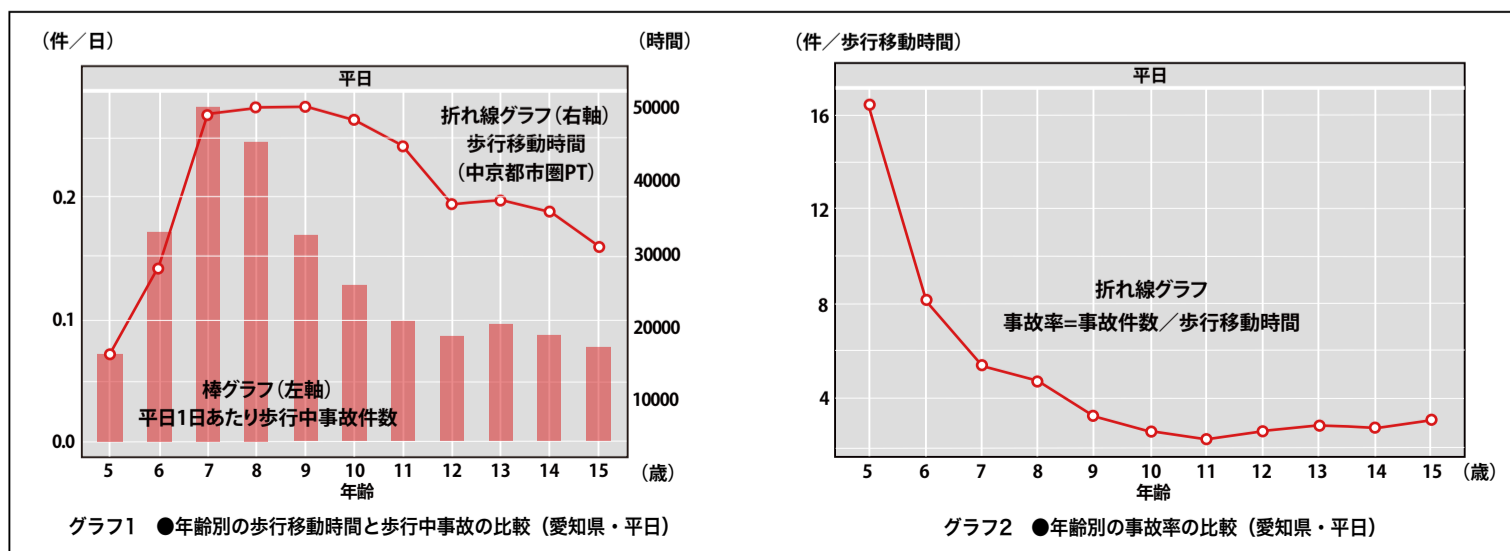


図2 ●豊橋市の通学路GISデータに表示される通学路
こどもたちが通学班別に集合する場所を点で表示。そこから学校までのルートで線を表示し、各ルートを通る児童数がかかるようになっている

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

保護者は一緒に歩いている子どもと手をつないでいるか？

DATA 基礎情報

6歳未満の子どもを
ひとり歩きさせてはいけない

道路交通法では、子どもの道路通行について「児童（6歳以上13歳未満）もしくは幼児（6歳未満）を保護する責任のある者は、交通のひんばんな道路または踏切もしくはその附近の道路において、児童もしくは幼児に遊戯をさせ、または自らもしくはこれに代わる監護者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない」と規定してい

る。幼児の保護者は一緒に歩いて出かける際も、子どもの行動には十分に注意しなければならない。

その一方、歩行中の幼児が第1当事者※となった交通事故件数（2021年）を法令違反別にみると、半数以上（42件中22件）は「飛び出し」である。これらの事故は、一緒にいる保護者が子どもと手をつないでいれば防げたかもしれない。今回は、神奈川県内と東京都内の歩道のない道路で親子連れの行動を観察した。

※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

子どもが幼児の場合は
手をつなぐ保護者が多い

観察場所Aは横浜市青葉区内の駅の近くにある商店街の道路。2時間の観察中、保護者と一緒に歩いていた子どものうち、保護者と手をつないでいた割合は幼児76.1%、小学1～2年生43.3%、3～6年生36.0%だった。

観察場所Bは東京都練馬区内の駅前の商店街と、その周辺の道路。2時間の観察中、保護者と一緒に歩いていた子どものうち、保護者と手をつないでいた割合は幼児66.1%、小学1～2年生30.4%、3～6年生20.7%だった。



幼児は保護者が手をつないでいないと突然、走り出してしまうことがある

観察場所A、Bとも、子どもが幼児の場合は手をつなぐ保護者が多かったが、手をつないでいない保護者も存在した。手をつながないのは買い物袋などで保護者の両手がふさがっている、ベビーカーを両手で押している場合などが多かった。

手をつないでいない幼児や低学年の小学生は保護者と並んで歩かずに、さらに、保護者の前後を行ったり来たりする様子が見られた。子どもが車道側に行こうとすると、「そっちは危ないよ」とたしなめる保護者がいた一方で、子どもが立ち止まっているにもかかわらず、どんどん先に行ってしまう保護者もいた。

また、子どもと並んで歩いている保護者は自分が車道側に立ち、子どもを車道から遠ざけるケースが多かった。

ADVICE アドバイス

子どもの予期しない行動に
対応するために手をつなぐ

幼児は好奇心旺盛で興味を持ったことに夢中になって、大人が予期しない行動をとることがある。そのため、保護者による事故防止対策が重要になる。

手をつないでいないケースでは、子どもが突然、走り出した時に保護者の対応が遅れるように感じられた。手をつなぐことで、車道への飛び出しを防ぐことが期待できるだけでなく、手をつないで保護者と

接近して歩行することにより、ドライバーの見落としによる事故を低減できる可能性もある。歩道がない道路では、幼児はもちろん小学生でも手をつなぐことが望ましいといえるだろう。特に、子どもが興味や関心を持ちそうな場所を通る時は、手首をしっかり握っておくことも大切だ。さらに、保護者が車道側を歩き、子どもを車道から遠ざけることも事故防止につながる。そして、ドライバー・ライダーは歩道のない道路で子どもの近くを通る際、スピードを落とすことはもちろんだが、子どもの飛び出しを予測した運転をする必要がある。

観察結果

観察場所 A

横浜市青葉区美しが丘
観察日/2月11日(土)
観察時間/14:00～16:00
天候/晴れ



保護者二人が両側から子どもと手をつないでいる様子

●子どもと保護者の手つなぎ状況と子どもの位置 (人)

		子どもの年齢層		
		幼児	小学1～2年生	小学3～6年生
手つなぎ状況	つないでいる	35 (76.1%)	13 (43.3%)	9 (36.0%)
	つないでいない	11 (23.9%)	17 (56.7%)	16 (64.0%)
小計		46	30	25
子どもの位置	車道から遠い	31 (67.4%)	23 (76.7%)	17 (68.0%)
	車道に近い	4 (8.7%)	3 (10.0%)	5 (20.0%)
	保護者と並んでいない	11 (23.9%)	4 (13.3%)	3 (12.0%)
小計		46	30	25

*幼児、小学1～2年生、小学3～6年生の判断は観察者の見解による



保護者が両手に買い物袋を持っているため、子どもと手をつないでいない



ベビーカーを押している保護者も、子どもと手をつないでいないことが多かった

観察場所 B

東京都練馬区中村北
観察日/2月18日(土)
観察時間/14:00～16:00
天候/晴れ



クルマが通り過ぎるのを待ってから電信柱を避ける親子

●子どもと保護者の手つなぎ状況と子どもの位置 (人)

		子どもの年齢層		
		幼児	小学1～2年生	小学3～6年生
手つなぎ状況	つないでいる	41 (66.1%)	7 (30.4%)	6 (20.7%)
	つないでいない	21 (33.9%)	16 (69.6%)	23 (79.3%)
小計		62	23	29
子どもの位置	車道から遠い	35 (56.5%)	8 (34.8%)	10 (34.5%)
	車道に近い	10 (16.1%)	3 (13.0%)	5 (17.2%)
	保護者と並んでいない	17 (27.4%)	12 (52.2%)	14 (48.3%)
小計		62	23	29



子どもが立ち止まったことに気づかず、先に行ってしまう保護者

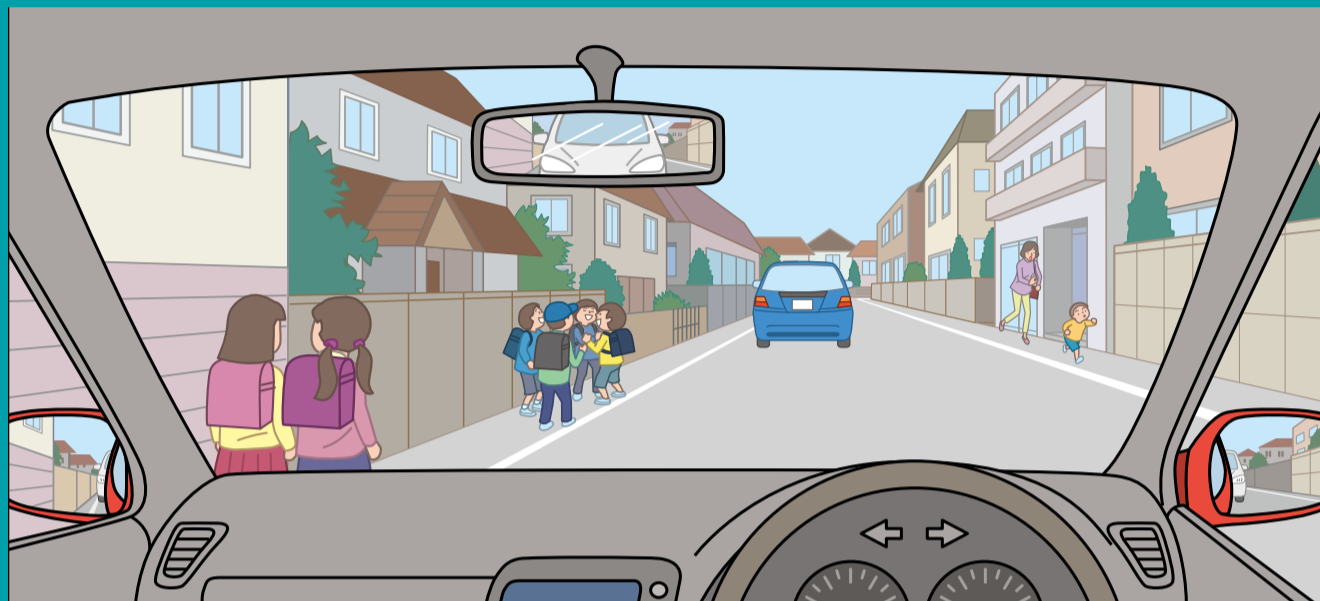


保護者と手をつないでいない子どもが車道中央に出てしまうこともあった

KYT 危険予測トレーニング

第85回 こどもが歩いている時（四輪車編）

あなたは小学校の下校時間帯に生活道路を走行しています。
左側には小学生、右側には親子連れがいます。
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、こどもが歩いている近く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。

【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 ?

こども編

- Q1** 幼児（未就学児）の交通事故死者・重傷者数（2017～2021年の合計）を状態別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？
①歩行中 ②自転車乗用中 ③自動車乗車中
- Q2** 歩行中の幼児（未就学児）が第1当事者または第2当事者※1となった交通事故死者・重傷者数（2017～2021年の合計）を法令違反別（違反なし含む）にみると、「幼児のひとり歩き」の割合は何%でしょう？
①約10% ②約20% ③約30%
※1 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。
- Q3** 歩行中の幼児（未就学児）の交通事故死者・重傷者数（2017～2021年の合計）を事故類型別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう？
①横断歩道横断中 ②横断歩道付近横断中 ③横断中その他※2
※2 横断歩道、横断歩道付近および横断歩道橋付近以外の道路の部分歩行者が横断していた時に事故が発生した類型。



「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 2023 春

～あなたから『おもうこと』『できること』～

Hondaでは、春の全国交通安全運動に合わせて「Safety Japan Action（セーフティジャパンアクション）2023春」を5月8日～31日、Hondaの二輪・四輪のお店や関連会社、各事業所を発信拠点とし、すべての交通参加者へ向けて展開してまいります。

混合交通下では様々な交通参加者が道路を利用しています。この春は“小学1年生を守るために”をテーマに、運転者だけでなく、保護者の方々がお子さまと一緒に体験できるスペシャルサイトを5月8日に開設します。プレゼントも用意していますのでぜひご参加ください。右のQRコードから多くの皆さまのアクセスをお待ちしています。

*一部の二輪販売店を除く。



できるニャン探偵が
スペシャルサイトの
ナビゲーター

スペシャルサイトへアクセス▶



二輪・四輪販売会社で
配布している
安全運転情報誌
「Think Safety」



SJ編集部だより

～交通事故死者ゼロをめざして～

1年前の春号で、こども向けの交通安全教育プログラムの効果検証の結果を紹介した。そこで確認できたことは、こどもたちへの継続した指導の必要性である。これは、小学校や幼稚園・保育園の先生方は重々承知していることかもしれない。しかし、時間的な問題等があり、ほとんどできていないのが現実ではないだろうか。先生方の負担にならないよう、この課題を解決したいと、Hondaは巻頭記事で紹介したプログラムを作成した。かるたや体操といったこどもが親しみやすいものをベースに、2分程度で完結できる内

容となっている。交通安全教室のように、まとまった時間を設ける必要はなく、先生一人ひとりが都合の良いタイミングで実施することができることのメリットは大きいだろう。実際に、学校生活の中にある隙間時間を見つけて、プログラムを利用した先生もいた。時間は短くても継続していくことが大切だといえる。そして、こどもたちに正しい交通行動を身につけてもらうためには、豊橋技術科学大学准教授の松尾さんがいう、大人が交通ルールを守る姿を見せ続けることの重要性も忘れてはならないことである。