

## 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 モビリティ（以下、モビリティ）」（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。

モビリティはトヨタ自動車（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、モビリティ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った。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たりするが、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した。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きます。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ったり、脇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った。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しておくことが大切になってきます」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。

モビリティ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。



モビリティ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。安全かつスムーズ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



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てもらう



双方のインストラクターが活発に意見を交換

## 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新たな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埼玉で行われた。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、

比較的身長が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ればと思います。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”だ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と考えて、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。