

SJ

The Safety Japan  
since 1971

Close Up

クローズアップ 教育プログラム①

## 小学校の先生方による継続的な指導を サポートするための「デジタル交通安全かるた」

多くの小学校では年に数回、交通指導員による交通安全教室が実施されている。しかし、年に数回の交通安全教室では、教室直後は行動に変化が見られたとしても、時間の経過とともに元に戻る傾向にある。交通安全教室での教育効果を維持するため、Honda では小学校の先生方がこどもたちに手軽に交通安全教育を実施できる教材「デジタル交通安全かるた※」を無償配布している。今回は、この教材を取り入れた小学校での活用事例を紹介する。

※かるたで遊びながら「正しい交行動」や「命の大切さ」について学べるようになっている教材。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/digital\\_karuta/](https://www.honda.co.jp/safetyinfo/digital_karuta/)



絵札が表している交通ルールや  
マナーを児童に考えてもらう

Honda の教育プログラムを用いた小学生（1～6年生）への交通安全教室の効果検証を実施したところ、受講直後には歩行状態の改善や、横断歩道通行での手上げの増加、道路への飛び出しの減少が見られたものの、時間の経過とともに受講前の状態に戻る傾向が見られ、教育効果を維持するには継続的な指導が必要であるということがわかった（検証結果の詳細は2022年春号参照）。

そこで、Honda は年に数回実施される交通安全教室だけでなく、日常的に継続した教育が可能となるよう、小学校の朝の会や、帰りの会などの時間を使って指導ができる教材を検討。小学校の先生方に意見をうかがいながら、手軽に短時間で繰り返し教育を行え、こどもたちが楽しみながら安全な行動を意識できるような教材として「Honda 交通安全かるた（以下、デジタルかるた）」を開発した。

「デジタルかるた」は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。絵札はアニメーションになっており、この機能を使って、様々な交通場面における安全行動も理解してもらえるようになっている（P2参照）。かるた1枚あたりの指導時間は2分程度である。

### 事例① 高知大学教育学部附属小学校 1～6年生のクラス担任が「デジタルかるた」を使って指導

高知大学教育学部附属小学校（高知県高知市）は「デジタルかるた」を取り入れ、1～6年生（634名）全クラスの担任の先生が児童への交通安全教育に役立っている。

同校の教頭 近藤修史さんは「当校の校区は広域にわたり、通学には公共交通機関を利用しているため、登下校時の地域の方の見守りなどはありませんし、保護者による送迎も禁止しています。そのため、こどもたちの安全意識を高めることは大きな課題とらえています。この『デジタルかるた』を見た時、日々継続して使える教材だと感じ、すぐに取り入れたいと思いました」と話す。

近藤さんが先生方に「デジタルかるた」について説明すると、「こんな教材があるなら使ってみよう」という前向きな反応があったという。「特に若い教員は交通安全教育の必要性は理解しているものの、何から始めて良いのかわからないため、なかなか着手できないようです。具体的な教材があると、取り組みやすいようで興味を示してくれました。『デジタルかるた』のデータは全員で共有できるようにして、タイミ



高知大学教育学部附属小学校では1～6年生の全クラス担任が「デジタルかるた」を活用。タブレット端末の画面をモニターに表示させて使用している。3・4年生（複式学級）の担任教諭 橋詰拓さんは、読み札の最後のフレーズを提示して絵札の意味を児童に考えてもらっていた



#### Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム①
- P3 Safety Report セーフティルポ こども
- P4 Close Up クローズアップ 教育プログラム②  
Close Up クローズアップ Honda の活動
- P5 SJ Interview 特別編  
名古屋工業大学 教授 鈴木弘司さん  
(株) ストリーモ 代表取締役 CEO 森庸太郎さん
- P6 All About SAFETY 安全をいかに創造するか
- 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



ングや使い方（1回に使う枚数など）は各担任に任せています。下校前の帰りの会が多いですが、授業の合間などの空き時間を活用する担任もいます。

各クラスの担任は自分のタブレット端末を操作しながら「デジタルかるた」を進めていく。タブレット端末の画面は教室のモニターに映し出され、児童が共有できるようになっている。2年生の担任教諭 植田優さんは「その絵札が伝えていることは何か、これまで学んできた交通安全の知識をもとに考えられる点が、『デジタルかるた』の良さだと感じています。子どもたちも楽しみながら取り組んでいます」という。3・4年生（複式学級）の担任教諭 橋詰拓さんは、絵札とともに読み札の最後のフレーズを提示するという独自のやり方で「デジタルかるた」を使っている。「子どもたちは答えを五七五にまとめようとします。五七五にとらわれず、自



下校前の帰りの会で「デジタルかるた」を活用する先生方が多い(写真左・2年生、写真右・6年生)

由に考えてほしいと思い、このやり方にしました。『デジタルかるた』には小学生に必要な交通安全の知識が網羅されています。日常生活と兼ね合わせて、子どもたちが振り返り、考えやすい教材だと思います。

ある4年生の児童は「ね」の札（寝坊して いそぐ気持ちが事故のもと）を学んだことで、「自分も急いでいる時、あまり周りを気にしていなかったのが、止まってよく観ようと思いました」と安全確認を意識するようになったと話す。6年生の担任教諭 和田直之さんは活用しがいい教材だと「デジタルかるた」を評価する。「6年生ということもあり、子どもたちは『かるた』と聞いて最初は『幼い』『こどもっぽい』という印象を持ったようです。しかし、絵札から読み札を当てるというゲーム性があることから、興味を持って取り組んでくれるようになりました。繰り返すことによ



て、かるた一枚一枚の意味について深く考える余裕が生まれます。そのためにも、継続していくことが重要だと思っています。

6年生の児童は「自転車の乗り方やルールを学べたので、自転車に乗る時に気をつけようと思います」「駐車場で遊んでいる子どもが猫かいた絵札（公園と同じじゃないよ 駐車場）が印象に残っています。6年生として、駐車場で遊んでいる子どもを見かけたら注意したいと思います」と「デジタルかるた」の感想を語った。

「子どもたちが下校時に交通安全のことを話しながら帰る様子を見ると、このクラスは『デジタルかるた』をやったんだとわかります」と近藤さんはいう。『『デジタルかるた』を取り入れて以降、学校周辺にお住まいの方からの苦情も減っていますから、校外での行動も良い方向に変化していると思います。』



高知大学教育学部附属小学校 教頭 近藤修史さん

## 事例② 松山市立姫山小学校

### 児童によるお昼の放送の中で「デジタルかるた」を活用

愛媛県の松山市立姫山小学校はお昼の放送で「デジタルかるた」を使っている。5月から毎週金曜日の放送の中に交通安全のコーナーを設けたのである。その背景を同校で交通安全を担当する教諭 垣内洋介さんは「『デジタルかるた』のを知り、とても良い教材だと思いました。しかし、私たちが交通安全指導のための時間をとるのはなかなか難しいのが現状です。どうしたら『デジタルかるた』を有効に活用できるかを校長と相談し、お昼の放送の中で取り入れることにしました。特に休日の前は、子どもたちの気持ちが浮つきがちなので、『デジタルかるた』の日は金曜日に設定しています」と説明する。

10分間のこの放送は同校の放送委員会（5・6年生12名）によって運営され、全校児童（515名）が給食を食べながら視聴している。交通安全のコーナーになると、各教室に設置されているモニターに「デジタルかるた」の絵札の画像が映し出され、放送委員の児童が「このかるたの読み札は何でしょう？」と問いかける。少し間をおいてから正解を読み上げ、事故防止につながるアドバイスをするという流れだ。

放送委員の児童は「それまで交通安全について深く考えることはなかったのが、先生から話を聞いた時、新しいことができると思って始めました。『あ』から順番に、1回の放送で2枚の札を紹介しています。放送の前、原稿に目を通すと『こんなルールがあったんだ』『こんなことに気をつけないと危ないんだ』と、私たちも発見があります。特に自転車に関するルールなどは、ちゃんとわかっていない人もいますので、しっかり伝えたいと思っています。放送を聞いている人から『交通安全がわかりやすくなった』といわれるようになりました」と話す。

放送を視聴している児童に話を聞くと、「『デジタルかるた』を使った説明は、見ていておもしろいです。普段の生活の中でも交通安全のことを考えるようになりました」「自分は何かできて、何ができていないのかよくわかります。自転車で走り出す時に後ろを見ることはやっていなかったのが、気をつけています」「上級生の人たちが教えてくれるのはうれしいし、親近感がわきます」と答えてくれた。

「この『デジタルかるた』はイラストの言語化といえます。それを子どもたち一人ひとりが自分の頭の中でやるため、交通安全に対する意識の向上が期待できます。継続することを考えた場合、私たち教員がやるよりも放送委員会に任



松山市立姫山小学校では放送委員会の児童たちが協力し、放送機材やパソコンを駆使しながら「デジタルかるた」を各教室に配信している



教室で給食を食べながら「デジタルかるた」による説明を視聴する児童

せて良かったと思います。結果として、自分たちの身近な人が交通安全を教えてくれるということで、より親しみやすいものになりました。最後の札まで終わったら、また最初から2周目をやるつもりです」と、垣内さんは少しの時間でも継続させていくことが重要だと考えている。



松山市立姫山小学校 教諭 垣内洋介さん

高知大学教育学部附属小学校と松山市立姫山小学校、両校とも日常的に「デジタルかるた」を取り入れ、継続的に交通安全教育を行う体制づくりをしたことで児童の意識が高まっている。わずかな時間でも交通安全教育を続けることに意味があるといえるだろう。

## 児童向け教材「デジタル交通安全かるた」

交通に関する全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)



絵札が表している交通ルールやマナーを子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により、指導ポイントを伝える(危険な行動には×を表示)

活用を希望される小学校、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



## Safety Report セーフティポこども

### 特別支援学級や特別支援学校の先生方による児童・生徒への交通安全教育

障がいのあるこどもが自立と社会参加を見据えた教育を受けられるように、特別支援学級※1や特別支援学校※2がある。特別支援学級や特別支援学校の児童・生徒に対し、先生方はどのような交通安全教育を行っているのか、その手法を紹介する。

#### 「危険予測トレーニング」を活用する 安中市立原市小学校の特別支援学級

群馬県にある安中市立原市小学校の特別支援学級担任教諭 岩井典子さんは7月3日に4～6年の児童6名に対して「安全に生活しよう」をテーマにした学級活動を行った。「特別支援学級のこどもへの教育は 実際に見たり聞いたり体験したりすることがとても大切です」と岩井さんは話す。本来、校外で信号機を見たり、道路を横断しながら指導することがベストなのだが、それらを気軽に実施できない現実がある。そこで、岩井さんが目をつけたのがHondaのウェブページで連載している動画による「危険予測トレーニング※3」（以下、KYT）だ。「GIGA スクール構想※4で、こどもは1人1台タブレット端末を持っているので、それを使ってできるコンテンツを探しました。HondaのKYTはクルマやバイクだけでなく、歩行者や自転車の視点のケースがあり、こどもたちが日常生活の中で出会う交通場面です。自分でやってみて、危険場面の直前で一旦停止するのが良いと感じました。この時に、これから起こり得る危険を考えることができるからです。7月3日の学級活動で、岩井さんが使用したKYTの題材は「住宅街の横断歩道」と「雨の日の歩道」。危険場面の直前で停止したシーンの画像を児童のタブレット端末に送り、その画像



KYT「住宅街の横断歩道」の問題場面は、学校から自宅へ帰る途中の横断歩道を渡るシーン。右側の白いクルマが止まってくれたので急いで渡ろうとする時、何に注意すべきか考えてもらう。正解は、白いクルマの後方にあるバイクが止まらずに横断歩道を通過して、ぶつかりそうになる。このバイクにスタンプ（色付きの丸印）を付けた児童が多かった



の上に危険と感じたところを児童にスタンプで示してもらう。「スタンプの色は一人ひとり異なるため、一斉に表示させることで、各々がスタンプを付けた箇所の共通点や相違点をこどもたちもわかるようにしています。そして、危険と思った理由を尋ねていきました。

岩井さんが正解となる箇所をタップし、動画の続きを再生。ヒヤリハットにいたる過程を児童に確認してもらう。「最初のシーン『住宅街の横断歩道』では、多くのこどもが正解できたのですが、次の『雨の日の歩道』では正解者はいませんでした。こどもたちは、続きの映像を見て『そんな想像できなかった』と口をそろえていました。この反応は私のねらい通りで、危険は自分の思いもよらないところにあることに気づいてもらえたと思います。

各シーンで正解を提示した後、その危険を回避するためにはどのように行動すべきか、自分で考え、さらに他の児童とも相談してもらう。その後、「道路は右左をちゃんと見て、車が止まってからわたる」「よくかくにんしてわたる。手を上げてわたる」など、各自で考えた「これから気をつけたいこと」をタブレット端末に入力して、この日の学級活動は終了となった。「自分たちが考えて発した言葉でまとめることが、深い学びにつながります。自分が事故に遭わないようにするには、交通ルールを守る、道路を渡る時は一旦止まる、左右を確認する

KYT「雨の日の歩道」の問題場面は、雨の降る日に学校から自宅へ帰るために歩道を歩いているシーン。前方で手を振っている友達に駆け寄ろうとしている時の危険を考えてもらう。正解は止まらずに進むと、左側の路地から出てくる自転車とぶつかりそうになるのだが、児童のほとんどは右側から路地へ曲がろうとするクルマにスタンプを付けた



安中市立原市小学校では特別支援学級担任教諭 岩井典子さんがKYTを活用



という行動が大切であるという方向にまとまっていきました。KYTはクイズ的な要素があり、児童が気軽に取り組める教材だと岩井さんは感じている。「終わった後、こどもたちから『他のシーンもやってみよう』と声上がるほど好評でした。2学期は自転車視点のシーンを使ってみました。

これまで岩井さんが指導した児童の中には、横断歩道をなかなか渡れない児童がいたそうだ。「そこは学校の前にある横断歩道で、クルマの往来が多いわけではありません。他の先生方とも協力して『こうすれば安全に渡れるよ』と毎日、何度も繰り返し指導しました。それを数年続けて高学年になって一人で安全確認して渡れるようになったのです。このように、特別支援学級の児童への交通安全教育は、指導する側の根気強さが求められる。「言葉だけで説明する通常学級の教え方では、特別支援学級のこどもは上手く想像力をはたかせることができません。実際の交通場面や、危険場面をいたる過程が動画でわかるKYTは役立ちます」と岩井さんはいう。

#### 「デジタル交通安全かるた」を取り入れた 東京都立青山特別支援学校

東京都立青山特別支援学校（東京都港区）は小学部と中学部で構成されている。同校ではスクールバスによる通学を基本としているが、児童・生徒の自立に向けて一人通学（自宅から学校まで徒歩や公共交通機関を利用する通学）の練習も実施している。

中学部主任教諭 和泉澤賢司さんは、7月から生徒への交通安全教育にHondaの「デジタル交通安全かるた（以下、デジタルかるた）」（P2参照）を取り入れた。

「Hondaが教員にデジタルかるたを無償で提供していることを知り、興味があったので問い合わせしてみました。実際にデータをいただいて自分で使ってみたところ、交通安全を勉強する教材として最適だと感じました」と和泉澤さんはいう。

「読み札は短い文章で、端的に交通安全に必要なことを伝えられます。解説部分のアニメーションでは、歩道橋や一時停止標識など絵札の中でポイントとなる部分が強調されるのもわかりやすいと感じました。

児童・生徒はGIGAスクール構想でタブレット端末を利用しており、小学部の国語の授業でかるたに触れた経験があることから、違和感なく取り組むことができると考えた和泉澤さんは、まず一人通学の練習をしている生徒に使ってもらうことにした。毎週1回、休み時間など授業の合間に、和泉澤さんと生徒がタブレット端末で「デジタルかるた」を実践する。「例えば、見通しの悪い場所で『立ち止まり 右と左を確かめて』という札を勉強する時、もし右と左を確かめなかったらどうなってしまうか、生徒に問いかけます。絵札や読み札に表現されていない、ある意味、抽象的なところを想起できるようにサポートするのです。そして、安全確認をしないと事故につながることを意識してほしいと思っています。」



「デジタルかるた」を使っている生徒は「自分の端末でできるので操作は簡単です。繰り返しやったことで、道路を歩く時はクルマに十分注意しないと危ないことがわかりました」と語った。

同校では、地元の警察署と連携して交通安全教室を実施している。「社会で自立して生活していく上で必要なことですが、交通安全教室はその1日に限られてしまいます。繰り返し学習することで児童や生徒の力になっていくので、空き時間にできる『デジタルかるた』は、とても活用しやすいと思います。授業



生徒は自分のタブレット端末で利用



校内には模擬の横断歩道と歩行者用信号機が常設され、学校生活の中で児童・生徒に交通安全教育ができるようになっている

東京都立青山特別支援学校では中学部主任教諭 和泉澤賢司さん（写真右）が「デジタルかるた」を生徒への交通安全教育に活用

ではないので、気楽に使うことができ、一緒にやっていると楽しいんです。和泉澤さんは他の教員にも広げたいと考えた。

- ※1 小学校、中学校等において障がいのある児童・生徒に対し、障がいによる学習上または生活上の困難を克服するために設置される学級。
- ※2 障がいのある幼児・児童・生徒に対して、幼稚園、小学校、中学校または高等学校に準ずる教育を施すとともに、障がいによる学習上または生活上の困難を克服し自立を図るために必要な知識技能を授けることを目的とする学校。
- ※3 詳細は以下のホームページ参照。  
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/>
- ※4 全国の小・中学校の児童・生徒1人に1台のコンピューターと高速ネットワークを整備する文部科学省の取り組み。



## Close Up クローズアップ 教育プログラム②

# 日常的に幼児への交通安全教育ができるように こども園・幼稚園・保育所に Honda の教材を普及

埼玉県秩父市は、市内のこども園・幼稚園・保育所に Honda の幼児向け教材「歌って踊って『止まるニャン!』」の利用を案内している。同市が、そのような活動に取り組む背景と、実際に取り入れたこども園と保育所の声を紹介する。

「歌って踊って『止まるニャン!』」は、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※1 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）」をベースで作成されている。「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なっており、幼稚園等の先生方が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できる。体操と合わせ、体験パーツ「止まるニャン!」も用意。これは「とまれ」を表す標識や足型のマークで、園内の危険箇所の壁や足元などに貼り、日常の中で幼児に「とまる」行動を身につけてもらうことを目的としている。

秩父市交通安全教育担当指導員 久保田匡美さんは「私たちが幼児に指導できるのは年に1回しかありません。先生方に毎日、少しの時間でも構わないので、交通安全に触れる機会をつくってほしいと思っていました。Honda の教材はそのきっかけになると考え、今年は交通安全教

室を実施した直後、先生方に体操や体験パーツを案内することになりました」という。交通安全教室の指導内容は「とまる」「みる」「まつ」「たしかめる」に集約されている。そのため、体操や体験パーツの活用によって、教育効果を持続させることを久保田さんは期待している。

体操を活用している秩父市立日野田保育所の保育士は「体操は小さいこどもにもわかりやすくつくられていて、使いやすいと感じています。2～3歳でも年長のこどもと一緒に喜んで体操してくれます。交通安全教室でルールを学んでも、こどもたちは慣れや忙しさで遵守することが疎かになりがちです。日々の生活の中で繰り返し指導を行っていく必要があると思っています」と話す。

また、体験パーツも先生方に好評だという。秩父ふたばこども園では、体験パーツを園内に設置したところ、園児の行動に変化があったそうだ。同園の園長 枳原美奈子さんは「全員が必ず通る廊下と廊下が交差する場所に体験パーツ



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「できるにゃんたいそう」



秩父ふたばこども園の園内に設置されている体験パーツ。廊下のほか、トイレの出入り口にも貼っている

を貼りました（写真参照）。私たちは体験パーツのことを知らせませんでした。それを目にしたこどもたちは『とまれって書いてある』『とまらなくちゃいけないんだ』と体験パーツの手前で止まるようになりました。止まらなければいけなくなったことで、走るスピードも控えるようになったのです。ここは、走ってくることも同士がぶつかることがあったので、よく『廊下で走らない』と注意していました。こどもには口頭で伝えるより、目に入って興味を引くもののほうが、効果があると実感しています。今では、私たち大人が止まらないと、こどもに注意されます」と説明する。そして、園児たちが体験パーツの存在を認識したところで、道路にも「とまれ」の標識があることを伝えたそうだ。



体験パーツ「止まるニャン!」は標識と足型マークがある



秩父市交通安全教育担当指導員の皆さん（写真左から高梨真由美さん、高橋久美さん、久保田匡美さん、高橋文代さん）

「実際の標識を見つけた時、そこは止まらなければいけない場所であることに気づいてほしいと考えています」。

さらに、同園は「できるニャンと交通安全を学ぶ 幼児編」を取り寄せ、先生方がこれを使って交通安全指導を行っている。「ただ映像を流すだけでなく、どんな危険があるか、事故に遭わないためにはどうしたらいいかを、こどもたちに問いかけ、考えさせる点が良いと思いました。指導員の方々による交通安全教室の復習になるので、今後も継続的に活用していくつもりです」。

※1 Honda の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。

## Close Up クローズアップ Honda の活動

# Enjoy Honda の来場者に交通安全への理解を深めてもらうために

Enjoy Honda は、Honda のモータースポーツや二輪・四輪・パワープロダクツ製品を「見て、遊んで、体感する」ことを目的としたイベントである。こどもから大人まで、Honda の持つ多面的な魅力が楽しめる参加体験型プログラムを数多く実施。安全ブースでは交通安全に関する様々な体験ができるプログラムを用意している。7月22日と23日の両日、石川県産業展示館（石川県金沢市）で Enjoy Honda 2023 が開催された。

Enjoy Honda 2023 では「みんなで安診（みんなで安全運転行動診断）映像版」を活用したクルマのドライバーへの啓発活動を行っている。ペダルの踏み間違いなどの「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。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「みんなで安診」を開発した。「みんなで安診 映像版」は、Honda の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ていく内容となっている。熱心に聞き入っていた50代の夫婦は「ペダルの踏み間違いは年齢にかかわらず、誰でもやってしまう可能性があり、予想しないことが起き

た時にパニックにならないようにすることが重要だとわかりました。高齢になっていくので、今後は踏み間違い防止機能が付いたクルマへの買い替えも検討したいと思います」と話す。

さらに「みんなで安診 映像版」で乗車時に安全の不確認を原因とした事故を防ぐため、クルマの死角の広さと乗車前の周囲の安全確認の手順を紹介した後、四輪販売会社のスタッフが隣に用意された「死角体験コーナー」を案内した。参加者は運転席に座って、実際にどのくらい見えないのかを体験。最近、フィットからステップワゴンに買い替えただけという女性は「自分が想像していた以上に死角の範囲が広くてビックリしました。十分に気をつけていたつもりでしたが、もっと注意しなければならな



参加者が「みんなで安診 映像版」を視聴し、ペダルの踏み間違いを防止するための安全行動を学んだ

実感しました」と気を引き締めていた。この他、親子連れを対象に「親子で学ぼう！交通安全」も実施。四輪販売会社の Honda Cars 愛知、Honda Cars 北陸などを展開する（株）ホンダモビリティ中部のスタッフが「あやとりひよこ※2」を使って、来場した親子への交通安全指導を行った。指導を担当した同社人事部研修課主任 安藤君枝さんは「クルマを販売する会社として売るだけでなく、こどもを交通事故から守るための活動も重要だと考え、2020年からショールームに来店する幼児への交通安全指導を始めました。昨年から私たちが幼稚園・保育園へ出向いて、交通安全教室も各地で展開しています」という。4歳と5歳のこどもと参加した母親は「話だけでなく、イラ

ストを使って説明してもらえたので、小さいこどもにもわかりやすい内容だと感じました。こどもたちが質問に一生懸命に答えようとする姿が印象的でした。保育園でも交通安全教室がありますが、こうした機会があるとさらに理解が深まると思います」と感想を語った。

※2 4～5歳児を対象とした 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。

### ●Enjoy Honda 2023 開催予定

9月30日(土)	10月7日(土)	10月28日(土)
10月1日(日)	10月8日(日)	10月29日(日)
HSR九州 (熊本県大津町)	ハイブ長岡 (新潟県長岡市)	鈴鹿サーキット (三重県鈴鹿市)



「死角体験コーナー」では、クルマの周囲に置いてあるパイロンが運転席からどのように見えるか、参加者に体験してもらった。乗車する際は、クルマの周囲に何もなにか確認して乗り込むようスタッフがアドバイス



「親子で学ぼう！交通安全」では「あやとりひよこ」を使って指導



会場となった石川県産業展示館には、こどもから大人まで多くの人を訪れた



## SJ Interview

SJ インタビュー 特別編

## 電動キックボード等、小型電動モビリティの安全利用を促進し、移動手段の多様化をめざす

特定小型原動機付自転車という車両区分が設けられ、7月1日の改正道路交通法の施行で、一定の要件を満たす電動キックボード等は新たな交通ルールが適用されることとなった。今後、普及拡大が見込まれる電動キックボードのような小型電動モビリティを安全かつ快適に利用してもらうためにどのような取り組みが必要か、名古屋工業大学教授 鈴木弘司さんと(株)ストリーモ 代表取締役 CEO 森庸太郎さんにうかがった。



名古屋工業大学教授 鈴木弘司さん

### 電動キックボードの車両運動特性を 利用者に理解してもらうことが必要

鈴木さんは(公財)国際交通安全学会のプロジェクトの一つ、「電動モビリティ混在下の安全快適な道路環境整備に関する研究」のプロジェクトリーダーを務め、4月14日に開催された同学会の2022年度研究調査報告会で3年間にわたる研究の成果を発表した。

「2019年にヨーロッパに滞在していた時、いくつかの国で移動手段として電動キックボードが普通に利用されている様子を目の当たりにしました。今後、日本でも同じように電動キックボードを含めた小型電動モビリティが普及していくと思われ、道路環境や法制度を整備する上での課題を整理しておく必要があると考えたのです」。プロジェクトでは1~2人乗りの電動モビリティを対象とし、利用者の意識・挙動、法制度

などの多面的な調査・分析を行っている。その中で、車道上の電動キックボードの利用特性を調べるため、2022年に新大久保(東京都)などで走行実態を調査。速度分布は15km/h程度と20km/h以上の2つの山が生じ、速度制限のあるシェアリング(国の実証実験時は小型特殊自動車・最高速度15km/h)と個人所有(原付・最高速度30km/h)で大きな違いが見られたという。「新大久保の新新宿1丁目交差点での挙動を観察したところ、直進は8割以上が車道のみを走行していましたが、右左折時に歩道に進入するケース(降車して歩道に上がったケース含む)が2~3割発生していました」。

さらに、大学の構内で電動キックボードの運動特性(スラローム走行での車両運動応答特性)を調べると、10km/h程度を境に操縦メカニズムの違いが生じることがわかった。「15km/hでのスラローム走行では、バイクのように体重移動でスムーズに曲がるができます。しかし、7km/hではふらついて身体でバランスをとりながらハンドルを操作することになります。こういった操作の変化は、乗り慣れていない人には難しいかもしれません。また、旋回半径もバラつきが多く見られました。特に低速での旋回時の運転操作は注意が必要です。電動キックボードに初めて乗る人には交通ルールと合わせて、車両の運動特性を理解してもらうことが安全運

### 転びやすく安定した走行を可能にした 三輪の小型電動モビリティ

(株)ストリーモ(本社:東京都墨田区)はHondaの新事業創出プログラム「IGNITION(イグニッション)」から生まれたベンチャー企業だ。独自の「バランスアシストシステム」(特許取得済み)により、ゆっくり歩くようなスピードから自転車程度のスピードまで、転びやすく安定した走行を可能にした三輪の小型電動モビリティ「Striemo(ストリーモ)」を開発した。創業者である森さんは大学で災害救助ロボット、Hondaでは四輪バギーやレース用の自転車、二輪車の研究開発に関わってきた。「学生時代から四輪車や二輪車ではない、新たな乗り物のイノベーションを起こせないか模索していました。移動の楽しさは、単にA地点からB地点に早く楽に行けることではなく、自分のペースで移動し、時には立ち止まって、予期せぬ出会いや発見を楽しむことだと思っています。そんな移動の楽しさを感じられる、新たな乗り物のカタチが「ストリーモ」なのです」。

2018年、森さんはHondaで小型のモビリティの提案をしようと準備していたが、異動になってしまう。異動した部署には、それまでのような「ものづくり」ができる環境はなかったため、休日に自宅のガレージで「ストリーモ」の原型となる試作機の製作にとりかかったという。「ストリーモ」を開発する上で、森さんが最も重視したのは「立ち止まれる」こと。人が意識

せず(バランスをとらず)に立って止まられる乗り物は、3点以上で接地している必要がある。「三輪なら低速でもふらつきにくく、足を着くことなく停止できます。バランスをとることに意識が向いてしまうと、周りがよく見えなくなり、移動の楽しさも半減してしまいます」と森さんは三輪にした理由を説明する。「立ち乗りを選んだのは、散歩している感覚で使ってほしいからです。立って乗ることで、歩いている人と目を合わせやすく、視界も広がります」。試作機が完成すると、森さんはこれを世の中に出そうと起業をめざし、「イグニッション」に応募。2021年に(株)ストリーモを創業した。2022年の「ストリーモ」事前抽選販売では予定販売数の4倍の申し込みがあり、その半数以上が50代以上だったそう。「主に30~40代の方の利用を想定していたので、年齢層の高い方にもニーズがあることに気づかされました。そこで、高齢者向けに試乗会を実施したところ、『電動キックボードは怖い、これなら乗れそう』『膝が悪くて自転車をこぐと痛くなって仕事に支障が出るけど、立って乗るなら支障がないので仕事が続けられる』という声をいただきました」。そして、2023年6月28日に特定小型原動機付自転車モデル「ストリーモ S01JT」を発表。許可された歩道での走行が可能となる「特例特定小型原動機付自転車」にも最高速度を6km/hに制限し、最高速度表示灯を点滅させる走行モードを装備することで適合している。当初、加速特性は一つだったが、高齢者でも安心して利用

## 新しい車両区分「特定小型原動機付自転車」とは？

車体の大きさ 長さ 1.9m 以下 / 幅 0.6m 以下

最高速度 20km/h 以下

定格出力 0.6kw 以下

※要件を満たさないものは車両形状等にかかわらず、その車両区分(一般原動機付自転車または自動車)に応じた法令の規定が適用される。

公道を走行するにあたっては、車両が道路運送車両の保安基準に適合し、ナンバープレートを取り付け、自賠責保険(共済)に加入しなければならない。

交通ルールや特例特定小型原動機付自転車については以下の警察庁ホームページ参照。

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

転のためにとても重要だと思います。改正道路交通法の施行によって新たに設けられた特定小型原動機付自転車は、16歳以上であれば運転免許がなくても乗ることができる。そのため、潜在的な利用者である若年層に電動キックボードがどのような乗り物か知っておいてもらう必要があると鈴木さんはいう。「電動キックボードは手軽に乗ったり、所有できますが、手軽だからと自分がよくわかっていない乗り物を利用するのは問題です。中学や高校の自転車教育の場で、電動キックボードについても触れてほしいと思います。電動キックボードは、平坦な道走る分にはアクセルのボタンを押すだけで快適に走れます。しかし、段差を乗り越える時は、車輪が小さいため挙動が不安定となり、転倒する場合があります。そうした特性を体験してもらうのがベストですが、指導者が運転して段差を通過する時の挙動を見せるだけでも段差に弱いことがわかってもらえるはず」。

### 低速のモビリティの走行を 考慮した道路環境整備を

2023年度からは「小型電動モビリティの受容性、安全性向上に向けた環境整備に関する国際比較研究」というテーマで、プロジェクトは継続している。

「教育面では、安全運転への理解が深まる教材を示したいと考えています。また、速度帯が違うモビリティを混在させる形がいいのか、分離するなら自転車を含めた低速のモビリティ中心の通行空間を設けてすみ分けをしたほうがいいのか、道路ネットワークのあり方も検討するつもりです」。

信号が黄色から赤に切り替わるタイミングで自転車が交差点に進入する際、猛スピードで通過していく場面を見ることがある。しかし、特定小型原動機付自転車はリミッターがはたらくため20km/h以上は出せない。「特定小型原動機付自転車の利用者が交差点の大きさを把握していないと、通過している途中で信号が黄色から赤になってしまい危険です。プロジェクトでは、低速のモビリティを考慮した交差点での信号の設定についても議論しようと思っています」。小型電動モビリティの普及が地域における移動の課題解決につながると、鈴木さんは期待している。「電車やバスなど公共交通機関がカバーできない部分を小型電動モビリティが補えば、連続的な移動が可能になります。一方、地方都市などで免許を持っていない方の足の代わりにもなるでしょう。クルマに乗せてもらって移動するのではなく、小型電動モビリティで自分が移動したい時に使えるほうが、その方の生活の質も向上すると思います」。

できるように、歩くようなスピード感で加速する「マイルド」、街乗りの「スタンダード」、そして「スポーツ」に切り替えられるようにした。

### 「ストリーモ」によって 移動に困っている人々を助けたい

「ストリーモ S01JT」は9月以降に順次、購入者のもとに届けられる。インターネット販売のため、製品と一緒に特定小型原動機付自転車に関する交通ルールをまとめた冊子と、安全に利用してもらうための注意点を記載したオーナーズマニュアルも商品とともに届ける。「送っても読んでいただけないこともありますから、その内容を動画にして、お客様にご案内することも検討しています。また、実際に購入して利用

された方々の声を聞いて、製品のアップデートや情報発信に活かしたいと考えています。「ストリーモ」をはじめとする小型電動モビリティが受け入れられるためには、社会全体で今回の法改正の本質を再確認することが必要だと森さんはいう。「特定小型原動機付自転車という区分を設けたことで、小型電動モビリティは多様化していきます。電動キックボードが注目されがちですが、多様化していく中の一つにすぎません。法改正には移動に困っている人々を助け、暮らしを豊かにする目的があることを、ドライバー・ライダーなど交通社会に参加するすべての人に理解してほしいと思います」。四輪車、二輪車に次ぐ新たな選択肢を定着させ、喜んでもらえる人を増やしたいという想いで、森さんは「ストリーモ」のさらなる安全な普及をめざす。



車体を折り畳むこともできる

車体後部にオプションのリアキャリアを取り付ければ荷物を積載できる。15kgの荷物を載せた場合でもバランスを保持しての走行が可能

(株)ストリーモ 代表取締役 CEO 森庸太郎さんと特定小型原動機付自転車モデル「ストリーモ S01JT」。製品の詳細は以下のホームページ参照。 <https://striemo.com/>



# All About SAFETY

安全をいかに創造するか

「安全である」ということは、すべての業界において共通の目標といえるでしょう。「All About SAFETY」は、様々な業界や企業がどのように安全を追求しているか、その考え方や具体的な取り組みを紹介し、皆様の安全活動の参考としていただくための記事です。

今回は、二輪・四輪の完成車輸送をはじめ総合物流サービスを手がけている日本梱包運輸倉庫(株)の取り組みを紹介します。



同社小川営業所で開催された2023年度のANS運転技能競技大会

## 日本梱包運輸倉庫(株)の取り組み 乗務員が安全を最優先に行動できるように

安全品質を確保することは  
国家、社会に貢献すること

日本梱包運輸倉庫(株)(本社:東京都中央区)はニッコンホールディングスグループの中核事業会社で、二輪・四輪の完成車輸送をはじめ総合物流サービスを手がけている。トラックやキャリアカー(四輪車を輸送するためのトレーラー)等1412台を保有し、1321名の乗務員が輸送に従事している(2023年6月末時点)。

同社常務執行役員 江原勝雅さんは社内における安全の位置づけを次のように語る。「安全は事業運営の最重要課題と認識しています。『職場の安全』『交通事故防止』『高品質なサービスの提供』をグループ全社で取り組み、従業員の安全と健康的な生活を図ることにより、お客様および社会の信頼に応えられると思っています。そのため、私たちは『一に安全、二に品質、三に効率』を常日頃から掲げています。物流業は社会インフラであり、その安全品質を確保することは『国家、社会に貢献する』ことです。これは当社の会長で、ニッコンホールディングスグループの社長である黒岩正勝の想いでもあります。」

安全運転を定着させるための  
きめ細かい研修

輸送に従事する乗務員の安全運転意識を高めてもらうため、同社はきめ細かい研修体制(下表参照)を整備している。

「入社前の安全運転セミナー、入社後のA研修とB研修は40年以上前から続けています。配属先では管理者が適性診断を基に乗務員と膝を突き合せ、優位点や弱点、運転のクセなどについて話し合うなど、一人ひとりに合わせたフォローをしています。B研修の後は職場での指導だけだったので、2015年からは5年ごとに受講してもらうC研修を新たに設けました。また、定年延長により60歳以上の乗務員が増えてい

くことから、身体機能の変化を自覚してもらう機会としてS研修も追加しています」と江原さんは説明する。

これらの研修に加え、各事業所では月1回、乗務員を対象に事故防止会議を開催。全国で発生した事故事例とその原因を全乗務員に共有してもらうことで、類似事故の撲滅を図っている。さらに、国土交通省が定める乗務員に対する12の指導項目について、同社品質安全管理部が作成した映像資料を使って1ヵ月に1項目ずつ教育している。

このほか、乗務員が運転中に体験したヒヤリハットを毎月収集し、共有できるようにしているという。

全従業員の安全に関する  
技術と知識の向上を図る

日本梱包運輸倉庫(株)を含むニッコンホールディングスグループは、2015年度からANS(All Nikkon Safety)運転技能競技大会を毎年開催している(2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大により休止)。「それまで、グループ各社の乗務員が集まる機会はありませんでした。グループ全体での事故防止活動の一環として、全従業員の安全に関する技術と知識の向上を目的に開始しました」と江原さんはいう。

大会の幹事会社はグループ内の持ち回りとなっており、2023年度の第8回大会は日本梱包運輸倉庫(株)が担当。5月28日に同社小川営業所(埼玉県小川町)で開催し、グループ国内45社のうち31社136名、海外9ヵ国29社のうち4ヵ国(タイ、中国、ベトナム、インド)6社9名の合計145名が選手として出場した。トラック部門では大型車、中型車、小型車、キャリアカー、21mフルトレーラー(21mダブル連結トラック)の5つの種目ごとに競技が行われた。

「以前は各部署からの推薦で選手を派遣してい



21mフルトレーラーやセミキャリアカー、トラックによるスラローム、車庫入れなどの競技で運転技術を競った



ANS運転技能競技大会には運転だけでなく、商品の積み降ろしを競う部門もある

ましたが、現在は地区ごとで予選大会を実施し、上位者を選抜しています。予選大会を開催することにより、参加選手のすそ野が広がり、安全についてより多くの従業員に考えてもらえるようになりました。大会に参加した乗務員は参加していない者に比べ、直近3年間の加害事故発生率が17分の1と低下するなど、事故の減少に寄与しています。大会に出場することを目標にして日々の業務に励む従業員が少なくないことから、仕事に対するモチベーションアップの役割も果たしていると思います。」

輸送の効率化と乗務員の  
労働環境の改善へ

輸送安全と合わせ、日本梱包運輸倉庫(株)は環境負荷の低減や輸送の効率化のための取り組みにも力を入れている。その一つが21mフルトレーラーの導入だ。

「2013年にフルトレーラーの全長が19mから21mに規制緩和されたことを受け、当社が日本で初めて21mフルトレーラーを開発しました。2014年から運行を開始し、グループ全体で123車両まで増やしています。大型10t車約

2台分の積載量があり、CO2排出量を現行大型車両比で39%も削減できる環境に配慮したトラックです。大型車約2台分を1人の乗務員で運べるため省人化につながり、大幅な輸送効率化も実現できました。特殊な車両であることから、乗務員には座学と実技の両面から特別な研修を実施しています。この研修を受講しないと、21mフルトレーラーを運転できません」と江原さんは話す。



21mフルトレーラーの乗務員には特別研修を実施

その後、さらに規制が緩和されたことから、現在は23mや25mのフルトレーラーの導入を進めている。

「当社は21mフルトレーラーの運行開始と合わせて『乗務員乗り継ぎ輸送』も取り入れました。これは、走行距離の中間地点で各乗務員がトラックを乗り換え、出発地へ戻るといったものです。長距離運行は乗務員の拘束時間が長く、出発した当日に帰宅できないなど、体力的にも精神的にも厳しい労働環境にありました。そこで、乗務員が朝出発したら10~12時間で自宅に帰れるようにしたのです。」

こうした乗務員の負荷軽減による働きやすい環境づくりも、事故防止につながる重要な取り組みといえるだろう。

### ●乗務員を対象にした主な研修

時期	名称	内容
入社前	安全運転セミナー	入社前の2次面接として実施。適性診断と、各々の安全に関する考え方を把握することを目的としている。
入社後・乗務前	A研修	国土交通省が定める乗務員に対する12の指導項目※に基づいた教育を行う。
入社後・5~6ヵ月	B研修	トラックを安全に運転するための技術、点検や事故防止のポイントを指導する。
入社後・5年ごと	C研修	法規の追加・変更や車両の新装備の確認を行うほか、ドライブレコーダーの映像をもとに、予測運転のポイントを学んでもらう。
60歳以上	S研修	60歳以上の乗務員(常時選任運転者)に対して実施。加齢による身体機能の変化に気づいてもらい、事故防止のポイントを指導する。

※「トラックを運転する場合の心構え」「トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項」「トラックの構造上の特性」「貨物の正しい積載方法」「過積載の危険性」「危険物を運搬する場合に留意すべき事項」「適切な運行の経路および当該経路における道路および交通の状況」「危険の予測および回避ならびに緊急時における対応方法」「運転者の運転適性に応じた安全運転」「交通事故に関わる運転者の生理的および心理的要因およびこれらへの対処方法」「健康管理の重要性」「安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法」

### ホンダ輸送グループ安全協議会の取り組み

ホンダ輸送グループ安全協議会はHonda製品の輸送を担う日本梱包運輸倉庫(株)、(株)ホンダロジスティクス(本社:東京都千代田区)、ホンダ運送(株)(本社:大阪府茨木市)で構成されている。3社が合同で乗務員への安全運転研修や年間無事故競争など、交通事故ゼロをめざして活動しており、昨年は3社で年間事故件数ゼロを達成した。

毎年7月には、鈴鹿サーキットで「ホンダ輸送グループ安全協議会表彰式」を開催。各社で模範となる乗務員を「優

良乗務員」として表彰している。合わせて、社員の家族(子ども)から募集した交通安全の標語やポスターの中から優秀作品も表彰。最優秀の標語は「のぼり」として3社の事業所に掲示される。



ホンダ輸送グループ安全協議会表彰式



# 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

## 高速道路のサービスエリアの駐車スペースを歩く親子連れの行動を観察する

### DATA 基礎情報

駐車場で交通死亡事故が  
発生することがある

2022年の交通事故件数30万839件のうち1万3087件は、大きな駐車場など一般交通の場所（高速道路、国道、都道府県道等に付属して設けられたサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等を含む）で発生し、死亡事故も86件起きている。

特に身体が小さい子どもは、駐車場に並んでいるクルマの死角に入り、ドライバー・ライダーから見落とされやすい。そのため、同伴している保護者が子どもの安全に配慮しなければならない。

今回は駐車場内を歩く親子連れに注目。夏休みで帰省や帰郷に向かうため利用が増え始める8月上旬に、中央自動車道（中央道）談合坂サービスエリアの駐車スペースで幼児・小学生とその保護者の行動を観察した。

### WATCHING 観察

保護者に付いて歩く子どもは  
安全確認をしない

観察日の談合坂サービスエリアは、帰省や観光地に向かうと思われる家族連れが多く、駐車スペースは常に混雑しており、駐車待ちをするクルマの列ができる時間帯もあった。2時間の観察中、駐車したクルマから降車した子どもは109人で、このうち保護者より先に降車した子どもは17人（15.6%）。降車後、保護者と手をつなぐ歩いていた子どもは47人（43.1%）だった。また、左右の安全確認（サービスエリアの施設直前の道路を横断する時に観察）については、ほとんどの子どもが確認をしていなかった。

幼児が降車する際は、保護者がチャイルドシートのベルトを解除する必要があり、幼児が保護者より先に降車する場面は見られなかった。

降車してから施設へ向かう際、幼児のほとんどは保護者と手をつないでいるか、抱っこされていた。しかし、小学生では自分でドアを開けて保護者より先に降車するケースも見られた。中には、子どもだけでサービスエリアの施設へ向かう様子や、小学校低学年と思われる子どもが、クルマが停車するとすぐにドアを開けてトイレに向かって走っていく姿が見られた。

保護者と手をつないでいたり、保護者に付いて歩く子どもは道路を横断する際、保護者が左右の安全を確認するため、子ども自身が確認することはほとんどなかった。



幼児と手をつなぐ、先に行ってしまう保護者もいた

### ADVICE アドバイス

子どもは周囲を見ていないことを  
前提とした危険予測が必要

サービスエリアにおいて、子どもは左右の安全確認をしないことが多かった。保護者の横や後ろを歩く子どもは、保護者に付いていけば安全だと思っていると考えられる。子ども単独で歩いている場合は、売店やトイレに行くことに意識が向いているようだった。観察日のような混雑している状況では、ドライバーが駐車する場所を探すことに気を取られてしまい、駐車車両の死角から出てくる歩行者を見落としてしまうこともある。また、クルマに戻る際には、駐車した場所がわからな

くなった保護者がクルマを探すことに夢中になり、子どもを気遣う余裕がなくなっている場面も見られた。小学生といえども、子どもを先に降車させ、子どもだけで行動させてしまうのは危険に感じられた。

子どもが事故に遭わないためにも、サービスエリアをはじめ、クルマやバイクが頻りに往來する駐車場では保護者が子どもと手をつなぎ、車道への飛び出しを防ぐことが大切である。その上で、子どもにクルマやバイクが来ていないか、自分の目で確かめるよう促すことも事故に遭う危険を減らすことにつながるだろう。一方、ドライバー・ライダーは駐車場内の歩行者に十分注意し、子どもは周囲を見ていないことを前提とした危険予測を心がけてほしい。

### 観察結果

#### 観察場所

山梨県上野原市 談合坂サービスエリア（中央道・下り）  
観察日／8月8日（火）  
観察時間／10:00～12:00  
天候／曇り



夏休み期間中で談合坂サービスエリアの駐車スペースが混雑していた

#### ●子どもの降車状況（人）

	子どもの年齢層			合計
	幼児	小学1～2年生	小学3～6年生	
子どもが先に降車	0	6	11	17 (15.6%)
子どもが後に降車	39	22	31	92 (84.4%)
合計	39	28	42	109

#### ●子どもと保護者の手つなぎ状況（人）

	子どもの年齢層			合計
	幼児	小学1～2年生	小学3～6年生	
つないでいる（抱っこ含む）	38	13	11	62 (56.9%)
つないでいない	1	15	31	47 (43.1%)
合計	39	28	42	109

#### ●子どもの安全確認状況（人）

	子どもの年齢層			合計
	幼児	小学1～2年生	小学3～6年生	
確認した	0	3	2	5 (4.6%)
確認しなかった	39	25	40	104 (95.4%)
合計	39	28	42	109

\*観察対象は乗用車でサービスエリアに来場した子ども（バスでの来場者は除く）。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。



自分が先に降車した後、子どもを降ろし、手をつないで歩く保護者



保護者に付いて歩く子どもは自分で左右を確認しないことが多かった



先に行こうとする子どもの手をつかみ、安全確認を促す保護者



小学生では自分でドアを開けて、保護者より先にサービスエリアの施設に向かうケースも見られた



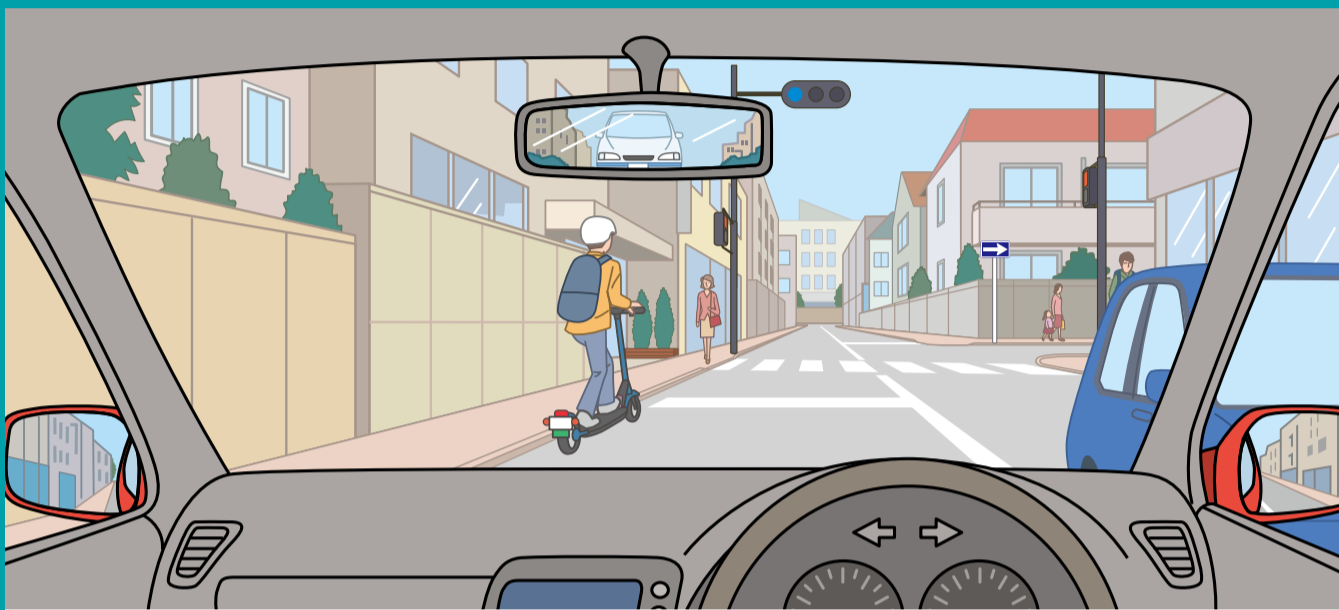
スマートフォンで通話しながら前を歩く保護者は道路横断前の安全確認を怠っていた



# KYT 危険予測トレーニング

## 第 87 回 電動キックボードが近くを走っている時（四輪車編）

あなたは交差点を通過しようとしています。  
前方には電動キックボードが走っています。  
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？



交通事故を回避するためには、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、電動キックボードが近くを走ってい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

- 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 ?

## 電動キックボード編

- Q1** 電動キックボードは一般原動機付自転車と 2023 年 7 月から新設された特定小型原動機付自転車の 2 種類があります。このうち特定小型原動機付自転車は運転免許が不要ですが、運転できるのは何歳以上でしょう？  
① 13 歳以上 ② 16 歳以上 ③ 18 歳以上
- Q2** 一般原動機付自転車の最高速度は 30km/h ですが、特定小型原動機付自転車の車道での最高速度は何 km/h でしょう？  
① 15km/h ② 20km/h ③ 25km/h
- Q3** 特例特定小型原動機付自転車は歩道を通行できるとされている時（「普通自転車等及び歩行者等専用」の道路標識が設置されている場所等）、その歩道を通行することができます。歩道での最高速度は何 km/h でしょう？  
① 6km/h ② 10km/h ③ 15km/h



「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 秋

### ～高齢歩行者をまもれ！～

Honda では、秋の全国交通安全運動をリードすべく「Safety Japan Action（セーフティジャパンアクション）2023 秋」を 9 月 15 日～10 月 6 日、Honda の二輪・四輪の販売店や関連会社、各事業所を発信拠点とし、Honda グループ一体となって、すべての交通参加者へ向けて展開してまいります。

この秋は“高齢歩行者をまもれ！”をテーマに、「道路を横断する『右から』の高齢歩行者に『関心』を持ち、運転者から『尊重』『行動』を」に重点を置いて啓発しています。できるニャンとお笑いタレント・ムーディ勝山さんが登場するスペシャルサイトを開設し、抽選で当たるプレゼントも用意しています。下の QR コードからアクセスしてください。多くの皆さまのご参加お待ちしております。

\*一部の二輪販売店を除く。



できるニャンとムーディ勝山さん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～

近年、移動の新たな手段として注目されている電動キックボードをはじめとした小型電動モビリティ。今号の SJ インタビューは小型電動モビリティをテーマに、名古屋工業大学の鈴木さんと（株）ストリーモの森さんに登場していただいた。

一定の要件を満たす電動キックボード等は特定小型原動機付自転車（以下、特定小型原付）として位置づけられ、16 歳以上であれば運転免許がなくても利用できる。そのため、高校生など免許を保有していない利用者への教育・啓発が喫緊の課題だと鈴木さんはいう。報道などで電動キックボードの振る舞いや交通事故がクローズアップされるため、「特定小型

原付＝電動キックボード」と認識している人もいるだろうが、今後は、その形態も多様化していくことが予測される。森さんが指摘するように、特定小型原付は移動に困っている人々を助け、暮らしを豊かにする可能性を秘めている。だからこそ、すべての交通参加者が正しいルールを身につけることが大切に思える。特定小型原付の交通事故防止には、販売やシェアリングを行う事業者による教育・啓発活動が欠かせないのはいままでもないが、混合交通の中で安全に共存していくためには、ドライバーやライダーもその位置づけや交通ルール、運転特性を理解しておく必要があるといえるだろう。