

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ Honda の活動

公道走行に不安のあるライダーへ
不安解消のサポートとなる機会を

(株)ホンダモーターサイクルジャパン(以下、HMJ)は今年5月よりHondaGO(二輪市場活性化プロジェクト)の新コンテンツ「HondaGO BIKE LESSON」をスタート。新たに二輪免許を取得したライダーやリターンライダーの公道走行に対する不安を解消するためのモーターサイクリストスクールで、全国にある4つの交通教育センター※を皮切りに開始。対象となる方々の不安の声を基にしたカリキュラムや実際に受講された皆様の声を紹介する。

※公道走行は交通教育センターレインボー埼玉でのみ実施

公道への最初の一步を
サポートするために

二輪免許教習において、四輪のような公道での路上教習は行われない。そのため、免許取得後に一人で公道を走ることには不安を感じるライダーも少なくない。HMJがライダーを対象に行った安全運転に関するアンケート調査で、10～20代は「立ちゴケしないか不安」「あおり運転に遭わないか心配」「発進や走り始めに不安がある」と回答している。そうしたライダーの不安と向き合い、少しでも安全・安心に走っていただきたいという思いからスタートしたのが「HondaGO BIKE LESSON(以下、レッスン)」である。

Hondaでは1978年からライダー向けにHondaモーターサイクリストスクール(HMS)を現在、全国5カ所の交通教育センターで定期的実施しているが、今回のレッスンは対象者の声を尊重し、不安払拭を徹底してサポートするという位置づけで、公道への最初の一步をサポートするためのものである。公道を走行することへの不安を払拭することに加え、受講者同士が仲間をつくれる環境を提供することを目的としている。



「HondaGO BIKE LESSON」での公道走行(交通教育センターレインボー埼玉でのみ実施)。
受講者たちがセンターの敷地内コースで身につけたことを公道で実践する

抱える不安の元となる苦手意識に
焦点を当てたカリキュラム

5月27日、交通教育センターレインボー埼玉(以下、レインボー埼玉)でレッスンが開催され、19名が受講した。開講式を兼ねたオリエンテーションでは、一人ひとりが自己紹介。「免許を取ってから公道を走ったことがない」「自宅の近所しか走らない」「バイクの取り回しが怖い」「免許は持っているが基本から学び直したい」など各々の状況や受講した理由、受講への抱負を語り合う。

この日のレッスンは、瀬尾友二郎インストラクターをはじめ4名で担当。

最終的に公道走行を実施することから、まずは敷地内コースで公道での様々なシチュエーションを事前にイメージしながら練習できる内容にしたと瀬尾インストラクターはいう。実技を始める前に、日常点検のポイントや正しい運転姿勢、車両の取り回し、転倒した際の車両の引き起こしについて受講者に確認してもらう。車両の取り回しとは、エンジンを止めた状態でのバイクの押し引き。この時にバランスを崩すと、バイクを転倒させてしまう。苦手意識を持っているライダーは少なくないことから、そうした不安を少しでも払拭してもらうため、バイクを前後に押し引きする練習を行う。実技の最初は発進・停止。スタートしてギアは1速のまま5m先のパイロンに合わせて停止する。次に25m先に置いてあるパイロンを目標に、2速に入れてからブレーキで減速し1速にギアを落として停止する。公道では少し走ってすぐに

Contents

- P1 Close Up クローズアップ Honda の活動
- P3 Close Up クローズアップ 教育機器
- P4 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P5 SJ Interview
(一社)日本キッズバイク安全普及推進協会
代表理事 井手川直樹さん
副代表理事 有菌啓剛さん・蓼田尚典さん
- P6 Close Up クローズアップ 自転車
- 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

停止する場面がよくあるため、そのような時にバランスを崩さないよう、慣れてもらうことや場面に合ったブレーキなど、車両の特性を知ってもらうことがねらいだ。
 発進・停止が終わると、受講者は4つのグループ(各4~5名)に分かれ、公道を想定したコースをグループ単位で走る。コースには信号機のある交差点や一時停止標識のある交差点、障害物(駐車車両)が設けられている。「メーターなど目の前ばかりに気をとられていると、バランスが崩れやすくなるので注意しましょう。前を走る人のヘルメットを見るようにすると、目線が上がって、バランスがとりやすくなり、視界も広がります」と、インストラクターがアドバイスし、走行を重ねた。

公道走行を終え、晴れやかな笑顔を浮かべる受講者

昼食をはさんで、午後は午前中の練習を繰り返し、各自が公道走行に向けた最終確認を行う。

そして、いよいよ公道走行がスタート。各グループの先頭と最後尾にインストラクターが付き、レインボー埼玉周辺の公道コースを15~20分間走る。受講者たちは敷地内コースで身につけたことを公道で実践した。公道走行から戻ってきた受講者は晴れやかな笑顔を浮かべ、一人ひとりが確かな手ごたえと自信をつかんだようだった。

1年ほど前に普通自動二輪免許を取得したという50代の女性は「これまで公道をちゃんと走った経験がありません。このレッスンにはカリキュラムに公道走行があったので申し込みました。バイクのスクールへの参加は初めてですが、インストラクターの方々がやさしく接してくただけでなく、自分と同じような悩みを持っている皆さんと受講できたので、リラックスして練習に取り組むことができました。公道をスムーズに運転することができ、自分でも驚いています。ブレーキの操作など動画サイトを見て勉強していますが、やはり体験して繰り返し練習することが一番だと実感しました。早速、自分のバイクで公道を走ってみたいと思っています。そして、目線はなるべく遠くへ、まわりをよく見る、止まるべきところではきちんと停止するなど、今日教えてもらったことを確実に実践します」とレッスンの感想を話す。

昨年、普通自動二輪免許を取得し、現在、大型二輪の教習を受けているという40代の男性は「免許を取った後、レンタルバイクで数回走った程度です。教習所とは違うところで、もう一度基礎から学びたいと思い、受講しました。これまでレンタルバイクに乗った後は、とても腕が痛くなっていたのですが、今日は全然痛みを感じません。最初の正しい運転姿勢の解説で、上半身の力を抜くことを聞き、それを意識して練習した効果だと感じています。私は右コーナーで、すぐ先のセンターラインを見ってしまうクセがありますが、目線を下げずに、前方のライダーのヘルメットなど、できるだけ先を見るようにというインストラクターの方のアドバイスで、それも克服できた気がします。運転の課題を解決できた一日になりました。安全に運転する気持ちを忘れないように、これからも、バイクを楽しんでいきたいと思っています」とレインボー埼玉を後にした。

レッスンを終えた瀬尾インストラクターは「前半の練習内容を後半の公道走行に活かすことができました。終わった後の皆さんの表情を拝見して、公道走行を実施して良かったと感じています。これからは不安を抱えるライダーが一人でも多く安心して公道への第一歩を踏み出せるようにサポートしていきたいと思っています」と力強く語った。

今後、レッスンは7月と9月に4カ所の交通教育センターで開催される予定だ。

HondaGO BIKE LESSON 開催予定

	交通教育センター レインボー埼玉 (埼玉県川島町)	交通教育センター レインボー浜名湖 (静岡県浜松市)	鈴鹿サーキット 交通教育センター (三重県鈴鹿市)	交通教育センター レインボー熊本 (熊本県大津町)
7月	22日(土)	15日(土)	2日(日)	23日(日)
9月	17日(日)	16日(土)	16日(土)	10日(日)

詳細については以下のホームページを参照。
<https://hondago-bikerental.jp/bike-lab/>

**HondaGO BIKE LESSON
カリキュラム内容**

9:30	閉講式
10:00	静的実技(準備体操、日常点検、運転姿勢、車両の取り回しなど)
11:00	実技(発進・停止、ブレーキング、パイロンスラロームなど)
12:30	昼食
13:30	実技(公道走行を見据えた練習)→公道走行
16:30	閉講式



車両の取り回しでは、自分の身体とバイクの車体との位置関係などをインストラクターが解説



転倒した際の車体の引き起こしの手順やコツを学んだ後、受講者が実践



ブレーキングは長短様々な距離で加減速(シフトチェンジ)してバランスを崩さずに停止する練習を行う



走行中は目線が下がらないように前方のライダーのヘルメットを見ることを意識してもらう



レッスン中に受講者同士でコミュニケーションを深めてもらえるよう、グループで話し合う機会が設けられている



ランチミーティング形式の昼食。インストラクターも加わり、受講者からの質問に対応した



見通しの悪い交差点では、前車が行っても焦らずに自分の目で安全を確かめて通過するようにアドバイス



公道走行に備え、駐車しているクルマの脇を通過する際の注意点を再確認してもらう



グループ単位で実施される公道走行。先頭と最後尾を走るインストラクターが無線を使って受講者に随時アドバイスをする



最後に受講者が給油も体験。その後、バイクを車庫に戻してレッスンは終了となる

Close Up クローズアップ 教育機器

ドライビングシミュレーターを活用し リハビリテーション中の方の運転再開を支援

リハビリテーション中の方の運転再開を支援するツールとして、ますます注目が高まっている Honda ドライビングシミュレーター（以下、シミュレーター）。このシミュレーターが医療機関においてどのような役割を果たしているか、10年以上にわたりシミュレーターを活用してきた千葉県千葉リハビリテーションセンターの方々に話をうかがった。

シミュレーターの導入で運転可否判断が よりの確にできるようになった

千葉県千葉リハビリテーションセンター（千葉県千葉市）は、10年以上前からシミュレーターを患者の運転能力の評価や支援に活用している。同センター リハビリテーション治療部 副部長 安森太一さんは「当センターでは、2009年から高次脳機能障がいのある患者様の運転再開支援に力を入れています。40～50代の働き盛りの方が多く、日常生活に戻る際に通勤などで運転という能力が必要不可欠だからです。一人ひとりの生活スタイルに合わせて、退院後に安全運転をしていただくための支援をしたいと考えています」と話す。

最初のうちは机上検査のみで運転能力を評価していたが、これだけで運転可否を判断することには限界があった。そこで、2012年にシミュレーター※1を導入したのである。

同センターで作業療法士として長年、運転再開支援に携わっている石田理江子さんは「導入にあたり、様々なシミュレーターを体験しましたが、Hondaのものが実車に近い運転感覚がありました。反応検査の結果も同年代の平均値と比較できる点や、危険予測体験という機能はとても魅力的でした」と振り返る。

シミュレーターによる評価では、反応検査と危険予測体験による模擬走行を行う。自分の足でアクセルやブレーキのペダルを操作するので、実車評価の前段階で運転可否判断がよりの確にできるようになったそうだ。「机上検査よりも実車に近いシミュレーターを運転することで、高次脳機能障がい者が運転にどのように影響しているか、本人の理解が深まります。現実の交通場面に近い状況を体感できるため、本人の納得感も得られやすいと感じています」。

石田さんはシミュレーターを患者に体験してもらおう中で、安全運転のためのアドバイスも重視している。「バックミラーやサイドミラーによる安全確認を意識していただけるように心がけています。危険場面では『どのような危険があると思いますか』と問いかけた後、映像を再生します。シミュレ

ターでは自車の視点だけでなく、他車や上空からなど様々な視点から危険場面の振り返りができるため、患者様は『危ないから気をつけないとね』と肝に銘じているようです。机上検査やシミュレーターによる実車前評価で大きな問題がない患者は、実車評価（提携している自動車教習所のペーパードライバー講習を利用して2回実施）に進むことができるのである。

運転能力評価だけでなく、 患者への安全運転教育にも活用

そして今年3月、同センターのシミュレーターは新しいモデルに入れ替わった。「新たに追加された半側空間無視※2に特化した機能は、有用性が高いと感じています。正解率や誤反応回数、反応時間の平均値などを視覚的にわかりやすく示してくれます。また、シミュレーターへの乗り降りがしやすくなったことで、より気軽に患者様に体験していただけるようになりました」と石田さんはいふ。

シミュレーターは高次脳機能障がいの患者の運転能力の評価のほか、脊髄障がいにより両下肢麻痺になってしまった患者の手動装置による運転操作の訓練、関節外科で股関節や膝の関節の人工関節置換術を行った患者の手術前後での操作性の確認にも利用されている。

「クルマを運転できるようになることが希望になっている患者様は少なくありません。シミュレーターの体験は、リハビリテーションへのモチベーションアップや社会復帰への自信につながっています。退院後に行うアンケートで『運転ができるようになって生活が充実している』と患者様に回答していただけていることが、私たちの励みになっています。今後は、運転能力評価だけでなく、運転を再開した後も患者に安全運転を継続してもらうための訓練にも、シミュレーターを活用していきたいと安森さんと石田さんは考えている。

※1 当時のシミュレーターにSナビ用の「運転能力評価サポートソフト」を実装。

※2 片側の空間が認識しにくい状態のこと。例えば、脳卒中で主に右半球を損傷した際に、視力の問題とは別に左側の空間が認識しにくくなる。



千葉県千葉リハビリテーションセンターで活用されているシミュレーター



千葉県千葉リハビリテーションセンター リハビリテーション治療部 副部長 安森太一さん（左）、同センター 作業療法士 石田理江子さん（右）

Honda
DRIVING
SIMULATOR
DB型 Model-A



43型フルHDの液晶モニター3台で立体感のある映像を表現。ステアリングやシート、ペダルは実車相当のものを採用している

フルセットの外形寸法は幅2344mm 奥行1854mm 高さ1281mm。このほか、コンパクト・省スペース設計のサブセット版もあり、設置場所の制約やニーズに応じて選ぶことができる

リハビリテーション向けソフトを実装した「DB型 Model-A」

「DB型 Model-A」は、安全運転教育用「Honda ドライビングシミュレーター DB型 Model-S」に、リハビリテーション向けソフト「運転能力評価サポートソフト」を実装したものである。運転再開へ踏み出す（Advance）ための手助け（Assist）となるよう願いを込め、「Model-A」と名づけられた。

「運転能力評価サポートソフト」は、簡易型四輪シミュレーター「Honda セーフティナビ（以下、Sナビ）」のためのソフトとして開発され、運転に関わる動作や反応速度の測定データを数値化することで、運転能力をより客観的に比較・評価することを可能にしている。Sナビに対し、「DB型 Model-A」は実車同様の部品を数多く採用しているため、運転操作に必要な手足の複合的動作を実際のクルマを運転しているような感覚で体験することができる。

●運転能力評価サポートソフト

運転反応検査4コース、危険予測体験6コース、総合学習体験3コース、計13コースで認知・判断に対する適応性やアクセル・ブレーキ操作の反応速度などを測定。このほか、環境別走行体験6コース、ロングドライブ6コース、ファンドライブ4コースもあり、楽しみながら運転操作の練習が可能となっている。



運転反応検査、危険予測体験、総合学習体験などの多彩なメニューを用意



評価の結果例

●運転操作課題ソフト

3面液晶モニターを使用し3種類のマークを表示して指定されたコースを走行し、画面に表示されたマークに対応した操作を行う。正解率や誤反応回数、反応時間の平均や道路走行車線と走行位置のズレなどを数値化することで、これまでの反応検査ソフトでは難しかった軽度な半側空間無視の検出をサポートする。



●⇒アクセルを踏み続ける ●⇒アクセルをほなして、またアクセルを踏み ●⇒ブレーキを踏んで、またアクセルを踏み

運転操作課題ソフトの表示例。3種類のマーク表示は青・赤・黄のいずれか1種類がコース走行時に画面内のランダムな場所に表示される

「DB型 Model-A」に関しては下記にお問い合わせください。

本田技研工業（株）安全運転普及本部

普及企画課 機器普及グループ

TEL 04 (2955) 5751

Close Up クローズアップ 四輪販売会社

お客様やその家族への手渡しの安全活動がより手軽に実施できるように

全国各地の四輪販売会社（Honda Cars）では店頭での安全アドバイスなど、お客様とのふれ合いを大切にされた手渡しの安全活動を実践している。そして、より手軽に活動ができるように Honda はお客様への啓発に必要なコンテンツの提供と、そのデジタル化を進めている。こうしたコンテンツを積極的に取り入れ、手渡しの安全活動に力を入れている千葉県と神奈川県の実例を紹介する。

事例①

Honda Cars 東総

ペダルの踏み間違いによる事故を防ぐための啓発活動

Honda Cars 東総（本社：千葉県旭市）は、店頭でのお客様への安全アドバイスに「みんなで安診 映像版」を活用している。同社佐倉王子台店 店長 中村昌秋さんは「当社では4月から全拠点で『みんなで安診』による安全啓発を推進していくことになりました。キャラクターが進行役となり、15分以内で完結する映像教材なので、私自身もお客様に楽しく飽きずに視聴していただけたと思います」と話す。「すぐに、営業スタッフ全員にプログラムの内容と流れを把握してもらい、クルマの点検を待っているお客様に『動

画で運転の再確認をしてみませんか?』とお声がけしたり、お客様から安全に関する質問をされた際などにご案内をしたりしています。テーマは『ペダルの踏み間違い事故の防ぎ方』ですが、高齢のお客様に限定せず、すべてのお客様に声をかけています」と話す。佐倉王子台店では、映像をTVモニターに映し出すことで、店内に居合わせたお客様に興味のある方も視聴できるようにしている。「知らないお客様同士と一緒に映像をご覧になって、気づいたことを語り合ってもらったことも期待できると考えています。このプログラムのおかげで特別な準備をしなくても、お客様への安全アドバイスが手軽にできるようになりました」。中村さんによれば、運転席から見えない死角やクリープ現象を使った発進が、お客様の共感を得られやすいそうだ。死角に関する相



Honda Cars 東総 佐倉王子台店での「みんなで安診 映像版」を活用したお客様への安全運動啓発



店頭のタブレット端末でお客様に随時、安全アドバイスができる



Honda Cars 東総 佐倉王子台店 店長 中村昌秋さん

談があったお客様には映像を見た後、営業スタッフが助手席に乗り、実車での確認を行ったこともある。「『みんなで安診』から得た知識を新車の納車時にお伝えするなど、営業ス

タッフ一人ひとりがお客様への安全アドバイスの必要性を再認識できました。お客様の安心・安全のために、こうした取り組みを継続していきたいと思います」と中村さんはいう。

みんなで安診（みんなで安全運転行動診断）映像版

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。「みんなで安診」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に、Hondaが開発したプログラムである。実際の車両を用いた死角の確認やじゃんけんによる反応体験などを通じて、ペダルの

踏み間違いの防止につながるポイントを伝える内容となっている。今年3月、来店したお客様へより手軽に安全運転啓発ができるよう、アニメーションを交えた映像版（みんなで安診！交通安全教室！）を完成させ、店頭タブレット端末から利用することができるようにした。



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

事例②

Honda Cars 横浜

幼児が交通安全教育を受ける機会をつくる取り組み

Honda Cars 横浜（本社：神奈川県横浜市）は「あやとりい ひよこ 映像版」を取り入れ、ショールームに来店した子どもへの交通安全教育を全拠点で展開することを目標としている。同社の本社サービス課主幹 西村明子さんは「本来は、大人が子どもに交通行動の模範を示すべきなのですが、それができていないのが現実です。そこで、子どもに交通ルールや正しい交通行動について理解してもらう機会をつくるべきだと考えました。一緒に参加した保護者にも、『自分も交通ルールを守らないと、子どもが危ない』と気がついてもらえることを期待しています」と話す。6月4日から西村さんが各拠点を巡回し、子どもへの交通安全教育を開始。西村さんは以前に店長を務めていた拠点

で、ワークシート型の「あやとりい ひよこ」による交通安全教室を実施した経験がある。「今回使った映像版は、詳しい解説の部分を女性キャラクターがサポートしてくれるので、従来のものに比べて指導者への負担が少ないと感じました。その分、子どもたちの反応に気を配りながら進めることができます。また、問いかけに対する答えの選択肢が画面に表示されるので、小さい子どもでも参加しやすいと感じました。私が指導する様子を一度見れば、他のスタッフもすぐにできるでしょう」。今後、同社は各拠点で指導ができるスタッフを養成していく考えだ。「子どもたちには『クルマは夢があって楽しい』という気持ちを持ち続けてほしいので、子どもが交通事故の被害に遭ってしまったニュースを目にすると、たいへん悲しくなります。幼児期から自分の身を守ることを学んでもらい、それによってクルマがもっと好きになってほしいと願っています」と西村さんはいう。



Honda Cars 横浜は「あやとりい ひよこ 映像版」を活用し、子どもへの交通安全教育を展開



各拠点のスタッフを指導者として養成



Honda Cars 横浜 本社サービス課主幹 西村明子さん

あやとりい ひよこ 映像版

「あやとりい※ ひよこ」は、Hondaが開発した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、道路の「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。

映像版には従来の「あやとりい ひよこ」で使うワークシート「この

おと、なんの音?」「どこをあるくの? (歩道あり・路側帯あり・路側帯なし)」「信号機の意味について」がすべて含まれている。「みんなで安診」と同様に、店頭タブレット端末から利用することができる。

※「あやとりい」とは「あんぜんを やさしく とときあかし りかいしていただく」の略。



「とまる ひよこ」という女性キャラクターが進行役となり、交通場面が描かれたワークシートを見せながら道路の正しい歩き方を考えてもらう

SJ Interview

SJ インタビュー

自転車に乗る楽しさを感じてもらうことで こどもの安全意識と冒険心を育む



(一社) 日本キッズバイク安全普及推進協会

代表理事 **井手川直樹**さん(左)

副代表理事 **有蘭啓剛**さん(中央)

副代表理事 **蓑田尚典**さん(右)

(一社) 日本キッズバイク安全普及推進協会 (Japan Kids bike Safety Association・以下、JKSA) は、キッズバイクに乗る楽しさを伝え、正しい乗り方や交通安全ルールに関する啓発活動を行い、こどもの健全な発育と安全意識の向上に寄与することを目的として2017年に設立された。JKSAがこれまでどのような活動に取り組んできたか、代表理事を務める井手川さん、副代表理事の有蘭さん、蓑田さんについてうかがった。

キッズバイクを通じて こどもたちに安全教育を

JKSAでは、キッズバイクを「幼児(1歳半～5歳)を対象としたペダルのない二輪車(ランニングバイク)」と「小学生以下の児童を対象とした自転車」と定義している。ランニングバイクとはペダルがなく、足で地面を蹴って進む二輪車で、日本では2008年に販売が開始された。

ランニングバイクには安全3原則(公道禁止、ヘルメット着用、保護者同伴)がある。しかし、発売当初は遊びの道具というイメージが先行して、利用することもや保護者になかなか定着しなかったようだ。そこで、JKSAが設立され、ランニングバイク安全3原則とキッズバイクの安全教育を啓発する活動を担うことになったのである。

井手川さんはMTB(マウンテンバイク)ダウンヒルのプロライダー。1996年に日本最高峰クラスのエリートクラスへ特別昇格となり、同年に最年少記録となる16歳で全日本チャンピオンを獲得するなど輝かしい功績を残してきた。「最初、ランニングバイクはこどもが自転車に早く乗れるようになるためのものという認識しかありませんでした。しかし、ランニングバイクについて勉強していくと、こどもの成長に好影響を与えることがわかってきました。ランニングバイクを経験しているこどもと、三輪車しか乗ったことがないこどもでは、体幹の強さとバランスのとりに方に差が表れるのです。抱っこした時、前者のほうが、体幹がしっかりしているのがわかります。三輪車はバランスをあまり必要とみませんが、ランニングバイクを使用することでバランスをとるトレーニングができます。三輪車や、自転車に補助輪を付けた状態でこぐ練習を続けるとバランスをとる必要がないので、補助輪を外して自転車に乗る練習をした時に、バランスがとれず転倒して痛い思いをすることが多いと思います。ランニングバイクから自転車への移行は、バランスがとれるようになった状態でペダルをこぐという流れになるため、自然に自転車に乗ることができるようになるのです。さらに、ものを自分で操作するという感覚を幼児期から身につけられ、冒険心や好奇心を刺激

するという観点でも効果があると感じています」と井手川さんは話す。

幼児の頃からヘルメットをかぶる習慣を身につけてもらう

JKSAではキッズバイクの普及・安全啓発事業として、オリジナルのプログラム「ランニングバイク教室」と「自転車安全スキル教室」を定期的に実施している。

「ランニングバイク教室」を担当する有蘭さんはMTBトライアルのプロライダーで、バイクトライアル全日本選手権において1995年から8年連続チャンピオン、1996年バイクトライアル世界選手権エキスパートクラス世界チャンピオンという経歴の持ち主だ。JKSA設立以前から全国各地の幼稚園・保育園を巡回し、ランニングバイクを活用した幼児への安全教育に取り組んでいる。「先生方や保護者に『ランニングバイクに乗る時はヘルメットを着用しなければいけない』と訴えています。しかし、活動を始めた2012年当時は『こどもにヘルメットをかぶせるなんて面倒くさい』『園庭で乗るだけだから必要ないんじゃないか』という反応でした」と有蘭さんは苦笑いする。

「私たち競技者にとって、ヘルメットの着用は当たり前前のことです。競技をしている時、何度もヘルメットに助けられていますから、着用の大切さは肌身で感じています。ヘルメットは自分の頭のサイズに合ったものをかぶることや、あごひもを正しく締めないと意味がないことも説明します。このような活動の継続によって、ヘルメットをかぶってもらえるようになりました。幼児期から率先してヘルメットをかぶる習慣を身につけてもらうことが重要です。それが大人になってからの着用につながっていくと信じて訴え続けています」。

「ランニングバイク教室」は基本的に遊びだと有蘭さんはいう。「対象が幼児なので、難しいことを教えるのではなく、こどもたちを楽しませることが第一。遊んで楽しんでいる時は集中して取り組んでくれます。その中に、こども自身に発信してもらう機会を設けます。わざと間違った乗り方を見せて『何かおかしくない?』『何が違うんだろう?』と質問し、気づきにつながるように工夫しています」。



様々なコースを使ってランニングバイクで遊んでもらう

「ランニングバイク教室」では練習の合間に質問を投げかけて、こどもたちが発言する機会を設けている



ヘルメットは自分の頭のサイズに合ったものを選ぶようにアドバイス



「自転車安全スキル教室」の指導ではブレーキの役割と使い方を理解してもらうことに重点が置かれている

ランニングバイク教室が終わった後は、Hondaの交通安全教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」を使うこともある。「10～15分で手軽に交通安全を教えることができるので、活用しています。映像の中に隠れている危険をこどもたちに問いかけると、一生懸命答えます。たまに保護者の皆さんにも振ると、大人も真剣に考えてくれます。最後に横断歩道を渡る練習と『できるにやんたいそう』を行い、『とまる』『みる』『まつ』を覚えてもらう、この流れが参加者の印象に残りやすいと思っています」。

前後のブレーキをコントロールできるようにすることが重要

井手川さんは、小・中学生が対象の「自転車安全スキル教室」の指導を担当。同教室の主な内容はブレーキ、バランス、ポジションである。この中で、特にブレーキが大切だと井手川さんは強調する。「ブレーキを上手くコントロールできれば、危険を回避するなど自分の身を守ることに繋がります。そのため、ブレーキの役割を理解してもらうことに力を入れています」。ブレーキの指導では、まず左右どちらが前後のブレーキかを確認。その後、コース上に木製の板を置き、それに向かって自転車で走ってもらう(写真参照)。前ブレーキだけを使って、板の上の前輪がくように止まるのだが、板の上で止まれなかったり、板が動いてしまったりする。「しっかり速度を落として板の上で止まるためにコントロールすることが大切です。前後それぞれのブレーキをやって、最後に両方でやってもらうと、『コントロールする』という意味が徐々にわかってくるので、ブレーキの使い方が上手になるんです」。

バランスでは、目線を一定に保つことでバランスがとりやすくなることを体験してもらう。「最初に波状路をサドルに座った状態、次にサドルからお尻を浮かせた状態で走ってもらいます。座った状態では段差を乗り越えた時の衝撃で頭が揺れて目線がブレますが、中腰だと自分の手足を使って衝撃が吸収できるので目線はブレません。これを体験すると、こどもたちから『すごい、ブレない!』と声があがります」。

これが終わると、一本橋にチャレンジ。下ばかり見ているとバランスがとれず、一本橋から落ちてしまう。井手川さんが「入り口だけは下を見てもいいけど、一本橋に乗ったら1m先を見ましょう」とアドバイスすると、上手く乗れるようになるそうだ。

ポジションでは、左右のペダルの高さを合わせて両足をペダルに乗せ、お尻を上げた姿勢を維持する練習を行う。

こども自身の力で成功する体験を一つずつ積み重ねていくことが効果的だと井手川さんはいう。

体験しながら学ぶ自転車教育を こどもたちが受けられるように

井手川さんと有蘭さんをサポートする蓑田さんは、自転車教育へのニーズの高まりを感じている。「ヘルメット着用の努力義務化などがあり、警察や自治体からの協力要請も増えています。自転車教育の必要性が、ようやく社会に理解されてきたといえるでしょう。自転車はバイクやクルマにつながるモビリティの入口にもかかわらず、運転免許は必要ないため、正しい乗り方を学ぶ機会が少ない。補助輪を外して自転車に乗ることができれば、家庭ではそこで指導が終わってしまうのではないのでしょうか。私たちは自転車に乗り始める段階で、体験を通じた教育によって安全意識を高めたいと考えています」。

蓑田さんによれば、小学校では先生方が自転車教育の必要性を感じているものの、どのタイミングで何から始めるのがベストなのかかわからず手をこまねいているのが現状だという。「私たちはこうした課題の解決に取り組んでいくつもりです。小学校で体験しながら学ぶ自転車教育を展開できないか模索しています」。一方、井手川さんは、こどもたちが自由に自転車を楽しめる場所がなくなっていることを危惧している。「大都市圏を中心に公園での自転車の乗り入れが禁止になるなど、自転車を思い切り走らせて遊べる環境が減っているのは残念です。例えば、ヘルメット着用など条件付きで公園内での自転車利用を可能にするなど、自治体にはたらきかけていきたいと思っています。自転車の楽しさを感じてもらえる場づくりも私たちの使命です」。

Close Up クローズアップ 自転車

自転車をより安全に、より快適に 利用してもらうための取り組み

改正道路交通法の施行（P7 参照）があり、自転車利用者を取り巻く環境は変化している。こうした中、自転車を安全で快適に利用してもらうために、警察や企業はどのように取り組んでいるのか、都道府県別の自転車保有台数が日本で最も多い※東京都を管轄する警視庁と、Honda の取り組みを紹介する。

※（一財）自転車産業振興協会調べ（2021 年推計）

東京都におけるヘルメット着用促進と 自転車事故を防止する対策

警視庁では 3 月 22 日から制服警察官を含むすべての警察職員が、勤務中に自転車に乗る際、自転車用ヘルメットを着用している。「これは、改正道路交通法の趣旨にのっとり、警察官の安全を確保するための措置であることはもちろんですが、それと併せて、都民に対しても『私もヘルメットをかぶろう』と思ってもらえることも期待しています」と同庁の担当者は説明する。

4 月に警察庁から発表されたヘルメット着用率は、全国平均で約 4.0%と低く東京都内でも約 5.6%という状態であり、自転車利用者の理解が十分に得られているとはいえない。そこで警視庁では、街頭における安全指導のほか、各種キャンペーン、SNS 等による広報啓発を行う際にも、ただ『かぶりましょう』ではなく、都内で発生した自転車乗用中の死

者の約 7 割が頭部への負傷が原因となっていることや、ヘルメット未着用時の致死率が着用時と比較して約 2.3 倍と高くなっている事実を周知するなど、具体的な必要性や重要性についても併せて指導している。

また、東京都は自転車用ヘルメットの購入に対して、今年度から補助制度を設けることを決定。都が行う補助は、自治体（区市町村）がヘルメット購入を補助する場合に、自治体が助成する額の 2 分の 1（1 個あたり上限額 1000 円）を補助するものである。このように都と自治体が一体となって、ヘルメット着用促進に向けた取り組みを進めている。

都内の交通事故の約半数に 自転車に関与している

警視庁によれば、2022 年の交通事故件数 3 万 170 件のうち自転車（第 1・第 2 当事者）が関与した事故は 1 万 5276 件と全体の

既製の様々な自転車を 電動アシスト化・コネクテッド化する

Honda は、自転車に取り付ける電動アシストユニットとそれに連動するスマートフォンアプリにより、様々な自転車を電動アシスト化・コネクテッド化できるサービス「SmaChari（スマチャリ）」を発表した。プロジェクトリーダーとして開発を担当しているのが野村真成 本田技研工業（株）SmaChari Business Director（以下、BD）だ。「SmaChari」開発の背景には、野村 BD が高等専門学校で自転車通学をしていた時の苦労がある。

「自宅から学校まで片道約 10km。通学で体力を奪われるのがつらくて、いつか自転車通学を楽にするものをつくりたいと思っていました」と、動力（モーター）の後付けで既存の自転車を電動アシスト化するアイデアを学生時代に持っていたという。

野村 BD は（株）本田技術研究所に入社し、N-BOX や N-ONE の内装設計に従事。その後、2018 年に社内で新規事業アイデアの募集があり、これに応募すると、事業としての開発が認められ、学生時代から温めていたアイデアをカタチにする道が開けた。

2019 年、事業化に向けて、野村 BD を含め 4 名の開発チームが立ち上がると、メンバーはまず全国各地に足を運び、高校生に直接ヒアリングするなど市場調査を開始した。

ある高校での通学風景が印象的だったと野村 BD はいう。「学校の手前がある急坂で、男子生徒たちが自転車をつらそうに立ち漕ぎしている横を、電動アシスト自転車の女子生徒たちがサドルに座ったままスイスイ登っていったのです。男子生徒たちに電動アシスト自転車に乗らない理由を尋ねると『電動が楽なのはわかりきっているけれど、ママチャリタイプはカッコ悪い。電動でなくてもスポーツタ

イプのほうに乗りたいたいんです』という答えが返ってきました。思い返せば、自分が学生時代に電動アシスト自転車を選ばなかった理由も彼らと同じ。好みのタイプの自転車を電動アシスト化することに需要があり、それを実現することで高校生の自転車通学を楽にできると考えました。

さらに、野村 BD は、自転車を買い与える立場の保護者の視点にも目を向けた。電動化して体力的な負担を軽減するだけでなく、安全性や盗難対策へのニーズにも気づくことができたという。こういったところから電動アシスト自転車における課題は「お客様好みの乗り味の実現」「車両選択肢の拡大」「安心・便利に活用できる機能進化」とし、これらを解決することを目標とした。

協調安全の枠組みの中に 自転車を取り込む

様々な調査を経て、「SmaChari」は単なる電動化ユニットではなく、安全・安心を届けられるサービスにしようと野村 BD は発想を転換する。「自転車の移動の課題解決には電動アシスト化だけでは足りないことがわかりました。クルマは安全技術の進化が進む一方、自転車は何十年たっても安全機能は変わっていません。技術で自転車の安全性向上に貢献できないかを考え、その解決手段としてコネクテッド化を考え始めました」。こうして、電動アシスト化とコネクテッド化という「SmaChari」のコンセプトが固まった。コネクテッド化により、位置情報をアプリで共有できるため、保護者はこどもがどこにいるかを確認できる。「SmaChari」を搭載した自転車はスマートフォンが鍵の役割を果たしており、登録されたスマートフォンでなければモーターが起動しないようになっている。



東京都では警察官がヘルメットを着用し、都民に模範を示している（写真は 3 月 22 日に成城警察署で行われた出勤式）

46.0%を占めている。事故類型別にみると「出会い頭」、時間帯別では午前 8～10 時の通勤・通学時間帯の事故が多くなっている。

こうした自転車事故を減らすため、同庁では各警察署で指定している自転車指導啓発重点地区・路線において、「自転車通行空間の整備」「交通安全教育・広報啓発の推進」「交通指導取締りの強化」といった 3 つの柱からなる総合的な自転車対策を推進している。

また、都内で発生した自転車事故の約 5 割が交差点で発生していることから、自転車利用者に対して「自転車も止まれ！」をキーワードとした、信号や一時停止の遵守をはじめとする交通規範意識の醸成を呼びかける広報啓発活動を行っているという。



「自転車も止まれ！」をキーワードとした広報啓発用ポスター

これによって、自転車自体に鍵がなくても盗難防止の効果がある。

2020 年、開発チームは、後付け電動アシストユニットとコネクテッド化の基礎技術開発を本格的にスタート。2 年かけて、（公財）日本交通管理技術協会から、電動アシスト自転車の安全性・法規適合性を明らかにする型式認定制度にも対応した技術である承認を得た。個々の取り付け車両のタイプに合わせて法規に準拠するアシスト出力を算出、適用させる出力制御技術は日本初（2023 年 3 月現在、Honda 調べ）である。「SmaChari」搭載第 1 号の自転車は、（株）ワイ・インターナショナルが 2023 年 9 月に発売する予定だ。さらなる普及拡大に向け、自転車を製造・販売するパートナー企業を増やそうと野村 BD

は奔走している。

Honda はすべての交通参加者がつながり、共存できる「協調安全社会」の実現をめざしている。「SmaChari」の普及によって、この枠組みの中に自転車を取り込むことができるかと野村 BD は考える。「今はクルマ側からカメラで自転車を探知して安全を担保するシステムですが、将来的にクルマと自転車が通信でつながれば、相互の情報を共有することで衝突を回避できるようになります。そのために、まず『SmaChari』搭載の自転車を普及させ、自転車の走行データを蓄積していくつもりです。それらをクルマのデータと合わせることで、自転車も含めた『協調安全社会』の実現に近づけると考えています」。



アプリを介してネットワークに接続。日本中を走る Honda インターナビ（双方向通信型のカーナビ）搭載車から通信で送られてくるデータをもとにした急ブレーキ多発地点をアプリ上に表示し、そこに近づくと音で警告するという機能も付いている

スマートフォンからアシスト出力の調整が可能。予期せぬ急発進を抑制するなど、乗り味を利用者の好みにカスタマイズできる

野村真成 本田技研工業（株）SmaChari Business Director と「SmaChari」搭載商品（RAIL ACTIVE-e）。商品の詳細は以下のホームページ参照。 <https://online.ysroad.co.jp/shop/pages/smachari.aspx>

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

街を走る自転車利用者はヘルメットを着用しているか？

DATA 基礎情報

すべての自転車利用者に対し、ヘルメット着用が努力義務化

改正道路交通法の施行により、今年4月からすべての自転車利用者に乗車用ヘルメットの着用が努力義務となった。警察庁の資料によれば、2022年の全交通事故件数に占める自転車関連事故（第1・第2当事者※）の割合は23.3%で、2016年以降上昇傾向にある。自転車乗用中の交通事故死者数（2022年）を人身損傷部位

別にみると、頭部損傷が半数以上となっている。また、自転車乗用中の交通事故（2018～2022年の合計）においてヘルメットの非着用者の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、着用者に比べて約2.1倍高い。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といえる。今回は東京都内の2カ所で自転車利用者のヘルメット着用状況を観察した。

※第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽い者、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。

WATCHING 観察

男性のほうが女性に比べ着用している割合が高い

観察場所Aは東京都世田谷区内にある幹線道路。朝の1時間半に観察した自転車利用者（同乗幼児を除く）は448人（男性277人、女性171人）で、ヘルメットの着用率は12.7%（同乗幼児を含む着用率は17.7%）だった。職場や学校まで自転車で通勤・通学する人や駅の駐輪場に向かう人が多く、小学生の自転車利用者はいなかった。年齢層別の着用率は、成人・中高年層と中学生・高校生が他の年代に比べて高かった。観察場所Bは東京都江戸川区にあるスーパーや商店が立ち並ぶ生活道路。夕方1時間半に観察した自転車利用者（同乗幼児を除く）は694人（男性264人、女性430人）で、ヘルメット着用率は5.0%（同

乗幼児を含む着用率は7.8%）だった。年齢層別の着用率は、小学生が他の年代に比べて高く、成人の若年層および中高年層、高齢者で着用している人はわずかで、中学生・高校生はゼロだった。観察場所Aの着用率が観察場所Bに比べて高いのは、マウンテンバイクなどスポーツタイプの自転車に乗る人が多いことが関係しているのではないと思われる。着用者（同乗幼児を除く）の男女比は、観察場所Aが男性86.0%、女性14.0%、観察場所Bが男性77.8%、女性22.2%。また、男性の着用率は観察場所Aが17.7%、観察場所Bが9.5%。女性の着用率は観察場所Aが4.1%、観察場所Bが2.3%だった。観察場所A、Bともに、ヘルメットを着用している人は概ねあごひもを正しく締めていたが、中学生・高校生（観察場所A）ではあごひもが緩いケースや、締めていないケースがあった。



観察場所Aでヘルメットを着用していたのは職場まで自転車で通勤していると思われる人や仕事で自転車を使っている人だった

ADVICE アドバイス

ヘルメットの着用だけでなく、その他の交通ルールも守ってほしい

改正道路交通法の施行から2カ月も経過していないこともあり、大人のヘルメット着用率は高いとはいえない。観察場所A、Bともに、これまで着用が周知されてきたこどもの着用率は、大人に比べると高い。その一方で、同乗幼児にヘルメットを着用させている保護者も、そのほとんどはヘルメットを着用していなかった。こどもは心配だから着用させている

が、「自分は大人だから大丈夫」と油断をしていないだろうか。また、自転車で通勤・通学している人にとっては「荷物が増えるのがわずらわしい」「髪型が崩れる」といったデメリットを感じる人も少なくないだろう。しかし、万が一、事故や転倒した際に自分の頭部を守るためにもヘルメットを着用してほしい。今回の観察では信号無視やイヤホン、スマートフォンを使用する自転車利用者が散見された。ヘルメットの着用を心がけると同時に、交通ルールを守ることは安全運転や事故防止の大前提であることを忘れてはならない。

観察結果

観察場所A

東京都世田谷区 東急電鉄「三軒茶屋駅」付近
観察日/5月22日(月)
観察時間/7:30~9:00
天候/晴れ



観察場所Aは国道246号と世田谷通りが交わる交差点

●自転車利用者のヘルメット着用状況(人)

	幼児	小学生	中学生	成人 若年層	成人 中高年層	高齢者	合計	幼児を除く 合計
着用	28 90.3%	0 0.0%	6 15.8%	25 9.2%	26 20.0%	0 0.0%	85 17.7%	57 12.7%
非着用	3 9.7%	0 0.0%	32 84.2%	246 90.8%	104 80.0%	9 100.0%	394 82.3%	391 87.3%
合計	31	0	38	271	130	9	479	448

※幼児(6歳未満)、小学生(6~12歳)、中学生(13~18歳)、成人・若年層(19~39歳)、成人・中高年層(40~64歳)、高齢者(65歳以上)の判断は観察者の見解による。幼児はすべて同乗。



ヘッドフォンをしているため、ヘルメットを自転車のハンドルにかけたままにしている高校生



同乗する幼児にヘルメットを着用させているが、保護者自身はほとんどが着用していなかった

観察場所B

東京都江戸川区 東京メトロ「西葛西駅」付近
観察日/5月22日(月)
観察時間/16:00~17:30
天候/晴れ



観察場所Bは商業施設の駐輪場の前にある交差点

●自転車利用者のヘルメット着用状況(人)

	幼児	小学生	中学生	成人 若年層	成人 中高年層	高齢者	合計	幼児を除く 合計
着用	24 36.9%	26 29.9%	0 0.0%	1 0.4%	6 2.4%	2 6.7%	59 7.8%	35 5.0%
非着用	41 63.1%	61 70.1%	63 100.0%	262 99.6%	245 97.6%	28 93.3%	700 92.2%	659 95.0%
合計	65	87	63	263	251	30	759	694



スマートフォンで通話したり(写真左)、両耳にイヤホンをつけている(写真右)自転車利用者が散見された



観察場所Bでは、ヘルメットを着用して自転車に乗っている大人はわずかだった

KYT

危険予測トレーニング

第86回 路地の前を通過する時（自転車編）

あなたは自転車通行可の歩道を走っています。
右側の路地から出てきたクルマが通過したので、
横断歩道を渡ろうとしています。
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。今回は自転車利用者に、路地の前を通過する時の危険について考えてもらうためのKYTです。

活用方法

1. 少人数のグループをつくります。
2. 「交通場面のイラスト」を見ながら、意見を出し合います。
3. その後、「解答・解説※」を参考にして、どんなことに気をつければ良いか再び話し合ってください。

※「解答・解説」と「交通場面のイラスト（カラー・A4版）」は下記SJホームページでご覧いただけます。またPDFファイルもダウンロード（無料）できます。

【使用上の注意】

ホンダ SJ

検索

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

© 本田技研工業（株）

SJ クイズ ?

自転車編

Q1

自転車の交通指導取締り状況（2017～2021年）において、検挙件数が最も多い法令違反は「信号無視」です。では、2番目に多いのは次のうちどれでしょう？

- ①しゃ断踏切立ち入り ②一時不停止 ③制動装置不良自転車運転

Q2

2022年の自転車（第1・第2当事者※）関連交通事故を相手当事者別にみると、対歩行者、対自転車、自転車単独が占める割合は15.8%です。この割合は10年前と比べ、どのように変化したでしょう？

- ①1.5倍になった ②2倍になった ③ほぼ変わっていない

※ 第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽いか、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。

Q3

道路交通法では、電動アシスト自転車（駆動補助機付自転車）において、モーターによる補助力が加わる速度は何km/h未満と規定しているのでしょうか？

- ①24km/h ②29km/h ③34km/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/>

小学校の教員に「デジタル交通安全かるた」を無償配布！

「デジタル交通安全かるた」は、これまでご家庭で楽しく交通ルールを学ぶために活用いただいている「Honda交通安全かるた」の親しみやすく、可愛いイラストはそのままに、アニメーション機能などを新たに追加して、子どもたちに覚えてほしい45の交通ルールやマナーを、わかりやすく紹介しています。パソコンやタブレット端末を用い、画面に映し出される絵札を見て子ども自身が考え、読み札で答え合わせを行い教員が解説する、といった構成となっています。日常的に学ぶことが難しい「安全な交通行動」や「命の大切さ」についてクイズ形式で楽しみながら、手軽に繰り返し学べる教材となっています。

この教材を活用いただくことで、子どもたちが日常的に交通安全を学ぶ機会が増え、今まで以上に子どもたちの安全意識を継続的に高めることに役立てばとの思いから、小学校の教員を対象に無償で配布することにしました。

「デジタル交通安全かるた」に関しては下記にお問い合わせください。
本田技研工業（株）安全運転普及本部
TEL 03 (5412) 1150



SJ編集部だより

～交通事故死者ゼロをめざして～

今号の「TRAFFIC SCOPE」では東京都内で自転車利用者のヘルメット着用状況を観察した。

その中で、横断歩道を渡る時、多くの自転車利用者が、歩行者がいても降車しないことが印象的だった。それどころか、歩行者用信号が青の点滅になると、自転車は速度を上げて駆け抜けていく。また、ヘルメットを着用している自転車利用者でもイヤホンを両耳につけたり、スマートフォンを操作しながら走ったりしている姿も見られた。しかしその一方で、ヘルメットをかぶって自転車に乗っていたある男性は

横断歩道にさしかかった際、横断歩道を渡る歩行者がいたため、自転車を降車して押し歩きをした。この男性のように、まず、ヘルメットを着用する自転車利用者から率先して交通ルールを守り、模範を示している社会であってほしい。「ヘルメットをかぶっていることがカッコいい」という認識が広がることで、自転車利用者全体の意識が良い方向に変化していくのではないだろうか。

近い将来、自転車に乗る時にはヘルメットをかぶることが当たり前になっていることを期待したい。