

SJ

The Safety Japan
since 1971

Safety Report

セーフティルポ 若者

群馬県が Honda のプログラムを活用し、
中学生に自転車の交通安全教育を展開

Honda は交通安全教育を通じてルールやマナーの重要性、人への思いやりなど道徳心のある交通社会人を育てるため、高校生向けの交通安全教育プログラムを開発し、全国の高校に普及してきた。群馬県教育委員会は、このプログラムを活用し、県内の高校生への自転車の安全教育に力を入れて取り組み、中学生にも拡大している。今回は、群馬県桐生市内の2つの中学校で実施された交通安全教室を紹介する。



桐生市立中央中学校での8の字走行。直径約8m（台数により変化する）の円をつなげたコース内に自転車12～13台が入り、走行を続ける。停止時の自転車の構え（左足着地・右足ペダル・両手ブレーキ）を確認してスタート。途中、全員がスムーズに走るためにはどのようにすべきか、生徒一人ひとりに考えてもらう

「高校生交通安全教育プログラム（高校生の自転車による交通事故防止を目的とした実技と座学）」は、生徒自身が交通安全について主体的に考え、自らが交通事故から身を守ることができるようになるとともに、他の交通参加者への思いやりの心を身につけてほしいという考えのもと、Hondaが開発。さらに、学校の先生方が自主的に運営できるように映像で解説した「高校生交通安全教育指導マニュアル（以下、指導マニュアル）」を作成した。

これまで群馬県教育委員会（以下、県教委）は、2016年から県内高校の交通安全指導者を集め、Hondaと連携しながら高校生向けの自転車教室運営ノウハウを学ぶ研修会を設定し、普及を図ってきた。

県教委事務局 健康体育課学校安全・給食係指導主事黒巖賢さんは「群馬県は、特に高校生の自転車事故が多い※ことから、高校での自転車教育を充実させてきましたが、その前段階となる中学校での指導も充実させる必要があると考えました。なぜなら中学生になると通学などで、自転車を利用する機会が増えるからです」と、自転車教育を中学校へと拡大するようになった理由を述べた。当初は、自転車教育に関心のある中学校に黒巖さんが赴き、Hondaのプログラムを活用した指導のノウハウを伝えて回っていたが、2020年度から年1回、先生方が集まる場を設け、指導内容を説明してマニュアルを提供するようになった。

※高校生の通学時1万人当たりの自転車事故件数が全国ワースト1位（2020年）

まわりをよく観て、
自分が何をすべきか考える

5月25日、桐生市立中央中学校で1年生（100名）を対象に交通安全教室が実施された。同校は約7割の生徒が自転車で通学している。

実技は「8の字走行」と「反応回避」。生徒は6つのグループに分かれて、それぞれに先生が一人ずつ付いた。8の字走行は8の字状のコースに入り、混合交通において必要とされる状況判断と相手を気遣うことや思いやりの大切さを生徒に学んでもらうことがねらいである。一人ずつ入り口から円をつなげたコースに合流し、他車に接触しないように走行する。円からはみ出し、足つき、並列走行、追い越しを先生がチェックし、一人でもこれらの行為があった場合は全員が円の外に出て、最初からやり直しとなる。

実際に走り出すと、全員が入りきる前にコース内で立ち往生してしまうため、「どうすれば全員がスムーズに走れるか」考える時間をつくる。「（8の字の交差する場所で）足をついてしまう人がいますが、その人がすべて悪いのでしょうか。その人がピンチになっている様子を近くの人が確認できていれば、もっと上手く対応できるのではないのでしょうか。それを考えて走ってみましょう」

Contents

- P1 Safety Report セーフティルポ 若者
- P3 Safety Report セーフティルポ 子ども
- P4 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P5 SJ Interview (株)ふたごじてんしゃ 代表取締役社長 中原美智子さん
- P6 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P7 Close Up クローズアップ 自転車用ヘルメット
- 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

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

と先生がアドバイス。すると、前半に比べスムーズに走れるようになった。

再び生徒を集合させ、後半は何を意識して運転したかを質問すると、「声かけ」「譲り合い」と生徒は自ら考え、感じたことを答えた。「相手を気遣って運転するためには、まわりの動きをよく観て、自分が何をすべきか考え、譲り合うことが大切です。自転車に乗っている時はもちろん、普段の学校生活の中でも意識してください」と、先生が締めくくった。

反応回避では、状況を認知し、判断・操作（動作）にいたるまでに、いかに時間や距離が必要かを体験することがねらいである。実施方法は、両手に旗を持つ先生に向かい、先急ぎの状態自転車を走らせる。先生は自転車があるポイントを通じた時点で旗を上げ、生徒は旗とは反対の方向に進む。1回目は両手で運転し、2回目は片手で運転。片手運転は操作がより難しくなることも知ってもらった。全員が終わると、先生は自転車がど

の地点を通過した時に旗を上げたか、生徒に明かす。「皆さんが回避するまでには3つの過程があります。1つ目は『旗が上がった』と認知すること。2つ目は『右側が上がったから左側に行かないといけない』と判断すること。3つ目がハンドルを動かすという操作です。認知と判断に時間がかかるので、実際に皆さんが回避を始めた場所は私が旗を上げた場所より先だったことがわかると思います。今回は旗が上がることを予測して走りましたが、それがわかっていても認知が遅れたり、正しい判断ができない人もいました。歩道には歩行者がいて、皆さんが予測しない動きをすることがあります。その時、早めに対応するためにはスピードを控え、前をよく観ることが必要です。特に、片手運転は的確な操作ができなくなるので、やめましょう」とアドバイスした。

同校で交通安全を担当し、生徒への指導に携わった教諭清水雄太さんは今年4月に県教委を通じて、このプログラムの指導ノウハウを得た。「事前に担当する教員で指

導マニュアルの映像を見るだけで、効果的な自転車教室を運営できました。8の字走行では、思いやりや状況判断が自転車の運転に欠かせないことを生徒が気づけたと思います。反応回避では、いざという時の対応を一人ひとりが体験を通じて学ぶことができました。いずれも、中学生にとって気づきにつながる良いプログラムです」。これまで同校の交通安全教育は、クラスごとに生活指導の一部として行われており、今回のような実技による交通安全教室は初めての取り組みだと、校長 谷滋さんはいう。「1年生は自転車通学に慣れていません。交通事故は人と人のコミュニケーションがとれていれば回避できるはず。今日はコミュニケーションの重要性を学ぶ良い機会になりました。また、安全な場所で急に曲がる、急に止まるという体験ができたことも意味のあることだったと思います。今後、2～3年生を含め継続的に交通安全教育ができるように検討したいと考えています」。



先生が上げた旗とは反対の方向に進む反応回避



反応回避の2回目は片手運転で体験してもらう



最後に先生が旗を上げた地点を生徒に説明

気持ちにゆとりを持ち、他人のことを考えた運転を

自転車で通学する生徒が約9割という桐生市立清流中学校は5月20日、全学年を対象に「高校生交通安全教育プログラム」を活用した交通安全教室を実施。1年生(81名)は3クラス合同で座学と実技、2～3年生(216名)はクラスごとに座学のみが行われた。

座学はHondaが作成した資料を教室のスクリーンに映し出しながら各先生が進める。「交通安全にはルール、知識、マナーの3つが大切です。この3つを理解した上で、自転車に乗ってほしいと思います」と先生が以下の内容を説明していく。

ルール (従うべき決まり)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車のルール、よく見かける違反行為 ・自転車の加害事故とその判決事例 ・自転車事故にまつわる三つの責任
知識 (認識し理解すること)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転の仕組み(認知→判断→操作) ・自転車の保安部品、自転車保険について ・事故を起こした(事故に遭ってしまった)時の対応
マナー (人に対して思いやる心)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通マナーとは? ・迷惑行為 ・ちょっとした安全・安心行動

最後に「交通安全で大切なことは、ちょっとした安全・安心行動です。10分早く行動することを心がけましょう。気持ちにゆとりがあると、他人のことを考えられます。常に他人のことを考えて自転車に乗ってれば、事故に遭わずに済むはず。この中には将来、クルマを運転する人もいます。ルールを守って自転車を安全に乗れる人は、大人になってからクルマも安全に運転できると思います」とまとめ、座学は終了となった。

この後、1年生のみ校庭で実技が行われ、生徒たちは8の字走行と反応回避に取り組んだ。

同校校長 松崎智幸さんは「各学期の最初と最後に通学路の重要箇所には教員が立ち、指導していますが、一過性で終わっているように感じていました。まとまった時間をとって、生徒たちに自分事として考えてもらうことが必要だと思っていたので、全校生徒を対象に交通安全教室を実施しました。実技では自分の視野の狭さを実感し、それを克服するための答えを一人ひとり

が見つけれられたと思います」と話す。

同校で安全教育全般を担当している教諭 金子友幸さんは「座学のプログラムは自転車を安全に乗るために必要なことが網羅され、中学生にも理解できる内容でした。自転車で通学する生徒を観察していると、自転車通学に慣れていない1年生は周囲が見えていません。それに気づいてもらうために1年生だけ実技を追加したわけです。8の字走行は入学して間もない1年生のクラスの団結力を高める効果もあると思いました」と話す。

また、金子さんは、交通安全教室が自転車を取り巻く社会的な状況に目を向けるきっかけにもなると期待する。「生徒たちの多くが将来、クルマを運転するドライバーになるでしょう。その時に、自転車で通学していたこと

や今回の交通安全教室を思い出し、クルマから見たら弱者である自転車の立場を意識してほしいのです。桐生市内は自転車が安全に走れる環境が整備されているとはいえません。そうした環境を良い方向に変えていけるのは今の中学生です。自転車にもクルマにもやさしい社会を実現できる人間になってほしいと願っています」。

県教委の黒巖さんは「各中学校での交通安全教室には足を運ぶようにして、実施後も継続的に取り組んでもらうためのアドバイスをしています」と、地道な普及活動を続けている。今年度は桐生市を含む群馬県南東部の中学校14校が同様の交通安全教室を実施する予定で、県教委はこれを県全体に拡げていきたい考えだ。



桐生市立清流中学校での座学(写真は1年生)



普段の自分の運転を振り返ってもらう



1年生は座学の後、8の字走行と反応回避を体験



Safety Report セーフティレポート 子ども

市内すべての小学校で実施している 自転車安全運転免許試験

東京都八王子市は、小学生への自転車安全運転免許証発行事業を推進している。これは、小学3年生を対象に講習とテストを行い、児童に免許証を交付するというもの。警察と交通安全協会の協力のもと2004年度に2校でスタートし、市内の小学校70校すべてで実施するまでにいった。試験は各小学校で実施するケースと、同市の交通公園に児童を集めて実施するケースがある。

5月26日は、同市立元八王子小学校で3年生(77名)を対象に自転車安全運転免許試験が行われた。免許試験は学科テストと実技講習で構成されている。自転車は児童が普段乗っているものを使うが、教室実施前に近隣の自転車店に小学校まで来てもらい、点検を依頼している。自転車の整備不良による事故を防ぐためだ。試験では点検が済んだ自転車を使用しているという。

学科テストを受ける前には、自転車のルールをまとめたDVDを児童に視聴してもらい、同市の交通安全教育指導員が児童に講話を行う。その後、Hondaの「あやとりいひよこ※1」



高尾警察署の警察官がヘルメットの正しいかぶり方などを指導

のワークシートを使って、自転車は道路のどこを走るべきかを児童に問いかけ、答えてもらう。さらに、自転車で歩道や一時停止標識のある場所を通行する際に気をつけてほしいことなどを伝えた。最後に、児童は自転車のルールに関する10問のテストを受ける。

実技講習の前には、高尾警察署の警察官がヘルメットの正しいかぶり方、自転車の点検項目を説明。テストのコースは「スタート→歩行者のいる横断歩道を降車して押し歩きする→歩行者のいない横断歩道を自転車に乗って渡る→道路の障害物(工事中)を回避する→『止まれ』のある標識で一時停止した後、左右と後方を確認する→両手(左→右)ブレーキ→ゴール」となる。模範走行を示し、安全確認などどのように行動をすれば良いかを伝えた。児童は全員、学科テストと実技講習に合格し、自転車安全運転免許証が交付されることとなった。

元八王子小学校校長 長田猛さんは、座学と実技の両方を行うことが重要だという。「正しい情報を知り、それを実際の生活の中で実践で



座学で学んだことを実技講習で実践する児童



交通安全教育指導員 村山祐美さんが「あやとりいひよこ」のワークシートを使って、横断歩道に歩行者がいたら自転車を降車して押し歩きをするよう児童に伝えた

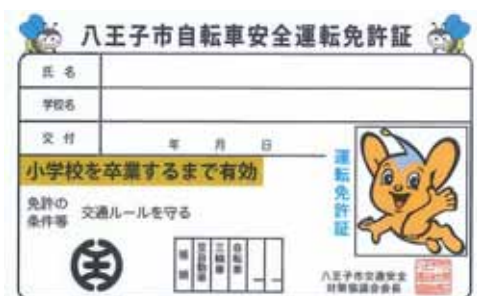
きるようにならないといけません。実技では警察官や指導員の方々が一人ひとりに確認すべきポイントなどを教えてくれました。普段の乗り方との違いに気づき、歩行者のことも考えて乗らなければいけないと理解できたと思います。こうした機会を通じて、自分の命はもちろん、まわりの安全も守れるようになってほしいと期待しています」。

同市交通安全教育指導員 村山祐美さんは「児童が体験しながら学べる機会をつくれるように、この試験を継続しています。コロナ禍では実施を見送る小学校もありましたが、今年度は再開する学校も増えてきました。それだけ、自転車教育のニーズは高まっているといえるでしょう。座学では、Hondaから提供された教材を活用しています。特に『あやとりいひよこ』のワークシートを使うことで、児童も

理解しやすくなると感じています」と話す。同市は希望する小学校に対して5年生への座学も実施している。自転車のルールの再確認と、車両の運転者としての自覚を促すことを目的とした内容となっている。村山さんは「豊富なイラストや図を使って、安全な乗り方や安全確認の重要性をわかりやすく伝えることができるという点で、Hondaの『小学生自転車交通安全※2』が役に立っています」という。

※1 4～5歳児を対象とした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。

※2 小学3～4年生を対象とした教材。自転車のルールや知識を学び、安全な乗り方を身につけるための座学を実施するための映像資料となっている。



児童に交付される自転車安全運転免許証。裏面には自転車に乗る時の約束が記載されている

地域の子どもたちが楽しみながら学べる 比島交通公園での交通安全教育

高知県高知市にある高知県立交通安全こどもセンターは1970年に開園し、「比島交通公園」の愛称で地域の人々に親しまれている。年間の来園者は13～14万人。7年ほど前から小学生向けの交通安全教室でHondaの交通安全教育プログラムを使用している。

同センターを運営する(一社)オフィスボラリス代表理事で園長を務める山崎勇人さんは「私たちの活動コンセプトは『楽しみながら交通ルールを学ぶ』こと。Hondaの教材は子どもたちの興味や関心を引きやすく、とても使いやすいです」と話す。

5月24日、南国市立日章小学校の1年生(25名)が来園し、交通安全教室を受講した。教室の前半はHondaの「できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編※3」の映像(アニメーション)を活用。男の子2人組が小学校から下校している場面、2人はおしゃべりに夢になって、見通しの悪い交差点で止まらずに飛び出してしまい、クルマとぶつかりそうになってしまう。山崎さんがここで映像

を止め、なぜぶつかりそうになったかを、児童に問いかけると「まわりを気にしないで歩いてきたから」「(交差点を横断する前に)止まらなかったから」という答えが返ってくる。その後、映像を進め「道路を渡る前は止まる。右をみて、左をみて、もう一度右をみて、クルマやバイクが来ていないことを確かめてから渡る」という安全な道路の渡り方を「できるニャン」が説明し、学んでもらう。さらに、Hondaの「あやとりいひよこ」のワークシートを見せ、歩行者が歩くべき場所を児童に答えてもらった。最後に山崎さんは「とまる・みる・まつ」と大きく書かれたパネルを見せながら、それらを実演した。

教室の後半は、学んだことを公園内の横断歩道で実践。4人1組になって横断歩道を渡る。その後、児童は先生方が運転するゴーカートに乗車した。

「交通安全は繰り返し学んで身につけることが大事です。ゴーカートに乗ることが楽しみで、ここを訪れてもらえれば、自ずと交通安全に



「あやとりいひよこ」のワークシートを使いながら児童に問いかける



園長の山崎勇人さんが「とまる・みる・まつ」の重要性を説明



「できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編」の映像を使って、見通しの悪い交差点などを渡る時の安全行動について児童に考えてもらう

触れる機会も増えます。ゴーカートに乗ることは、少し大人の目線を体験することにつながり、自分たちが歩行者として普段どうすべきか考えるきっかけになります」と山崎さんはいふ。

児童を引率した日章小学校教頭 細川晃さんも、交通安全を学ぶ場として、この交通公園が上手く機能していることを実感したと振り返る。「ここに来ること自体が楽しみで、子どもたちのモチベーションも高まっていました。印象的だったのはHondaの教材で学習している時、手を挙げて意欲的に発言していたことです。普段の生活と照らし合わせて、交通ルールや

安全行動を身につけられる良い機会だったと思います」。

同センターでは、このような小学生の団体向けの教室のほか、一般参加の交通安全イベントも積極的に開催している。「子どもだけでなく、親子で交通安全を学んでもらい、毎日の暮らしの中で自然と安全意識を高めることができるような状況を根づかせるのが、私たちの役割だと思っています」と山崎さんは力強く語った。

※3 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。



教室の後半は「とまる・みる・まつ」の学んだことをセンター内の横断歩道で実践



先生方が運転するゴーカートへの同乗(小学3年生以上は自ら運転可能)

Close Up クローズアップ 交通教育センター

鈴鹿サーキット開場 60 周年を記念した 春の特別スクールを開催

今年、鈴鹿サーキットは開場 60 周年を迎えた。これを記念して、鈴鹿サーキット交通教育センターではゴールデンウィークに「Honda モーターサイクリストスクール※1（以下、HMS）」と「親子でバイクを楽しむ会※2（以下、親子バイク）」の特別企画を開催。どちらも、鈴鹿サーキットのレーシングコースを活用したプログラムとなっている。

※1 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ことを目的としたスクール。お客様のスキルやニーズに合わせて、様々なコースが用意されている。

※2 バイクに乗る体験を通じて親子の絆を深めてもらうことを目的としたスクール。保護者が先生となり、バイクの操作方法や楽しさだけでなく、ルールやマナーの大切さを子どもに伝える。

グループでのツーリングを 想定したトレーニング

HMS は、通常 1 日開催の「ツーリングライド」を思う存分ライディングが楽しめるよう「ロングツーリングスペシャル」として 5 月 1 日と 2 日の 2 日間にわたって実施した。

1 日目は 13 時からの開始。あいにくの雨となったが 17 名のライダーが集まった。冒頭のオリエンテーションでは、インストラクターが「今回は 1 泊するツーリングに出かけるという設定です。ベテランの方、経験の浅い方が混在するグループで走行する際に適した走行位置（順番）の決め方、情報伝達の方法などをお伝えしていきたい」と説明。HMS への参加が初めてという受講者もいることから、トレーニングに入る前に車両点検（日常点検）の主な項目、運転姿勢の基本についてインストラクターが丁寧に解説した。

慣熟走行が終わると、ブレーキングの練習となる。この後は、パイロンスラロームと U ターン。U ターンはツーリングの際に必要な場面があるが、苦手な人も多い。まず両足をつけて行き、次に片足だけつけたまま。そして、両足をステップに置いた状態での U ターンへ移行してもらう。

1 日目の最後はロングツーリングの応用走行。受講者が 2 つのグループに分かれ、ツーリングでの集団走行を想定したトレーニングとなる。グループごとに話し合っ、各々の走行位置を決めていく。

「グループでツーリングする際は走る順番が重要です。特に、先導者（先頭）と最後尾は運転経験の長い方が適任です。リーダー役の先導者は私たちが務めます。サブリーダー役の最後尾は、皆さんの中で長くバイクに乗られている方が担当してください。リーダーの後の 2 番目もベテラン、その後方に初心者をお配置するようにお願いします」とインストラクターがアドバイスした。

多人数でのツーリングでは、バイクが車線内で 2 列になり、互い違いに並ぶ千鳥走行（右上図参照）という隊列を組むことがある。これにより隊列の長さを 1 列に並んだ時よりも短くできるなどのメリットがある。ただし、センターラインのない道路や片側一車線の道路では 1 列に戻らなければならない。応用走行では、交通教育センター内のコースで、スムーズに隊列を変更する練習を行った。リーダーの上げた手の指が 2 本なら 1 列から千鳥走行へ。指が 1 本なら千

鳥走行から 1 列になるというルール。リーダーから合図が出たら、後ろの受講者も同じようにハンドサインで後続に伝達していく。

快晴となった 2 日目は、朝 7 時から前日に決めた配置でレーシングコースを走行。メインストレートなど長い直線区間で、インストラクターの合図で隊列を変更するという練習を行った。周回するだけでなく、コース上の数カ所でバイクを止め、受講者が記念撮影できる時間も設けられた。朝食をはさみ、昼までコーススラローム。小回りのコーナーを組み合わせたコースで、アクセルやブレーキのより正確な操作を練習し、2 日間の HMS は終了となった。

コロナ禍で受講を控えていたため、久しぶりに兵庫県から鈴鹿に来たという夫婦は「動画を視聴して学ぶこともありましたが、実車に乗って学ぶことが一番効果的だと感じました。今日は練習するだけでなく、レーシングコースを走る特別な体験もあり、とても満足です」と話す。HMS を初めて受講したという愛媛県の男性は「最近、再びバイクに乗るようになったので申し込みました。2 日にわたって練習できたので、以前乗っていた時の感覚を思い出せた気がします。ここで身につけたことを忘れずに、ツーリングを楽しんでいきたい」と感想を語った。

親子で鈴鹿サーキットの レーシングコースを体験走行

5 月 1 日に開催された親子バイク「親子でレーシングコースチャレンジスペシャル」には 10 組の親子が参加。親子でバイクを点検し、慣熟走行とブレーキングの練習をした後、レーシングコースの走行に向けたブリーフィングとなった。「最初はお父さん、お母さんがお子さんの前を走ってください。コーナーの手前ではブレーキランプを点灯させて、減速するポイントをお子さんに教えてあげましょう。上りや下りでは、必要に応じてギアチェンジをお願いします」とインストラクターが注意事項を伝えた。そして、インストラクターの先導でレーシングコースを周回。HMS 同様、コース上にバイクを止め、親子で記念撮影できる時間が設けられた。最後は交通教育センターに戻ってパイロンスラローム。お父さん、お母さんが後方から子どもの運転を観察し、スムーズに旋回するためのアドバイスを行った。

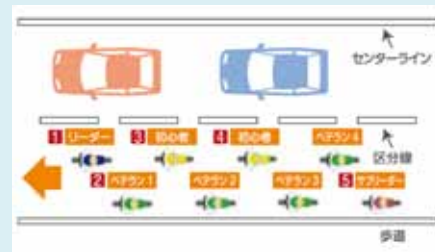
ゴールデンウィークを利用して大阪府から訪れた 4 人家族は 2 組で受講。お父さんとお母さんは「将来、家族でツーリングに行きたいという夢があって一昨年から受講しています。毎回来るたびに子どもたちの成長を実感できることが親子バイクの魅力です。今回はレーシングコースを 4 人そろって走ることができて感動しています」、息子

さんたちは「パイロンスラロームをじっくり練習でき、運転が上達したように感じました」「普段走れないコースを自分が運転するバイクで走れて楽しかったです」と、笑顔で交通教育センターを後にした。「親子でレーシングコースチャレンジスペシャル」は夏休み期間（8 月 12 日、13 日、14 日）にも開催が予定されている。

HMS ツーリングライド 「ロングツーリングスペシャル」



パイロンスラロームと U ターンに取り組む受講者



千鳥走行の例



応用走行ではインストラクターの合図で隊列を変更する練習を行った



メインストレートなど長い直線区間を使って、1 列から千鳥走行になり、再び 1 列に戻るという前日の応用走行を実践



レーシングコースを走行する受講者。途中、コース上にバイクを止め、思い思いに写真を撮影した



親子バイク 「親子でレーシングコースチャレンジスペシャル」



お父さん、お母さんが子どもの運転の様子を見て改善点を伝える



雨で路面が濡れていたが、親子でレーシングコースのツーリング走行を楽しんだ



SJ Interview

SJ インタビュー

子どもたちと一緒に外出したいという 双子のお母さん、お父さんの願いをかなえる

(株) ふたごじてんしゃ
代表取締役社長

中原美智子さん



中原さんは、日本初となる6歳未満の幼児が2人同乗可能な三輪自転車「ふたごじてんしゃ」の開発者である。一般的な前後に幼児を乗せられる2人同乗用自転車には前席が「体重15kg以下・身長100cm以下」、後席が「体重22kg以下・身長115cm以下」という製品規格がある。双子のように同じ体格で同じように成長する幼児2人が同乗できる自転車は「ふたごじてんしゃ」が発売されるまでなかったのだ。

「二度とこけない自転車に乗るねん！」 という決意からスタート

中原さんは2003年に長男、2010年に双子の次男と三男を出産。長男が幼い頃は自転車に乗せて公園などいろいろな場所に出かけていた。「自転車は自分を楽に遠くへ運んでくれる道具でしたが、子どもが生まれると、子どもとの良い思い出づくりや、かけがえのない時間を共有するためのものになっていきました」と中原さんは振り返る。「次男と三男を連れて出かける時は、2人乗りのベビーカーを使って出かけていました。子どもたちだけでなく、荷物も2人分積み必要があり、その重さは30kg近くになります。移動に労力がかかりますから、近くにしか行けませんし、外出する回数も減っていきます。長男と違って、次男と三男は室内で過ごすことが多くなり、自分が原因で子どもがいるような体験をする機会を奪っているのではないかと落ち込んでいました」。次男と三男が1歳半になる頃、自宅から1km離れた場所に花屋が開店した。中原さんは子どもたちに色とりどりに咲いている花を見せてあげたいと、初めて自転車の前後に子どもたちを乗せ、花屋に出かけたのだが、その帰り道、低速になった時にバランスを崩して自転車が転倒。とっさに両手を目いっぱい拡げて、2人の身体を守った中原さんは自転車の下敷きになり、負傷してしまう。「ヘルメットをかぶせていましたし、子どもたちにケガはありませんでしたが、『私が自転車で出かせなければ、こんなことにならなかったのではないかと』と申し訳ない気持ちになりました」。

子どもたちと自転車で外出することを諦めなくなかった中原さんは「二度とこけない自転車に乗るねん！」と心に決め、動き出す。一般的な幼児2人同乗用自転車は、前と後ろの席で乗せられる子どもの体重と身長が異なるため、双子の幼児には向いていない。まずは、市販で双子に適した三輪の自転車を探そうとした。「高齢者の方が乗っている

ような三輪の自転車の後部に幼児2人を乗せられるものがあるだろうと思っていましたが、なかったのです」。

次に「ないなら自分でつくろう」という方向に転換するものの、中原さんに協力してくれるメーカーはなかなか見つからない。「自転車に関しては素人だったので、電話しても不審がられました。話を聞いてくれて、『そんな自転車をほしいと思っている人はいない』といわれました。でも、私は本当にそうなのか疑問を感じていました」。中原さんは自宅近くの交差点に立ち、幼児を乗せて走る自転車を日々観察した。「子どもを乗せているお母さんは、とてもビリピリしているように見えました。子どもが一生懸命話しかけても応えようとせず、運転にばかり集中しています。時には、お母さんを呼び止めて、どういう気持ちで乗っていたか話を聞きました。この観察を通じて、自分が困っていること自体に気づいていないお母さんが多いと感じました」。

同じ悩みを抱えているお母さん、 お父さんにも喜びを届けたい

その後も協力者を探し続けたところ、あるリヤカーメーカーが試作機の製造を引き受けてくれることになった。中原さんは図面とデザイン画を作成し、リヤカーメーカーと検討を重ねた。そして、2014年8月に「ふたごじてんしゃ」の試作機が完成。初めて次男と三男を乗せて走らせた時は「イメージした通りの感覚だ。これで子どもたちの行きたい場所に行ける。私は自由になれる」と感動したそう。同時に問題点があることもわかり、リヤカーメーカーに改良を依頼するが、「これ以上はできない」と断られてしまう。「私だけが子どもたちと楽に移動できることで満足していたら、ここで諦めていたでしょう。でも、私と同じ悩みを抱えているお母さん、お父さんがいるのをわかっていましたから、やめるという選択肢はありませんでした。皆さんにも、子どもたちを連れて自由に出かけられる喜びを届けたいと思うようになっていたのです」。

中原さんは個人ブログやSNSを通じて本格的な広報活動を開始。オフ会（試乗会）を開催すると毎回、自転車移動の悩みを持つ双子のお母さん、お父さんが集まった。こうした活動を続けている中、2015年の年末に「ふたごじてんしゃ」のコンセプトに興味を持った自転車部品製造大手のオージーケー技研（株）（本社：大阪府東大阪市）が声をかけてくれたのである。

良い点、悪い点を理解し、 納得した上で買ってもらう

オージーケー技研（株）とともに開発を進め、2018年6月、「ふたごじてんしゃ」の発売を迎える。初回生産分は事前予約の段階で完売となってしまった。「私にとって、発売はうれしいことではありませんでした。待ち望んでいたのに手に入らず、多くの方を落胆させてしまったことは、今でもとてもつらい



2014年8月に完成した「ふたごじてんしゃ」の試作機。中原さんがかわいらしさにこだわって、デザイン・設計している



「ふたごじてんしゃ」の最新モデル（2019年モデルVer.）。幼児2人同乗用自転車安全基準（BAA）の適合車。詳細は「ふたごじてんしゃ」のホームページ参照。https://futago-jitensya.jp/



ことです。買えなかったことで、通える幼稚園・保育園の選択肢が狭まるなど、子どもの可能性を奪ってしまったかもしれませんから。この「ふたごじてんしゃ」の販売にあたっては、「アセスメント販売」という手法を取り入れている。これは商品の良い点、悪い点をすべて購入者に伝え、納得してもらった上で販売する方法だ。「電動アシストがないので、坂の上にお住まいの方や、長距離を移動する必要がある方には向いていません。また、三輪で絶対に転倒しないから安全だというイメージが先行していて、場合によっては転倒することを知らず、利用する人の意識を変えることはできませんから、特性を十分に理解してもらわなければなりません。アセスメント販売によって、作り手と同じ目線で『何が危険で、どうすれば安全に乗れるか』を考えられる使い手を育てていきたいと思いました」。

動画による利用シーンを想定した取扱説明を作成し、注意すべき点をより具体的に伝えられるように工夫。さらに「なぜこの自転車が生まれたか」という原点を理解してもらうための動画も公開し、共有できるようにした。このようなアセスメントを修了した人のみが購入できる仕組みになっている。「ふたごじてんしゃ」の購入者からは、「今までいかに不便な生活をしてきたか気づいた」「引きこもっていたが、『ふたごじてんしゃ』に乗って外に出ると、いろいろな人から声をかけられてうれしかった」という声が寄せられた。今後、電動アシストの追加などを含め、さらなる改良を検討していきたいと中原さんは話す。

人を支えるための 自転車の文化をつくる

2021年6月、自転車の幼児用座席に乗せることができる子どもの年齢制限が、47都道

府県すべてで「6歳未満」から「小学校入学まで」となった。「6歳未満」という規定は各都道府県の道路交通法施行細則に定められており、同じ幼稚園・保育園に通う年長園児でも、誕生日の違いで保護者が子どもを自転車に乗せられない事態が生じていたのである。2020年4月に大分県が「小学校入学まで」としたのを皮切りに日本全国で改正が進んだ。

この改正には中原さんも大きくかかわっている。年齢制限の改正を求め、オンラインでの署名活動を行っていたのだ。6歳になると同乗できなくなることはあまり知られておらず、違反とは知らないまま乗せるケースもあり、実態に合うようにルールを変えたいと思ったという。

「『ふたごじてんしゃ』を開発する中で、このルールを知りました。当時、『6歳の誕生日を迎えたら歩いて送迎してください』という通達を出す幼稚園があり、それまで自転車で送迎していた保護者は困っていたのです。署名活動は、こうした問題の存在を提起することが目的でした。始めた頃は、『すぐには変わらない』といわれましたが、『このルールはおかしい』と感じていたお母さん、お父さんが大勢いたから改正につながったと思います」。

今、中原さんがめざしているのは、移動に困っている人を支えるための自転車の文化を日本につくることだ。「街にはやむを得ず道路交通法に違反した乗り方をしている人がいます。例えば、お母さんが障がいのある大きなお子さんを自転車の後ろに乗せているケースです。小学生以上の人を自転車で送迎できるよう年齢制限の撤廃や車体寸法の見直し、自転車の走行できる空間の改善などクリアすべき課題はたくさんありますが、『人を乗せる自転車』について、もっと考えていくことが必要です。自転車に同乗できる子どもの年齢制限の改正を、その端緒にしたいと思っています」。

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

自転車を利用している小学生はヘルメットを着用しているか？

DATA 基礎情報

自転車に乗る子どもにヘルメットを着用させることは保護者の義務

ヘルメット非着用の自転車乗用中交通事故死者数の人身損傷主部位別比較(2020年・警察庁)をみると、頭部損傷が約6割を占めている。自転車乗用中に事故に遭った際、被害を軽減するためにはヘル

メットを着用し、頭部を守ることが重要だ。2008年に施行された改正道路交通法で、子ども(13歳未満)を自転車に乗せる時はヘルメットを着用させることが保護者の努力義務となった。それから14年が経過し、自転車に乗る子どものヘルメット着用は定着しているのだろうか。今回は東京都内の2カ所で小学生の自転車利用者のヘルメット着用状況を観察した。

WATCHING 観察

学齢が上がるにつれてヘルメットを着用しなくなる

観察場所Aは、東武伊勢崎線「竹ノ塚駅」から徒歩5分ほどのところにある商店街周辺。観察場所Bは、JR「武蔵境駅」の前にある大型商業施設周辺である。どちらも、観察時間の夕方は親との買い物や、塾や習い事に向かうため、自転車に乗って移動する小学生が見られた。観察場所A、Bはそれぞれ2009年と2012年に同様の観察を行っている。

観察場所Aにおける小学生の自転車利用



同乗する子どもだけでなく、自転車を運転する子どもにもヘルメットを着用させている保護者(観察場所B)

者のヘルメット着用率は6.9%(102人中7人)。2009年に観察した時の着用率は2.6%(116人中3人)だった。一方、観察場所Bでのヘルメット着用率は51.0%(51人中26人)。2012年に観察した時の着用率は19.8%(116人中23人)だった。ヘルメットをしていた全員があごひもを締めていたが、緩んでいたり、サイズが合っていないケースも散見された。

ヘルメットを着用している小学生を低学年(1~2年生)、中学年(3~4年生)、高学年(5~6年生)で分けると、2カ所とも低学年の着用率が高く、学齢が上がるにつれて着用しない傾向が見られた。

ADVICE アドバイス

正しい着用の重要性についても保護者が伝えてほしい

観察場所A、Bともに以前の観察に比べ、着用率は上昇した。しかし、観察場所Aでは着用率が1割にも満たない結果となった。東京都内でも地域によって着用率に大きな差があることから、全国的にも子どもの自転車用ヘルメットの普及にはバラツキがあると思われる。

ヘルメットを着用は子ども本人ではなく、保護者の義務である。万が一、事故に遭った時に頭部への被害を軽減するためにも、自転車に乗る子どもにはヘルメットを着用させてほしい。また、ただ着用させるだけでなく、あごひもが緩むことなどが

ないように正しい着用方法(P7参照)を保護者が伝えなければならない。子どもが成長してヘルメットのサイズが合わなくなったら、適正なサイズのものに買い替える必要もある。

今回、自転車に同乗している幼児のヘルメット着用状況についても観察したところ、着用率は観察場所Aが27.3%(44人中12人)、観察場所Bが73.3%(45人中33人)だった。ヘルメットを着用することの重要性を保護者が理解し、幼児の段階から自転車に乗る時はヘルメットをかぶるのが当たり前だという子どもへの意識づけが大切である。それがヘルメット着用の習慣化を促し、小学生になって一人で乗る時に継続して着用することにつながっていくのではないだろうか。

観察結果

観察場所A

東京都足立区 東武伊勢崎線「竹ノ塚駅」付近
観察日/5月10日(火)
観察時間/16:00~18:00
天候/晴れ



小学生の多くがヘルメットを着用せずに自転車に乗っていた

●小学生の自転車用ヘルメット着用状況(人)

		着用		非着用	合計
		適正	不適正		
小学生	低学年	4	0	18	22
	中学年	2	1	56	59
	高学年	0	0	21	21
合計		6	1	95	102
		7 6.9%		95 93.1%	

*低学年(1~2年生)、中学年(3~4年生)、高学年(5~6年生)の判断は観察者の見解による。不適正は、あごひもが緩い、サイズが合っていないなど。



ヘルメットを着用していた小学生はわずかだった



同乗する子どもにヘルメットを着用させていない保護者

観察場所B

東京都武蔵野市 JR「武蔵境駅」付近
観察日/5月11日(水)
観察時間/16:00~18:00
天候/晴れ



小学生のヘルメットの着用率は観察場所Aに比べ高かった

●小学生の自転車用ヘルメット着用状況(人)

		着用		非着用	合計
		適正	不適正		
小学生	低学年	7	1	4	12
	中学年	8	4	10	22
	高学年	5	1	11	17
合計		20	6	25	51
		26 51.0%		25 49.0%	



高学年になるにつれてヘルメットを着用しない傾向が見られた



歩行者がいたため、自転車を降車して横断歩道を渡る小学生

Close Up クローズアップ 自転車用ヘルメット

自転車用ヘルメットの安全性と選び方、正しいかぶり方について

今年4月、道路交通法の一部を改正する法律案が国会で成立し、公布された。自転車用ヘルメットの着用に関して、全年齢で努力義務※1となったのである(2024年4月までに施行予定)。これにより今後、着用を推進する動きが高まっていくだろう。自転車用ヘルメットの安全性や選び方、正しいかぶり方について、国内シェアトップ※2の自転車用ヘルメットメーカーである(株)オージーケーカプト(本社:大阪府東大阪市)にうかがった。

※1 自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。自転車の運転者は、他人を当該自転車で乗車させる時は、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。
 ※2 自転車用ヘルメット国内販売個数(SG基準品・オージーケーカプト調べ)



(株)オージーケーカプト 広報チーム 柿山昌範さん

(株)オージーケーカプトの自転車用ヘルメットは前身の大阪グリップ化工(株)によって1964年から開発がスタートした。

同社広報チーム 柿山昌範さんは「もともと自転車用ヘルメットは競技用しか需要がありませんでした。国際的なロードレースの『ツール・ド・フランス』でさえ、選手にヘルメットの着用が義務化されたのは2004年です」と話す。

自転車競技の日本代表チームにヘルメットを提供するなど、同社は競技の世界でヘルメット開発のノウハウを蓄積していったのである。

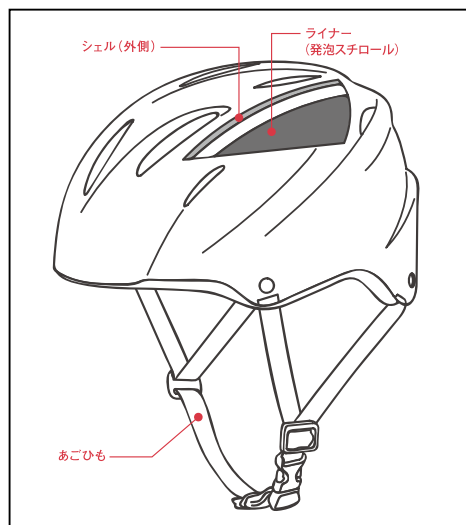
子ども用のヘルメットを本格的に発売したのは1991年から。当時はまだ玩具的な位置づけのもので、ほとんど売れなかったという。転機となったのは2008年の改正道路交通法施行。自転車に乗る子どもにヘルメットを着用させることが保護者の努力義務となったことで、自転車用ヘルメットの認知が拡がり、子ども用のヘルメットの需要が高まった。

その後、2015年には、県立高校への自転車通学の許可条件として生徒にヘルメットの着用を義務づけた愛媛県から要請を受け、軽さと快適性を備えた通学用のヘルメットを県立高校の全生徒に供給した。

さらに、「赤ちゃんの頭部を守りたい」という思いから、それまでなかった最小サイズの製品を国内で初めて、製品安全協会に提言。2020年、赤ちゃん向けの国内最小サイズのヘルメットを発売した。

様々な安全性能試験を繰り返し実施

ヘルメットは基本構造として、シェル、ライナー、あごひもで成り立っている。シェルはヘルメットの外殻で、衝撃を受けた際、一次外力を分散させる役目がある。発泡スチロールでできているライナーは衝撃力を吸収し、あごひもはヘルメットを保持する役目を果たす。転倒した際、シェルやライナーが凹んだり、場合によっては破壊すること

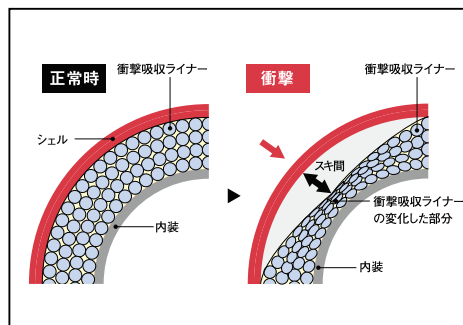


で、衝撃エネルギーを吸収するのである(右上図参照)。

万が一の事故の際、起こり得るリスクを考え、同社は様々なヘルメットの安全性能試験を繰り返し実施している。安全性能試験は衝撃落下試験、あごひも強度試験、ロールオフ試験の3つ。衝撃落下試験は約1.5mの高さからヘルメットを落下させ、衝撃吸収度を測定する。常温の



衝撃吸収試験の様子

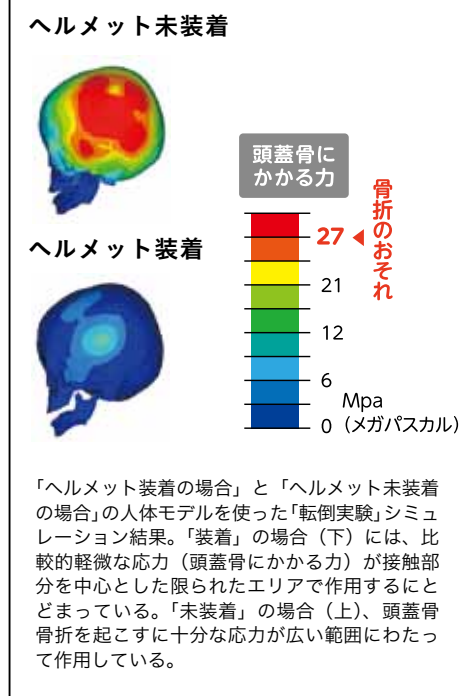


状態だけでなく、水に浸したり、高温や低温の環境下に一定時間放置するなど、いろいろな気象条件を想定して行うそうだ。あごひも強度試験ではあごひもに荷重をかけ、脱落や伸長、バックルの破損の有無を確認。ロールオフ試験では人頭模型にかぶせた状態でヘルメットに荷重をかけ、転倒時などに脱げ落ちることがないように保持性を確認している。これらの厳しい試験をクリアすることで、製品安全協会が定めるSG基準に適合できるのである。

ヘルメットは頭の形に合ったものを選ぶ

「ヘルメットはきちんとフィットしていないと、頭を守れません。人間の頭の形は様々です。必ず実際にかぶって、頭の形、サイズを確認して選んでください」と柿山さん。大きすぎると万が一、転倒した場合、そのはずみでヘルメットが脱落することがあり、逆に小さすぎると、圧迫により痛みや不快感が発生するおそれがあるからだ。

「お子さんがヘルメットをかぶりたがらないのは、痛みなどを感じるからかもしれません。きちんとフィットした軽いヘルメットは、かぶっていることを忘れてしまうはずです」。特に子どもは成長に合わせてフィットするものに買い替えてほしいと、柿山さんは訴える。



「転倒して頭を打ったにもかかわらず、ヘルメットの外観に損傷がみられない場合でも、内部のライナーが損傷している可能性が高いため、そのまま使用しないでください。ただし、ヘルメットを落とすだけでは、ライナーに大きな影響はないので、そのまま使い続けても問題ありません。また、長く使用しているヘルメットも経年劣化等で十分な保護性能を発揮できないおそれがあります。3年を目安に交換することをおすすめします」と柿山さんはいう。

価格によって安全性が変わることはない

柿山さんにヘルメットの価格によって安全性に差はあるのかを尋ねると、「決められた安全基準をクリアするようになっていきますから、価格によって安全性が変わることはありません」と答えてくれた。「価格の違いは簡単にいうと、軽さや涼しさなどの快適性です。それにスポーツ用では空気抵抗の低減やフィット性など、とことん性能を追求しています。そのノウハウや製造工程の複雑さも含めて価格に反映されることとなりますね」。幼児から高齢者まで、すべての自転車利用者にヘルメットを着用してもらうことをめざし、同社は講演会や展示会などを通じて広報・啓発活動に取り組んでいる。「『みんながかぶってないから、かぶらなくてもいい』という現状を変えていきたいと思っています。様々な年齢層の方にかぶっていただけるヘルメットをつくるとともに、ヘルメットの着用文化を醸成することが私たちの使命です」。

自転車用ヘルメットの正しいかぶり方

Point 1 ヘルメットは水平に



まゆ毛の上から指1~2本分程度を目安に、深めにかぶせ、ヘルメットが水平になるように調整する

Point 2 耳の下で“Vの字”



耳をはさんであごひもが“Vの字”になるように、耳下部分のあごひもアジャスターで調節する

Point 3 口を大きく開けて調節

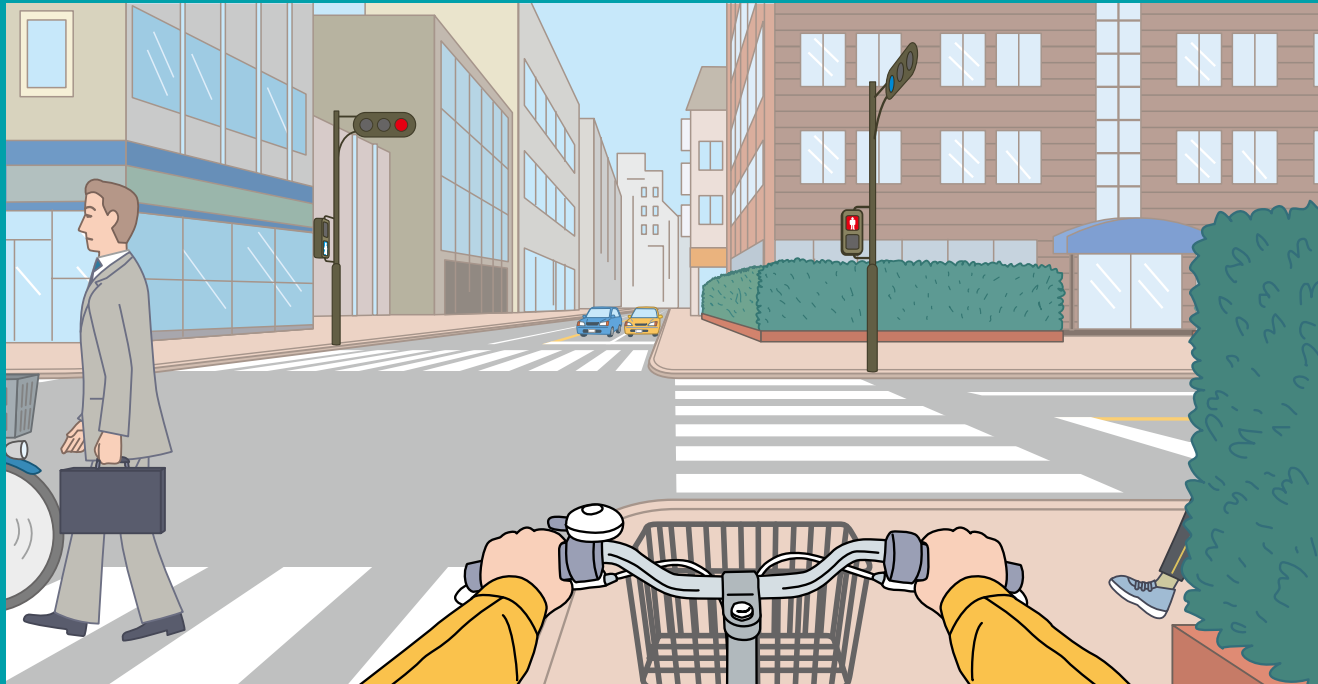


「あ〜」と口を開けた時、つっぱり程度の長さにあごひもの長さを調節する

KYT 危険予測トレーニング

第 82 回 歩道を通行している時（自転車編）

あなたは自転車通行可の歩道を走っています。
信号機のある交差点にさしかかりました。
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、路上で出会う様々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。今回は自転車利用者に、歩道通行中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 ?

自転車編

Q1

2020 年の自転車対クルマの交通事故件数を事故類型別にみると、半数以上は出会い頭事故です。このうち自転車側に法令違反があった割合は何%でしょうか？

- ①約 48% ②約 63% ③約 78%

Q2

2020 年の自転車対歩行者の交通事故における自転車の法令違反別歩行中死者・重傷者数においては、自転車側が 100%法令違反をしていました。最も多い違反は次のうちどれでしょう？

- ①一時不停止 ②安全不確認 ③前方不注意

Q3

2020 年のヘルメット非着用の自転車乗用中死者を人身損傷主部位別にみると、56%が頭部です。ヘルメット非着用の致死率は着用の場合の何倍でしょう？

- ①約 2 倍 ②約 3 倍 ③約 4 倍



「解答」は P6 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/>

「危険予測トレーニング (KYT)」DVD 第 3 巻を発売

Honda のウェブページで連載している「危険予測トレーニング (KYT)」を収録した DVD の第 3 巻を発売しました。四輪車、二輪車、自転車、歩行者の 카테고리ごとに動画で再現された交通場面のケーススタディが 25 パターン収められています。インターネットに接続することなく、コンピューター上で再生でき、インタラクティブな操作もウェブ版と同じです。企業・自治体の研修など、お子さまから高齢者の方まで楽しく学んでいただけます。交通事故防止をめざす教材としてご活用ください。



3,960 円
(税込)
別途送料



DVD に関するお問い合わせ先
本田技研工業（株）安全運転普及本部
TEL : 03-5412-1736
Email:safety-driving@spirit.honda.co.jp

SJ 編集部だより ~交通事故死者ゼロをめざして~

Honda は「2050 年に全世界で Honda の二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざす」という目標を掲げました。交通事故死者ゼロによって実現する「安全」と、その先にある「安心」という新たな価値の創造に寄与するため、読者の皆様とともに交通社会のあるべき姿を考えてまいります。

今号では自転車に関連する内容を数多く取り上げました。2021 年の交通事故死傷者数は 36 万 4767 人と前年から 2%減少しましたが、自転車乗用中に限ると 3%増加しています。コロナ禍で公共交通機関を使わず自転車で移動する人や、自転車による宅配の利用が増えたことが一因となっているのかもしれませんが。

四輪車にはシートベルトやエアバッグなど、事故の際、乗員の被害を軽減するための安全装置

が備わっています。また、二輪車には乗員にヘルメットの着用義務があります。

では、自転車はどうでしょう。子ども（13 歳未満）にはヘルメットの着用が保護者の努力義務となっていますが、当紙の観察結果でも示されたように全員が着用しているわけではありません。大人でヘルメットをかぶって自転車に乗っている人は、まだまだ少数です。

自転車の交通事故の相手は多くが四輪車であり、大きな被害を受けるのは自転車です。場合によっては死にいたることもあります。自転車利用者もライダー、ドライバー同様に危険を予測した安全運転が大切であることはいうまでもありません。そして万が一に備えて、少しでも被害を軽減するためにヘルメットを積極的に着用してほしいと思います。