

ドライブレコーダーを用いた 自動車運転者への安全運転教育手法の開発

「無意識運転から意識運転へ」

【2019～2021 年度研究実績報告】

目 次

はじめに	1
1. 研究目的と着想	2
2. 3か年でのスケジュールと実績	4
3. 3年目（2021年度）での取り組み	15
3-① 安全運転教育プログラムの改善・改良	16
3-①-1 目的・目標・手段・成果目標	16
3-①-2 安全運転教育プログラムの流れ	17
3-①-3 安全運転カフェの流れ	17
3-①-4 自己評価シート	19
3-①-5 くせの「チェックポイント一覧」と「くせ一覧表」	21
3-①-6 「くせ」の買い取り制度	23
3-② 安全運転カフェ2021実施報告	24
3-②-1 2021-1 団体目（累計14団体・26人目）	24
3-②-1 2021-2 団体目（累計15団体・27人目）	26
3-②-1 2021-3 団体目（累計16団体・28人目）	28
3-②-1 2021-4 団体目（累計17団体・29・30人目）	30
3-②-1 2021-5 団体目（累計18団体・31人目）	33
3-②-1 2021-6 団体目（累計19団体・32人目）	35
3-②-1 2021-7 団体目（累計20団体・33人目）	37
3-②-1 2021-8 団体目（累計21団体・34人目）	40
3-②-1 2021-9 団体目（累計22団体・35・36人目）	42
3-②-1 2021-10 団体目（累計23団体・37人目）	46
3-②-1 2021-11 団体目（累計24団体・38人目）	48
3-②-1 2021-12 団体目（累計25団体・39人目）	50
3-②-1 2021-13 団体目（累計26団体・40・41・42人目）	52
3-②-1 2021-14 団体目（累計27団体・43人目）	57
3-②-1 2021-15 団体目（累計28団体・44人目）	59
3-②-1 2021-16 団体目（累計29団体・45人目）	61
3-②-2 安全運転カフェ2019～2021結果集計・考察	63
3-②-2-1 自己評価	63
3-②-2-2 くせの発見	66
3-②-2-3 自由回答	67
3-②-3 日常運転時での下肢動作意識化への働きかけ	67
3-③-1 協力組織・団体の拡大	68
3-③-2 安全運転カフェ自主開催の推進	71
3-③-3 日本交通心理士会地区研究会発表	73
4. まとめ	74
あとがき	75
資料編	76
ドラレコ研究部会・研究員名簿	80

はじめに

特定非営利活動法人「安全と安心 心のまなびば」は活動の一環として、日本損害保険協会から2019年から2022年の3ヵ年、研究助成事業として「ドラレコを用いた安全運転のためのアドバイスツールの開発」研究のために多額の研究費を提供いただきましたこと、改めて深謝いたします。

2019年の研究計画段階から今日の研究終了まで、株式会社つながる手の協力を得て一段の研究に一区切りをつけましたので、ご報告いたします。

最初にお伝えすべきことは、本研究の真の目的です。今日の交通社会では、多分に漏れず高齢化が進むとともに、交通事故の第一及び第二当事者における高齢者が占める割合が顕著に増加し、社会問題となって久しい状況は看過できないところです。特に団塊の世代の交通社会への進出は、事故リスクの増大を予測するに十分な要因であります。

その事故防止対策として考案されたことは、高齢ドライバーの免許更新時に、事故リスクの高い者に対する認知能力テストや実車能力テストの導入等による排除（免許返納）を制度化する方向が主でありました。おそらく免許を失った者に対する社会生活遂行の代替措置の検討は、追いついていないままに進められていると言わざるを得ません。

リスク要因を排除する方向とは対極的な考え方として、高齢者の「安全運転寿命延伸策」、つまり高齢者の安全運転を促進するポジティブな方策が不可欠であるはずで、この方策を研究するのが本NPO法人の主たる目的であります。

そこで取り組んだ研究は、交通事故の証拠分析のために開発され、高性能かつ安価になったドライブレコーダー（ドラレコ）を用いて、ドライバー各自の運転行動の自己チェック（気づき）を促すものです。その一連の過程において、運転行動の「気づき」と改善を促進するためのファシリテータやギャラリーの存在を有効活用する場として「安全運転カフェ」を設置するのがユニークな特長です。

コロナウイルス感染拡大のノイズが災いし、予定した予備実験数に達していないものの、4ウェイドラレコの設置方法、実車走行方法、「安全運転カフェ」におけるSDカードの再生方法、動画再認及び自己評価方法、各種インタビュー方法、等々の具体的な認識が共有され、合計45ケースのデータが集積されました。

いわば予備的研究データではありますが、それらに基づく結果には本研究の目的が達成された部分が多くありますので、今後の研究課題を含めて以降の紙面で紹介させていただきます。特に下肢のペダル踏み行動と座位・姿勢のアナログデータには、従来見過ごされていたドライバーの問題行動が反映されており、ご注目いただければ幸いです。当然新たな発見がある一方、改善すべき余地（課題）が多々見つかるものです。それらを含め、今後の研究に活かす所存です。

2022年3月末日

NPO法人 安全と安心 心のまなびば
理事長 金光 義弘

1. 研究目的と着想

目的：無意識運転の意識化と自発的安全運転意識の喚起による 安全運転行動の定着

「他人からの指摘はなかなか素直には受け入れない」というのは人の性(さが)でもあります。このことは自動車の安全運転教育にも当てはまるのではないのでしょうか。

昨今、高齢者の免許返納問題がクローズアップされていますが、この件についても、高齢者本人が納得しない以上、円満な免許返納にたどり着くのは難しいという課題がありました。

また、これまでも安全運転教育では事故事例や正しい運転の仕方などの教育コンテンツが小冊子や映像、機器による検査などと研究開発され実践されてきましたが、いくらこうした安全運転講習を受講しても馬耳東風の受講態度ではその効果も薄らいでしまいます。

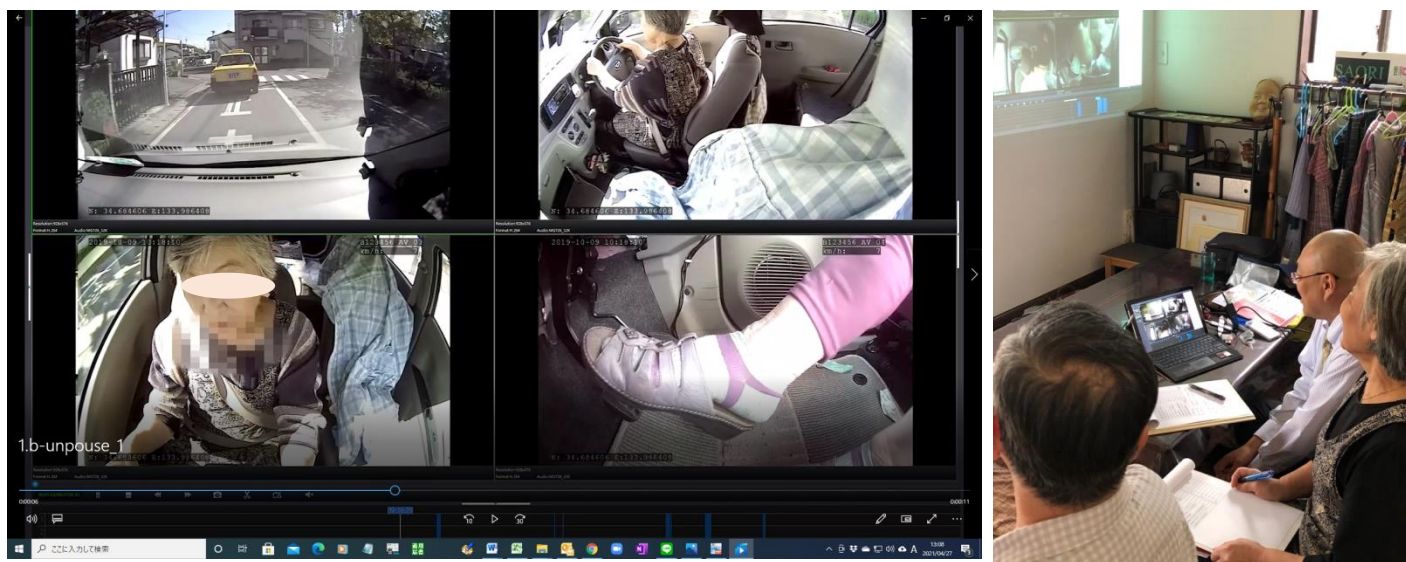
一方、教育業界やスポーツ業界では「アクティブラーニング(能動的学習)」や「コーチング」などの自発的学習技法や態度変容技法が注目を浴びるようになり、本人の「やる気」を引き出すアプローチが主流となっています。

さらに、これまで当NPO法人 安全と安心 心のまなびばでは、家族や学校、地域、会社組織などの小単位での人間関係を活用した教育効果(信頼関係のある身近な人同士による対話を通じた行動変容の促進効果)について研究と実践がなされてきました。

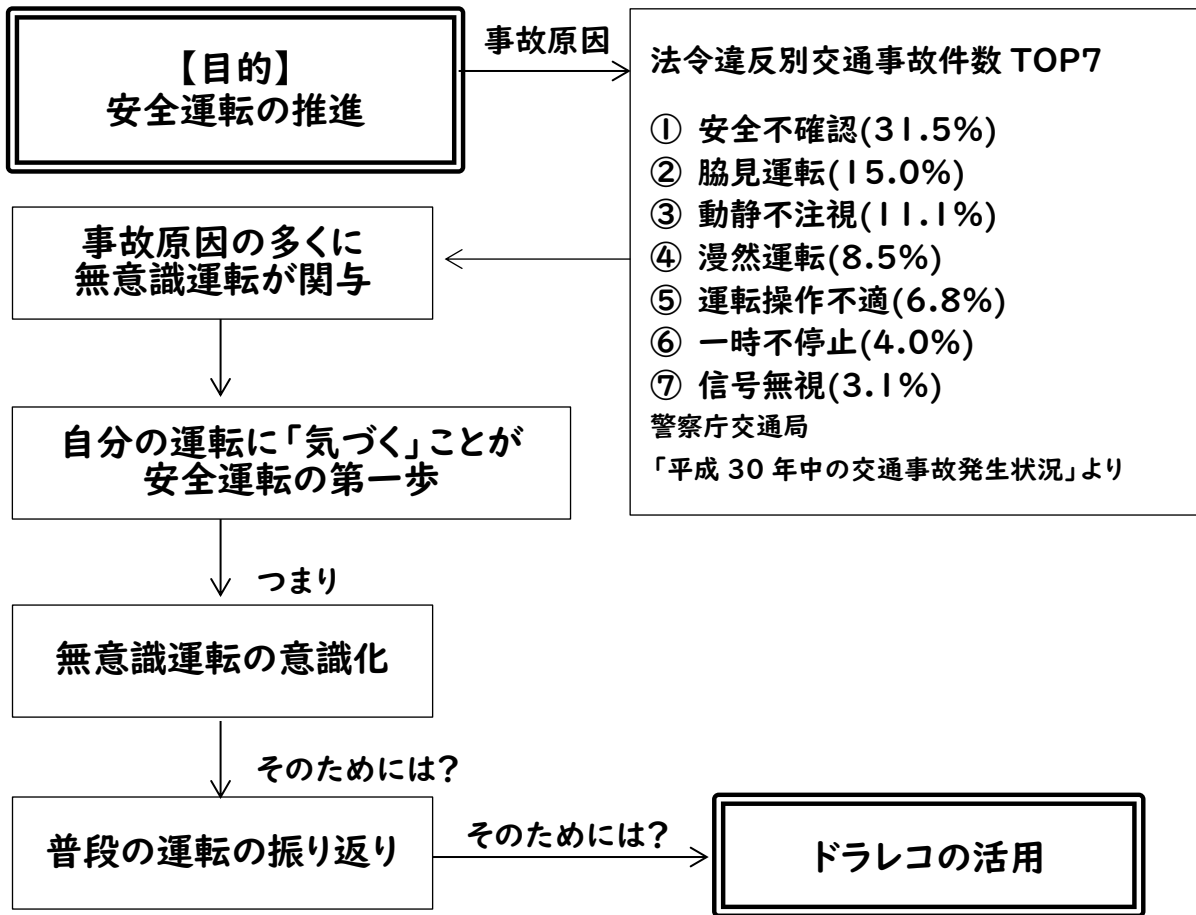
こうしたことから、安全運転教育においても視点を変え、他者から教えられるのではなく、小単位での人間関係も活用して本人自身の「気づき」を促すことによる「安全運転行動の定着」という教育手法の研究開発に取り組むこととしました。

そして、その本人の「気づき」を促すためのツールとして、近年普及が進んでいるドライブレコーダー(マルチカメラタイプ)の活用に着目することとなりました。

つまり、「ドライブレコーダーの録画映像を用いて、自己の運転を見直す機会を提供し、小単位での人間関係による対話を通じて、普段の安全運転意識を喚起させる手法の設計・実践」(以下、「当事業」)について、3か年計画で取り組むこととなりました。



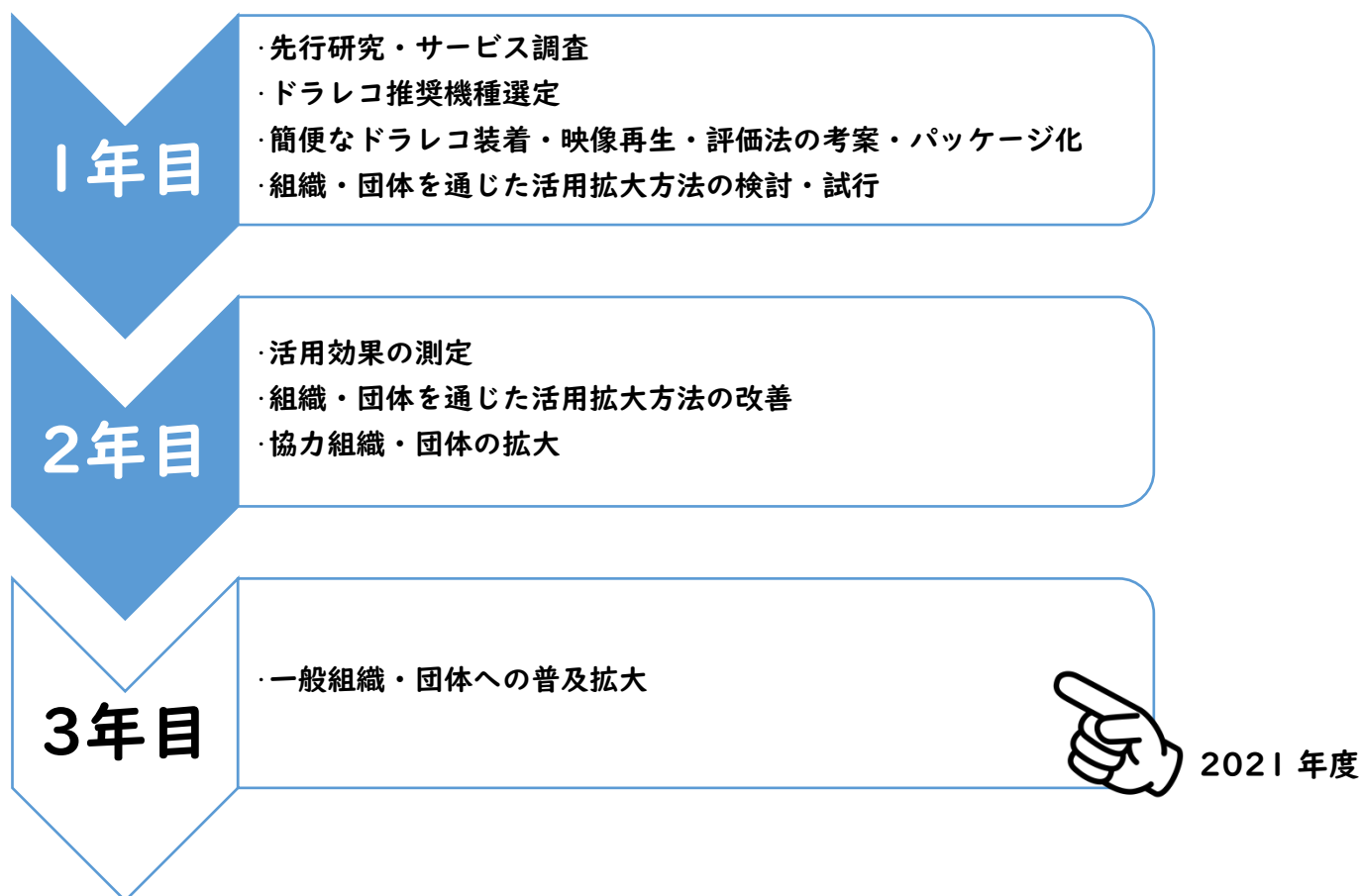
【ドラレコ活用による安全運転推進の概念図】



【ドラレコ活用のメリット・デメリット】

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ● 自分の運転を映像として客観視できる。 ● 他者評価が得られる。 ● 「見られる」ということで身をただす。(他者の目効果) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在のドラレコ利用目的が事故時の証拠映像にとどまっている。 ● ドラレコの装着や映像再生方法が面倒＆分からない。 ● ドラレコ活用の行動変容効果に関する研究はまだない。

2. 3か年でのスケジュールと実績



【2019 実績】

1年目となる2019年度では、

- ①ドライブレコーダーを用いた運転行動の安全チェックなどの先行研究や既存サービスの情報収集
- ②当事業の目的や目標の設定
- ③使用するドライブレコーダーの機種選定
- ④ドライブレコーダー車載方法の研究
- ⑤映像評価項目の検討
- ⑥教育効果測定指標の検討
- ⑦安全運転教育プログラム（通称「安全運転カフェ」）の開発・改良
- ⑧安全運転カフェの試行
- ⑨安全運転カフェの実施（計画5団体計15人以上→実績：6団体16人）
- ⑩安全運転カフェの組織や団体を通じた活用拡大方法の検討などに取り組みました。

【2019】

①参考とした先行研究やサービス

ア. 堀川悦夫教授（佐賀大学医学部附属病院）の研究 ⇒ 安全運転診断
イ. 損保会社各社のドラレコ特約サービス ⇒ 事故記録・安全運転診断
ウ. 株式会社リムラインの研究論文

「ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断 2017 年 4 月」
⇒ 安全運転診断

エ. 警察庁ドラレコ活用マニュアル

「映像記録型ドライブレコーダーを活用した交通安全教育マニュアル」
ドライブレコーダーを活用した効果的交通安全教育手法に関する調査委員会
⇒ ドラレコ活用教育マニュアル

オ. その他の研究やサービス

- ・「ドライブレコーダーを活用したトータル安全運転教育サポート」2019 年 6 月
株式会社日本交通事故鑑識研究所 ⇒ 安全運転教育サービス
- ・「平成 20 年度 国土交通省委託事業 映像記録型ドライブレコーダーのデータ解析事業
（データ判別ソフトウェアの汎用化改良）」平成 21 年 3 月
財団法人 日本自動車研究所 ⇒ 記録映像自動判別システム開発
- ・その他ドラレコ活用の映像解析サービス、診断サービス、安全運転教育サービス など

③使用するドライブレコーダーの機種選定

【2 カメ内外一体型】

●vantrue 社

- 前後カメラ ドライブレコーダー VANTRUE N2 車内+車外
駐車監視 1080P ドライブレコーダー 前後 2カメラ 前後録画 フルHD HDR ドラレコ 1.5 インチ LCD 170 度+140
度 広視野角 防犯カメラ 同時録画 G-センサー 夜視機能
搭載 高速起動 12V/24V に対応



●Powerful 社

- 前後カメラ 1080P フルHD 車内外同時記録 wifi 搭載 内蔵 GPS sony センサー 1200 万画素 170 度広角 WDR 駐車監視 常時録画 動体検知 回転レンズ



【2019】

【4カメラ型】

- オオトエイブルズ社
- 4カメラ（前方+後方+車内ドライバー+足もと）、車載器（本体）、GPS、電源シガーソケット、足もとカメラは赤外線仕様+音声マイク



Resolution:1280x720
Format:H.264 Audio:MG726_32K



Resolution:1280x720
Format:H.264 Audio:MG726_32K



Resolution:1280x720
Format:H.264 Audio:MG726_32K



Resolution:1280x720
Format:H.264 Audio:MG726_32K

【2019】

④ドライブレコーダー車載方法の研究

【4カメラ型】

4カメラ型ドライブレコーダーは4つのカメラをそれぞれ車内に取り付けるのですが、後々の取外しを考えるとネジ固定や強力粘着テープなどは協力者の車を傷つけかねないため使用はできませんでした。

そこで、当初はマジックテープを活用し、マジックテープを固定した透明なプラスチック板を養生テープで車内に貼り付け、そこへ同じくマジックテープを固定したドライブレコーダーカメラを取り付けるようにしました。しかし、これもまた夏場は車内が高温になり養生テープがはがれてしまうことが続出し、何度も貼り直しのため協力者のもとへ行くことになりました。

そこで、試行後半では外カメラと内カメラはフロントガラスへの貼り付けではなく、ダッシュボード上への設置に切り替え、足もとカメラも運転座席下付近への設置（ぶら下げのような貼り付けではなく、車床に置く）などの車載方法の改良を行い、安定した車載が可能となりました。

ア. マジックテープと養生テープによる固定（剥がれ・脱落し易い）



イ. 設置タイプでの固定（剥がれ・脱落しにくい）



【2019】

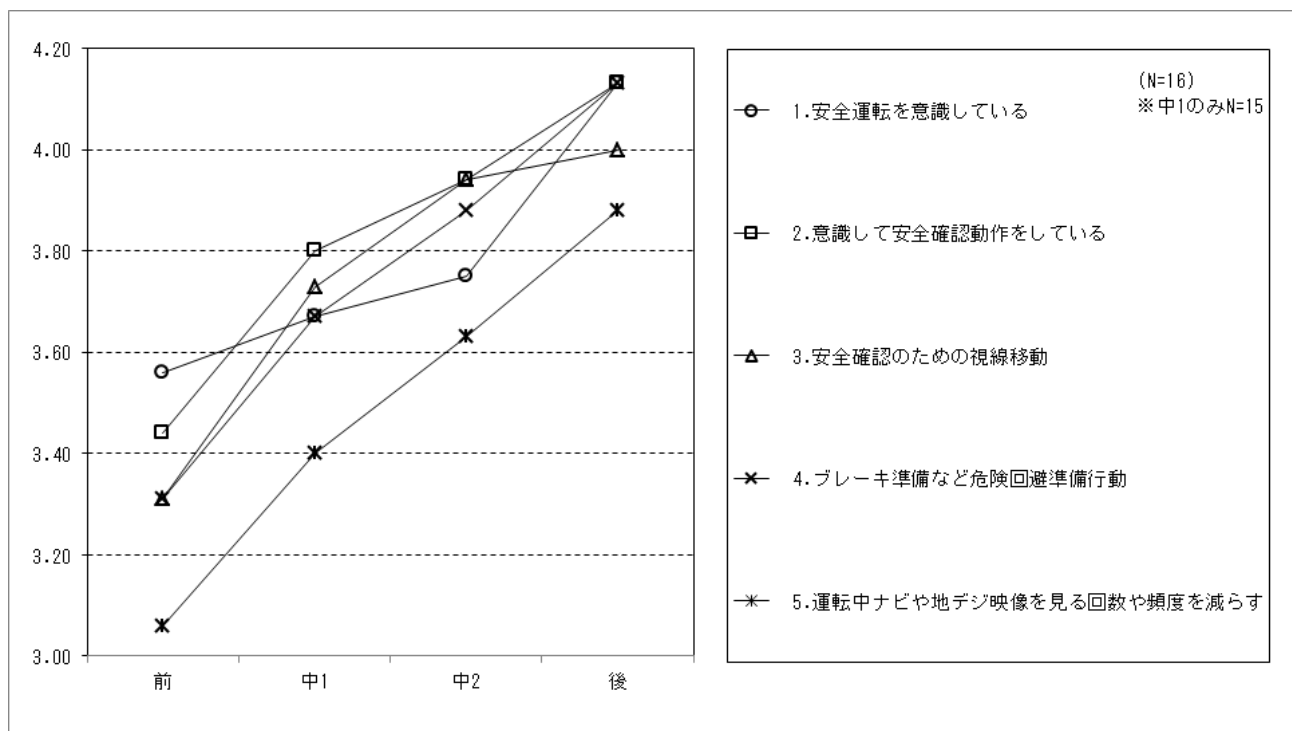
⑨安全運転カフェの実施（計画5団体計15人以上→実績：6団体16人）

・運転意識行動評価の変化（16人の平均値と標準偏差）

※（ ）内の数値は標準偏差（N=16 ※中1のみN=15）

測定時期	前	中1	中2	後	前後差
1. 安全運転を意識している	3.56 (0.81)	3.67 (0.82)	3.75 (0.77)	4.13 (0.62)	0.57
2. 意識して安全確認動作をしている	3.44 (0.73)	3.80 (0.68)	3.94 (0.85)	4.13 (0.62)	0.69
3. 安全確認のための視線移動の頻度	3.31 (0.60)	3.73 (0.59)	3.94 (0.68)	4.00 (0.52)	0.69
4. ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3.31 (0.95)	3.67 (0.90)	3.88 (0.89)	4.13 (0.81)	0.82
5. 運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3.06 (1.06)	3.40 (1.06)	3.63 (1.09)	3.88 (1.09)	0.82

※1 団体目の効果測定は安カフェの前中後の3回だけだったため、便宜上、中を同じ数値で「中1」と「中2」として集計しています。



【2019】

・「くせ」の発見

今回の安全運転カフェを通じて運転者が気づいた自分の運転のくせをまとめると、主に以下のようなものが見られました。

【良いくせ】

- ・身を乗り出しての意識的な安全確認
- ・複数回の念を入れた意識的な安全確認
- ・ブレーキに備えた足の位置（ブレーキ準備動作ができています）

【注意すべきくせ】

- ・走り出してから安全ベルト装着
- ・余裕のない（前のめりやのけぞりすぎなど）運転姿勢
- ・首を振らず、視線だけで安全確認
- ・ブレーキング間際の足のペダル移動（ブレーキ準備動作がない）
- ・スマホなどの脇見（前方不注意）
- ・片手運転
- ・不完全な一時停止
- ・感覚だけ（安全確認せずの）車線変更
- ・同乗者と会話中の無意識運転
- ・意識運転しているつもりになった不完全運転
- ・夜になると集中力が落ちている（無意識運転になっている）

・自由回答に見られる変化

効果測定アンケートに設定している自由回答に書かれた内容を見てみると、「安全確認動作をより意識しだした」や「一時停止を意識して止まるようになった」、「自分のくせに気づいた」、「無意識運転になっている自分の姿が確認できた」など、第三者目線での気づきや、他者運転を見ることによる学習などの効果が多く寄せられています。

総合してみると、自分の運転のくせなどに注意を向け、運転中は意識的な運転を心がけようとする内容の回答が多く寄せられており、安全運転カフェの実施により、「無意識運転の意識化と自発的安全運転意識の喚起による安全運転行動の定着」という当事業の目的に沿った効果がでていたものと考えられます。

⑩安全運転カフェの組織や団体を通じた活用拡大方法の検討

- ア. 安全運転カフェ協力者募集チラシの作成と配布
- イ. 経営者団体等での安全運転カフェ協力者募集活動
- ウ. 安全運転カフェホームページの制作と公開



【2020 実績】

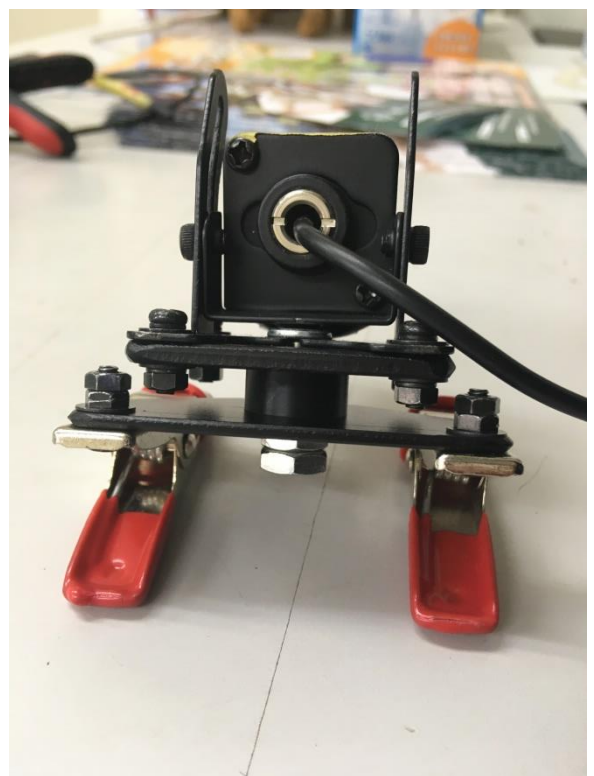
2年目となる 2020 年度では、

- ①安全運転教育プログラムの改善・改良
- ②安全運転カフェの実施による効果データの収集
(計画 10 団体計 30 人以上→実績：7 団体計 9 人)
- ③様々な団体組織（家族や企業、地域組織など）で導入してもらえるよう手法の改良とパッケージ化を進める
- ④協力組織・団体の拡大
などに取り組みました。

①安全運転教育プログラムの改善・改良

- ア. 足下カメラの活用
- イ. 自己評価シートの改良
- ウ. デモ映像の改良
- エ. くせの「チェックポイント一覧」と「くせ一覧表」を新たに提示
- オ. 「くせ」の買い取り制度
- カ. 録画映像の 2 回再生

【クリップ装着改善した足下カメラ】



【2020】

【デモ映像 Ver. 2020】



・録画映像の提示法変更

【2019 年度】

- ・再生回数 1 回
- ・全員で一緒に意見を出し合う



【2020 年度】

- ・再生回数 2 回
- ・1 回目は運転者本人だけ「気づき」を表明
- ・2 回目は全員で一緒に意見を出し合う

【2020】

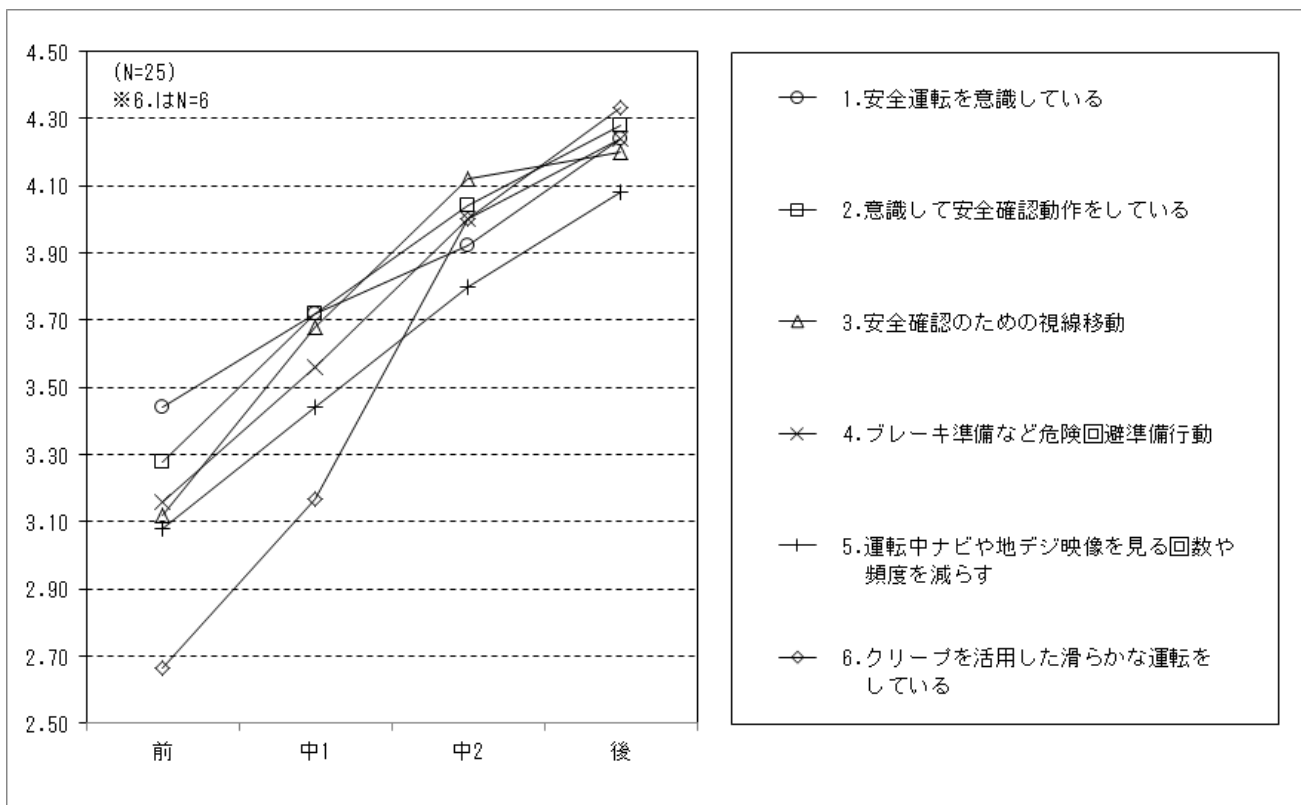
②安全運転カフェの実施による効果データの収集（7団体計9人）

・運転意識行動評価の変化（25人の平均値と標準偏差）

※（ ）内の数値は標準偏差（N=25 ※6.のみ N=6）

測定時期	前	中1	中2	後	前後差
1. 安全運転を意識している	3.44 (0.71)	3.72 (0.74)	3.92 (0.76)	4.24 (0.60)	0.80
2. 意識して安全確認動作をしている	3.28 (0.68)	3.72 (0.61)	4.04 (0.79)	4.28 (0.61)	1.00
3. 安全確認のための視線移動の頻度	3.12 (0.67)	3.68 (0.56)	4.12 (0.67)	4.20 (0.58)	1.08
4. ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3.16 (0.85)	3.56 (0.77)	4.00 (0.82)	4.24 (0.78)	1.08
5. 運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3.08 (0.95)	3.44 (0.96)	3.80 (0.96)	4.08 (0.95)	1.00
6. クリープを活用した滑らかな運転をしている	2.67 (0.52)	3.17 (0.41)	4.00 (0.89)	4.33 (0.52)	1.66

※1 団体目の効果測定は安カフェの前中後の3回だけだったため、便宜上、中を同じ数値で「中1」と「中2」として集計しています。



【2020】

・「くせ」の発見

今回の安全運転カフェを通じて運転者が気づいた自分の運転のくせをまとめると、主に以下のようなものが見られました。○印を付けたものは2020年度で新たに追加したものです。

【良いくせ】

- ・身を乗り出しての意識的な安全確認
- ・複数回の念を入れた意識的な安全確認
- ・ブレーキに備えた足の位置（ブレーキ準備動作ができています）
- 歩行者等の早期発見に備えた前方情報取得
- 適切な車間距離
- フットブレーキの活用
- バック駐車により発進時のリスクを減らす
- 運転中は焦らず「待つ」ことを心がけている
- クリープを活用して滑らかな運転を心がけている

【注意すべきくせ】

- ・走り出してから安全ベルト装着
- ・余裕のない（前のめりやのけぞりすぎなど）運転姿勢（主に上半身）
- ・首を振らず、視線だけで安全確認
- ・ブレーキング間際の足のペダル移動（ブレーキ準備動作がない）
- ・スマホなどの脇見（前方不注意）
- ・片手運転
- ・不完全な一時停止
- ・感覚だけ（安全確認せずの）車線変更
- ・同乗者と会話中の無意識運転
- ・意識運転しているつもりになった不完全運転
- ・夜になると集中力が落ちている（無意識運転になっている）
- ハンドルを持つ手の位置
- 前走車との車間距離
- 走行中の走行位置の偏りや右左折時でのショートカット気味な走行ルート
- 不安定な座席位置や座り方（主に下半身）
- 走り出してからシートベルト着用
- クリープを活用せず、アクセルを踏み込んでの発進
- アクセルやブレーキペダルの不安定な踏み方
- 交差点等の赤信号停止時、横方向道路の信号機や歩行者信号で信号が変わることを予測して、ブレーキを緩めはじめてしまう。

【2020】

③様々な団体組織（家族や企業、地域組織など）で導入してもらえるよう手法の改良とパッケージ化を進める

・安全運転カフェ

ドライブレコーダー取り付けマニュアル

一般社団法人 日本損害保険協会 2020年度 自賠責運用益拠出事業
自動車事故防止対策 地域密着型交通安全教育の方策開発と普及活動支援

安全運転カフェ ドライブレコーダー 取り付けマニュアル



2021. 3 特定非営利活動法人 安全と安心 心のまなびば

・安全運転カフェ実施マニュアル

一般社団法人 日本損害保険協会 2020年度 自賠責運用益拠出事業
自動車事故防止対策 地域密着型交通安全教育の方策開発と普及活動支援

安全運転カフェ 実施マニュアル



2021. 3 特定非営利活動法人 安全と安心 心のまなびば

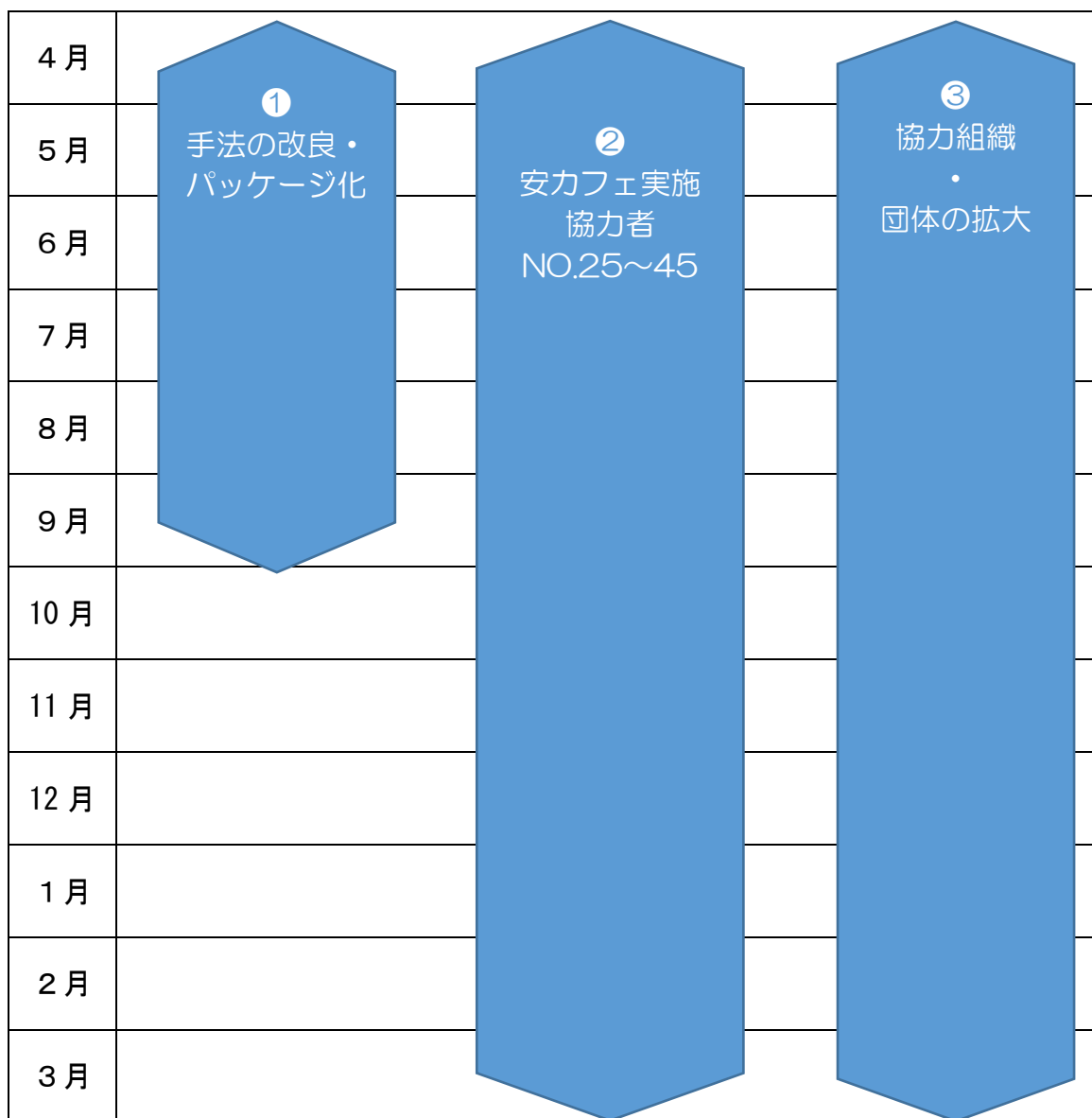
④協力組織・団体の拡大

- ア. 安全運転カフェ協力者募集チラシの再作成と配布
- イ. 経営者団体等での安全運転カフェ協力者募集活動
- ウ. 安全運転カフェホームページの制作と公開

月間平均PV数 78.6PV（2020年8月から2021年3月まで）

3.3年目（2021年度）での取り組み

3年目においてもコロナ禍の影響は尾を引いており、本来、各種団体組織の特徴に応じたアプローチ法の開発と組織・団体への普及拡大を図る予定だったものが、2019年度の試行において十分と言えるデータ量に達していなかったことから、拡大方策の検討と並行して3年目も継続してデータ収集に注力せざるを得ない状況となりました。



3-① 安全運転教育プログラムの改善・改良

3-①-1 目的・目標・手段・成果目標

本安全運転教育プログラム開発の目的・目標・手段・成果目標については昨年度から引き続き以下に示すものです。

【目的】無意識運転の意識化と自発的安全運転意識の喚起による 安全運転行動の定着

【目標】安全運転カフェの参加拡大と教育効果の定着

【手段】

ドライブレコーダー（マルチタイプ）を活用し、運転者自身が自身の運転映像を見る機会を設けることにより、身近な人との対話を通じて、自身の運転の「くせ」や「危険行動」に気づき、自発的な安全運転意識を喚起させ、日常での安全運転行動につなげるよう支援する。

【成果目標】

- 1年目：ア. 安全運転教育プログラム（通称「安全運転カフェ」）の開発
イ. 安全運転カフェの実施（5団体計15人以上）

- 2年目：ア. 安全運転カフェの実施による効果データの収集
（10団体計30人以上）
イ. 安全運転カフェのパッケージ化（普及版の開発）



2021年度継続

- 3年目：ア. 各種団体組織の特徴に応じたアプローチ法の開発
イ. 組織・団体への普及拡大



2021年度

3-①-2 安全運転教育プログラムの流れ

本プログラムは、ドライブレコーダー（以下「ドラレコ」）の取り付けから事後評価の記入までの5つの段階に分かれ、協力者1人あたり約1か月半程度の期間を想定しています。この流れは昨年と変わりありません。

【安全運転教育プログラム全体の流れ】

段階	実施内容	所要時間	前段階からの経過時間
1	・協力者募集 ・ドラレコ取り付け承諾	約15分間	-
2	・書類記入 ・ドラレコ取り付け	約1時間	-
3	・安全運転カフェ 1回目開催	約2時間	約1週間後
4	・安全運転カフェ 2回目開催 ・ドラレコ取り外し	約2時間	約1週間後
5	・事後評価記入	約5分間	約1か月後

3-①-3 安全運転カフェの流れ

安全運転カフェでは、ドラレコの録画映像を用いて、運転者自身が自己の運転映像を見る機会を設け、少人数単位での人間関係の場におけるフランクな対話を通じた振り返りと忌憚のない意見交換を行います。

安全運転カフェの流れも昨年度と大きな違いはありませんが、細かな部分では改良を加えました。

安全運転カフェは、ドラレコの取り付けから約1週間後に1回目を開催します。参加者は運転者本人（複数人の場合もある）を中心として、家族や職場仲間にも運転者本人同意のもと、自由参加を促しました（以下、「ギャラリー」）。

最初に「安全運転教育プロジェクト」や「安全運転カフェ」の趣旨説明を行い、運転者に現時点での自己評価を求めました。次にデモ映像による録画映像の見方を練習し、運転者本人の録画映像を2回再生しました。デモ映像の再生の際、「くせ」が出現しやすい「チェックポイント一覧」とプリテストで得られた「くせ一覧表」を提示しました。

再生1回目は運転者本人が発見した「くせ」を表明し、再生2回目では、ギャラリーも加わって意見交換をします。その際、決して荒さがしをしたり「悪い点」を指摘したりすることなく、むしろ模範となる良い点を見つけることを奨励する方針を採用しました。

こうして「安全運転カフェ」での「気づき」と「学び合い」が、日常での運転者の無意識的運転を意識的運転に換えるよう工夫しました。

「安全運転カフェ」は、その後約1週間の間隔を空けて第2回目を実施して終了となります。

【安全運転カフェの流れ】

	実施内容	所要時間
1	・「安全運転カフェでのルール」を読み上げ確認	約15分間
2	・運転者による自己評価表への記入	約5分間
3	・デモ映像にて録画映像の見方練習 ・「チェックポイント一覧」と「くせ一覧」を提示	約15分間
4	・運転者本人の録画映像再生(1回目) ・運転者本人のみ「くせ」を表明	約15分間
5	・運転者本人の録画映像再生(2回目) ・運転者本人以外からも示唆を行う	約15分間
6	・振り返り ・連絡や確認	約5分間

※「4」と「5」は各運転者の人数分実施

3-①-4 自己評価シート

自己評価シートは2020年度に改良を加えており、2021年度ではこの改良された自己評価シートを使用しました。

【改善した自己評価シート Ver. 2020 1枚目】

ふりがな お名前：		ご年齢：	歳
ご職業・所属：		運転歴：	年
運転頻度： ほぼ毎日・週3～5日・週1～2日・月1～4日・あまりない		車種：	
		シートベルト警告音：	有・無
事故・違反歴	いつ頃	どのような	
直近			
1つ前			
アクセルとブレーキ踏み間違え経験		なし あり（具体的に： _____）	

ドラレコ活用効果

5段階評価（5.よくしている 4.している 3.普通 2.あまりしていない 1.していない）

チェック項目	前 ()	中1 ()	中2 ()	後1 ()	後2 ()
1 安全運転を意識している					
2 意識して安全確認動作をしている					
3 安全確認のための視線移動を頻繁にしている					
4 ブレーキ準備など危険回避準備行動を心がけている					
5 運転中ナビや地デジ映像を見る回数や時間を減らすようにしている					
6 クリープを活用した滑らかな運転をしている					

1回目の評価である「前」への評価点記入に際しては、その後の（「中1」～「後2」での）評価の変化の可能性に備え、「2」～「4」の3段階での評価点数を付けることをお勧めします。（「中1」以降で「1」や「5」などの変化した評価点がつけられるようにするため。例えば、「前」で評価点「5」を付けてしまうと、その後いくら運転意識が向上しても評価点「5」を付けるしかなく、向上したという変化が示せない。）

あなたの「くせ」をお売りください!!!

自分の運転映像をみて、どんなこと（くせ）に気づきましたか？
気づいた「自分のくせ」を下の表に書き込んでください。くせ1種類につき500円で買い取ります。（上限10種類）

	くせの内容
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

【自由回答1】他者の運転映像をみて、自分の運転に反映できることはありましたか？

- ・
- ・
- ・
- ・

【自由回答2】ドラレコ取付（または映像鑑賞）の前と後、また、取り外した後で運転に対する意識や行動に何か変わりましたか？

- ・
- ・
- ・
- ・

【目標設定】あなたの今後の運転目標を教えてください。

- ・

3-①-5 くせの「チェックポイント一覧」と「くせ一覧表」

デモ映像と同様に、「チェックポイント一覧」と「くせ一覧表」も2020年度で作成したものを使用しました。

【チェックポイント一覧】

チェックポイント		
状況	観測点	カメラ
走行時	運転姿勢(ハンドル持ち方)	運転者・ハンドル
	運転姿勢(座席位置)	運転者・ハンドル
	運転姿勢(足の位置)	足下
	運転姿勢(ペダル裁き)	足下
	ブレーキ準備	足下
	ダッシュボードへの物置	ハンドル
	車間距離	前方・運転者(後方)
	余裕ブレーキ	前方・足下
	脇見運転(外部・同乗者との会話・スマホ)	運転者
	走行位置	前方・運転者(側方・後方)
渋滞時	車間距離	前方・運転者(後方)
	運転姿勢(ペダル裁き)	足下
狭小道路	ブレーキ準備	足下
発進時	シートベルト	運転者
	クリーブ活用	足下
右左折時	安全確認(首振り・ミラー)	運転者
	運転姿勢(ハンドル持ち方)	運転者・ハンドル
	進路ショートカット	前方
車線変更時	安全確認(首振り・ミラー)	前方・運転者・ハンドル
後退時	後方確認(首振り・ミラー・バックモニター)	運転者
一時停止	完全な一時停止	前方・運転者・ハンドル・足下
駐車時	前向駐車・後ろ向き駐車	前方・運転者
	フットブレーキ活用	足下
スマホ・携帯	スマホ・携帯操作	運転者
高速走行時		
雨天時		
夜間		

【くせ一覧表】

くせ一覧	
【良いくせ】	
安全確認	・身を乗り出しての意識的な安全確認
安全確認	・複数回の念を入れた意識的な安全確認
危険準備	・ブレーキに備えた足の位置(ブレーキ準備動作ができています)
安全確認	・進路変更前や右左折前に目視での安全確認
円滑走行	・走り始めはクリーブを利用
【注意すべきくせ】	
ながら運転	・走り出してから安全ベルト装着
ながら運転	・スマホなどの脇見(前方不注意)
運転姿勢	・片手運転
運転姿勢	・余裕のない(前のめりやのけぞりすぎなど)運転姿勢
安全確認	・首を振らず、視線だけで安全確認
安全確認	・感覚だけ(安全確認せず)の車線変更
法令順守	・不完全な一時停止
漫然運転	・同乗者と会話中の無意識運転
漫然運転	・意識運転しているつもりになった不完全運転
漫然運転	・夜になると集中力が落ちている(無意識運転になっている)
安全確認	・左折時の安全確認遅れ
危険準備	・ブレーキング間際の足のペダル移動(ブレーキ準備動作がない)
危険準備	・高齢者や子どもの横徐行せず
法令順守	・交差点右折時のショートカット
法令順守	・左車線からの追い越し
危険準備	・バスの発車を待たずにすり抜け
安全確認	・バック時に後方確認しないか遅れて確認する
運転環境	・ダッシュボードに物を置く
安全確認	・バック時のシフト未確認

3-①-6 「くせ」の買い取り制度

2021年度においても2020年度と同様に、協力者自身が見つけた「くせ」（良いくせ、悪いくせ両方含む）を1種類（同種の場合は1種類とカウント）につき500円分（QUOカード）、10種類（5,000円分）を上限としてお支払いするという「くせ」の買い取り制度を採用しました。

【「くせ」の買い取り制度】

あなたの「くせ」をお売りください!!!

自分の運転映像をみて、どんなこと（くせ）に気づきましたか？

気づいた「自分のくせ」を下の表に書き込んでください。くせ1種類につき500円で買い取ります。（上限10種類）

	くせの内容
1	発進してからシートベルトをする
2	座る位置が左寄り
3	しっかり安全確認している
4	TVを見すぎている
5	≡ 10:10分のハンドルの持ち方ができている
6	車間取りをしっかりとっている
7	
8	
9	
10	

3-② 安全運転カフェ 2021 実施報告

2021 年度もコロナ禍により、緊急事態宣言の発出や他者との接触を極力減らすなどの対策から、本プログラムへの協力を得づらい状況となりました。そうしたなかで、2021 年 4 月から 2022 年 3 月にかけて、17 団体計 20 人から参加協力を得ることができました。各実施結果および集計結果を以下に示します。

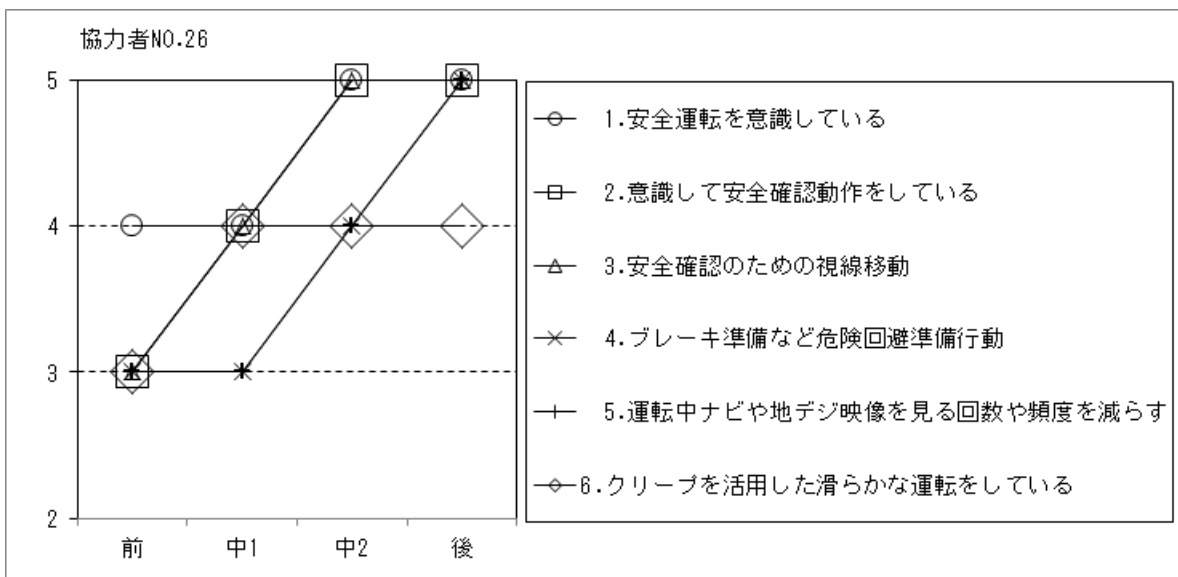
3-②-1 2021-1 団体目（累計 14 団体・26 人目）

【14 団体・26 人目】

団体名	協 NO.26 様							
実施場所	NO.26 様 会社事務所							
実施日	DR 受付:2021/09/14		1 回目:2021/09/21		2 回目:2021/09/29			
協力者名	協 NO.26							
年齢	69							
所属・職業	会社役員							
運転歴	50 年							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	カローラ フィールダー							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違え経験	なし							
事故歴(直近)	なし							
事故歴(1 つ前)	-							
DR 機種	4 カメ ^⑩							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	9/14	9/21	6/29	11/12				
1.安全運転を意識している	4	4	5	5				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	5	5				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	4	5	5				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	4	5				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3	3	4	5				
6.クリープを活用した滑らかな運転をしている	3	4	4	4				

協力者名	協 NO.26	
発見したくせ	1.走行し出してからシートベルト 2.信号で止まるとスマホを見る 3.ブレーキの踏み込みが甘い	4.左折時サイドミラーを見ていない 5.右折時サイドミラーを見ていない 6.右折時逆手ハンドルになる
自由回答 2 変化	○安全確認に対する意識が変わった。	
目標	○優良運転を目指します。	

・協 NO.26 の自己評価結果



・協 NO.26 の録画映像

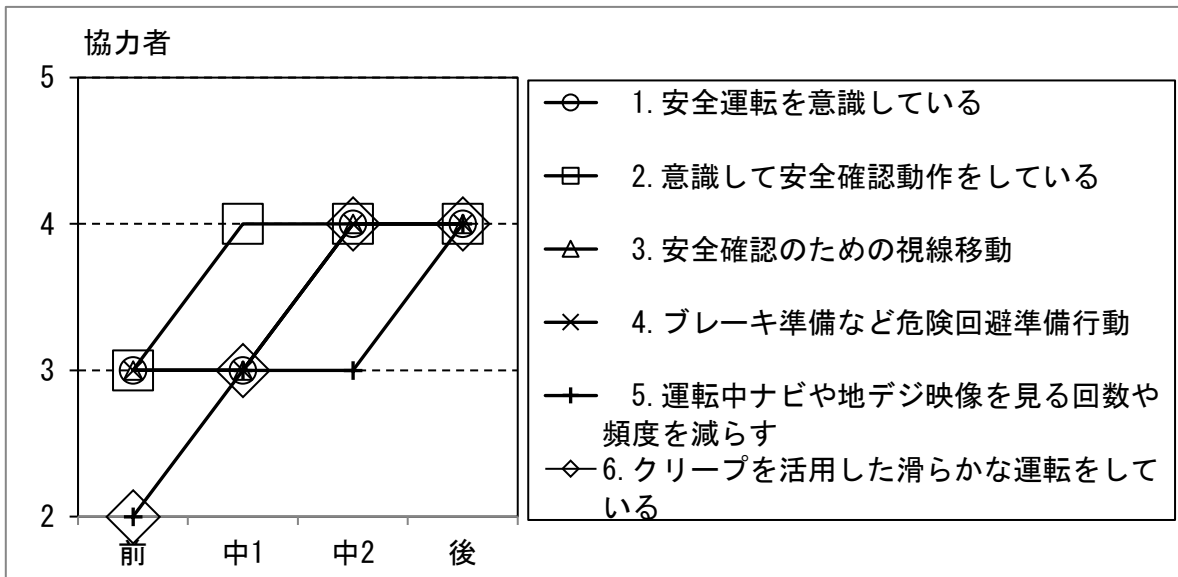


3-②-1 2021-2 団体目（累計 15 団体・27 人目）

【15 団体・27 人目】

団体名	協 NO.27 様							
実施場所	協 NO.27 様 会社事務所							
実施日	DR 取付:2021/09/21		1 回目:2021/09/29		2 回目:2021/10/07			
協力者名	協 NO.27							
年齢	42							
所属・職業	会社役員							
運転歴	23 年							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	スズキ エブリィ							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違え経験	なし							
事故歴(直近)	2019:客先で路上駐車違反							
事故歴(1つ前)	-							
DR 機種	4 カメ⑨							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後				
	9/21	9/29	10/7	11/2				
1.安全運転を意識している	3	3	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	4	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	3	4	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	4	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	3	3	4				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	2	3	4	4				
発見したくせ	1.止まったとき電話をさわる 2.止まった時、たまに左足でブレーキを踏み換える 3.ひげを触って片手運転する							
自由回答 2 変化	○周囲の確認をよくする ○ブレーキをゆっくり踏む ○走り出しをゆっくりする							
目標	○無事故で一生を過ごす							

・協 NO.27 の自己評価結果



・協 NO.27 の録画映像

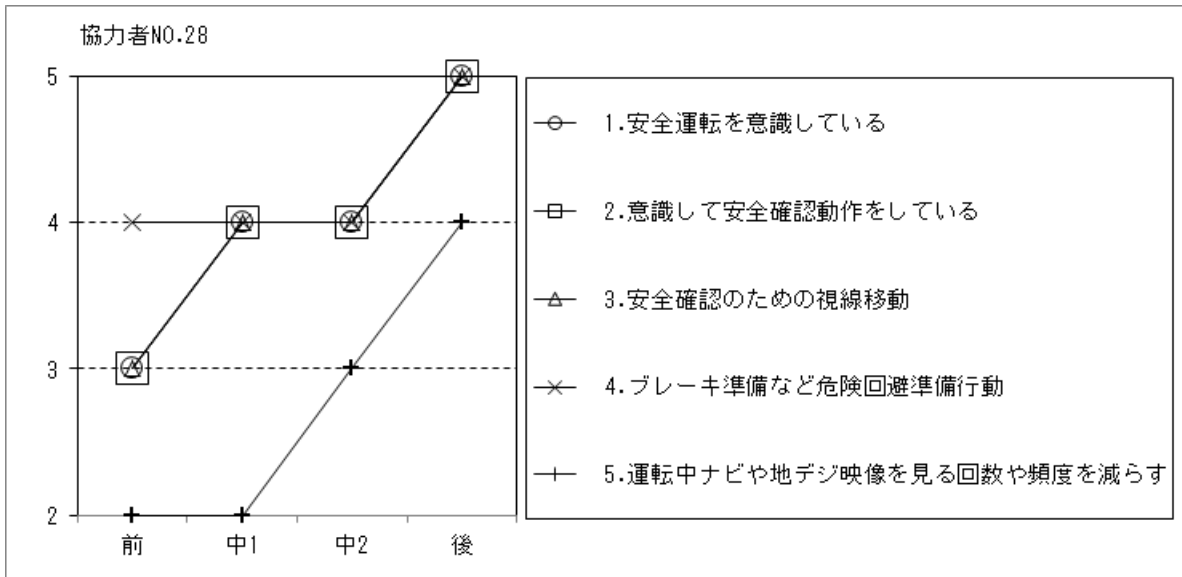


3-②-1 2021-3 団体目（累計 16 団体・28 人目）

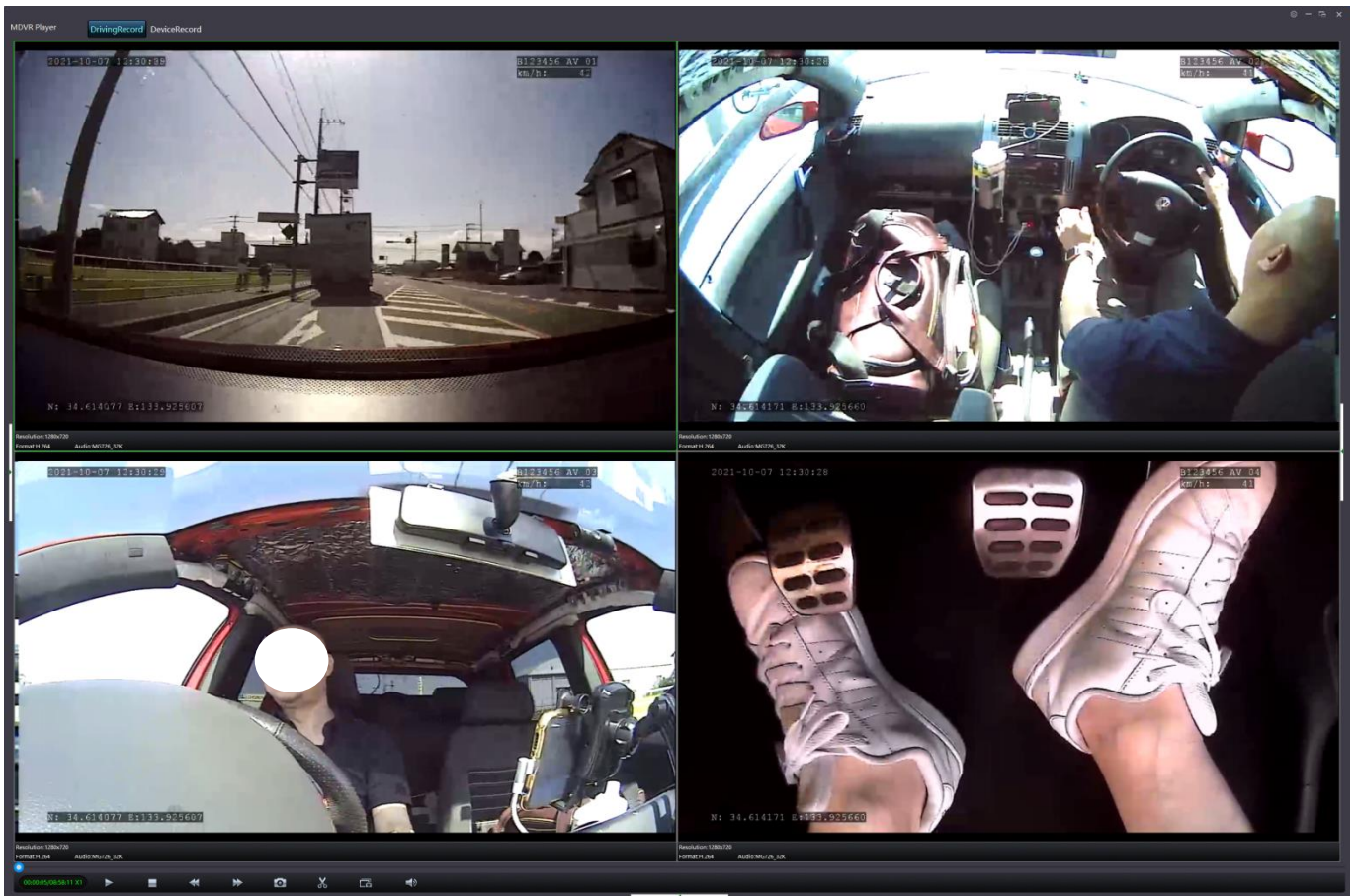
【16 団体・28 人目】

団体名	協 NO.28 様							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/9/23		1 回目:2021/10/1		2 回目:2021/10/8			
協力者名	協 NO.28							
年齢	48							
所属・職業	フィットネスジム経営者							
運転歴	30 年							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	VW POLO(マニュアル車)							
事故歴(直近)	2016:一時不停止							
事故歴(1 つ前)	-							
シートベルト警告音	なし							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ⑧							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	9/23	10/1	10/8	11/2				
1.安全運転を意識している	3	4	4	5				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	4	5				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	4	4	5				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	4	4	4	5				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	2	3	4				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	-	-	-	-				
発見したくせ	1.ブレーキ時に右を見る 2.ブレーキペダル放しがち 3.意外と左右を首振りで見っていた 4.動画を見てにやけがち				5.車間距離取っていた 6.停止中ブレーキペダルを踏むことが多くなった 7.信号の変わり目(黄色)で直進することが多い 8.夜間のスピードが出すぎている			
自由回答 2 変化	○すべての行動に自分なりの理由はあるが、それが「安全」につながるかは疑わしい。 ○「かもしれない運転」特に夜間や住宅街では必要							
目標	○無事故無違反で初のゴールド免許							

・協 NO.28 の自己評価結果



・安全運転カフェ16団体目 協 NO.28 の録画映像



3-②-1 2021-4 団体目（累計 17 団体・29・30 人目）

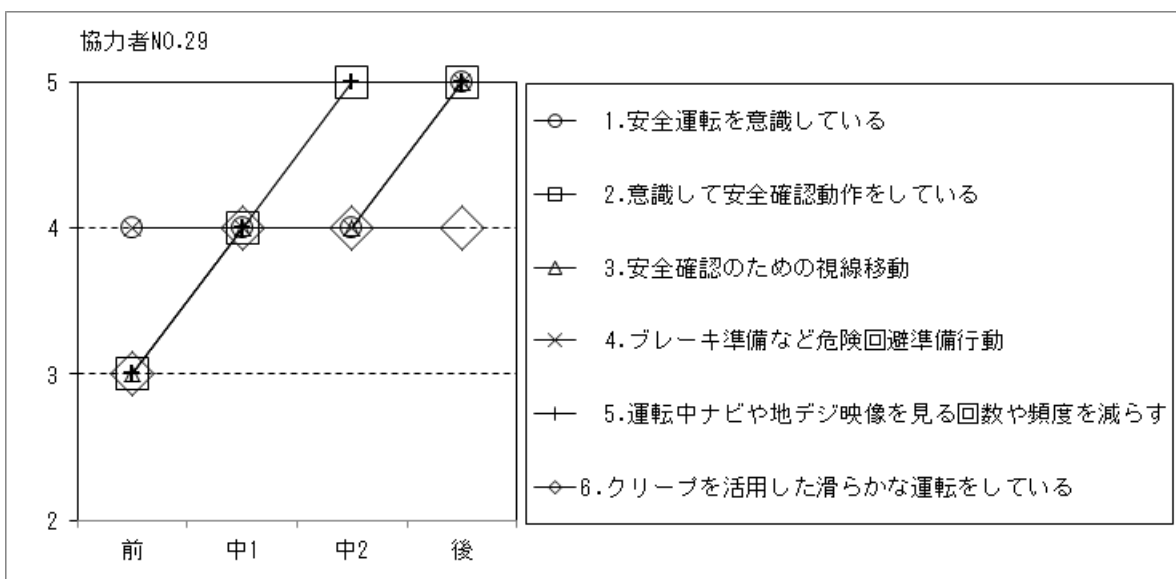
【17 団体・29・30 人目】

団体名	教育データ分析・地域情報提供							
実施場所	会社事務所							
実施日	DR 取付:2021/10/11		1 回目:2021/10/19		2 回目:2021/10/26			
協力者名	協 NO.29				協 NO.30			
年齢	27				49			
所属・職業	会社員				会社員			
運転歴	9				30			
運転頻度	ほぼ毎日				ほぼ毎日			
車種	三菱 ミラージュ				ホンダ NBOX			
事故歴(直近)	なし				なし			
事故歴(1 つ前)	なし				なし			
シートベルト警告音	あり				あり			
踏み間違い経験	なし				なし			
DR 機種	4 カメ⑦				4 カメ⑥			
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	10/11	10/19	10/26	12/24	10/11	10/19	10/26	12/24
1.安全運転を意識している	4	4	4	5	3	3	4	4
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	5	5	3	3	4	4
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	4	4	5	3	3	4	5
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	4	4	4	5	3	3	4	5
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3	4	5	5	3	3	4	4
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	4	4	4	2	3	4	4

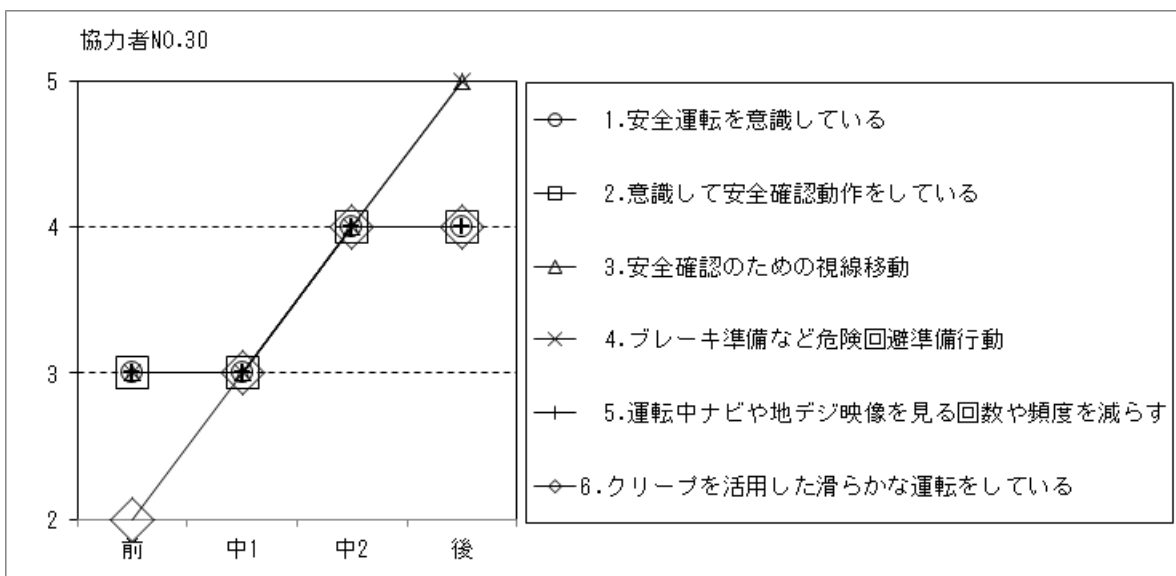
協力者名	協 NO.29	協 NO.30
発見したくせ	1.片手ハンドル 2.目視するが首振りはない 3.早めのブレーキ 4.止まれを完全停止している 5.車間距離を保っている 6.バック時はドアミラーと首振り直視で確認している 7.アクセル調整をしている 8.逆手ハンドルになっている	1.ハンドルを持つ位置が上・下寄りだったりする。 2.ウインカーを出すのが遅い。 3.モニターを見る機会が多い。 4.ブレーキのタイミングが遅いときがある。 5.シートベルトを先に付けていないことが多い。 6.信号でスマホを見てしまう。 7.視線がきよろきよろしている。 8.止まっているときにハンドルを離すことが多い。 9.車間距離はしっかりと取っている。

協力者名	協 NO.29	協 NO.30
自由回答 2 変化	○確実な停止や首振り確認など、安全運転を心がけるようになった。	○停止位置ではきちんと止まるようになった。 ○目視を今まで以上にするようになった。 ○スマホやモニター画面を見ないように意識している。 ○歩行者・自転車に対して今まで以上に意識できるようになった。
目標	○安全運転を心がけ、事故を起こさないように注意を払いながら運転する。	○安全に運転するように意識します。

・協 NO.29 の自己評価結果



・協 NO.30 の自己評価結果



・安全運転カフェ 17 団体目 協 NO.29 の録画映像



・安全運転カフェ 17 団体目 協 NO.30 の録画映像



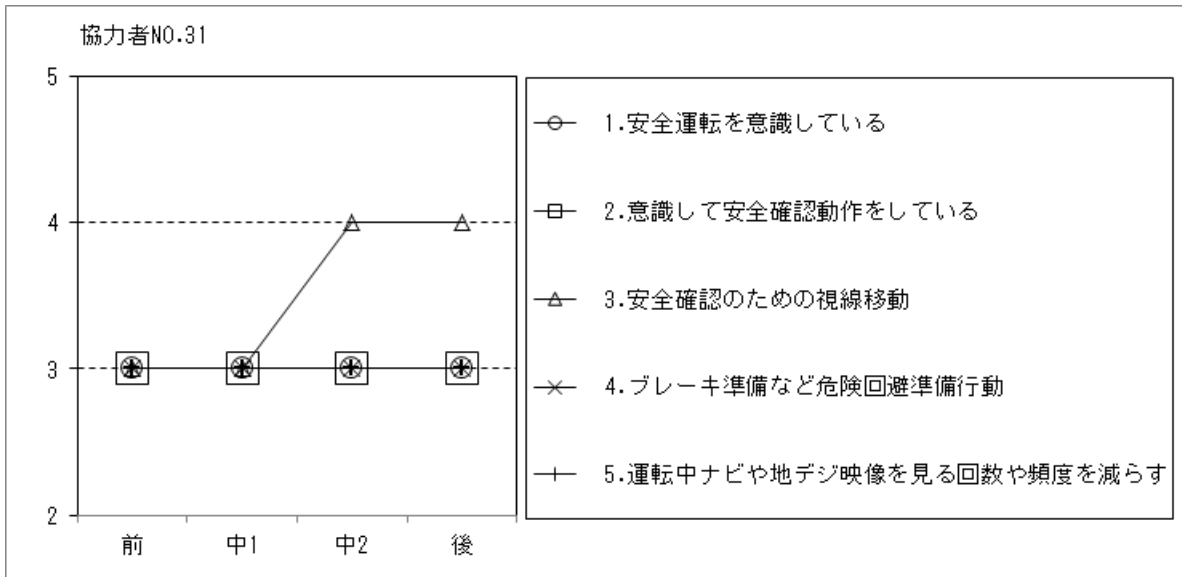
3-②-1 2021-5 団体目（累計 18 団体・31 人目）

【18 団体・31 人目】

団体名	協 NO.31 様							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/10/12		1 回目:2021/10/22		2 回目:2021/10/30			
協力者名	協 NO.31							
年齢	60							
所属・職業	教育系公務員							
運転歴	42							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	トヨタ ヴィッツ							
事故歴(直近)	8 年前:一時停止違反							
事故歴(1 つ前)	9 年前:駐車禁止							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ⑤							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	10/12	10/22	10/30	13/12				
1.安全運転を意識している	3	3	3	3				
2.意識して安全確認動作をしている	3	3	3	3				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	3	4	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	3	3				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3	3	3	3				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	3	3	3				

協力者名	協 NO.31
発見したくせ	1.ドライビングポジション(片手ハンドル) 2.左手がシフトレバーにかかっていることが多い 3.クラッチを踏むときの足の位置
自由回答 2 変化	○安全確認をよくするようになった。 ○ドライビングポジションを調整した。
目標	○安全確認をきちんとする。

・協 NO.31 の自己評価結果



・安全運転カフェ 18 団体目 協 NO.31 の録画映像



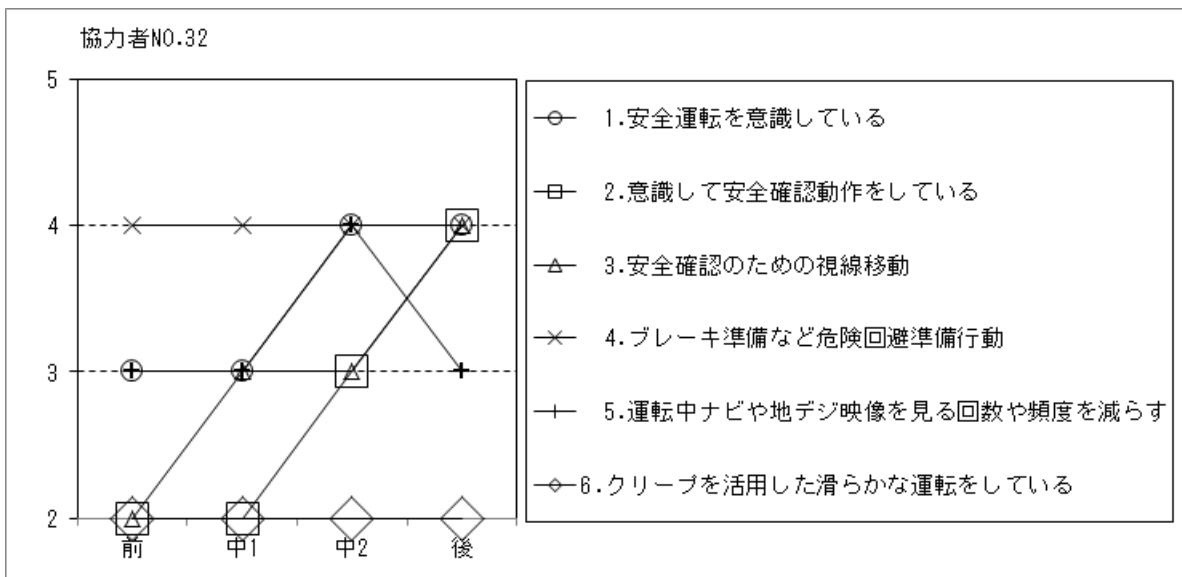
3-②-1 2021-6 団体目（累計 19 団体・32 人目）

【19 団体・32 人目】

団体名	コンサルタント業							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/10/21		1 回目:2021/10/28		2 回目:2021/11/4			
協力者名	協 NO.32							
年齢	58							
所属・職業	経営者							
運転歴	38							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	ホンダ フリード							
事故歴(直近)	2019:一時停止違反							
事故歴(1つ前)	-							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ④							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	10/21	10/28	11/4	1/7				
1.安全運転を意識している	3	3	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	2	2	3	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	2	3	3	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	4	4	4	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3	3	4	3				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	2	2	2				

協力者名	協 NO.32
発見したくせ	1.左折時に首振り確認していない。 2.停止時にニュートラルに入れる。 3.右左折時の確認があまい。
自由回答 2 変化	○安全運転を意識するようになった。 ○一旦停止はしっかり止まるように心がけるようになった。 ○運転中、テレビを注視しないようになった。
目標	○右左折時の安全確認をしっかりやる。

・協 NO.32 の自己評価結果



・安全運転カフェ19団体目 協 NO.32 の録画映像



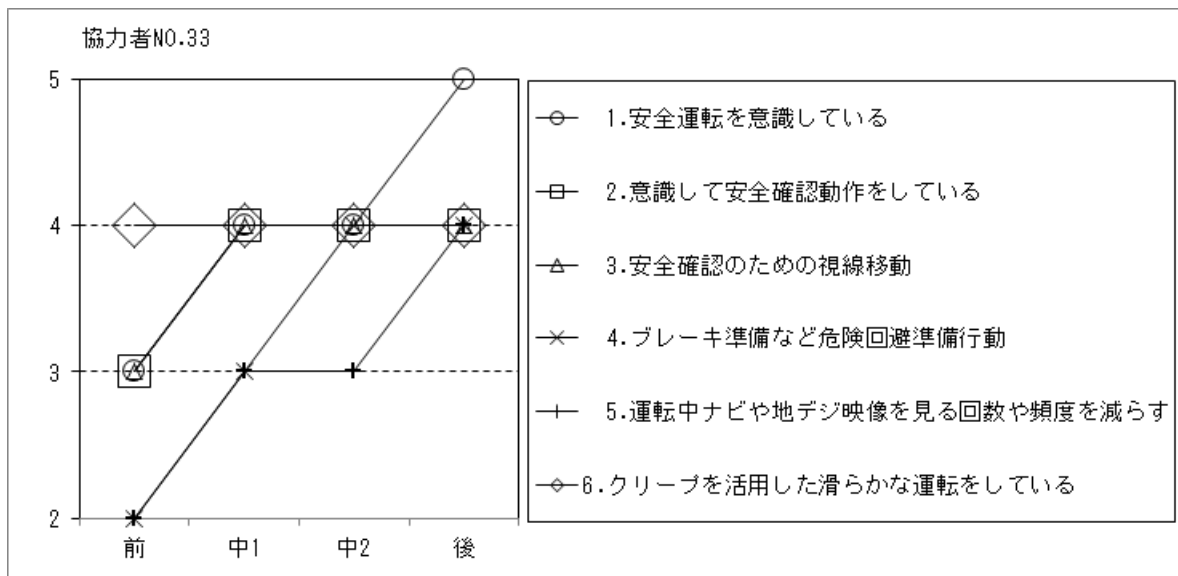
3-②-1 2021-7 団体目（累計 20 団体・33 人目）

【20 団体・33 人目】

団体名	ファイナンシャルプランナー							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/10/22		1 回目:2021/10/27		2 回目:2021/11/4			
協力者名	協 NO.33							
年齢	53							
所属・職業	経営者							
運転歴	34							
運転頻度	週 3~5 日							
車種	トヨタ プレミオ							
事故歴(直近)	2020 年 9 月:店舗駐車場にて電信柱に接触							
事故歴(1 つ前)	2013 年 7 月:山道で岩肌に助手席ドアが接触							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ③							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	10/22	10/27	11/4	12/9				
1.安全運転を意識している	3	4	4	5				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	4	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	4	4	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	2	3	4	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	3	3	4				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	4	4	4	4				

協力者名	協 NO.33	
発見したくせ	1.かかとが浮いている 2.ミラーをあまりみていない 3.駐車の際、左をあまり見ていない 4.首を動かさすぎ 5.黄信号でも進んでいる	6.助手席の荷物を走行中に触る 7.スマホを触る 8.両足でブレーキを踏む 9.ハンドルから両手を離すことがある
自由回答 2 変化	○スピードを出しすぎないようになった。 ○ブレーキのタイミングに余裕をもたせるようになった。 ○駐車時に左側も確認するように意識した。 ○アクセルとブレーキの時、かかとをつけるように意識した。	
目標	○無駄の少ない安全運転を気を緩めないように心がける	

・協 NO.33 の自己評価結果



・安全運転カフェ 20 団体目 協 NO.33 の録画映像



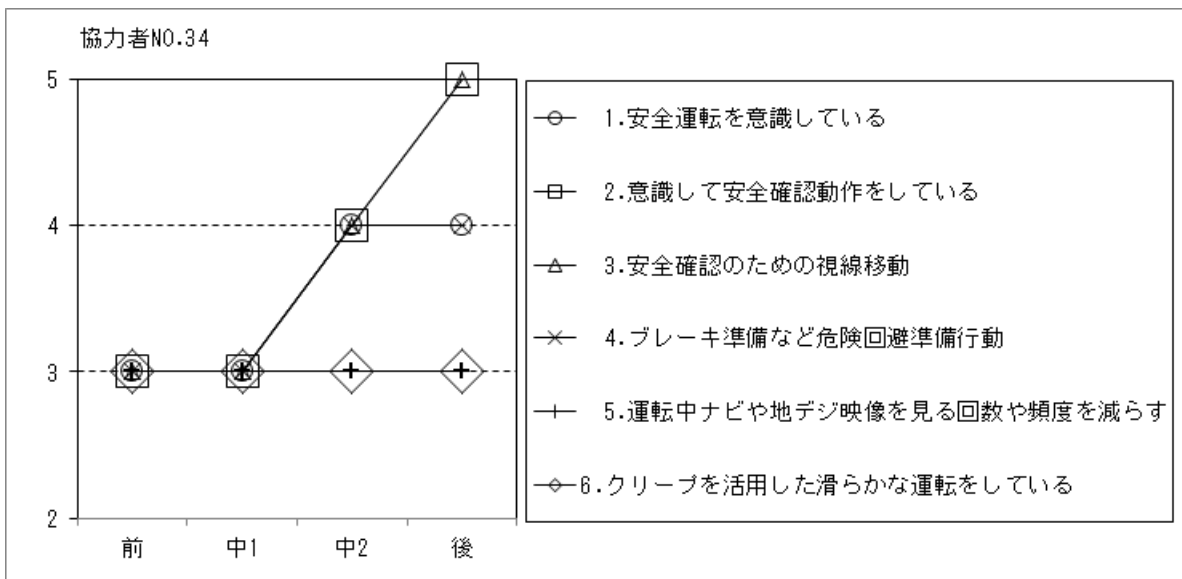
3-②-1 2021-8 団体目（累計 21 団体・34 人目）

【21 団体・34 人目】

団体名	協 NO.34 様							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/10/30		1 回目:2021/11/6		2 回目:2021/11/13			
協力者名	協 NO.34							
年齢	45							
所属・職業	会社員							
運転歴	20							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	トヨタ プリウス							
事故歴(直近)	2013 年 6 月 16 日:通行禁止違反							
事故歴(1 つ前)	2009 年ごろ:速度超過違反							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ⑥							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	10/30	11/6	11/13	12/10				
1.安全運転を意識している	3	3	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	3	3	4	5				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	3	4	5				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	4	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3	3	3	3				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	3	3	3				

協力者名	協 NO.34
発見したくせ	1.片手運転 2.停止時の車間距離が広い 3.左右によって走行することが多い
自由回答 2 変化	○両手で運転するようになった ○確認、予備動作等意識して行うようになった。
目標	○無違反(交通規則遵守)

・協 NO.34 の自己評価結果



・安全運転カフェ 21 団体目 協 NO.34 の録画映像



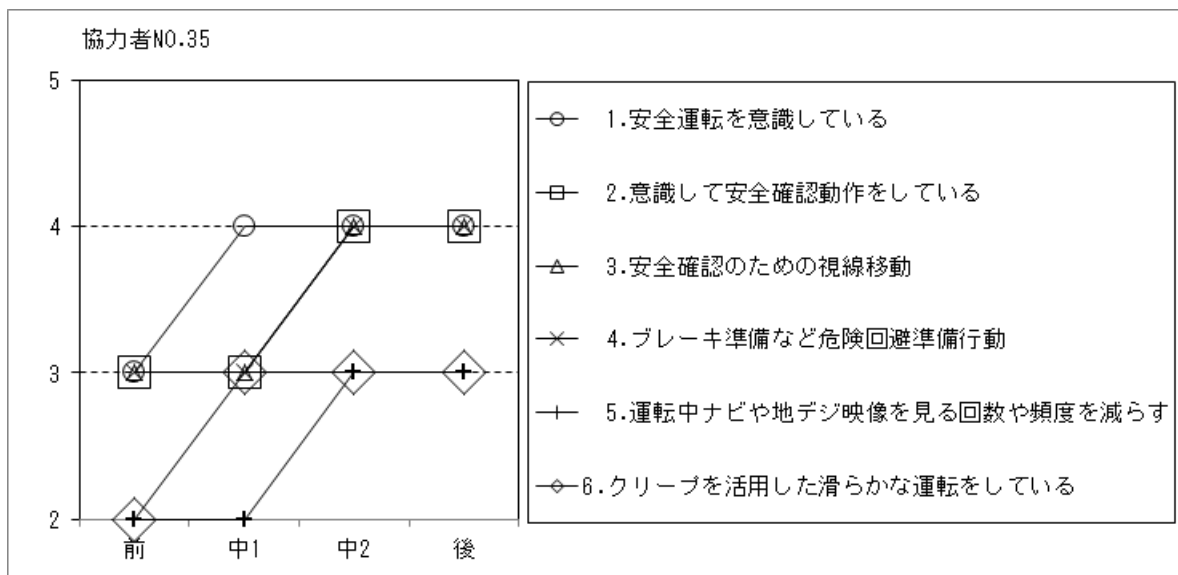
3-②-1 2021-9 団体目（累計 22 団体・35・36 人目）

【22 団体・35・36 人目】

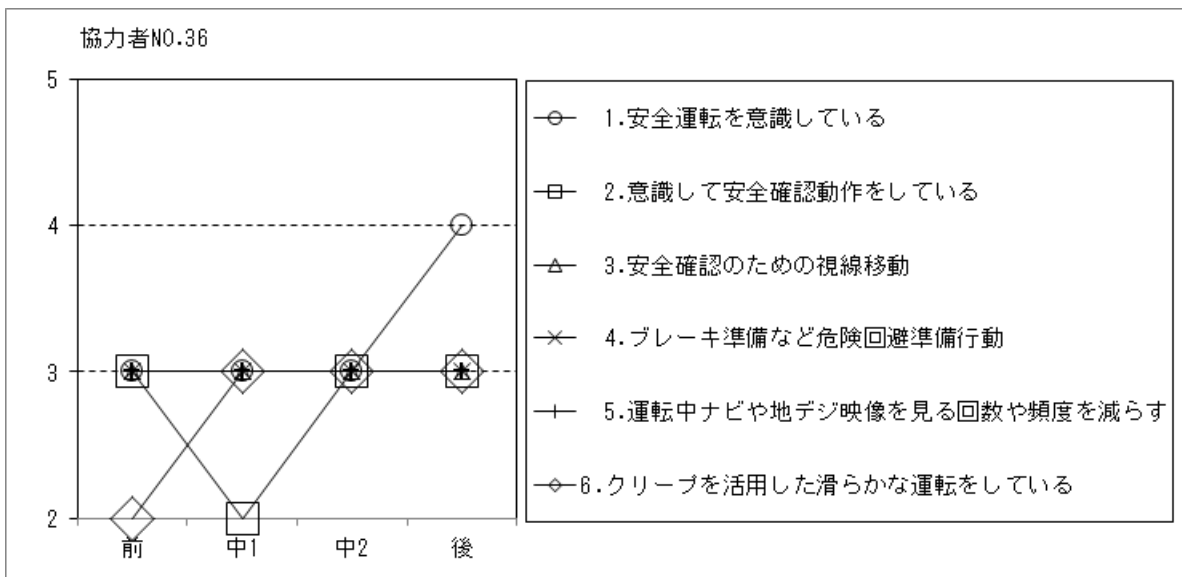
団体名	運送業							
実施場所	会社事務所							
実施日	DR 取付:2021/11/1 1 回目:2021/11/9(11/25) 2 回目:2021/11/25(12/6)							
協力者名	協 NO.35				協 NO.36			
年齢	53				38			
所属・職業	会社員				会社員			
運転歴	34				19			
運転頻度	ほぼ毎日				ほぼ毎日			
車種	軽自動車(アルト)				トラック			
事故歴(直近)	22 年前:スピード違反				覚えていない			
事故歴(1 つ前)	? 年前:酒気帯び運転				-			
シートベルト警告音	なし				なし			
踏み間違い経験	なし				なし			
DR 機種	4 カメ⑩				4 カメ⑨			
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	11/1	11/9	11/25	1/12	11/1	11/25	12/6	1/12
1.安全運転を意識している	3	4	4	4	3	3	3	4
2.意識して安全確認動作をしている	3	3	4	4	3	2	3	3
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	3	4	4	3	3	3	3
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	4	4	3	3	3	3
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	2	3	3	3	3	3	3
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	2	3	3	3	2	3	3	3

協力者名	協 NO.35	協 NO.36
発見したくせ	1.片手運転 2.首振りが大体できている 3.急ブレーキがあった 4.一旦停止が完全に止まっていない 5.車間距離が短い 6.アクセルの踏み方が良かった 7.クリープ使っていない 8.電話を触った 9.ブレーキ踏みすぎ 10.操作しながら確認している	1.手放し+ながら運転 2.片手でハンドル操作 3.進路変更時に巻き込み確認が不十分 4.走行中の飲食での前方不注意 5.工場内出入口での歩行者確認不足 6.すきあれば右折の際に車と車の間を通り抜けようとしている 7.後部の「あおり」を確認する際、運転席ドアを開けっぱなしにしている 8.身を乗り出して安全確認している 9.余裕のあるブレーキングができている 10.車が動く際のアクセルの踏み具合がやや強い
自由回答 1 他者学習	<input type="checkbox"/> 確認のタイミングを改善 <input type="checkbox"/> 早めのブレーキ <input type="checkbox"/> ブレーキのタイミング	<input type="checkbox"/> 両手で正しくハンドルを持っている <input type="checkbox"/> 歩行者優先 <input type="checkbox"/> やわらかいアクセルワーク
自由回答 2 変化	<input type="checkbox"/> 確認の首振りを大きくした <input type="checkbox"/> 一旦停止を確実に	<input type="checkbox"/> 意識していると思っていたが、安全確認すら不十分だった。 <input type="checkbox"/> 気づいた点は修正を意識している。
目標	<input type="checkbox"/> ながらをなくす	なし

・協 NO.35 の自己評価結果



・協 NO.36 の自己評価結果



・安全運転カフェ 22 団体目 協 NO.35 の録画映像



・安全運転カフェ 22 団体目 協 NO.36 の録画映像



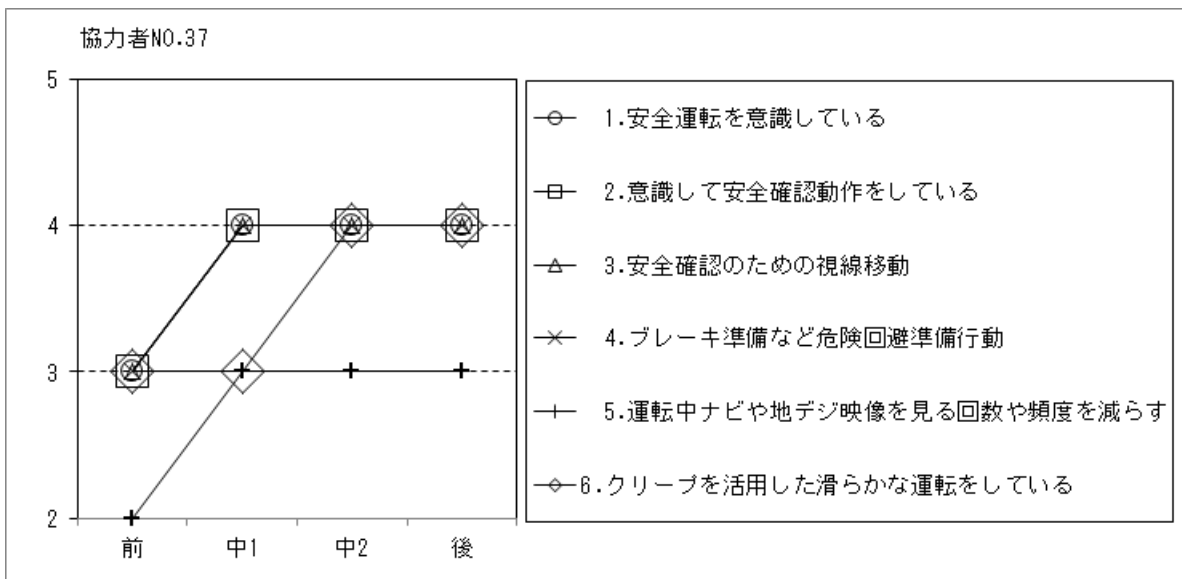
3-②-1 2021-10 団体目（累計 23 団体・37 人目）

【23 団体・37 人目】

団体名	協NO. 37							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/11/4		1 回目:2021/11/7		2 回目:2021/11/17			
協力者名	協 NO.37							
年齢	53							
所属・職業	会社役員							
運転歴	31							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	日産 セレナ							
事故歴(直近)	3 年前:一時停止義務違反							
事故歴(1 つ前)	4 年前:一時停止義務違反							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ⑧							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	11/4	11/7	11/17	12/15				
1.安全運転を意識している	3	4	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	4	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	4	4	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	4	4	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	3	3	3				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	3	4	4				

協力者名	協 NO.37	
発見したくせ	1.ダッシュボードに物を置いている 2.左の安全確認していない 3.スマホをさわりがち 4.画面をみる	5.一時停止があまい 6.思い込みしがち 7.かかとが浮きがち 8.運転中に足を組みがち
自由回答 2 変化	○安全運転を確実にやりたいと思った。	
目標	○免許更新あと 2 回は行いたい。	

・協 NO.37 の自己評価結果



・安全運転カフェ 23 団体目 協 NO.37 の録画映像

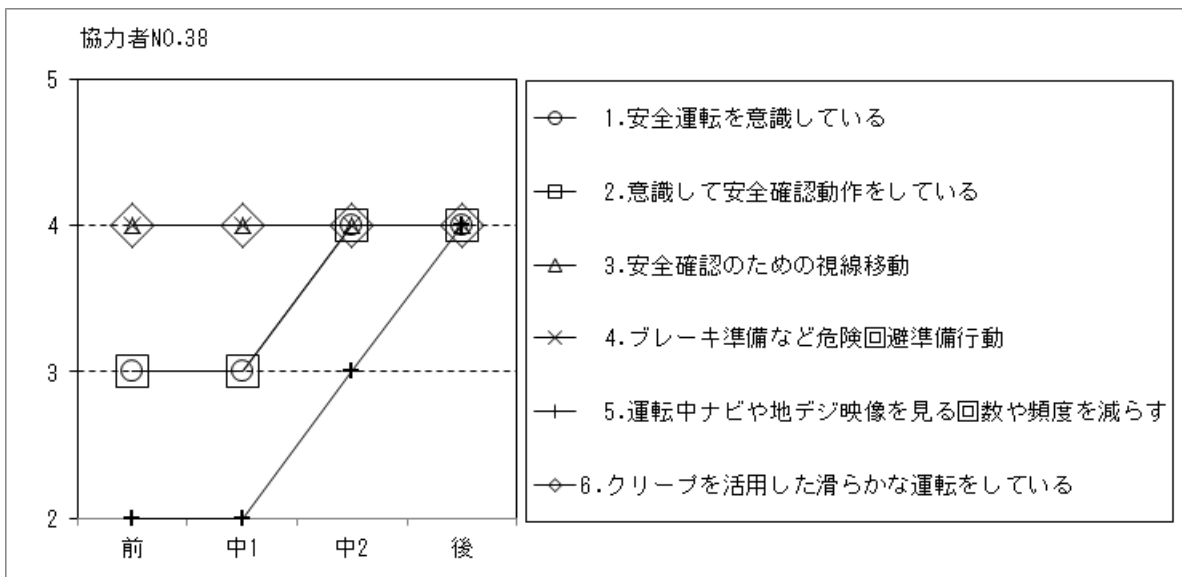


3-②-1 2021-11 団体目（累計 24 団体・38 人目）

【24 団体・38 人目】

団体名	WEBコンテンツ業							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2021/12/20		1 回目:2021/12/24		2 回目:2022/1/6			
協力者名	協 NO.38							
年齢	34							
所属・職業	経営者							
運転歴	34							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	日産 クリッパー(軽ワゴン)							
事故歴(直近)	1 年前:駐車場で接触							
事故歴(1 つ前)	-							
シートベルト警告音	なし							
踏み間違え経験	あり(ブレーキとアクセルの間に足が引っかかった。10 年以上前)							
DR 機種	4 カメ⑤							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	12/20	12/24	1/6	2/7				
1.安全運転を意識している	3	3	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	3	3	4	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	4	4	4	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	4	4	4	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	2	3	4				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	4	4	4	4				
発見したくせ	1.ひじをドアにおく 2.運転しながら電話(ハンズフリー) 3.脇見が多い 4.ハンドルの持ち方 5.信号待ちのときにハンドルから手を離す				6.早めのブレーキ 7.車間距離とっている 8.裏道をとおりがち 9.左右確認は目だけ 10.片手運転多い			
自由回答 2 変化	○左右の確認をするようになった ○シートベルトなど今まで意識していない部分に気づけた							
目標	○今後も自分の運転を意識していくようにしたい							

・協 NO.38 の自己評価結果



・安全運転カフェ 24 団体目 協 NO.38 の録画映像

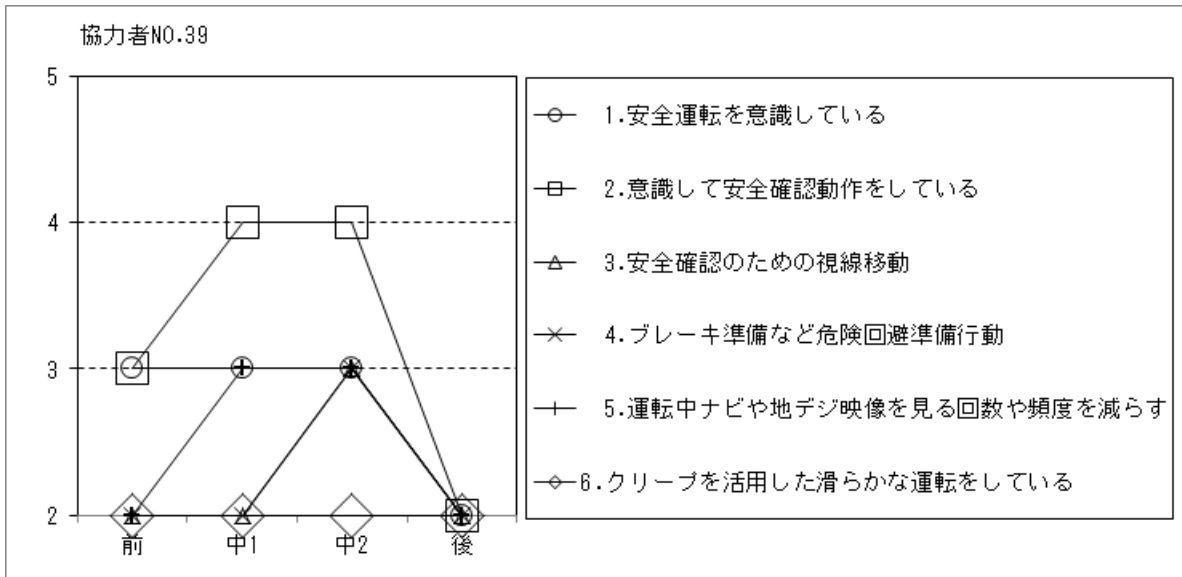


3-②-1 2021-12 団体目（累計 25 団体・39 人目）

【25 団体・39 人目】

団体名	車両整備・販売業							
実施場所	会社事務所							
実施日	DR 取付:2022/1/12		1 回目:2022/1/18		2 回目:2022/1/25			
協力者名	協 NO.39							
年齢	37							
所属・職業	会社役員							
運転歴	19							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	トヨタ プラド							
事故歴(直近)	なし							
事故歴(1 つ前)	なし							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ④							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	1/12	1/18	1/25	3/14				
1.安全運転を意識している	3	3	3	2				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	4	2				
3.安全確認のための視線移動の頻度	2	2	3	2				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	2	2	3	2				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	3	3	2				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	2	2	2	2				
発見したくせ	1.片手運転 2.携帯を持つ・さわる 3.右足かかとの位置が右寄り				4.ミラーを直すのが遅い 5.一時停止していない			
自由回答 2 変化	○かかとの位置を気にするようになった ○前はなにも気にせず運転していたが、今では一時停止を気にするようになった							
目標	○一時停止と横断歩道と首振り確認に気を付けようと思う							

・協 NO.39 の自己評価結果



・安全運転カフェ 25 団体目 協 NO.39 の録画映像



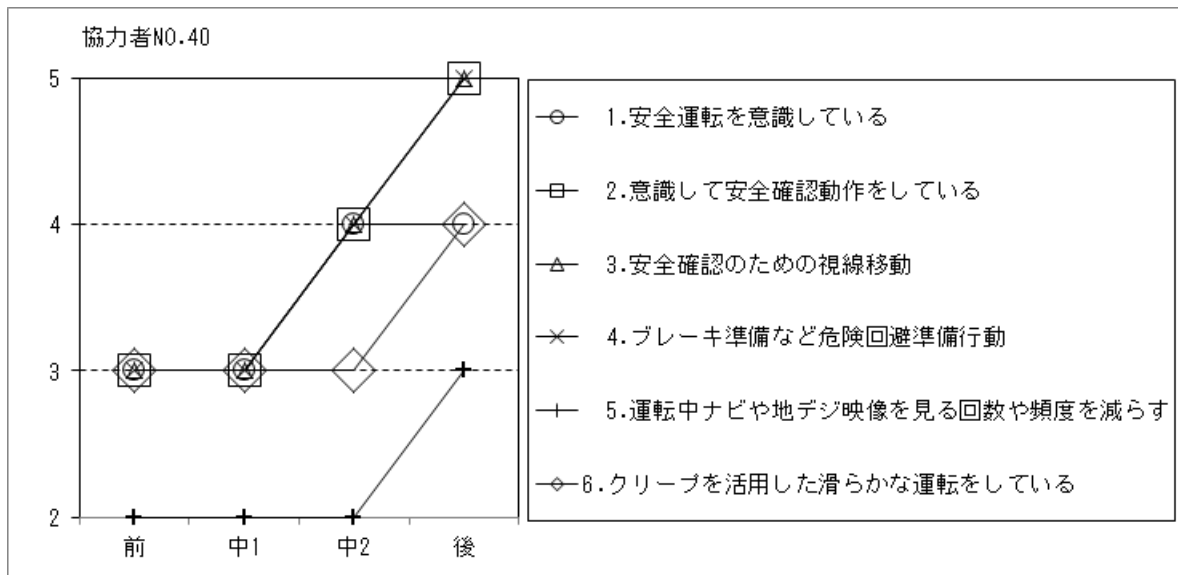
3-②-1 2021-13 団体目（累計 26 団体・40・41・42 人目）

【26 団体・40・41・42 人目】

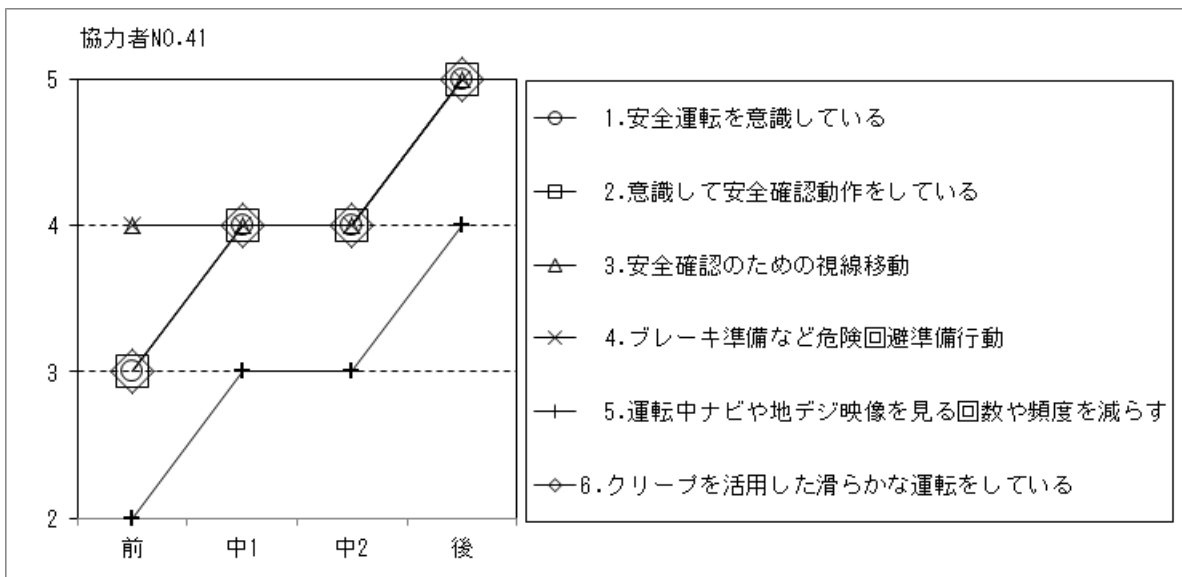
団体名	理美容業											
実施場所	会社事務所											
実施日	DR 取付:2022/1/6 1 回目:2022/1/14 2 回目:2022/1/21				DR 取付:2022/1/21 1 回目:2022/1/28 2 回目:2022/2/6				DR 取付:2022/2/6 1 回目:2022/2/18 2 回目:2022/2/28			
協力者名	協 NO.40				協 NO.41				協 NO.42			
年齢	53				46				35			
所属・職業	自営業				美容師				美容師			
運転歴	24				26				15			
運転頻度	週 1~2 日				週 1~2 日				ほぼ毎日			
車種	エクリップスパイダー				ステップワゴン				ekワゴン			
事故歴(直近)	1 年前: 駐車場バック時に接触				-				-			
事故歴(1 つ前)	-				-				-			
シートベルト警告音	なし				あり				あり			
踏み間違え経験	なし				なし				なし			
DR 機種	4 カメ①				4 カメ⑥				4 カメ⑥			
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	1/6	1/14	1/21	3/22	1/21	1/28	2/6	3/22	2/6	2/18	2/28	3/24
1.安全運転を意識している	3	3	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4
2.意識して安全確認動作をしている	3	3	4	5	3	4	4	5	2	3	4	4
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	3	4	5	4	4	4	5	3	3	4	4
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	4	5	4	4	4	5	3	3	4	4
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	2	2	3	2	3	3	4	2	3	3	3
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	3	3	4	3	4	4	5	4	4	4	4

協力者名	協 NO.40	協 NO.41	協 NO.42
発見したくせ	1.シートベルト装着が遅い 2.スマホの音を聞いている 3.スマホの画面を見ている 4.スピード出すぎ 5.左折の確認なし 6.眠い気との闘い	○左後ろの確認をせずに曲がる ○片手運転しがち ○慣れている道は一時停止無視 ○携帯をそばに置きがち ○クリーブをよく使ってアクセルから足を離している ○左右確認で首を動かしている ○駐車時サイドミラーで確認するが、バックモニターはほぼ見ない	○片手運転 ○かかとをつけて踏み換える ○運転中のメイク ○アクセルを踏むとき以外はブレーキの上に足をのせている ○見通しの良いところでの一時停止が甘くなる ○交通の流れを意識した運転をしている
自由回答2 変化	○努めて安全確認をしようと思った ○走り出す前にシートベルトをする ○居眠りしないよう窓を開ける ○スマホばかりでなく前をみる	○ドラレコ外した後でも付いているという意識で安全運転をしようと思いました ○自分のクセを見つけることで意識できるようになりました	○さらに安全運転(安全確認)を意識するようになった
目標	○無事故無検挙	○あせらずゆとりをもってしっかり確認	○ずっとゴールド免許

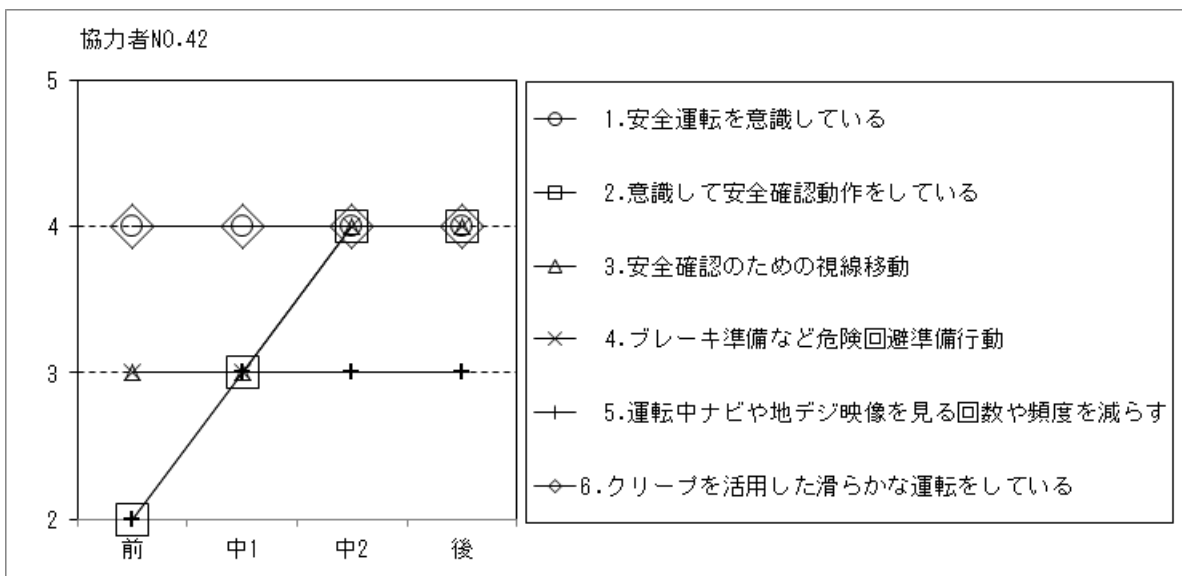
・協 NO.40 の自己評価結果



・協 NO.41 の自己評価結果



・協 NO.42 の自己評価結果



安全運転カフェ 26 団体目 協 NO.40 の録画映像



・安全運転カフェ 26 団体目 協 NO.41 の録画映像



・安全運転カフェ 26 団体目 協 NO.42 の録画映像

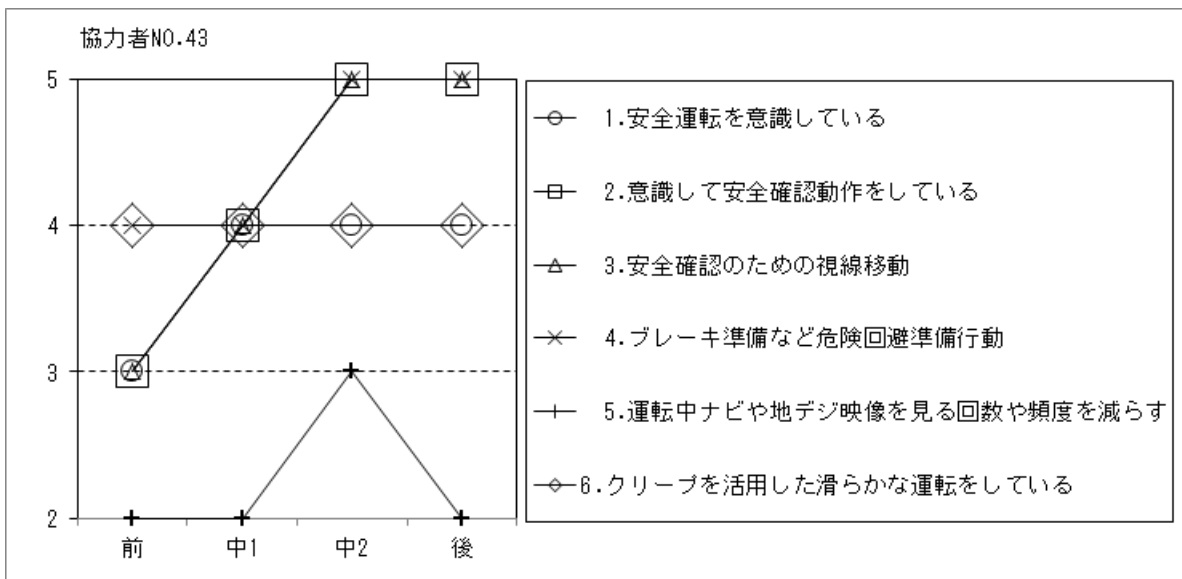


3-②-1 2021-14 団体目（累計 27 団体・43 人目）

【27 団体・43 人目】

団体名	協NO. 43							
実施場所	会社事務所							
実施日	DR 取付:2022/2/18		1 回目:2022/2/24		2 回目:2022/3/2			
協力者名	協 NO.43							
年齢	31							
所属・職業	事務・受付							
運転歴	13							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	トヨタ ノア							
事故歴(直近)	なし							
事故歴(1つ前)	なし							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ④							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	2/18	2/24	3/2	4/7				
1.安全運転を意識している	3	4	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	5	5				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	4	5	5				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	4	4	5	5				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	2	3	2				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	4	4	4	4				
発見したくせ	1.片手運転している 2.信号待ちにテレビを見ている 3.早めにブレーキに足を置いている				4.走行中に携帯を触っている 5.止まれの停止線を越えて止まっている 6.時々脇見運転していた			
自由回答 2 変化	○止まれで止まるだけでなく線で止まるなど細かいところまで意識するようになった ○思っていたよりよそ見をしていることに気づいた							
目標	○ドラレコが無くなっても意識して運転したい							

・協 NO.43 の自己評価結果



・安全運転カフェ 27 団体目 協 NO.43 の録画映像

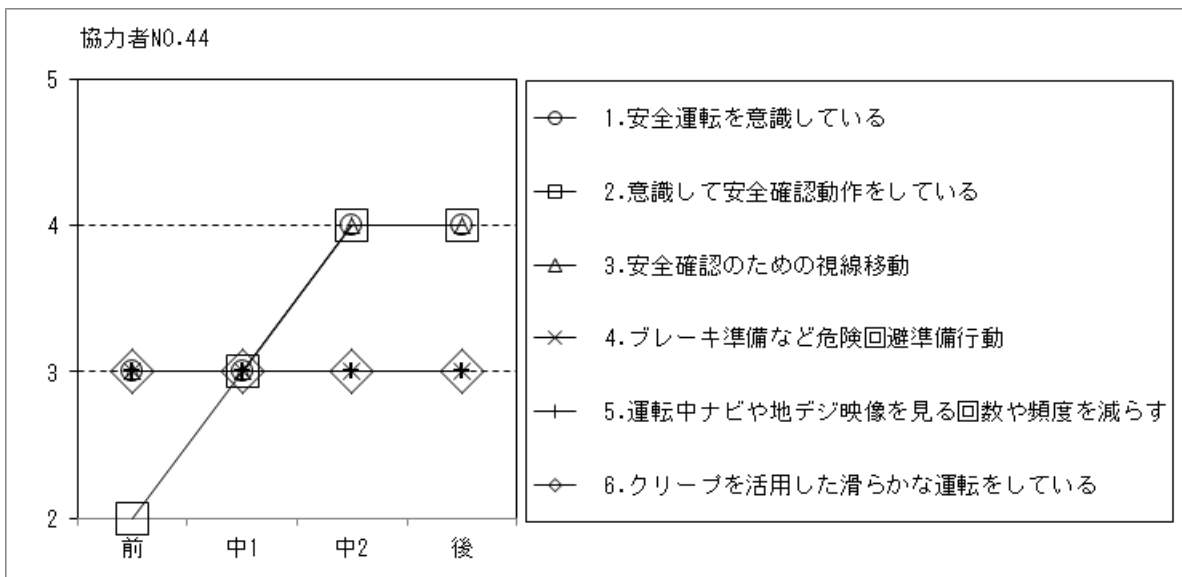


3-②-1 2021-15 団体目（累計 28 団体・44 人目）

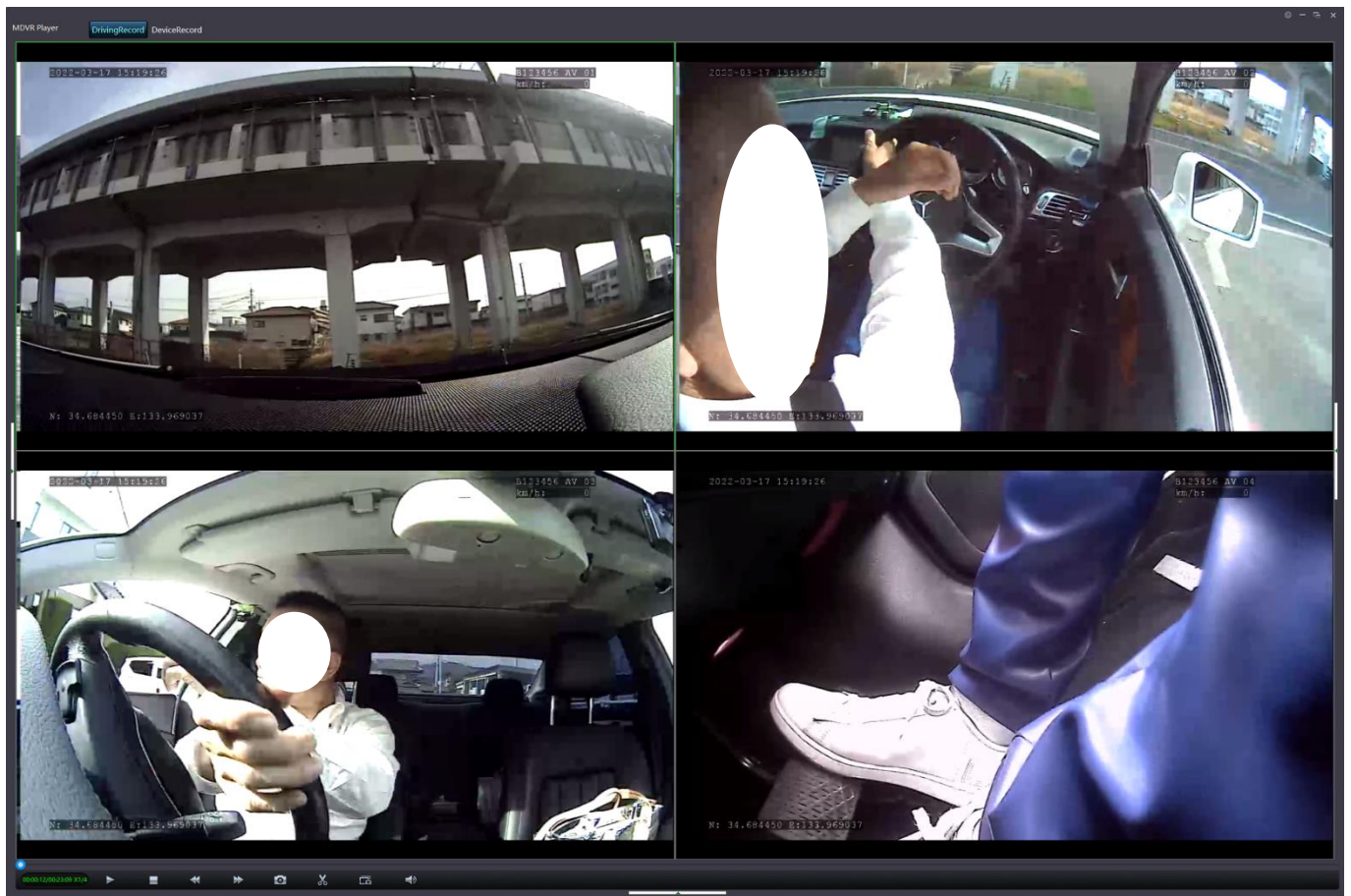
【28 団体・44 人目】

団体名	協NO. 44							
実施場所	(株)つながる手							
実施日	DR 取付:2022/3/17		1 回目:2022/3/22		2 回目:2022/4/1			
協力者名	協 NO.44							
年齢	59							
所属・職業	自営業							
運転歴	40							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	ベンツ 350SLC							
事故歴(直近)	半年くらい前:店の駐車場で当てられた							
事故歴(1 つ前)	15 年前:シートベルト忘れ							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ④							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	3/17	3/22	4/1	5/11				
1.安全運転を意識している	3	3	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	2	3	4	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	3	3	4	4				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	3	3				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3	3	3	3				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	3	3	3	3				
発見したくせ	1.シートベルトが後 2.一旦停止を越えて止まっている 3.線路での一旦停止はできている 4.ブレーキの準備をしている 5.バック時の目視確認はしている							
自由回答 2 変化	○安全運転を意識するようになりました							
目標	○無事故で							

・協 NO.44 の自己評価結果



・安全運転カフェ 28 団体目 協 NO.44 の録画映像

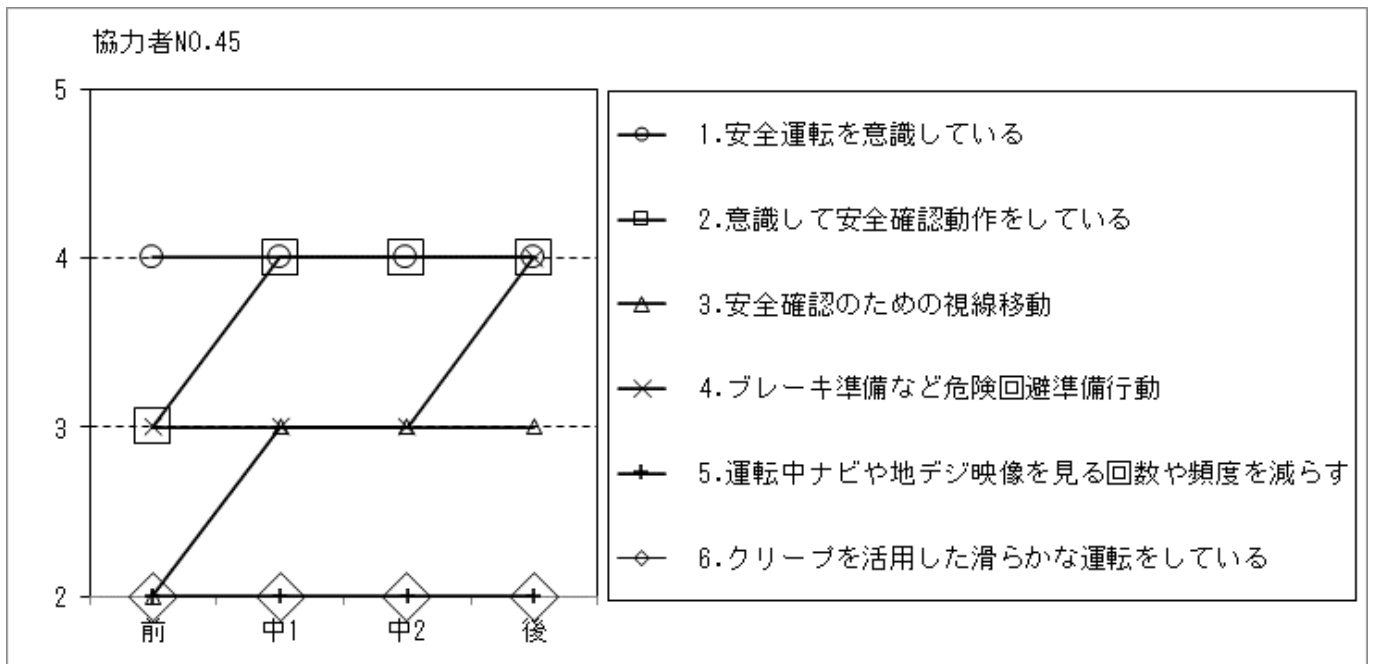


3-②-1 2021-16 団体目（累計 29 団体・45 人目）

【29 団体・45 人目】

団体名	協NO. 45							
実施場所	協NO. 45 様店舗							
実施日	DR 取付:2022/3/24		1 回目:2022/3/31		2 回目:2022/4/12			
協力者名	協 NO.45							
年齢	46							
所属・職業	飲食店経営							
運転歴	28							
運転頻度	ほぼ毎日							
車種	トヨタ プリウス							
事故歴(直近)	7 年前:進入禁止違反							
事故歴(1 つ前)	-							
シートベルト警告音	あり							
踏み間違い経験	なし							
DR 機種	4 カメ②							
効果測定	事前	1 回目	2 回目	取外し後	事前	1 回目	2 回目	取外し後
	3/24	3/31	4/12	5/9				
1.安全運転を意識している	4	4	4	4				
2.意識して安全確認動作をしている	3	4	4	4				
3.安全確認のための視線移動の頻度	2	3	3	3				
4.ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3	3	3	4				
5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2	2	2	2				
6.クリーブを活用した滑らかな運転をしている	2	2	2	2				
発見したくせ	1.片手運転 2.脇見 3.スマホ							
自由回答 2 変化	○取付前よりも安全意識が高まった気がします。が、無意識だとやっぱりよそ見なんか気がなりました ○ドラレコがなくてもよそ見は意識していこうと思います							
目標	○スマホ、ナビの脇見を減らす							

・協 NO.45 の自己評価結果



・安全運転カフェ 29 団体目 協 NO.45 の録画映像



3-②-2 安全運転カフェ 2019～2021 結果集計・考察

3-②-2-1 自己評価

ドライブレコーダーの取り付け時（前）、安全運転カフェの1回目（中1）、2回目（中2）、安全運転カフェ2回目開催の約1か月後（後）の4回にわたり、次に示す1～5の運転意識行動の評価項目について5段階評価（5.よくしている、4.している、3.普通、2.あまりしていない、1.していない）で回答していただいた結果を示します。

なお、協力者NO.20からは評価項目に「6.クリープを活用した滑らかな運転をしている」を追加しています。また、マニュアル車を使用している協力者2名（NO.28、NO.31）はこの項目を外しています。

自己評価データ解析は、2019年度で得た16人分、2020年度で得た9人分に2021年度で得た20人分を加えた45人分で行っています。

さて、ドライブレコーダーの取り付け時（前）と安全運転カフェの1回目（中1）の評価数値（平均値）を比較すると、1～6のすべての評価項目において平均値が上昇しており、ドライブレコーダー取り付けによる安全運転意識や行動への変化があったことがわかります。

また、ドライブレコーダーの取り付け時（前）と安全運転カフェ2回目開催の約1か月後（後）の前後比較をしてみると（前後差）、1～6のいずれの評価項目においてもポイントの上昇がみられます。なかでも「3.安全確認のための視線移動」は3.04ポイントから4.20ポイントへと1.16ポイントも上昇していました。次いで「2.意識して安全確認動作をしている」も3.09ポイントから4.22ポイントへと1.13ポイント上昇しており、安全確認動作において意識化と行動変化がみられました。

反対に「1.安全運転を意識している」は、もともと協力者の多くが、日常的に安全運転を意識している人であったため、前後差が出にくかったものと推察されます。

一方、1～6の評価項目ごとの標準偏差をみると、「1.安全運転を意識している」や「3.安全確認のための視線移動の頻度」では標準偏差の値がそれぞれ0.60～0.65、0.59～0.69で比較的ばらつきが小さく、協力者による個人差は小さく、反対に「5.運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす」では標準偏差の値が1.0に近く、回答のばらつきが大きく、協力者による個人差が大きかったことがわかります。

なお、今回一例のみ（NO.43）ですが、ドライブレコーダーの取り付け時（前）と安全運転カフェ2回目開催の約1か月後（後）の前後比較でマイナス（下がった）が観察されました。

【結果の概要】

- ①評価項目1～6全てにおいて安カフェ前後で数値の上昇が見られた。
→安全運転意識や行動に変化があった。
- ②特に安全確認について意識した行動変化が見られた。
- ③安全運転意識や安全確認のための視線移動では個人差は小さく、反対に運転中にナビや地デジを見る回数を減らす意識では個人差が大きかった。

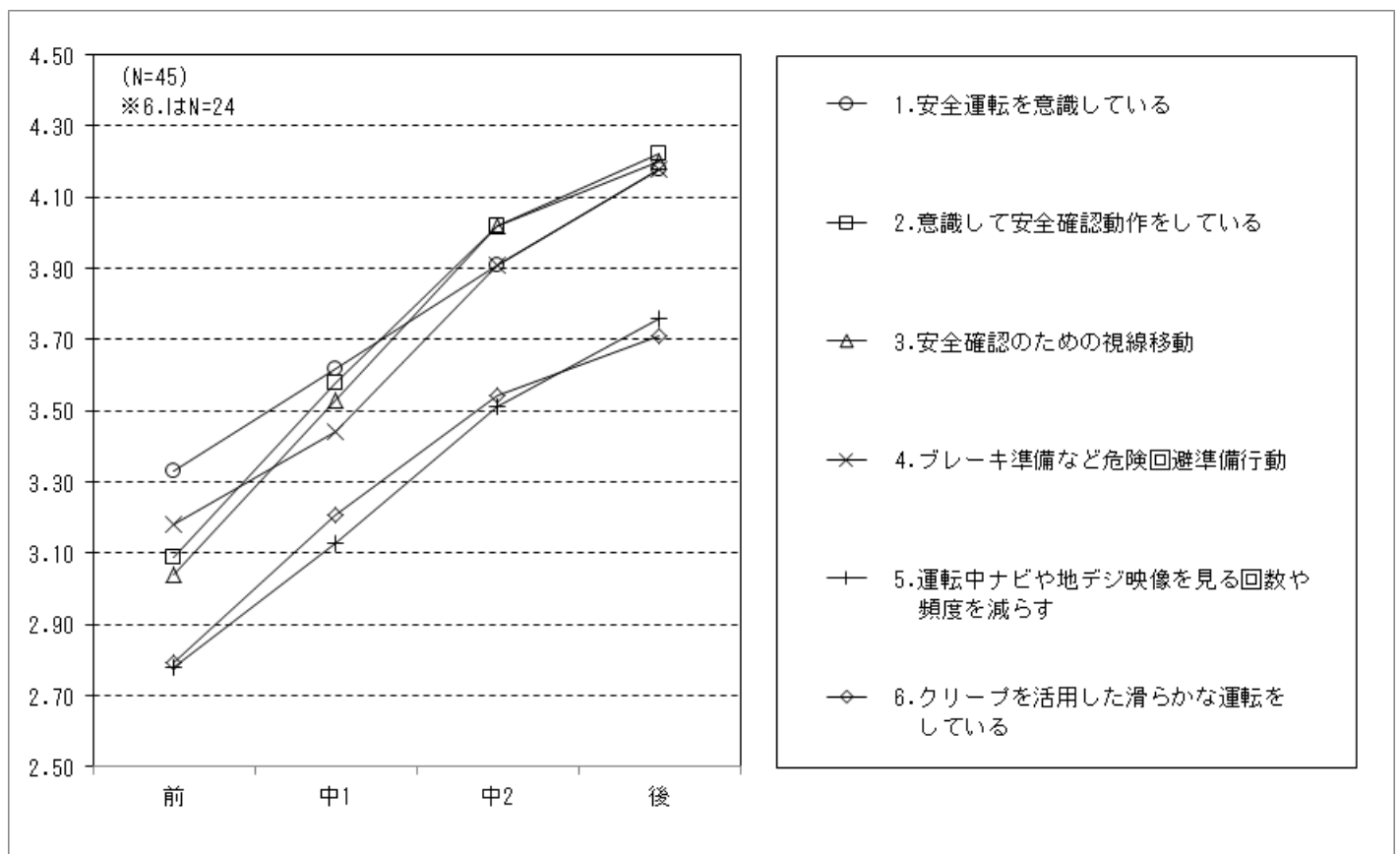
・運転意識行動評価の変化（45 人の平均値と標準偏差）

※（ ）内の数値は標準偏差（N=45 ※6.のみ N=24）

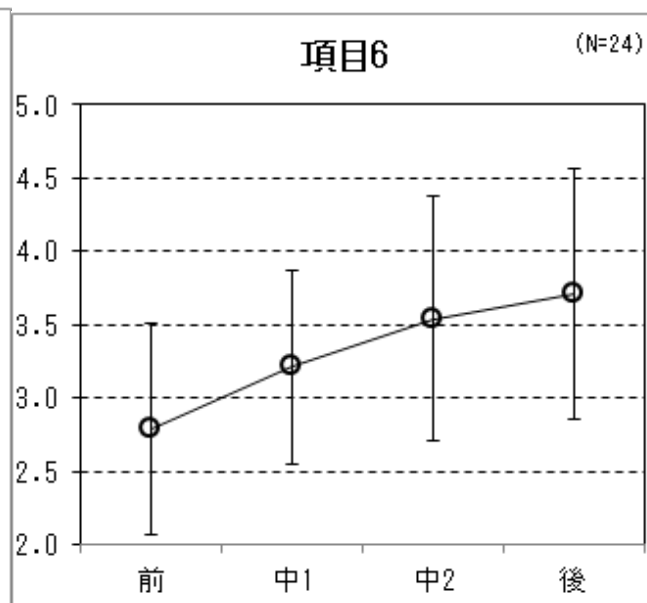
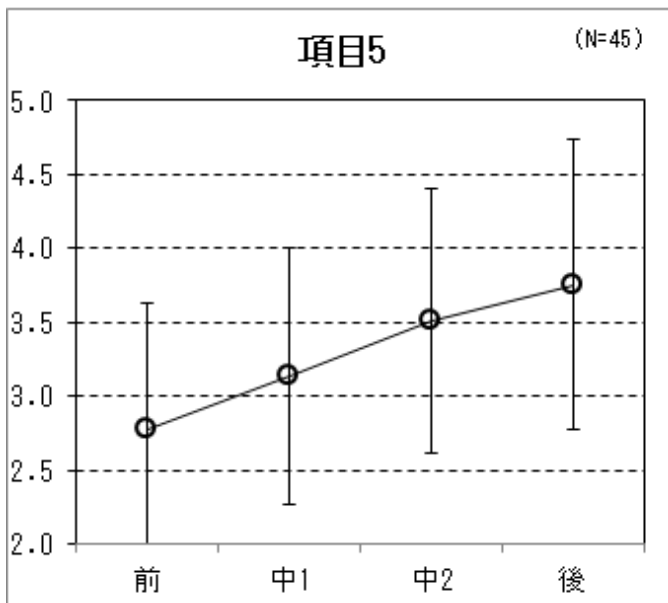
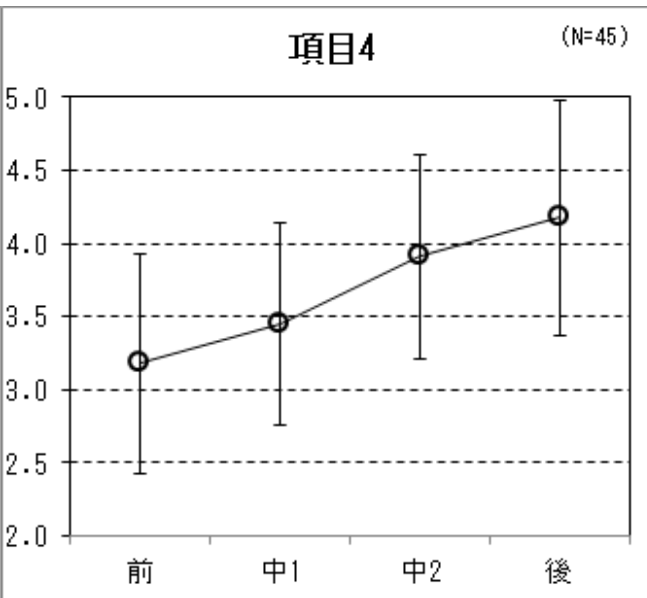
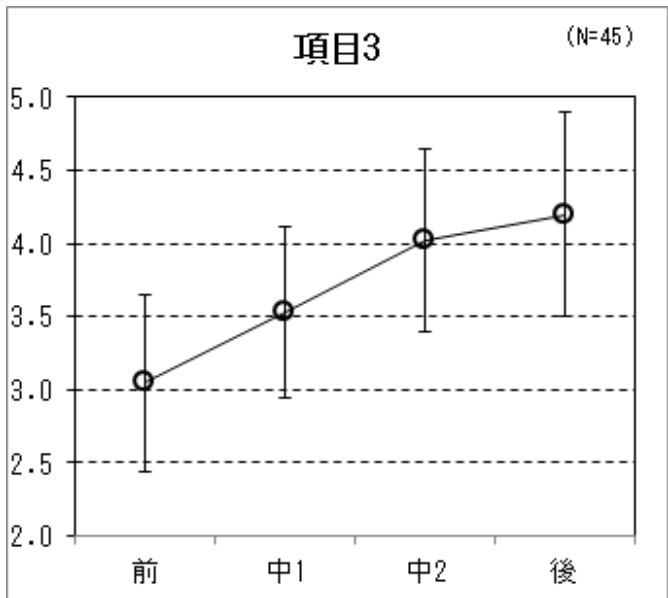
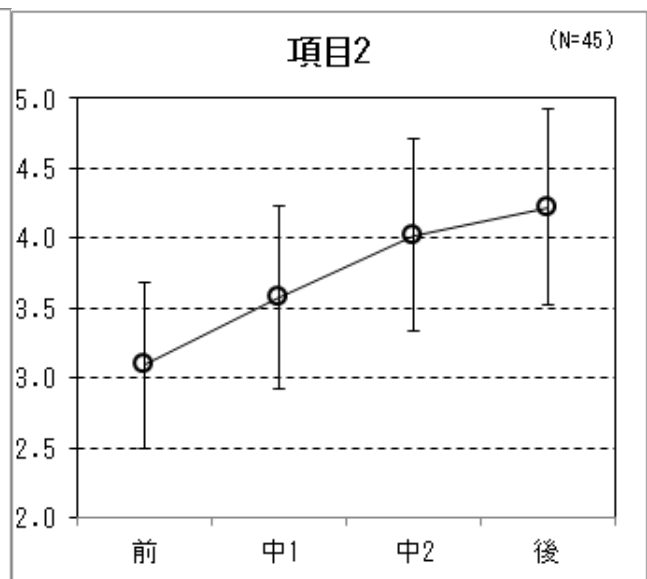
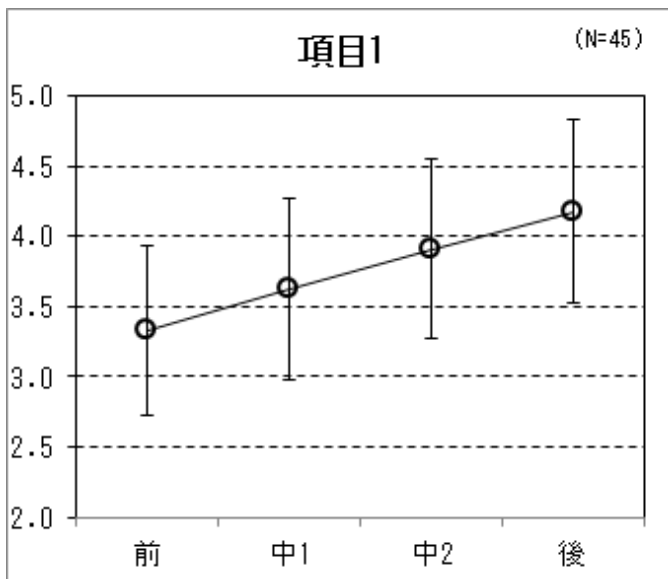
測定時期	前	中 1	中 2	後	前後差
1. 安全運転を意識している	3.33 (0.60)	3.62 (0.65)	3.91 (0.63)	4.18 (0.65)	0.85
2. 意識して安全確認動作をしている	3.09 (0.60)	3.58 (0.66)	4.02 (0.69)	4.22 (0.70)	1.13
3. 安全確認のための視線移動の頻度	3.04 (0.60)	3.53 (0.59)	4.02 (0.62)	4.20 (0.69)	1.16
4. ブレーキ準備など危険回避準備行動の有無	3.18 (0.75)	3.44 (0.69)	3.91 (0.70)	4.18 (0.81)	1.00
5. 運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	2.78 (0.85)	3.13 (0.87)	3.51 (0.89)	3.76 (0.98)	0.98
6. クリープを活用した滑らかな運転をしている	2.79 (0.72)	3.21 (0.66)	3.54 (0.83)	3.71 (0.86)	0.92

※1 団体目の効果測定は安カフェの前中後の3回だけだったため、便宜上、中を同じ数値で「中1」と「中2」として集計しています。

※評価項目6については、オートマ車のみのデータ（マニュアル車のデータは除外）としています。



・各評価項目ごとの変化（平均値と標準偏差）



3-②-2-2 くせの発見

今回の安全運転カフェを通じて運転者が気づいた自分の運転のくせをまとめると、主に以下のようなものが見られました。○印は2020年度で、また●印は2021年度で新たに追加したものです。

【良いくせ】

- ・身を乗り出しての意識的な安全確認
- ・複数回の念を入れた意識的な安全確認
- ・ブレーキに備えた足の位置（ブレーキ準備動作ができています）
- 適切な車間距離
- フットブレーキの活用
- 歩行者等の早期発見に備えた前方情報取得
- バック駐車により発進時のリスクを減らす
- 運転中は焦らず「待つ」ことを心がけている
- クリーブを活用して滑らかな運転を心がけている
- 適度に前後左右に視線を巡らせて情報収集する

【注意すべきくせ】

- ・走り出してからシートベルト装着
- ・スマホなどの脇見（前方不注意）
- ・首を振らず、視線だけでの安全確認
- ・感覚だけ（安全確認せずの）車線変更
- ・片手運転
- ・不完全な一時停止
- ・同乗者と会話中の無意識運転
- ・ブレーキング間際の足のペダル移動（ブレーキ準備動作がない）
- ・意識運転しているつもりになった不完全運転
- ・余裕のない（前のめりやのけぞりすぎなど）運転姿勢（主に上半身）
- ・夜になると集中力が落ちている（無意識運転になっている）
- ハンドルを持つ手の位置
- 停車時にハンドルから手を離している
- 前走車との車間距離
- 不安定な座席位置や座り方（主に下半身）
- 走行中の走行位置の偏りや右左折時でのショートカット気味な走行ルート
- クリーブを活用せず、アクセルを踏み込んでの発進
- アクセルやブレーキペダルの不安定な踏み方（運転中の左右足の位置、足組み）
- 交差点等の赤信号停止時、横方向道路の信号機や歩行者信号で信号が変わることを予測して、ブレーキを緩めはじめてしまう（出発し始める）
- 黄色信号での通過
- ウィンカーのタイミングが遅い
- 過剰に前後左右に視線を巡らせる（前方不注意）
- 前走車がブレーキをかけたのを認識し、自分もブレーキをかけはじめるタイミングで前方から視線を外す
- ダッシュボードや助手席に荷物を置く（不安定）
- 抜け道として裏道を選択する

3-②-2-3 自由回答

効果測定アンケートに設定している自由回答に書かれた内容を見てみると、「安全確認動作をより意識しだした」や「一時停止を意識して止まるようになった」、「自分のくせに気づいた」、「無意識運転になっている自分の姿が確認できた」など、第三者目線での気づきや、他者運転を見ることによる学習などの効果が多く寄せられています。また、「ドラレコを外した後もドラレコを付けているときと同じように安全運転を意識します。」といったドラレコ装着の効果をうかがわせるものもありました。

総合してみると、自分の運転のくせなどに注意を向け、運転中は意識的な運転を心がけようとする内容の回答が多く寄せられており、安全運転カフェの実施により、「無意識運転の意識化と自発的安全運転意識の喚起による安全運転行動の定着」という当事業の目的に沿った効果がでているものと考えられます。

3-②-3 日常運転時での下肢動作意識化への働きかけ

2020年度途中から下記のような下肢動作に関する意識付けを行うようにしたところ、協力者のうち複数名から、自己評価結果や自由回答、録画映像などにおいて、アクセルやブレーキ操作などの下肢動作に対しても日頃から意識する兆候や回答が見られました。

・下肢動作意識化への働きかけ方策

- 自己評価シートにて「アクセルとブレーキの踏み間違い経験」を追加
- 評価項目に「6. クリープを活用した滑らかな運転をしている」を追加
- 「チェックポイント一覧」による下肢動作への意識付け
- 安全運転カフェでのファシリテーターによる下肢動作への意識付け質問

・下肢動作意識化の兆候

- 評価項目「6. クリープを活用した滑らかな運転をしている」におけるドライブレコーダーの取り付け時（前）と安全運転カフェ2回目開催の約1か月後（後）の自己評価点の前後比較（前後差）において、2.79ポイントから3.71ポイントへと0.92ポイント上昇していました。
- くせの気づきや自由回答において、「ブレーキ準備動作」や「フットブレーキの活用」、「クリープの活用」などの下肢動作に関する内容が見られるようになりました。
- 足を組んだり、片方の足をもう一方の足で支えるなど、およそ教習所などでは見ることのできないような「普段のくせ」も観察できました。

3-③-1 協力組織・団体の拡大

2019・2020 年度に引き続き、当安全運転教育プログラムの告知と協力者募集のため、チラシの改良を行い、知人や経営者団体に配布するとともに、飲食店などに貼付けをお願いしました。

しかしながら、新型コロナ感染予防として緊急事態宣言が発出されるなど、他者との接触が極力控えられるようになり、当事業への参加協力を依頼するのも憚れる事態となりました。そうした中でも、当事業の必要性に共感を得、17 団体 20 人の協力者があったことは感謝すべきことだと考えます。

一方、こうした当安全教育プログラムの広報と並行して、安全運転カフェホームページの作成、運営を行ってきました。サイトからの問合せは現在までのところありません。

・ 守成クラブせとうち会場・山陽会場にて (2022 年 3 月 16 日)



・安全運転カフェホームページ（結果報告兼協力者募集サイト）

安全運転カフェホームページにおいて、2020年8月から2022年3月までの月間平均PV数は120.5PVでした。

なお、2021年5月には「サルコペニア予防体操」、2022年3月には「アイフレイル予防トレーニング」の専用サイトの制作とそれらへのリンク掲載を行っています。

サイトURL <https://ancafe.jp/>



安全運転カフェ

HOME 団体・事業概要 協力実績紹介 運転時の動画 お問い合わせ プライバシーポリシー

安全運転カフェ
もっと安全な交通社会を目指して

主権団体・事業概要 協力団体実績 年度別実績報告

安全運転カフェ

HOME 団体・事業概要 協力実績紹介 運転動画 リンク お問い合わせ

リンク

HOME / リンク

サルコペニア予防体操

運転の前後や休憩の時、あるいは日常生活の中で時間のある時気軽に行ってください。習慣化することによって身体の硬さをほぐし、ストレス緩和にも役立ちます。

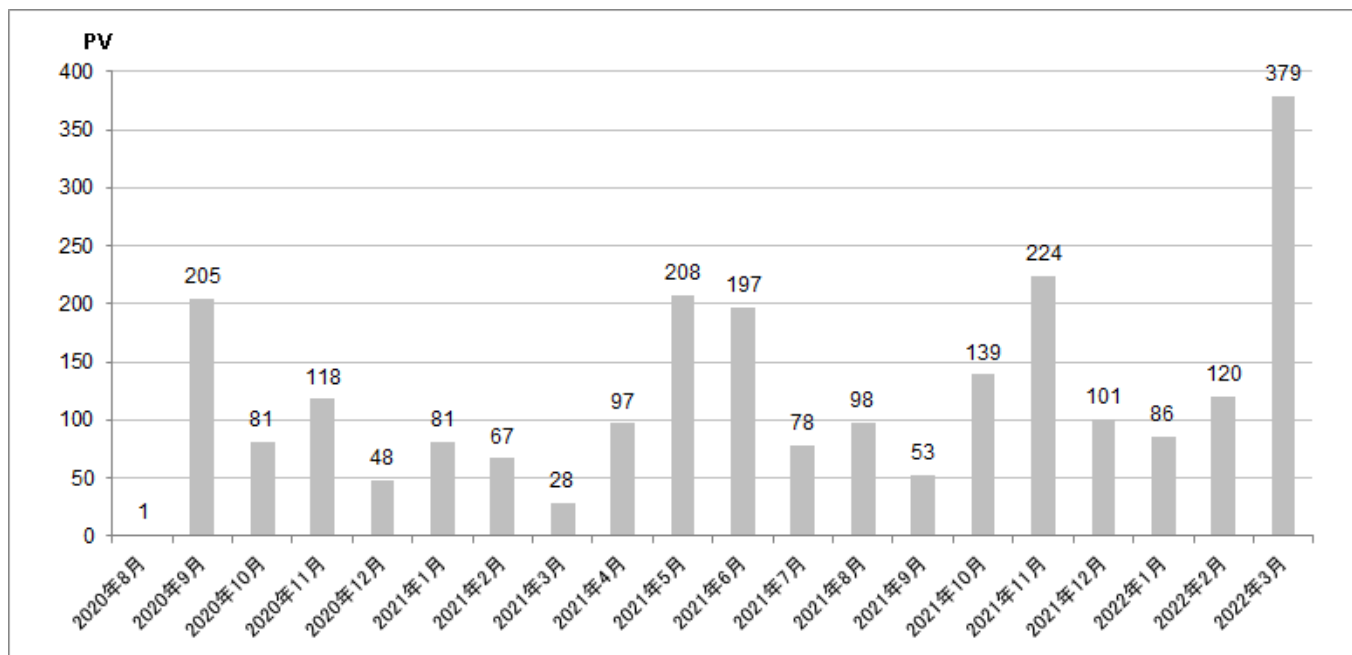
アイフレイル予防トレーニング

このたび眼科医学専門医のご指導を仰ぎ、ドライビングアイフレイル予防トレーニング法を開発しましたので、ここにご紹介いたします。

NPO法人 安全と安心 心のまなびば

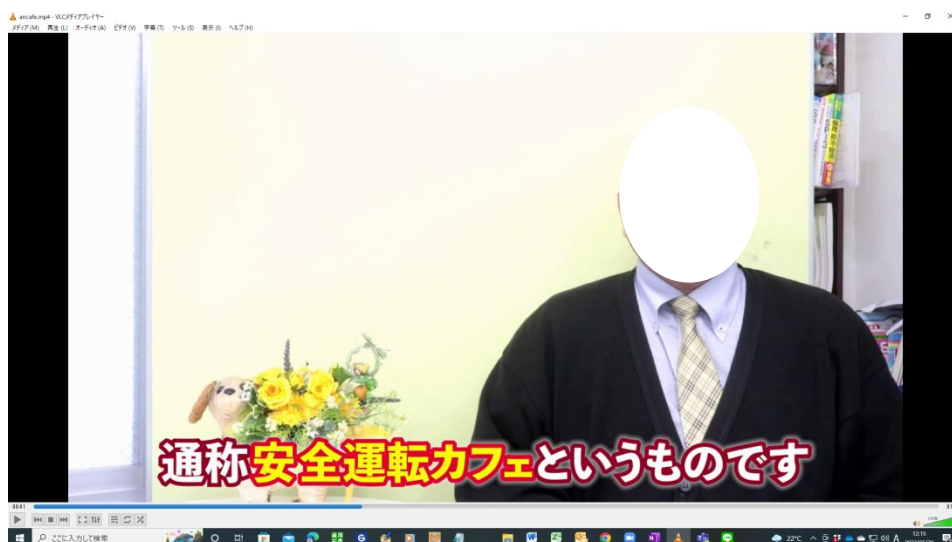
私たちの日常生活は安全で安心できる環境にあるでしょうか。NPO法人 安全と安心 心のまなびばは、安全で安心な地域社会の構築を目指して、以下の4本柱を基調とした活動を展開しています。

・安全運転カフェホームページ 月間PV数



・安全運転カフェ動画 (Youtube)

Youtube において安全運転カフェの紹介&協力者募集動画を公開しました。2022年1月から2022年3月までの視聴数は23回でした。



<https://youtu.be/IhRIicKODjQ>

3-③-2 安全運転カフェ自主開催の推進

2021 年度においては、当安全運転教育プログラムを全国的に拡大する予定でした。そしてその「拡大」という中には、「企業や地域組織、一般家庭で安全運転カフェが自主的に開催される」ということも目標（2021 年度目標：企業 5 件、地域・一般家庭 5 件）として含まれていました。結果として全国展開は叶いませんでしたが、自主開催をしてくださるところは合計 8 件となりました。自主開催については、過去に安全運転カフェに協力した企業や一般家庭を中心に声掛けいたしました。その結果、自主開催を受け入れた企業・家庭は、企業 6 件、一般家庭 2 件の合計 8 件となりました。

ちなみに、自主開催に至らなかった理由として多かったのが「試行で十分だった」「それ（安全運転カフェ）を開催する時間がない」「それ（安全運転カフェ）をする負担を他者（部下含む）に負わせることに気が引ける」といった内容でした。

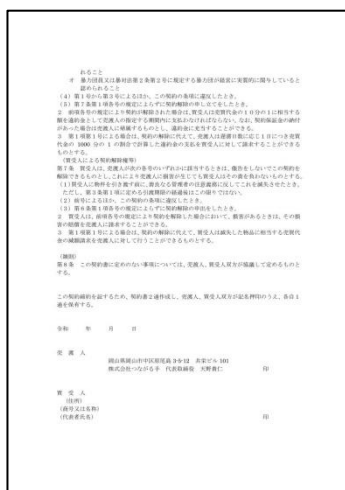
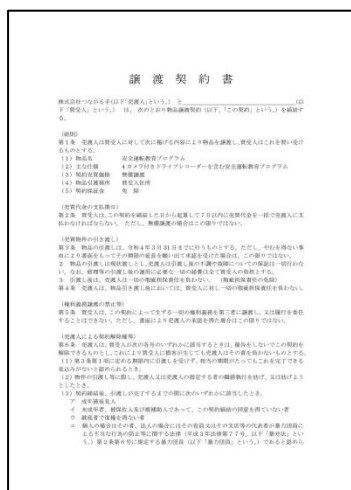
自主開催を受け入れたところに対しては、譲渡契約書を交わすとともに、安全運転カフェで使用する 4 カメ付のドライブレコーダー一式をはじめ、録画動画を再生するための再生プログラム、「安全運転カフェドライブレコーダー取り付けマニュアル」、安全運転カフェの運営方法をまとめた「安全運転カフェ実施マニュアル」などの自主開催に必要なもの一式を無償で提供いたしました。

また、自主開催にあたっては担当者が慣れるまで当方からフォロー役を派遣しました。

・譲渡セット

- ① 4 カメラ付きドライブレコーダー一式（含む交換用 128GB S D カード）
- ② 安全運転カフェドライブレコーダー取り付けマニュアル
- ③ 安全運転カフェ実施マニュアル
- ④ 専用動画再生プログラム
- ⑤ 安全運転カフェ「チェックポイント一覧」
- ⑥ 安全運転カフェ「くせー一覧表」
- ⑦ 安全運転カフェ「自己評価シート」
- ⑧ デモ映像動画データ
- ⑨ 上記②～⑧を収録したデータ DVD

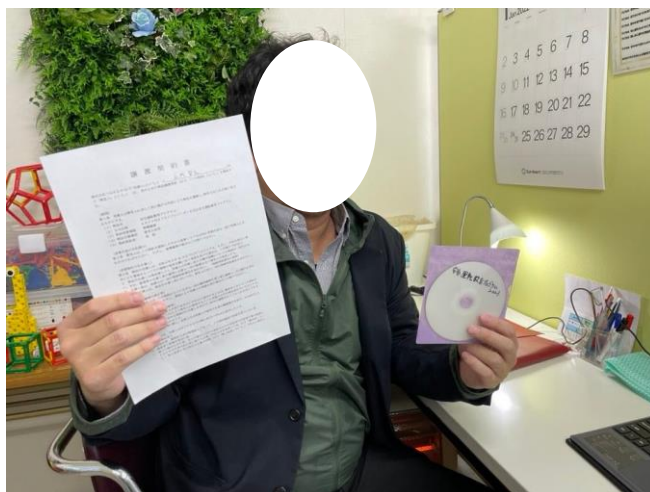
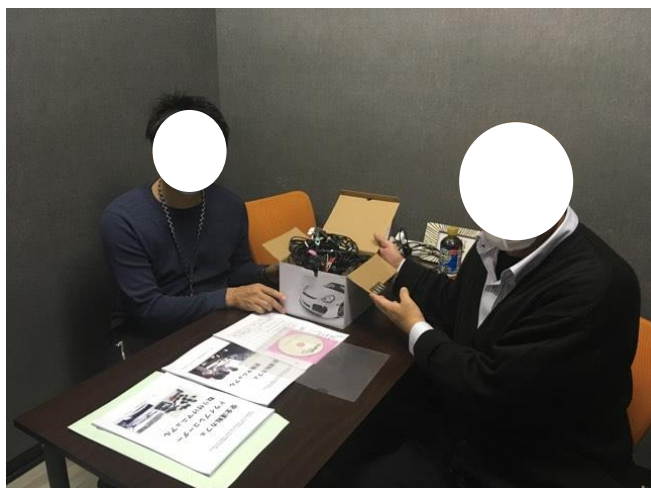
・安全運転カフェ譲渡契約書



・譲渡先（自主開催先）

●企業・法人… 6件

●地域組織・一般家庭… 2件



3-③-3 日本交通心理士会地区研究会発表

2021年7月に京都で開催された日本交通心理士会第11回中部・近畿地区研究会において、「ドラレコを用いた『自発的気づき』による安全運転態度の意識化」と題して、2019年度と2020年度に行った当事業の研究発表を行いました。

参加者からは「独自性の高い取り組みで興味深い」といった内容の評価をいただきました。

また、質疑応答では安全運転カフェに関する発送や手順、方法に関する質問のほか、下記のような貴重なご意見やアドバイスもいただきました。

・参加者からのご意見やアドバイス

- 条件（独立変数）が多くなりすぎで行動変容の原因特定が困難。
- 自己評価での評価項目（チェック項目）の裏付けを明確にすべき。
- 運転のくせに対する他者からの指摘がある場合とない場合とで行動変容に差はでるか。
- 実施前後の行動変容を映像解析によって数値化してみてもは。
- 運転姿勢と安全運転意識の間にも関係性があるのではないか。
- 自己評価は前回までの評価を示して今回評価をしてもらっているがバイアスがかかるのではないか。前回までの評価は隠していいのではないか。
- 2回目の映像も1回目と同じ場面（走行場面）で比較したほうが分かりやすくないか。
- 自己評価を主たる効果検証指標としているが、実際の行動変容を第三者が観察してはどうか。



4. まとめ

この3年間で45人からの協力者を得て実証実験を繰り返してきたことから、本プログラムの基本形（実施手順や教示方法など）は出来上がったと思われます。当初は2年間で45人以上の目標を掲げておりましたが、それを3年間かけてやっと達成できました。まだまだサンプル数は少ないもののほとんどの協力者において安全運転カフェの実施により安全確認動作の意識化と行動変容が観察されました。

今後は、本プログラムの教育効果がどの程度持続できるかについても把握しておく必要があると考えます。現時点では、ドラレコを取り外してから約1か月後に評価していますが、それを3か月後、半年後、1年後にはどう変化するか。また、現時点では自分の運転映像を2回観ますが、それを1回に減らしたらどうなるか（簡易実施版）、なども運転の意識化に対する「くせの意識化」の効果を浮き彫りにするものだと思います。

一方、3年目では、企業や地域組織、一般家庭などへ本プログラムの導入を推進していく計画でしたが、結果として、導入し自主実施しているのは、企業6社、一般家庭2件でした。実際にはそれ以上の企業や一般家庭にアプローチし、一旦は導入してくれたりもするのですが、いざ自主実施となるとほぼ「時間がとれない」という理由で実施されない状況が続いたため、譲渡契約を破棄し、ドラレコ一式を回収したケースが何件もありました。現在、自主実施している企業は安全運転教育の必要性に理解を示し、この取り組みの有用性を認識しているからだろうと推察いたします。しかし、そうは言ってもこれらの譲渡先が1年後も継続して自主実施している保証はありません。それほどに実施のモチベーションは低くてもろいものであると感じています。

2年目の報告書では今後の課題として、

「本プログラムの魅力度アップなどの誘因づくりと、いかにして認知され、導入行動に結びつけるかというマーケティング戦略の検討が必要となっています。というのもこれまでは、本プログラムの実施を企業や地域組織に対して個別にお願いして協力を得ることがほとんどでした。しかし、全国的な展開を目指すのであれば、利用者側からオファーしてくるようなしかけが必須となります。また、これまでの参加協力者が他の協力者を紹介してくれたという例もありません。何人もの企業経営者や地域組織代表者が参加協力していたのに、従業員や組織員に対して本プログラムの実施を勧めるという事例もありませんでした。本プログラム拡大のネックとなっていると思われるのは、ア. 映像に映るプライバシーへの懸念、イ. 導入の必要性が弱い（ニーズが低い）、ウ. 実施期間が3週間程度と長期になる、といった点です。「ア. 映像に映るプライバシーへの懸念」に対しては、「録画したくないときには手元スイッチをOFFにすることができる」や「安全運転カフェでの映像再生時には運転者本人とファシリテーターおよび、運転者本人が同席を認めたギャラリーのみにする」といった対策を施しています。「イ. 導入の必要性が弱い（ニーズが低い）」については、「企業や地域組織での安全運転教育のツールとして導入を勧める」や「安全運転教育に関心のある人を集めたグループを作る」などが考えられます。「ウ. 実施期間が3週間程度と長期になる」については、「現在2回実施している安全運転カフェを1回だけにしても教育効果があるかどうか」の検証が必要と考えられます。」

と述べ、その対処法も挙げておりました。しかし、それら対処法を試みるも、3年目ではその課題を解消するにはいたりませんでした。

以上のように、3年間に及ぶ当事業の振り返りにおいては、導入拡大のためのマーケティング戦略の構築と実施に至らなかったことが最大の反省点と思われます。

あとがき

3年間の「ドラレコを用いた安全運転のためのアドバイスツールの開発」研究は一区切りを迎えました。研究開始と期を一にしてコロナ禍に見舞われ、所期の研究計画は大幅な変更を余儀なくされました。今は研究の道半ばと言わざるを得ません。

満足な研究成果が得られなかったことの言い訳にすべきではありませんが、不特定多数の研究協力者を必要とする社会的実験研究の遂行には、想像以上の困難に遭遇したのも事実です。

それでも、日本損害保険協会による研究助成のご厚志によって為し得た結果は、新たな発見や知見を中心に本研究報告書にまとめた通りです。

最後に本研究で明らかになった主な知見と課題6項目を以下に挙げます。

- 1) 複数カメラ付きのドラレコを用いた運転行動の多面的解析には、従来見過ごされてきた運転行動の個人差と問題点が発掘されたことです。特に運転姿勢と下肢のペダル踏み行動の適切性は重要な検討課題であることが明らかになりました。
- 2) 関連して、運転行動を多次的にアナログ解析することによって、安全運転行動における注意点の重要性に気づくことを可能にしたことです。
- 3) 研究協力者の募集に苦労した背景に、コロナ禍における労働環境の時間的制約がありました。こうした突発的ノイズに対する対処策の検討も不可欠です。
- 4) 研究協力の会社組織（団体）を確保するためには相当のインセンティブを用意する必要があります。本来ならば金品ではなく、プロジェクトから得られる効果、すなわち事故抑止や安全遂行でなければなりません。そのための諸効果評価を明示する必要があります。
- 5) 本研究の特徴は自らの安全運転行動に対する「気づき」の場である「安全運転カフェ」でのアクティブラーニングです。その効果促進のためには、個人及び団体のリーダーの「安全運転リテラシー」の醸成が肝要です。
- 6) 本プロジェクトの推進及び拡大の必要条件として、「安全運転リテラシー」の醸成として、「安全運転に関するセミナー」や、ネット環境を通じた普段の教育普及活動等が望まれます。

残された課題は多種多様であり、それぞれの解決は本 NPO 法人の継続研究事業として今後を持ち越されるものと覚悟しております。可能な限り早急に着手し、効果検証を含め鋭意研究の遂行と改善に務める所存です。

効果検証を含め本研究に対する反省を活かし、次の機会には報告書の完結編を提示いたします。

2022年3月末日

NPO 法人 安全と安心 心のまなびば
理事長 金光義弘

ドライブレコーダーを用いた自発的「気づき」による安全運転態度の意識化

○天野貴仁¹・金光義弘²

(¹株式会社 つながる手 ・ ²川崎医療福祉大学名誉教授)

Key words: 自発的気づき, 安全運転態度の意識化, ドライブレコーダー, アクティブ・ラーニング

研究背景

安全運転能力向上に向けて、運転適性検査、シミュレーター、運転技能診断システム (Objet, 山城自動車学校, 2016) 等の他、ドライブレコーダーを用いた評価システム(株式会社リムライン, 2017; 自動車安全運転センター, 2018) 等々を駆使した指導法が多数開発されている。

一方教育方法では、心身医学的観点におけるストレス源の「気づき」を重視するもの(春日伸与, 2013)や、アクティブ・ラーニングを推奨するもの(年森・吉田・武井, 2015)等が注目されている。

具体的手法として、自動車運送事業に係る交通事故対策検討会が発表した「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」の中で、運転者が自ら問題点に気づき、改善に取り組むことを重視している(国土交通省, 2017)。

こうした背景は、新たな安全運転教育法に強い影響を及ぼすことになり、教育効果の向上が期待されている。そこで本研究は、「安全運転気づき教育プロジェクト」(以下、本プロジェクト)を立ち上げ、「高齢運転者事故抑止・無事故対策アンケート調査」(西山, 2018)によって得られた結果及び知見を参考にして、運転者に安全運転方法の自発的学習を促す教育法を確立することを目指してスタートした。

研究目的

本プロジェクトは、運転者自身の無意識な運転態度と行動に対する自発的な「気づき」を重視した。その上でアクティブ・ラーニングに準じた手法を活用し、自らの安全運転態度の「意識化」を図り、日常的運転行動の変容を促すことが可能な安全運転教育プログラムの開発に着手した。その

目的は、運転者が日常運転時に無意識に表出する運転の「くせ」や「危険行動」及び「安全行動」に気づき、自発的に安全運転態度を意識し、安全運転行動に活かすことである。

研究方法

「安全運転気づき教育プログラム」の流れ

本安全運転気づき教育プログラム(以下、「本プログラム」)は次の5段階(表1)からなり、順次実施した。①協力者の募集及びドラレコ取り付けの承諾、②ドラレコの取り付け、③第1回「安全運転カフェ」の開催、④第2回「安全運転カフェ」の開催とドラレコの取り外し、⑤事後評価。

表1 プログラム全体の流れ

段階	実施内容	所要時間	前段階からの経過時間
1	・協力者募集 ・ドラレコ取り付け承諾	約15分間	-
2	・書類記入 ・ドラレコ取り付け	約1時間	-
3	・安全運転カフェ 1回目開催	約2時間	約1週間後
4	・安全運転カフェ 2回目開催 ・ドラレコ取り外し	約2時間	約1週間後
5	・事後評価記入	約5分間	約1か月後

ドラレコによる運転状況の録画(図1)

本プログラムでは、4 ウェイカメラを搭載したドラレコユニット(オオトエイブルズ社製、以下「ドラレコ」)を活用し、運転者の知覚・認知(目線、頭の動き等)・判断及び操作(ハンドル、ブレーキ、アクセル等、走行のリアルな様態を録画した。4台のカメラは、車の走行状況(前方カメラ)、運転者の目線と首・頭の動き(運転者カメラ)、運転姿勢とハンドル操作(ハンドルカメラ)、足首の

ペダル操作（特に無意識動作になる足下カメラ）の4点を録画した。

各カメラの録画データはSDカードに保存され、4画面を同時処理する専用再生ソフトを使用し、後日モニター画面にて運転者の「注意－認知－判断－操作」の過程を同時並行的に観察可能にした。

なお、現在行われている多くの安全運転教育プログラムでは、運転者の事故やヒヤリ・ハットを抽出したシーンを重視しているが、本プロジェクトでは、あえて運転手の日常運転時のシーンに重きを置いた。なぜなら無意識に反応する「くせ」を発見・意識することで、無意識運転（漫然運転）予防に供するためであった。



図1 4ウェイカメラの録画映像例

「安全運転カフェ」の運営

運転終了後に運転者本人及びギャラリーが、モニターに映される運転行動記録を観ながら気楽な振り返りをし、互いに学び合う場を「安全運転カフェ」と名付けた（図2）。

「安全運転カフェ」の流れを表2に示した。

この場でドラレコの録画映像を用いて、運転者自身が自己の運転映像を見る機会を設け、少人数単位での人間関係の場におけるフランクな対話を通じた振り返りと忌憚のない意見交換が行われた。

ドラレコの取り付けから約1週間後に1回目の「安全運転カフェ」を開催した。参加者は運転者本人（複数人の場合もある）を中心として、家族や職場仲間にも運転者本人同意のもと、自由参加を促した（以下、「ギャラリー」）。

最初に「本安全運転教育プロジェクト」や「安全運転カフェ」の趣旨説明を行い、運転者に現時点での自己評価を求めた。次にデモ映像による録画映像の見方を練習し、運転者本人の録画映像を

2回再生した。デモ映像の再生の際、「くせ」が出現しやすい「チェックポイント一覧」とプリテストで得られた「くせ一覧表」を提示した。

再生1回目は運転者本人が発見した「くせ」を表明し、再生2回目では、ギャラリーも加わって意見交換した。その際、決して荒さがしをしたり「悪い点」を指摘したりすることなく、むしろ模範となる良い点を見つけることを奨励する方針を採用した。

こうして「安全運転カフェ」での「気づき」と「学び合い」が、日常での運転者の無意識的運転を意識的運転に換えるよう工夫した。

「安全運転カフェ」は、その後約1週間の間隔を空けて第2回目を実施して終了とした。



図2 「安全運転カフェ」の様子

表2 「安全運転カフェ」の流れ

	実施内容	所要時間
1	・「安全運転カフェでのルール」を読み上げ確認	約15分間
2	・運転者による自己評価表への記入	約5分間
3	・デモ映像にて録画映像の見方練習 ・「チェックポイント一覧」と「くせ一覧」を提示	約15分間
4	・運転者本人の録画映像再生(1回目) ・運転者本人のみ「くせ」を表明	約15分間
5	・運転者本人の録画映像再生(2回目) ・運転者本人以外からも示唆を行う	約15分間
6	・振り返り ・連絡や確認	約5分間

※「4」と「5」は各運転者の人数分実施

自己評価表

最終的な教育効果を測定するために、運転者の意識や行動に関する評価項目を5問設け、各5段階で自己評価を求めた。評価の時期は①ドラレコ取り付け時（前）、②1回目の「安全運転カフェ」時（中1）、③2回目の「安全運転カフェ」時（中

2), ④2回目の「安全運転カフェ」終了の約1か月後(後)の計4回であった(表3)。

表3 自己評価表

5段階評価(5.よくしている 4.している 3.普通 2.あまりしていない 1.していない)					
チェック項目	前 ()	中1 ()	中2 ()	後 ()	
1 安全運転を意識している					
2 意識して安全確認動作をしている					
3 安全確認のための視線移動を頻繁にしている					
4 ブレーキ準備など危険回避準備行動を心がけている					
5 運転中ナビや地デジ映像を見る回数や時間を減らすようにしている					

実施期間及び協力者

実施期間は2019年9月から2021年3月まで(現在継続中)で、参加協力者数(ギャラリーを除く)は25名であった。内訳は男性20名、女性5名で、年齢は20歳代3名、30歳代4名、40歳代8名、50歳代2名、60歳代1名、70歳代6名、80歳代1名(平均年齢51.0歳)であった。

結果

「安全運転カフェ」での自己評価

「安全運転カフェ」において振り返りを実施した結果、得られた結果と知見は以下の通りである。

ドラレコ取り付け時(「前」とドラレコ取外し後約1か月後(「後」)の各評価項目毎の自己評価平均点及び標準偏差を図3に図示した。

5段階評価の平均点を比較すると、いずれの評価項目においても「前」で3点台だったものが、「後」では4点台へと上昇した。この前後差について対応のあるt検定(表4)を行ったところ、いずれも有意差が認められた。

5項目のいずれにおいても「前」より「後」の上昇がみられたことから、日常での安全運転態度の意識化が認められた。なお、個別データの前後比較においても25名全員で「前」と「後」で評価点の上昇がみられた。

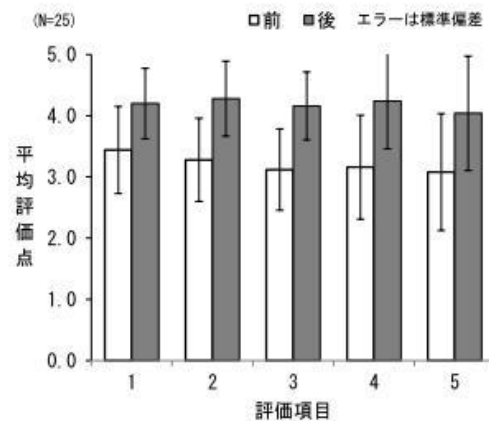


図3 自己評価点の前後比較

表4 自己評価点の前後比較におけるt検定

評価項目	平均		前後差	標準偏差		t値
	前	後		前	後	
1 安全運転を意識している	3.44	4.20	0.76	0.71	0.58	5.25 ***
2 意識して安全確認動作をしている	3.28	4.28	1.00	0.68	0.61	6.55 ***
3 安全確認のための視線移動	3.12	4.16	1.04	0.67	0.55	5.85 ***
4 ブレーキ準備など危険回避準備行動	3.16	4.24	1.08	0.85	0.78	6.65 ***
5 運転中ナビや地デジ映像を見る回数や頻度を減らす	3.08	4.04	0.96	0.95	0.93	4.91 ***

N=25 *p<0.05, **p<0.01, ***p<0.001

自由回答に見る意識的運転態度の変容

「安全運転カフェ」で、自己評価と並行して自由記述による前後の比較検討をしたところ、「意識的に安全確認をするようになった」(8件)、及び「運転中に運転をより意識するようになった」(5件)など、意識的運転態度変容を示唆する記述があった(表5)。

また、具体的な行動としては「一時停止」や「運転中のスマホ」など法令順守に関わる内容が多かったが、中には「運転姿勢の反省」や「クリーブ現象の利用」など基本的な安全運転態度の意識化に関する回答が散見された。

表5 自由回答（意識化・行動化の内容）

自由回答（意識化・行動化の内容）	N=25	件
意識的に安全確認（首振り・目視・巻き込み確認）をするようになった。	8	
運転中に運転をより意識するようになった。	5	
一時停止を意識して守るようになった。	5	
足（ブレーキ・アクセル・クリーブ）を意識するようになった。	3	
運転姿勢を意識するようになった。	2	
運転中にスマホを見ないよう意識するようになった。	2	
同乗者がいるときにも運転に集中するようになった。	2	
シートベルトの着用を意識するようになった。	1	
くせを意識して運転するようになった。	1	
歩行者に注意するようになった。	1	

考 察

本研究の目的は、高齢者を含めた一般の運転者が、日常運転時に無意識に表出する運転の「くせ」や「危険行動」及び「安全行動」に気づき、自発的に安全運転態度を意識して安全運転行動変容に活かすことであった。目的達成のために、4ウェイカメラの付いたドラレコを用いて、進行方向映像と同時に目線及び首の動き、ハンドル操作、及び足によるアクセルとブレーキのペダル操作の状態を記録に残し、「安全運転カフェ」での再認を通して自らの運転特徴に気づく方法を採用した。

その結果、25名の参加者全員がドラレコ装着前後で、自己評価得点において上昇が認められたことから、運転行為の気づきが認められ、意識化に成功したことが確認された。

以上により、今回の試みの目的の一部は達成されたが、今後の安全運転行動に活かされ、定着するかどうかは未確認である。

自発的に「気づき」が可能になっても、実際の日常的運転に役立てられるためには、ドラレコ装着時の「認識」が、取り外した後の「行動」として定着するか否かの行動変容のフォローアップが不可欠である。

その課題の解決手段として、参加協力者による実験後の以下のような感想が有効である。

- ① カメラで撮られていると緊張するし、結果を他人に観られるのは良い気がしない。
- ② 特に足元カメラの装着が不安定で外れること

があり、気になった。

- ③ 実験に協力する時間的余裕がない。
- ④ 安全運転の教育的モデル映像（良い運転と要改善運転等）が欲しい。

以上はいずれもカメラを取り外した後の気づきによる安全運転態度の意識化が危ぶまれる感想であった。その他の貴重な意見も含め、今後これらを参考に、当プログラムの改善に活かす必要がある。

文 献

- 春日伸与 (2013) 安全運転は「気づき」から 成山堂書店
- 国土交通省 自動車運送事業に係る交通事故対策検討会 (2017) ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/carinfo/anzen.html>
- 自動車安全運転センター (2018). 高齢者講習のドラレコ映像の交通安全教育への活用に関する調査研究, 自動車安全運転センター
<https://www.jsdc.or.jp/library/research/tabid/123/Default>
- 年森敦子・吉田啓子・武井安彦 (2015) 映像フィードバックを活用した学生参加型の実践および教育効果の検証 鎌倉女子大学学術研究所報, 15, 1-10
- 西山啓 (2018) 高齢運転者事故抑止・無事故対策アンケート調査. <http://an-an-kmb.org/>
- 山城自動車学校 (2016). 自動車教習所における安全運転講習 自動車技術会会誌 自動車技術, Vol.70, No.3, 53-58.
- 株式会社リムライン (2017) ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全運転診断
<https://www.jsdc.or.jp/library/jyosei/tabid/124/Default.aspx>

付 記

本件研究はNPO法人「安全と安心 心の学びば」との共同研究であり、日本損害保険協会自賠責運用拠出事業からの助成金を得た。記して感謝する。

ドラレコ研究部会・研究員名簿

NO.	氏名	所属・役職	備考
1	金光 義弘	NPO法人 安全と安心 心のまなびば 理事長 川崎医療福祉大学 名誉教授	
2	木村 憲従	NPO法人 安全と安心 心のまなびば 副理事長 マイクロメイト岡山株式会社 代表取締役会長	
3	溪口 裕之	NPO法人 安全と安心 心のまなびば 理事 広島県 沼田自動車学校	
4	山本 純也	NPO法人 安全と安心 心のまなびば 理事 マイクロメイト岡山株式会社 交通教育ソリューション事業部課長	
5	高橋 弘	NPO法人 安全と安心 心のまなびば 理事 マイクロメイト岡山株式会社 取締役	事務局
6	天野 貴仁	株式会社つながる手 代表取締役	
7	横山 優貴	マイクロメイト岡山株式会社 交通教育ソリューション事業部	

ドライブレコーダーを用いた
自動車運転者への安全運転教育手法の開発
「無意識運転から意識運転へ」
【2019～2021 年度研究実績報告】

特定非営利活動法人 安全と安心 心のまなびば
2022年3月

一般社団法人 日本損害保険協会 自賠責運用益拠出事業

