



The Safety Japan  
since 1971



栃木県小山市は間々田こども園の交通安全教室で Honda の教材「自転車の安全な道路の走り方」を活用

## Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P4 Close Up クローズアップ 教育機器
- P4 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P5 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- Safety Info. インフォメーション
- P6 SJ Interview 宇都宮大学 教授 大森宣暁さん
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
- SJ クイズ

## Safety for Everyone

Honda はすべての人の  
交通安全を願い活動しています。

SJ ホームページは [ホンダ SJ](#) 検索

編集部：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内

〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1

TEL : 03(5412)1736

<https://global.honda.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

## Close Up

クローズアップ 教育プログラム

## 自転車を安全に利用するための気づきを促す 新教材「自転車の安全な道路の走り方」

交通事故件数は減少傾向にあるものの自転車が関係する事故（自転車関連事故）が占める割合は増加傾向にある。Honda は交通事故死者ゼロをめざし、すべての人を対象とした交通安全教育に取り組んでいる。その一環として自転車関連事故の低減に寄与するための新たな教育教材「自転車の安全な道路の走り方」を開発。今年 2 月から地域の交通安全指導者への提供を開始している。今回は栃木県と静岡県のこども園での活用事例を紹介する。

### 自転車の安全な走り方を 受講者自身に考えてもらう

自転車は便利な乗り物だが、正しい使い方をしないと事故につながる恐れがある。Honda が開発した教育教材「自転車の安全な道路の走り方」（以下、自転車教材）は、子どもが同乗する際の安全な乗降車や取り回しの方法、また、ヘルメットの有効性や走行中の危険（電動アシスト自転車を含む）などをわかりやすく紹介している。信号機のない交差点を通行する自転車の様子を観察した映像から、日頃の運転行動を振り返るとともに、安全な走り方について考えてもらえるような内容となっている。映像内には問いかけを促す部分もあり、これを活用することで受講者と対話形式で進めることができる。

本編（約 24 分）は「はじめに」「基礎知識～こどもとの乗降車～」「ヘルメットの有効性」「走行中の危険」「観察映像」の 5 つのパートで構成され、各パートを単独で選択できるため、指導者が実施時間に応じて組み合わせをアレンジできるようになっている（詳細は P3 参照）。

事例①間々田こども園（栃木県小山市）  
保護者の自転車用ヘルメット着用への意識を高める

間々田こども園では、昨年から園児と保護者を対象にした交通安全教室を 2 月に実施している。指導を担当する小山市役所市民生活部市民生活安心課 交通教育指導員 菊池久美子さんは「こどもは親の姿を見て育っていきますから、保護者の皆さんが交通安全に興味を持ち、「こどもたちの命を守っていこう」という気持ちになっていただきたいと考えています」と、この交通安全教室の意義を話す。

2 月 15 日に行われた交通安全教室は、年長クラスの園児 40 名とその保護者 40 名が受講。まず、菊池さんは Honda の交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ※1」と「できるニャンと交通安全を学ぶ※2 幼児編」を使って、園児と保護者に道路の安全な歩き方や横断する際の安全確認などを解説した。その後、園児は園庭にて道路の渡り方の練習へ。保護者は教室に残り、引き続き講話を聞く。

菊池さんは Honda のホームページにある「お子さまを身近な交通事故から守るために伝えたい 3 つのやくそく※3」を紹介。次に、自転車教材の「ヘルメットの有効性」と「観察映像」を活用し、問い合わせを交えながら教室が進められた。「昨年、自転車用ヘルメットの着用が努力義務となり、小山市ではヘルメット購入の助成金が今年 1 月から開始になりました。市民の方の自転車用ヘルメットへの関心の高まりは実感していたため、この教材はとてもタイムリーでした。特に、幼児の保護者に見ていただくのにちょうどいい内容です」と菊池さんは語る。

「ヘルメットの有効性」には自転車同士の出会い頭での衝突について検証した資料映像（JAF ユーザーテスト）が盛り込まれている。この映像では、大人 1 人と幼児 2 人が乗る自転車（幼児 2 人同乗基準適合車）と大人 1 人が乗る自転車を出会い頭に衝突さ

せ、頭部損傷基準値（HIC）をヘルメットの有無で比較している。「自転車に乗る時に、子どもも大人もヘルメットを着用していないと、万が一事故に遭ったらどうなるのか、転倒時どのような影響があるのか、ということを多くの人はわかっていない。そのため、数字を用いた具体的な説明や衝撃的な映像は大人にとっては印象に残り、効果的です。この教材には、そういった実験映像があるので良いと思います」と菊池さんは評価する。自転車教材を視聴した保護者は「実際に自転車同士が衝突する映像を見て、自転車に乗る際はヘルメットを着用しないといけないと実感しました。購入補助があることを知ったので、早速ヘルメットを買おうと思います」と感想を語った。また、ある保護者は「自転車の観察映像を見て、間違った認識をしていましたことに気づきました。『止まれ』の標識や道路表示があった時、クルマなら一時停止するのですが、自転車の時はしていませんでした。自分が実践することはもちろん、子どもにも『止まれ』の標識や道路表示があるところ、見通しの悪いところでは一時停止して左右の安全を確かめることを教えていきたいと思います」と、受講後に交通安全に対する意識が高まっているようだった。

間々田こども園で年長クラスを担当する保育教諭の笹崎美希さんは「小学校への進学に向けて、親子で交通ルールへの意識を高めてもらうため、昨年から2月に実施することにしました。昨年は年少と年中も参加していたので、今の年長クラスは2回目です。そのため、園庭での横断体験では、子ども、保護者とともに『止まる、みる』をスムーズに行っていました。一方で送迎の際、子どもを園の前にある駐車場で遊ばせてしまう方もいるので、駐車場は危険な場所だと認識してもらうための啓発も必要だと思っています」と話す。

指導を担当した菊池さんも保護者の交通安全に対する熱心さを感じている。「私の話を聞いている保護者の皆さんのがうなずいている様子から、昨年の内容を再確認しているようでした。1年経つと学んだことを忘れてしまう場合があるため、同じ内容でも繰り返し伝えることが大切です」。



「あやとりいひよこ」のワークシートで、園児と保護者に道路を横断する際の安全確認を解説



自転車教材の「観察映像」では保護者への問い合わせを行う



最後に親子が一緒に、園庭に設けられた模擬の横断歩道を渡る



小山市役所 交通教育指導員  
菊池久美子さん



間々田こども園 保育教諭 笹崎美希さん

## 事例②興津北こども園（静岡県静岡市清水区）

### ドライバーに信号機のない交差点での自転車への注意を促す

興津北こども園では静岡県交通安全協会清水地区支部の交通安全指導員5名による交通安全教室が2月15日に実施され、年長クラスの園児18名とその保護者15名が参加した。

最初に園児と保護者が別々の部屋に分かれ、それぞれ交通安全指導員の講話を聞く。

保護者向けの講話を担当する塚本菜美さんは「幼児の交通事故防止には日常生活において保護者が子どもの交通安全の先生となり、繰り返し教育していくことが大切です。そこで、子どもと手をつなぐ、子どもから目を離さないといった基本的なことや保護者自身が正しい交通ルールを再認識して、交通安全に対する意識を高められるよう独自で作成したチラシや映像などで視覚に訴える交通講話をするよう意識しています」という。

子どもとの手のつなぎ方や、道路の歩き方・渡り方を保護者に確認してもらった後、自転車教材を使って自転車の交通ルールを解説していく。今回、活用したのは「ヘルメットの有効性」「観察映像」の2つ。

「観察映像は、定点カメラで信号機のない交差点を通る自転車の様子が撮影されているため、交通行動の実態が把握できる点が良いと感じています。このような映像を私たちで制作することは、なかなかできることではありません。実際の映像で見ると一時停止を無視する自転車の様子を第三者の視点で見ることができ、一時不停止の危険性や恐ろしさがよくわかります。また、ドライバー目線でみても止まらずに通過する自転車がいるため、『信号機のない交差点では注意が必要』という意識を持つてもらうことができると思いました」と、自転車教材を取り入れたねらいを塚本さんは説明する。

自転車に乗る機会があるという保護者は「クルマを運転している時と違い、自転車では交通ルールをあまり意識していませんでした。観察映像のような信号機のない交差点では『止まれ』があつても歩行者の気分になってしまい、一時停止せずに進入していました。また、子どもが自転車に乗る時は必ずヘルメットをかぶるように伝えていますが、きちんとサイズが合っているか気にていなかったので、今一度確認してみようと思いま



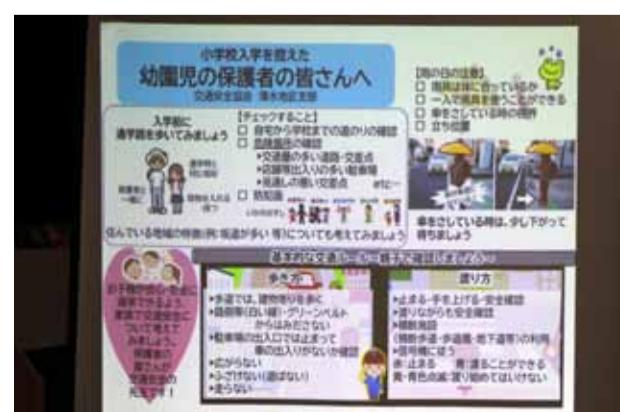
静岡県交通安全協会清水地区支部による興津北こども園での交通安全教室



自転車同士が出会い頭に衝突する映像を見る保護者たち



信号機のない交差点を通る自転車を定点カメラで撮影した映像を見せながら、塚本さんが保護者たちに様々な問い合わせを行った



家庭でも交通安全教育が継続できるよう、小学校入学までに確認してほしいポイントをまとめた資料を配付



信号機のない交差点を通る自転車を定点カメラで撮影した映像を見せながら、塚本さんが保護者たちに様々な問い合わせを行った



静岡県交通安全協会清水地区支部 交通安全指導員の皆さん  
(右から2番目が塚本菜美さん)

す」と、自転車教材を視聴した感想を語った。

毎日、通勤などでクルマを運転しているという保護者は「観察映像では、『止まれ』の標識があるにもかかわらず、自転車が1台も止まりませんでした。普段通り慣れている道ほど、自転車には気をつけなければならないと思いました。ドライバーとしても、一時停止や車間距離、安全確認に注意しようとあらためて感じた交通安全教室でした」と気を引き締めていた。

この日の交通安全教室は、最後に親子で園の周辺道路を歩きながら交通安全教室で学んだことを再確認し、終了となった。塚本さんは保護者に「小学校や中学校では、交通安全教室は年1回しか行われないといます。年1回では子どもにすべてを理解してもらうことはできません。ぜひ家庭で交通安全教育を継続してください」と呼びかけた。

保護者向けの講話に同席した興津北こども園 保育教諭の杉田ちぐさんと石川真美さんは、交通安全教室について次のような感想を語った。

「自転車教材の映像を見て、子どもたちにヘルメットをかぶることの大切さを説明できるようにしたいと思いました。私自身もクルマを運転していて、自転車の飛び出しに出会うがあるので、子どもたちに飛び出しの危険性についても伝えていくと思います」(杉田さん)。

「保護者の皆さん、子どもの交通安全に触れる機会はなかなかありません。子どもが道路を歩く様子を見て、不安なところはないか確認していただく良い機会になったと思います」(石川さん)。指導を終えた塚本さんは「視覚に訴える教材というのは、交通安全教育をしていく上での重要な要素です。印象に残るため、安全行動の実践につながりやすいと思います。(自転車教材の中で) 今日使用しなかった『走行中の危険』は、歩道上を走行する際の注意点などがわかりやすい角度で撮影・編集されています」と、幼児の保護者だけではなく、中学生・高校生向けの交通安全教室でも自転車教材を活用しようと考えている。

※1 幼児（4～5歳）を対象としたプログラムで、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 Hondaの交通安全啓発キャラクター「できるニヤン」が登場するアニメーションを活用した対話型のプログラム。幼児編と小学校低学年歩行編の2種類ある。

※3 ①「歩いていて、急に道路のまんなかへ飛び出さない。建物や公園から外に出るときはいったん止まろう。」②「近くに横断歩道がある場合は必ず横断歩道を渡ろう。」③「左右がよく見えない交差点では止まって、よく見てクルマやバイクが来ていなかったら渡ろう。」の3つ。詳しくは以下のホームページ参照。

<https://global.honda.jp/safetyinfo/promises/>



交通安全教室では傘の適切な持ち方も指導



園の周辺道路で一人歩きの練習（保護者は後ろから見守る）

## 自転車の安全な道路の走り方／概要

### 導入

#### 【できるニヤンからのメッセージ】

映像に登場する「できるニヤン」が持つ旗の文字を並べ替え、伝えたいメッセージは何かを考える。教室を始める前に集中力を高め、教室が一方的な映像視聴ではないことを意識させる目的がある

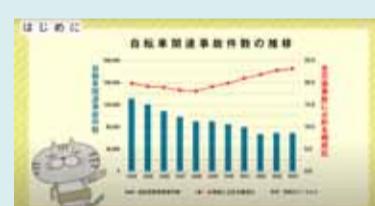


DVD版とWeb版があり、効果的に活用するための「マニュアル」や「電動キックボードの交通ルール」といった資料も用意されている

活用を希望される  
自治体、警察、団体の方は  
下記まで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

#### 【はじめに】



近年の交通事故件数と自転車関連事故が占める割合の推移を紹介

#### 【走行中の危険】

不安全な状態で走行することの危険に気づいてもらい、自身の安全な運転と他者への配慮を促す



車道と歩道の間にある段差を通過する際の注意点と安全な段差の乗り越え方を紹介



車体の前後やハンドルの荷物の有無によってパイルオーバーと急制動をした比較映像。“荷物なし”の自転車は“荷物あり”に比べ、挙動が不安定になったり、制動距離が長くなることを示す



歩道では歩行者に配慮しながら走行することを伝える

電動アシスト自転車の特性などを紹介

### 本編

#### 【基礎知識～子どもとの乗降車～】



「消費者庁 消費者安全調査委員会の調査報告書」による幼児を乗せた自転車の転倒事故の映像を見せながら、子どもを乗せる際の安全な乗降車と取り回しの方法を解説

#### 【ヘルメットの有効性】



道路交通法ですべての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務となったことを伝え、着用の有無で頭部に受ける衝撃の違いを映像で示す

#### 【観察映像】



信号機のない交差点を通行する自転車の行動を観察した映像



映像の途中でいくつかの問い合わせがあり、受講者に自分の行動を振り返ってもら正在するようになっている



交差点から飛び出してくる自転車が



最後に安全な交差点の通過方法を示す

ドライバーにはどのように見えるか検証

## Close Up

### クローズアップ 教育機器

## 多くの人に緑内障の症状を知ってもらうことで 早期発見につなげ、視野障害が原因の事故を減らす

Hondaは緑内障の方の運転中の視野を疑似体験できるシミュレーターを開発。このシミュレーターを活用し、眼鏡専門店チェーンの（株）パリミキ（本社：東京都港区・以下、パリミキ）は来店するお客様に緑内障などによる視野障害への理解を深めてもらうことで、これらが原因となって招く交通事故を低減するための取り組みを行っている。

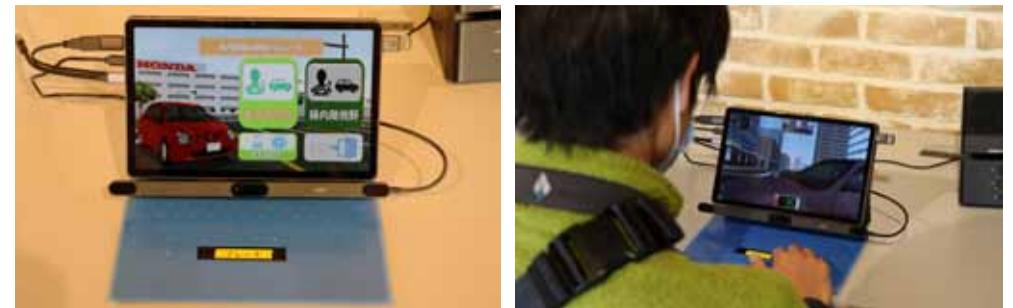
緑内障は視神経の障害に起因し、視野障害をきたす目の病気で、日本では40歳以上の20人に1人が緑内障を患っているといわれている。気づかぬうちに病状が進行し、運転中に信号を見落としたり、他者の飛び出しに気づかなかったりして事故に発展する可能性がある。しかし、早期発見ができるれば、眼科での治療を通して症状の悪化を軽減することが期待できる。Hondaは多くの人に緑内障への理解を深めてもらうため、緑内障疑似体験シミュレーターを開発した。

このシミュレーターは、タブレット端末の画面に映し出される緑内障視野の運転動画（CG）によって、運転中の緑内障の見え方を疑似体験できるようになっている。さらに、緑内障視野の運転動画の後に、同じコースを走行する正常な視野の運転動画と比較することができる。パリミキは緑内障の啓発を行うことを目的に、緑内障疑似体験シミュレーターを1月19日から21日までの3日間、同社鴻巣店（埼玉県鴻巣市）に設置。来店するお客様に体験してもらった。

同社営業本部スーパーバイザー 野田城太朗さんは「弊社で行っている、お客様に『トキメキ』

と『あんしん』をお届けするという取り組みにおいて、安全に暮らせる『あんしん』とHondaの事故を減らす取り組みとの高い親和性を感じました。そこで、私たちは、緑内障をはじめとする目の病気に対する理解を深めていただき、「目は大切である」ことを多くの方に伝えたいと思っています。鴻巣店は埼玉県の運転免許センターの近くにあるため、クルマで来店される高齢のお客さまが多く、目と運転に関する相談も少なくありません。そこで、まず鴻巣店に緑内障疑似体験シミュレーターを設置することにしました。今回の結果をふまえ、他の店舗にも展開していきたいと考えています」と話す。

このシミュレーターを体験しようと鴻巣店を訪れた65歳の男性は「緑内障の場合と健常の場合を比較できたので、症状に気づかず運転するとどのような危険があるか、よくわかりました。緑内障は誰でも患う可能性があります。私も目だけでなく、顔を動かして今以上に左右や後方の状況をよく確認することを意識しようと思いました」と話す。また、完成した眼鏡を受け取りに来店した際に体験した36歳の男性は「緑内障がどんな病気かまったく知らなかったので良い経験になりました。早速、この話を両親



Hondaが開発した緑内障疑似体験シミュレーター。同じ視点で比較すると緑内障の方の視野では対向車や信号などを見落とす危険があります



（株）パリミキ 営業本部 スーパーバイザー  
野田城太朗さん



緑内障疑似体験シミュレーターが設置された  
パリミキ鴻巣店



鴻巣店では2022年12月からHonda ドライビングシミュレーターを常設している



交通安全教室は「みんなで安診」の映像版を活用。ペダルの踏み間違いによる事故は高齢者だけでなく若者が運転しているケースも多いことや、乗車前に運転席から見えない死角を確認することの重要性などを大学生に伝えた



大学生に実車の運転席に座ってもらい、三角コーンを使って死角にあたる範囲を確認



交通安全教室は山口大学・吉田キャンパス内の施設で1時間にわたり行われた



大学生は実車の運転席に座ってもらい、三角コーンを使って死角にあたる範囲を確認

だと考えました。そこで、西原さんは山口大学生協の協力を得て、山口大学のキャンパス内で交通安全教室を開催することにした。交通安全教室は1月15日に行われ、山口大学の学生9名が集まった。Honda Cars光東は、過去に「みんなで安診（みんなで安全運転行動診断）※」の開発に協力するとともに、店頭での高齢のお客さまへの安全アドバイスに活用していたため、これを大学生向けにアレンジして使用。座学では、ペダルの踏み間違いによる事故は高齢者だけでなく若者が運転しているケースも多いことや、乗車前に運転席から見えない死角を確認することの重要性などを伝えた。さらに、屋外で実車を使い、死角となる範囲

を一人ひとりに確認してもらった。受講した大学生からは「次回があれば、また参加したい」という声が多く、西原さんは手応えを感じている。「今回は“交通安全教室”という名前で開催ましたが、大学生が積極的に参加したいと感じるものではありません。さらに多くの方に参加していただけるように、次回は楽しく学べる要素を取り入れるなど内容は変更する必要があると考えています。最低でも年1回、大学生が長期の休みに入る前のタイミングで開催することをめざしています」。

※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、Hondaが開発したプログラム

## Close Up

### クローズアップ 四輪販売会社

## サブスクでクルマを利用している大学生を 対象に安全運転教育を実施

Honda Cars 光東（本社：山口県下松市）はKOPOLOという山口県内の大学生限定で長期レンタカーサービスを提供している。これは同社と大学生が共同開発したクルマのサブスクリプション（サブスク）で、企画・運営は現役大学生（学生アシスタント）が主体的に行っている。1月15日、山口大学の学生を対象にした交通安全教室が開催された。

KOPOLOは、山口県内の大学生にクルマを通して山口県の魅力を体感してもらうことを目的として、2020年からスタートした。Honda Cars 光東でKOPOLOの窓口となっている西原和香子さんは大学生向けにクルマのサブスクを提供している背景を次のように話す。



KOPOLO（KOTO×APOLLO）というネーミングには、Honda Cars 光東（KOTO）が、1969年にAPOLLO11号が人類と月を繋いだように、山口県と県内の大学生を繋ぐ架け橋となるという想いが込められている

「山口県は公共交通機関が充実していないため、クルマがないと行動範囲が限定されてしまします。特に、山口大学の学生は県外出身者が多く、そうした方々は実家のクルマを利用することもできません。大学生活を山口県で過ごすのであれば、県内の魅力

的なスポットに出かけて、より多くの経験と学びを得てもらおうと、当社のインターンシップに参加した大学生とKOPOLOを企画しました。KOPOLOは最安で月額1万6500円（税込・1年プラン）から利用できる。これには任意保険、補償費用、メンテナンス費、税金も含まれており、駐車場代とガソリン代以外に追加料金はかかるない。

2021年には山口大学生協と業務提携を締結。山口大学の学生を中心に、2024年2月現在、約200名がKOPOLOを利用している。その一方で、利用者による事故が課題だと西原さんはいう。「事故は狭い道での右左折や駐車する際、不注意で隣などにぶつけてしまうという軽微なものですが、いつか重大事故につながる恐れがあります。安心・安全にクルマを利用していただくことが当社の使命なので、利用する方々への安全運転教育が必要

**Close Up****クローズアップ 交通教育センター**

## 二輪車対四輪車の交通事故防止に向けて トヨタと Honda のインストラクターが協力

二輪車の事故の多くは相手が四輪車であることから、Honda はドライバーに二輪車への理解を深めてもらう取り組みを進めている。その一環として、ドライバーへの安全運転教育を手がける「トヨタ交通安全センター モビリタ（以下、モビリタ）」（静岡県小山町・富士スピードウェイ内）のインストラクターを対象に、二輪車の特性を伝える研修を鈴鹿サーキット交通教育センター（以下、鈴鹿）で実施した。

モビリタはトヨタ自動車（株）が運営する交通安全講習施設で、企業・団体および個人向けの安全運転講習を開催している。二輪車と四輪車との事故をなくすためにドライバーへの啓発活動を強化しようとトヨタと Honda が協力し、今回の研修が実現した。研修は、モビリタで安全運転講習を担当しているインストラクター（4名・以下、参加者）に二輪車の特性について理解してもらうことを目的とし、昨年10月31日に鈴鹿で実施された。

午前中は参加者が二輪車に乗車し、ブレーキングやスラローム（コーナリング）を体験した。スラロームでは様々なカーブを組み合わせたコースを周回することで、二輪車の楽しさの部分を感じてもらう。途中、鈴鹿のインストラクターが運転する四輪車がコースに入り、参加者はその後方を追従する。四輪車はスピードを上げたり下げるが、参加者は一定の車間距離を維持して走行した。インストラクターは「二輪車は四輪車に比べて死角部分が少ないことから車間距離を詰めてしまいがちですが、皆さんは適切な距離をとって走っています。私たちは『運転していて楽しいと感じている時が最も危険』と一般ライダーの方に伝えています。楽しい時は知らず知らずのうちにスピードを出してしまう、臆見をすることがあるからです」とライダーの行動特性を解説した。

昼食をはさんで午後は、二輪車対四輪車に多い右直事故を防ぐための交差点実技を行った。コース内に交差点に見立てた場所を設け、参加者に右折待ちをする四輪車の位置に立ってもらう。そこへインストラク

ターの運転する二輪車が40km/hで向かってくる。参加者は、近づいてくる二輪車と自分との距離や二輪車の速度を目測で判断。ドライバーとして右折は困難であると判断する位置に二輪車がさしかかったら、手に持ったストップウォッチをスタートさせ、目の前に来たところで止めて、その時間を記録する。次に参加者は四輪車で、先ほど立っていた場所から実際に右折し、他の参加者が右折開始から完了までにかかる時間を計測する。参加者の右折にかかった時間は2.4～4秒。参加者が右折は困難であると判断したのは3～4秒手前の位置なので、仮想では右折中の四輪車に二輪車が急接近していたことになる。「右折完了までの時間をこれ以上早くすることは難しいでしょう。ということは、時間に余裕を持って行動するなど、焦って無理な右折をしないような精神状態にしておくことが大切になります」とインストラクターがアドバイスした。

最後に、お互いに今後どのように協力していくか、双方のインストラクターが意見を交換し、研修は終了した。

参加者の佐藤直人さんは「私たちが実施している講習の中で、対二輪車について扱うことはわずかです。今日体験したことを活かして、受講者に二輪車との事故を防ぐため、運転中に意識してほしいことを伝えるプログラムを検討しようと思います」と感想を語った。

モビリタは鈴鹿のインストラクターと協力し、4月13日に実施する講習会で、二輪車対四輪車の右直事故を想定した実技体験を取り入れる予定だ。



モビリタのインストラクター4名が二輪車に乗車し、様々な課題に取り組んだ



スラロームの途中、鈴鹿のインストラクターが運転する四輪車の後方を追従



スラロームのコースで他車とのすれ違いを体験。安全かつスマートにすれ違う場所を予測し、スピードを調整する



参加者は右折が困難であると判断する位置に二輪車が来たら、ストップウォッチをスタートさせ、目の前に来たところで止める。次に参加者は四輪車で右折を行い、かかった時間を計測



双方のインストラクターが活発に意見を交換



あえて、すり抜けを体験し、四輪車との右直事故を避けるために必要な行動を考えもらおう

## Safety Info. インフォメーション

### 警察庁が二輪車車両区分の見直しを決定 最高出力を抑えた排気量125cc以下の二輪車を“新基準原付”に

昨年12月21日、警察庁は「二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会」（以下、検討会）の報告書をふまえ、総排気量125cc以下の二輪車の最高出力を原付一種（現行原付）と同等レベルの4kW以下に制御した二輪車（新基準原付）を原付免許で運転することができる車両と区分する方針を示した。2025年11月以降に製作される総排気量50cc以下で設計最高速度が50km/hを超える原付に対しても新たに排ガス規制が適用開始されるが、現行原付ではこれをクリアすることが困

難で、二輪業界が関係省庁への要望を行っていた。

検討会では、新基準原付の安全性や運転の容易性を確認するため、走行評価と試乗会を実施している。新基準原付として使用した車両※はHonda スーパーカブを含む5車種（試乗会は4車種）。

警視庁府中運転免許試験場で行われた走行評価は、プロの習熟運転者として運転免許技能試験官が現行原付と新基準原付の運転特性の違いを検証した。幹線コース及び周回コースの走行や交差点の通行など、普通

自動二輪車免許の技能試験の項目に加え、最高出力制御により加速度が適切に制御されているかどうかや、押し歩き及び取り回しの難易度も確認している。

一般運転者による試乗会は21名が参加し、交通教育センター・レインボーブルームで行われた。参加者は様々な年齢や身長で、かつ原付免許が他の免許に付帯することから二輪車の乗車経験がない人も含まれている。

警察庁は「現行原付と新基準原付を比較した場合、新基準原付のほうが車体は大きく、車両重量は重い傾向にありますが、試乗会の際には、転倒など安全に関わる問題は生じませんでした。アンケート結果からも一般運転者でも新基準原付を現行原付と同程度に安全に運転できることが確認できました」という。

そして、Honda をはじめ新基準原付を開発するメーカーに対しては「試乗会では、

比較的身長の低い参加者から新基準原付の発進時にふらついたという意見もあり、様々な方が乗ることを想定して、シートの高さ等について配慮して開発を進めてもらいたいと考えています。また、最高出力の制御機構の不正改造防止に対し、例えば物理的な制御方法と電子的な制御方法を組み合わせるなど確実な手段を講じてもらえばと思います。新基準原付と小型自動二輪車との区別についても、顧客に無用な混乱を招かないように、すぐに「原付」とわかる商品となるよう工夫をお願いします」と期待を寄せる。

警察庁は2025年11月までに、道路交通法施行規則の改正を行いたい考えで、併せて関係省庁は道路運送車両法施行規則等の関係法令の改正に取り組むという。

※最高出力を4kW程度に制御されているほか、現行原付と同様に設計最高速度は60km/hになるよう設定されている。

## SJ Interview

## SJ インタビュー

## 子連れで安全・安心に移動ができる 子育てしやすい環境づくりをめざして



宇都宮大学  
地域デザイン科学部  
社会基盤デザイン学科

教授 大森宣暁さん

交通計画を専門とする大森さんは、子連れで外出しやすい環境づくりをめざし、人々の子育てに対する意識変容を促す研究を手がけている。幼児・児童を持つ子育て世帯が直面している移動の制約(バリア)を緩和するための取り組みなどについて、大森さんにうかがった。

### ベビーカーや子ども乗せ自転車を利用する人は移動制約者

大森さんは、人間の毎日の生活活動と交通行動との関係を理解するための研究を学生時代から続けている。その対象は若者、高齢者、障がい者と幅広い。

子ども連れの移動に着目したのは2007年のこと。「私自身が子育てをするようになつたこともあり、子どもと一緒に安全・安心に移動ができる子育てしやすい街づくりをめざす必要があると考えました」と大森さんは振り返る。

「都市部においては、移動にベビーカーや子ども乗せ自転車を利用することが多く、子連れで外出すると、様々な困難に直面します。つまり、ベビーカーや子ども乗せ自転車の利用者も高齢者や障がい者同様、移動制約者に分類することができるわけです」。子育て中の人が外出しやすい環境を整備するためには、子連れ特有の制約(バリア)を緩和することが必要だ。大森さんは子育て中の人の日常生活を制限するバリアを次の6つに分類・整理した。

- ①交通システムに関するバリア
- ②活動機会に関するバリア
- ③子育て支援サービスに関するバリア
- ④子どもの存在によるスケジュールの制約に関するバリア
- ⑤子育て生活に必要な情報に関するバリア
- ⑥子育てに対する人々の意識・理解に関するバリア

これらのバリアの緩和に向け、大森さんは学会での活動を通じ、国や関係諸団体などに働きかけを行った。

研究を開始した時点では、子どもの発達段階に沿った外出時の注意やマナーを解説する資料は少なかった。そのため、大森さんは子連れで外出する際に注意すべきこと(右上参照)をまとめたテキストの作成に携わったり、子連れの外出教室などで保護者にベビーカーや子ども乗せ自転車の安全な取り扱い方と利用時のルール・マナーを啓発した。

### ベビーカーや子ども乗せ自転車に周囲の人々が配慮してほしい

近年は道路や公共交通機関、商業施設などのバリアフリー化が進められ、一昔前と比

べると子連れで外出しやすい環境が整ってきたといえる。

「ただし、子育て世代に対する社会の理解はまだ十分とはいえない。そのためにも、ベビーカーや子ども乗せ自転車の利用者が今以上に安全・安心に移動できる環境をつくる必要があります。周囲が、利用者の立場や大変さを思いやりを持って理解してあげることが大切です。『道路も公共交通機関も商業施設も公共スペースなので、みんなで譲り合って使っていきましょう』という考えは、ここ10年で徐々に浸透してきています」。

そして、大森さんは2023年度から(公財)国際交通安全学会で「子育てしやすく子どもにやさしい交通環境実現のための教育・行動変容プログラムの開発と適用」という研究調査プロジェクトに取り組んでいる。「ベビーカーや子ども乗せ自転車について、周囲が配慮する必要があることを広く啓発していきたいと考えています。日本の都市特性や社会的・文化的背景を十分に考慮した教育プログラムを完成させ、これを子育て予備軍である若者に適用することで、より安全・安心な子連れの移動が実現でき、子連れや子どもが被害者になる事故を減らすことにつながるでしょう」。

昨年12月、プロジェクトでは宇都宮大学を含む3つの大学・短期大学の学生123名を対象に子連れでの移動に関する講習会を実施。子どもを想定した重り(人形)をのせたベビーカーの押し歩き、子ども乗せ自転車の運転を学生たちに体験してもらったのである。

「座学では、ベビーカーに子どもを乗せたままエスカレーターを利用してはいけないことを伝えました。事前にとったアンケートでは『エスカレーターに乗る時にベビーカーに子どもを乗せたまま利用するのが望ましい』と答えた学生が3割ほどいました。また、子ども乗せ自転車は車道通行が原則ですが『歩道通行が原則』と答えた学生が約半数いました。講習会の後のアンケートでは『ベビーカーや子ども乗せ自転車を利用している人に普段配慮するという意識が今までなかっただけでも、配慮してあげる必要がある』と意識変容がみられ、男子学生においては子育てに対する興味関心が女子と同じレベルに高まっていました」。

## ●こどもと一緒に外出する際の主な注意点●

### エレベーター

- ・エレベーターの扉の届く位置に子どもやベビーカーを近づけないようにしましょう
- ・乗り降りは必ず子どもと手をつなぎましょう
- ・混雑している時は無理に乗り込みます見送るなど、ゆとりを持って行動しましょう

### エスカレーター

- ・エスカレーターは子どもと並んで乗り、手をつなぎましょう。まだ、小さい子どもを一人で乗せないようにしましょう
- ・ベビーカーやショッピングカートに子どもを乗せたまま乗車することは絶対にやめましょう

### 自転車

- ・自転車に乗せられる子どもの人数や乗せ方にはルールがあります
- ・子どもを抱っこしながらの自転車の運転は禁止されています
- ・子どもは自転車用チャイルドシート(補助いす)に乗せ、必ずヘルメットとシートベルトを

### 路線バス

- ・車内では決められた場所にベビーカーを置きストップバーをかけておきましょう
- ・ベビーカーに赤ちゃんが乗っているときは側を離れずベビーカーを支えていましょう
- ・ベビーカー使用でも、だっこひもやおんぶひもを持ち歩きましょう
- ・急停車に備えて座っているときも、だっこひもをするようにしましょう

### 電車

- ・子連れのときは時間に余裕をもって、混んでいる時間帯はできるだけ避けましょう
- ・ベビーカーで乗車したときには必ずストップバーをかけて目を離さないようにしましょう
- ・ホームではベビーカーに必ずストップバーを。水はけのためにホームは斜めになっています



供した。

例えば、傘差し運転の文章は「傘差し運転は危険であり、法律違反です。傘差し運転による視野の低下やブレーキの効きが悪くなることが原因で、相手に怪我を負わせて、高額な賠償金が請求されたり反対にあなた自身が死傷したりします」とグループ1~4に説明。最後の一文をグループ1、2は「傘差し運転は絶対にやめましょう」という命令的メッセージ、グループ3、4は「それでも良いというのであれば傘差し運転をするか、しないかはあなたの判断に任せます」という放任的メッセージとした。写真については、グループ1、3はルール遵守(傘差しをせずにレインコートを着用して自転車を運転している写真)、グループ2、4にはルール違反(傘差し運転をしている写真)を使用した。

「この結果、高校生にはすべての情報提供で意識変容に有意差が認められました。一方、大学生には命令的メッセージでは効果がなく、放任的メッセージとルール違反をしている写真を組み合わせた情報が有効であるという興味深い知見を得ました」。

適切な情報提供によって自転車利用者にルールを守ってもらうことはもちろんだが、すべての交通参加者がお互いの立場を理解し、思いやりと譲り合いの心を持つことが安全を確保する上で必要不可欠だと大森さんは強調する。

\*1 大森宣暁、岡安理夏、長田哲平、青野貞康「子ども乗せ自転車利用環境改善のための情報提供および安全教育の効果に関する研究 -態度・行動変容理論に基づく評価」『都市計画論文集』Vol.53、No.3、pp.1420-1426、2018年

\*2 服部直樹、大森宣暁、長田哲平「心理的リアクタンスに着目した自転車安全利用に関する情報提供の効果検証:高校生・大学生を対象として」『交通工学論文集』Vol.7、No.2、pp.A\_60-A\_67、2021年

\*3 宇都宮の中心市街地にあるオリオン通り(アーケード商店街)では、日中は自動車通行禁止となり、自転車・歩行者専用になるため、歩行者が安心して通行できるよう、自転車利用者には降車して歩く「押しチャリ」が推奨されている。

\*4 自分が自由に選択できると思っていることに対して制限や強制をされてしまうと、抵抗や反発感情が生じる現象。

# TRAFFIC SCOPE

交通参加者の行動を観察する

## 「止まれ」の標識がある場所を通行する自転車を観察する

### DATA 基礎情報

自転車関連事故の約半数は  
出会い頭衝突によるもの

2023年の自転車乗用者（第1・第2当事者※1）の交通事故件数（以下、自転車関連事故）を事故類型別にみると、出会い頭衝突が約半数（46.5%）を占め、最も多い。また、法令違反別では安全不確認（27.7%）、動静不注視※2（16.4%）が多い（構成率は「違反なし」を除いたもの）。つまり、自転車側の安全確認が不十分だったことが出会い頭衝突の一因になっていると考えられる。

### WATCHING 観察

自転車の多くが停止線の先でも止まらない

観察場所Aは東京都板橋区にある信号機のない交差点。すぐ近くに国道17号があるため、クルマやバイクの往来が途切れることはなかった。1時間に一時停止場所を通過した自転車は64台。このうち停止線の手前で止まっていた自転車は1台もいなかった。停止線を越えた先で止まっていた自転車は11台、一度も止まらなかった自転車は53台だった。

停止線の手前で一時停止した自転車はいなかったが、9割近くは左右確認を行っていた。



下ってくる自転車と歩道から曲がってくる自転車が交錯する場面もあった（観察場所B）

### ADVICE アドバイス

自転車は車両であることを自覚し  
一時停止と左右確認を

観察場所A、Bいずれも停止線はおろか停止線の先でも止まらない自転車がほとんどだった。自転車利用者の年齢層も小学生から高齢者まで幅広い。このような自転車の存在が、出会い頭衝突を引き起こしているといえるだろう。ドライバー・ライダーは自転車が左右の安全を確認せず、交差点に進入していくことを予測しておく必要がある。

「止まれ」の標識がある場所を通行する際は自転車も車両であるため、停止線の手前で止まらなければならない。その上でゆっくり前進し、交差道路の安全を確認してから通過する必要がある。しかし、これを行っていない自転車もある。

今回は、東京都内の2カ所の交差点で「止まれ」の標識がある場所を通行する自転車を観察した。

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

※2 相手の存在を発見していたが、危険ないと判断し、その動静の注視を怠ったこと。

国道17号から進入してクルマやバイクが多いこともあり、走りながら交差する道路の様子を確かめていた。優先道路を走るクルマやバイクも路地から自転車が進入していくことを予測し、減速して通過していた。

観察場所Bは東京都世田谷区の都道と接する交差点。1時間に一時停止場所を通過した自転車は150台。このうち停止線の手前で止まっていたのは2台。停止線を越えた先で止まっていた自転車は4台、一度も止まらなかったのは144台だった。

一時停止場所に向かって下り坂になっていることから、坂道を下る自転車からは自分に向かってくる歩行者や自転車を見下ろせる。そのためか、一時停止して左右確認する意思は感じられなかった。

「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。

### 観察結果

#### 観察場所A

東京都板橋区板橋2丁目付近  
観察日／2月20日(火)  
観察時間／8:45～9:45  
天候／曇り



停止線の手前で止まる自転車は1台もいなかった



左右を確認せずスピードを出して交差点を通過する自転車もいた



自転車が止まるケースは交差する道路にクルマやバイクがいる時だけだった

●自転車の一時停止・状況(台)					合計
停止線の手前で 停止した	越えた先でも 停止した	0	左右確認あり 0	左右確認なし 0	0 (0%)
	越えた先でも 停止しなかった	0			
停止線の手前で 停止しない	越えた先で 停止した	11	左右確認あり 56	左右確認なし 8	64 (100%)
	越えた先でも 停止しなかった	53			

#### 観察場所B

東京都世田谷区桜1丁目付近  
観察日／2月20日(火)  
観察時間／16:00～17:00  
天候／曇り



下り坂の先に停止線が設けられている



保護者が止まらないと後方のこどもも止まらない



停止線の手前で停止する自転車はわずかだった

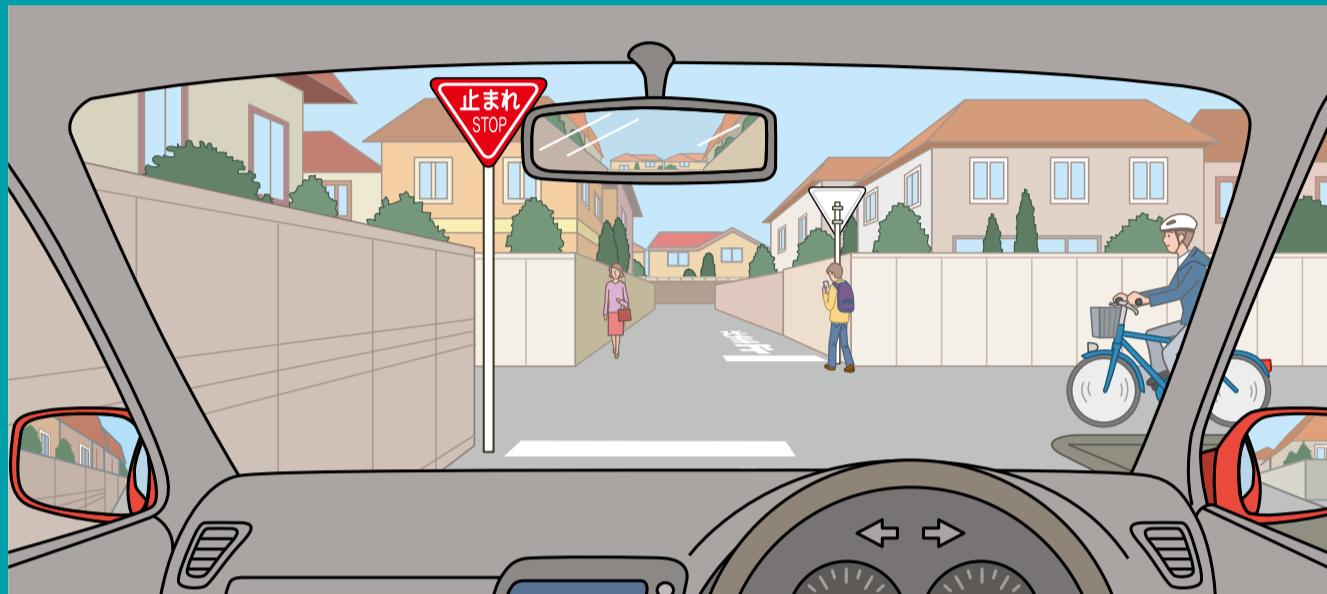
●自転車の一時停止・状況(台)					合計
停止線の手前で 停止した	越えた先でも 停止した	2	左右確認あり 2	左右確認なし 0	2 (1.3%)
	越えた先でも 停止しなかった	0			
停止線の手前で 停止しない	越えた先で 停止した	4	左右確認あり 8	左右確認なし 144	148 (98.7%)
	越えた先でも 停止しなかった	144			



危険予測トレーニング

第89回 見通しの悪い交差点を通過する時（四輪車編）

あなたは「止まれ」の標識のある場所で一時停止するところです。停止線手前で停止後、右側の自転車が道路を通過したら、左右の状況を確認できる位置まで前進しようと思います。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？



## 活用方法

- 少人数のグループをつくります。
- 「交通場面のイラスト」を見ながら、意見を出し合います。
- その後、「解答・解説※」を参考にして、どんなことに気をつけな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】

- 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

2023年の自転車関連事故（第1・第2当事者※）件数は7万2339件でしたが、全交通事故件数に占める割合は約何%でしょう？

- ①約14% ②約24% ③約34%

※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

Q2

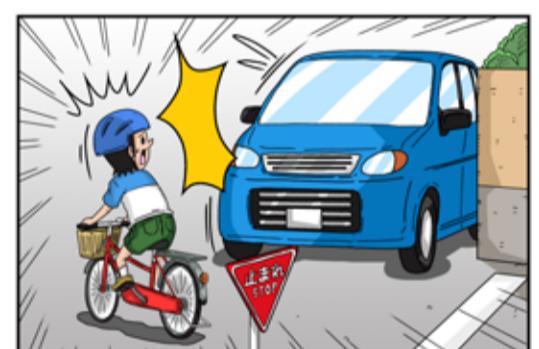
2023年の自転車乗用中の交通事故死者数（346人）を損傷主部位別にみると、最も多いのは頭部ですが、その割合は約何%でしょう？

- ①約40% ②約50% ③約60%

Q3

小学生の自転車乗用中の交通事故死者・重傷者数（2018～2022年の合計）を月別にみると、死者・重傷者数が最も多いのは何月でしょう？

- ①4月 ②5月 ③6月



「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://global.honda/jp/safetyinfo/sj/>

## Safety Japan Action 2024春

～小学1年生をまもれ！～

Hondaでは、春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）2024春」を4月1日～20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。この春は「小学1年生をまもれ！」をテーマに、「歩行中の小学1年生の飛び出しに『関心』『尊重』『行動』を！」に重点を置いて啓発しています。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をお待ちしています。

▲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～

今号の巻頭（P1～3）では、Hondaが新たに開発した自転車教材を紹介した。教材の中に収録されている「観察映像」は、信号機のない交差点を通行する自転車利用者の様子を撮影した動画を見せ、受講者に自分の行動を振り返ってもらうためのものだ。これは「人の振り見て我が振り直せ」の考え方を通じる。「観察映像」をご覧になった方々に感想を聞くと、交差点を通過した自転車で、止まって安全確認をした自転車が1台もないなかったことが印象に残っているという。また、自転車が車両であることを再認識する方もいた。今後、自転車はもち

ろん、クルマやバイクで信号機のない交差点を通行する際に「気をつけよう」と意識してもらうことが期待できる。SJインタビュー（P6）で取材した大森さんの研究では高校生に比べて、大学生には命令的メッセージでは意識変容につながらないという結果が出ていた。自転車教育においても、教え込むばかりではなく、「自分で気づき、自分で行動を改める」という手法を取り入れてみてはどうだろうか。

弊紙をご覧いただいている交通安全指導者の皆さまには、この自転車教材をぜひ一度使ってみてほしい。