

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

中・高校生に自転車の交通ルールへの理解を深めて
もらうための新教材「デジタル自転車ルールカード」

2026年4月1日から自転車への交通反則通告制度(青切符)が導入される。青切符の対象が16歳以上であるため、Hondaは中・高校生の自転車利用者が交通ルールをわかりやすく学ぶことができる新たな教材「デジタル自転車ルールカード^{※1}」を開発し、4月から地域の交通安全指導者や学校の先生方への提供を開始する。今回は、この教材の内容と特長について紹介する。

※1「デジタル自転車ルールカード」で扱う自転車は道路交通法施行規則の「普通自転車」を指す。

中・高校生への自転車教育の
機会を拡大していくために

自転車は、こどもから高齢者まで幅広い年齢の人々が多様な用途で利用できる交通手段だ。しかし近年、交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故^{※2}は7万件前後と横ばいで推移しており、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比や自転車と歩行者の事故の発生件数は増加傾向にある。

また、自転車乗用中の死亡・重傷事故(2024年)のうち、約4分の3には自転車側に交通違反がある。これまで、自転車の違反は赤切符(道路交通法違反事件迅速処理のための共用書式)等を用いた刑事手続による処理が行われてきたが、不起訴になるケースも多く、違反者への責任追及が十分とはいえなかった。青切符は、交通違反をした場合の手続を簡略化するための仕組みである。2026年4月1日から違反者(16歳以上)には、青切符と呼ばれる交通反則告知書が交付され、違反内容によって反則金の支払いが命じられる(重大な違反の場合は刑事手続による処理となる)。一定期間内に反則金を納付すれば、取調べや裁判を受ける必要はなく、手続が終了する。

青切符の導入は、実効性のある責任追及を行うことで交通ルールの遵守を促り、事故の抑止につなげることを目的としている。警察庁が作成した「自転車ルールブック」によると、自転車の交通違反に対しては基本的に「指導警告」を実施し、交通事故の原因となるような「悪質・危険な違反」が検挙の対象になるというのが、指導取締りの考え方だ。

自転車に青切符が適用されることで、自転車利用者は車両(軽車両)の運転者として、より責任ある行動が求められるようになる。青切符の対象は16歳以上である(16歳未満の違反についてはこれまで通り指導警告)。さらに、自転車乗用中の交通事故死傷者(2024年)を年齢層別にみると、15~19歳が最も多い。高校生はもちろん、高校進学を控える中学生に自転車の交通ルールを理解してもらう教育の機会を拡大していくことは喫緊の課題といえるだろう。

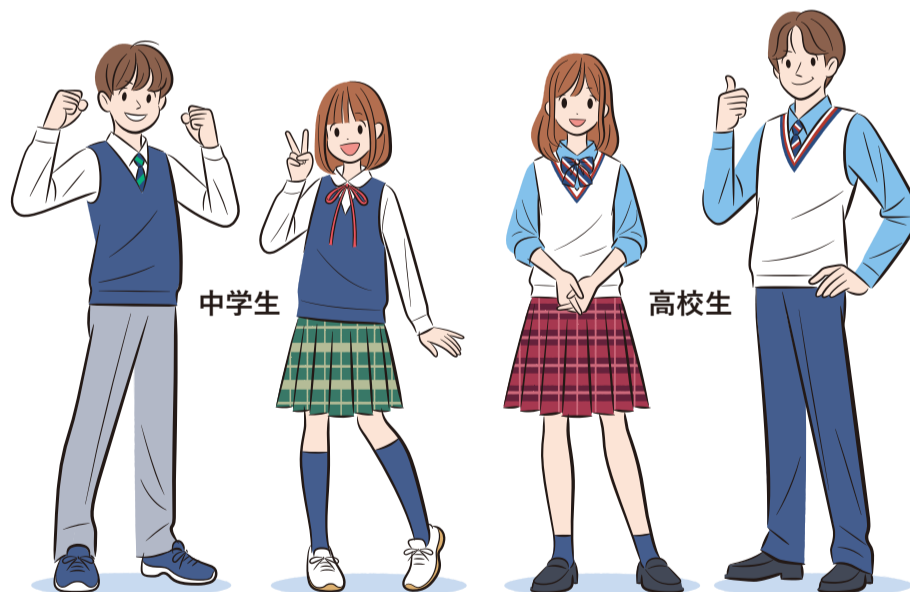
そこで、Hondaは中・高校生向けの教材として「デジタル自転車ルールカード(以下、ルールカード)」を開発した。これまでHondaは中・高校生向けに数々の教育プログラムや教材を提供してきたが、これらは実施にまとまった時間を要する。中学・高校では交通安全教育のための時間確保が難しい現状を考慮し、ルールカードは地域の交通安全指導者や先生方が短時間で手軽に自転車教育が行えるように工夫している。

青切符と赤切符に該当する
違反の内容をイラストで表現

ルールカードは青切符と赤切符に該当する違反を網羅。1枚のカードに1つのルールを表現している。イラストを活用し

中・高校生のキャラクターが登場し、
自転車の交通ルールを説明する

「デジタル自転車ルールカード」はHTMLファイル(テキストファイル)と画像ファイルで構成。これらをパソコンなどに保存すれば、ブラウザ(インターネット上のウェブサイトなどを表示するためのソフトウェア)を使って、オフラインでの表示が可能で、デバイスやOSを問わず活用することができる



Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P3 自転車の主な交通ルール
Safety Info. インフォメーション
- P4 Close Up クローズアップ 自動車教習所
- P5 SJ Interview
(公財)交通事故総合分析センター
研究部次長 兼 研究第一課長 田久保宣晃さん
- 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
〒105-8404 東京都港区虎ノ門2-2-3 虎ノ門アルセアタワー
TEL:03(5412)1736
https://global.honda.jp/safetyinfo/

編集人:高石秀明

※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(6381)5927

E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

て、具体的にどのような行為が違反となるのか、一目でわかるようになっている。カードの総数は90枚。この中から指導にしたいものだけを選択したり、事故につながった世代別の違反などで絞り込むことが可能だ。

教材の中では、自転車対歩行者や自転車対自転車の事故による高額賠償事例についても触れている。交通事故においては、自転車が被害者ではなく、加害者となるケースがある。違反をして事故を起こすと、自転車利用者には刑事上の責任が問われ、相手にケガを負わせた場合は民事上の損害賠償責任も発生する。中・高校生に交通事故をより現実的なものとして認識してもらうためには、裁判で高額な賠償金の支払いが命じられた事例を伝えることも有効といえる。

Hondaは、いくつかの自治体や団体の交通安全指導者の協力を得て、ルールカードのテスト運用を行った。テスト運用に協力した(一財)福岡県交通安全協会 交通安全教育班の皆さんに話をうかがった。同協会は自転車に関する交通安全教育を県内の小・中学校で展開している。

「違反にあたる行為を、一つひとつイラストで説明している

点が優れています。『こんな行為も違反になってしまう』ということが、よくわかります」と、皆さんはルールカードを評価している。

交通安全教育班の一人、前原万寿美さんは「これまで交通安全教室を実施していない中学校から相談を受けるようになりました」と、青切符の導入に向け、教育現場での関心も高まっていると感じている。現在、4月に向けてルールカードの内容を取り入れた独自の教材を作成しているところだという。「ルールカードを使って、検挙の対象となる悪質・危険な違反とはどのような行為を指すのか具体的に説明します。そして、自転車が加害者となってしまった場合の高額賠償事例を通じて、事故の怖さや命の尊さを伝えたいと考えています。また、中・高校生以外の小学生や高齢者への交通安全教育にもルールカードは活用できると思います」。

ルールカードは交通ルールの解説にとどまらず、中・高校生に交通安全を“自分ごと”としてとらえてもらうことをめざして開発した教材である。「罰を避けるためにルールを守る」のではなく、「お互いを思いやり、安心して移動できる社会

をつくるためにルールがある」という本質を、より多くの自転車利用者に理解してほしいとHondaは考えている。

このルールカードは、4月以降活用を希望する自治体や警察、団体、学校に提供を開始する予定だ。

※2 自転車第1当事者または第2当事者になる事故。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。



(一財)福岡県交通安全協会 交通安全教育班の皆さん

「デジタル自転車ルールカード」概要

カードの内訳

- 青切符の対象となる違反 65
- 赤切符の対象となる違反 24
- 努力義務(ヘルメットを着用) 1

90枚のカードの中から以下の条件で絞り込みが可能

●事故につながった違反(世代別など)

- 小学生 中学生 高校生
- 成人 高齢者
- 高額賠償責任事例

デジタル自転車ルールカード

すべて選択 すべてクリア 条件で選択 18枚選択中 選択したカードを表示

<input checked="" type="checkbox"/> 努力義務	<input checked="" type="checkbox"/> 青切符	<input checked="" type="checkbox"/> 赤切符
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 指定場所一時不停止
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 幼児等通行妨害
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> ヘルメットを着用	<input checked="" type="checkbox"/> 携帯電話使用等(保持)	<input type="checkbox"/> 放置駐車違反
<input type="checkbox"/> 駐停車違反	<input checked="" type="checkbox"/> 信号無視	<input checked="" type="checkbox"/> 通行区分違反
<input checked="" type="checkbox"/> 交差点安全進行義務違反	<input type="checkbox"/> 環状交差点安全進行義務違反	<input checked="" type="checkbox"/> 横断歩行者等妨害等
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 急ブレーキ禁止違反
<input checked="" type="checkbox"/> 優先道路通行車妨害等	<input type="checkbox"/> 環状交差点通行車妨害等	<input checked="" type="checkbox"/> 徐行場所違反
<input type="checkbox"/> 歩行者用道路徐行違反	<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者等側方通過義務違反	<input type="checkbox"/> 法定横断等禁止違反

指定場所一時不停止

交通整理が行われていない交差点やその手前の直近で、道路標識などで一時停止することが指定されているときは、停止線の直前で一時停止しなければならない。そのうえで、交差する道路を通行する車両などの進行妨害をしてはならない。



反則金 5,000円

携帯電話使用等(保持)

自転車の運転中は、停止しているときを除き、携帯電話・スマートフォンなどを手に持って通話のために使用したり、画面を注視したりしてはならない。



反則金 12,000円

携帯電話使用等(交通の危険)

自転車の運転中は、停止しているときを除き、手に持たないで通話できない携帯電話・スマートフォンなどを使用したり、自転車に取り付けたスマホの画面を注視したりしてはならない。使用して事故を起こしたり、歩行者の通行を妨害したりするなどして、実際に交通の危険を生じさせたときは、刑事手続が行われる。



1年以下の拘禁刑 または 30万円以下の罰金

自転車に関する道路標識 ①

●(別記標識)(他)

自転車事故による高額賠償事例

自転車は車両(軽車両)です。法律違反をして事故を起こすと、自転車利用者は刑事上の責任が問われます。また相手にケガを負わせた場合、民事上の損害賠償責任も発生します。自転車事故でも被害の大きさにより高額な賠償金を支払わなければならない場合もあります。

1. 賠償金額 9,521万円
男子小学生(11)が遊園、自転車での帰宅途中に歩行者の女性(62)と正面衝突。被害者は頸椎骨折で意識が戻らない状態となった。(東京地方裁判所)
2. 賠償金額 9,330万円
男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、バイクの道路を走っていた男性会社員(24)と衝突。被害者は脳脊髄液流出等による死亡に至った。(東京地方裁判所)
3. 賠償金額 9,266万円
男子高校生が日中、歩道から車道を斜めに横断していたところ、男性会社員(24)と衝突。被害者は脳脊髄液流出等による死亡に至った。(東京地方裁判所)
4. 賠償金額 6,779万円
男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂を急いで進行中、横断歩道を歩行者の女性(55)と衝突。被害者は脳脊髄液流出等による死亡に至った。(東京地方裁判所)
5. 賠償金額 5,438万円
男性が日中、信号を無視しながら高速で交差点に進入し、横断歩道を歩行者の女性(55)と衝突。被害者は脳脊髄液流出等による死亡に至った。(東京地方裁判所)
6. 賠償金額 5,000万円
女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で進行中、前方を歩行者の女性(57)と衝突。被害者は脳脊髄液流出等による死亡に至った。(東京地方裁判所)

自転車に関する道路標識(左)、自転車対歩行者や自転車対自転車の事故による高額賠償事例(右)についても紹介

活用を希望される自治体、警察、学校、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

自転車の主な交通ルール

自転車(普通自転車)を利用する時に気をつけてほしい主な交通ルールを紹介

通行位置

原則として、歩道または路側帯と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない。車道では基本的に左側端に寄って通行しなければならない。
自転車の右側通行は逆走となる。

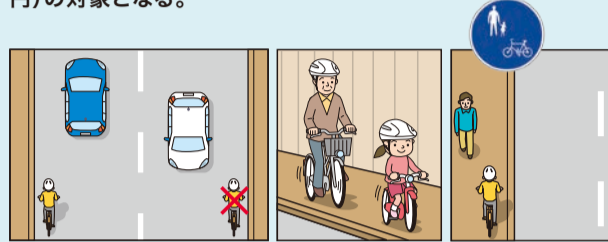
▶これらに違反すると、通行区分違反で反則金(6000円)の対象となる。

以下の場合には歩道を通行することができる。

- ①道路標識・道路標示で歩道を通行できるとされている時
- ②運転者が13歳未満もしくは70歳以上の時または一定の身体障がいがある時
- ③車道または交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められる時

歩道を通行する時は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければならない。

▶これらに違反すると、歩道徐行等義務違反で反則金(3000円)の対象となる。

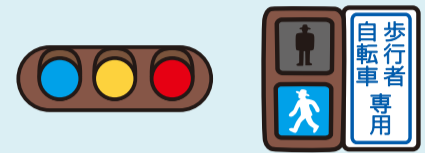


従う信号

車道を進行する時は「車両用信号」に従う。

「歩行者用信号」に「歩行者・自転車専用」の標示がある場合は、車道を進行する時であっても、歩行者用信号に従う。

横断歩道を進行する時は「歩行者用信号」に従う。



▶これらに違反すると、信号無視で反則金(6000円)の対象となる。

交差点の通行

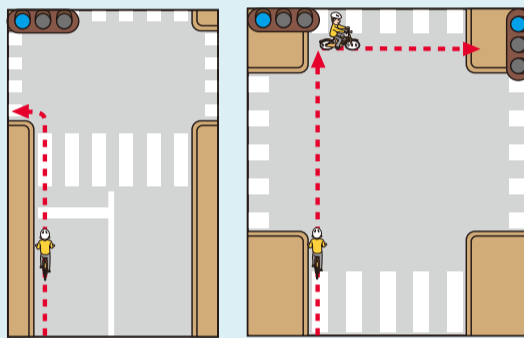
●左折

あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない。

●右折

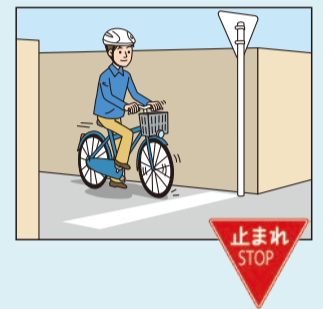
あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない(いわゆる二段階右折)。

▶これらに違反すると、交差点右左折方法違反で反則金(3000円)の対象となるほか、信号交差点で二段階右折をしなかった時には信号無視で反則金(6000円)の対象となる。



一時停止標識のある交差点では、停止線の直前(停止線がなければ交差点の直前)で一時停止しなければならない。

▶違反すると、指定場所一時不停止等で反則金(5000円)の対象となる。

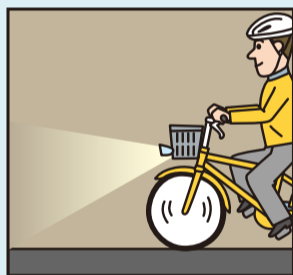


自分の身や他者の身を守る

夜間(日の入りから日の出まで)は、ライトをつけなければならない。

▶これに違反すると、無灯火で反則金(5000円)の対象となる。

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。他人を自転車に乗せる時、児童や幼児が自転車を運転する時は、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。



刑事手続の対象となる重大な違反

●飲酒運転

酒酔い運転は5年以下の拘禁刑または100万円以下の罰金が科される。

また、血中濃度が0.3mg/mlまたは呼気中濃度が0.15mg/l以上の時は、酒気帯び運転として、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金が科される。

●あおり運転

他の車両の通行を妨害する目的で、交通の危険を生じさせるおそれのある方法によって、急ブレーキや急な割り込み、幅寄せ、蛇行運転等を行うと、原則として、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金が科される。

●携帯電話・スマートフォン等の使用

携帯電話やスマートフォン等を使用して、実際に事故を起こしたり、歩行者の通行を妨害したりするなどして交通の危険を生じさせた時は、携帯電話使用等(交通の危険)として、1年以下の拘禁刑または30万円以下の罰金が科される。

また、手に保持して通話した時や、手に保持して画面を注視した時も、携帯電話使用等(保持)として、反則金(1万2000円)の対象となる。

Safety Info.

インフォメーション

「学生安全技術デザインコンペティション日本大会決勝」で東京都市大学大学院の学生チームが優勝

(公社)自動車技術会が主催する「学生安全技術デザインコンペティション(SSTDC: Student Safety Technology Design Competition)」は、大学や大学院の学生チームが、独自に考案した安全問題解決のための技術アイデアを発表し、その斬新さや発展性、実用性などを競う大会である。1月19日、産業技術総合研究所 臨海副都心センター(東京都江東区)で開催された「2025年度SSTDC日本大会決勝」には予選審査を勝ち抜いた4チームが出場。東京都市大学大学院「Team S」が優勝し、国土交通大臣賞を受賞した。

「Team S」は同大学院機械力学研究室(東京都世田谷区)に所属する学生6名で構成されるチームで、提案テーマは「シニアカーの脱輪時における転倒防止機構の提案」。チームリーダーの蟻田知希さんはシニア

カー(電動車いす)に着目した理由を次のように説明する。「高齢者が今後ますます増え、電動車いすの需要が高まっていくと思いました。そして、電動車いすの死亡事故について調べると、単独事故が多く、その原因が側溝や道路の段差での転倒です。また、クルマと違って、電動車いすの安全技術に関しては、まだまだ検討する余地があります。そこで、こうした電動車いすの転倒を防ぐ提案をすることにしました。」

「Team S」が考案したのは、電動車いすに取り付ける転倒防止機構。脱輪時にセンサーが転倒リスクを検知すると、通常時は格納されている転倒防止バーが垂直に射出されるという仕組みになっている。この機構の効果を実証するため、蟻田さんは模型による実験を行った。縮尺比5分の1のダミー人形と、スズキ(株)のシニア

カーの模型を製作。模型にダミー人形を乗せて転倒事故を再現し、転倒の抑制を確認した。

日本大会決勝でのプレゼンテーションでは、審査員の前で転倒防止機構が作動する様子を披露。「実験では何度も成功していましたが、本番では何が起こるかわかりません。『(転倒防止バーが)ちゃんと出てくれ』と祈っていました。人の命を守るための技術開発は、とてもやりがいがあります。こうした経験を活かして将来、モビリティの安全技術の研究や開発に携わりたいと思っています」と蟻田さんはいう。

「Team S」は日本代表として、5月にカナダ・トロントで開催されるSSTDC国際大会(主催:米国運輸省道路交通安全局)に出場する。



東京都市大学大学院「Team S」の皆さん
(後列左から)天野友紀さん、古郡直樹さん、伊澤晴さん
(前列左から)相澤俊宏さん、蟻田知希さん、加藤葵さん



実際と同じ挙動をするように、模型とダミー人形の重心位置、慣性モーメントなどは実物を再現



転倒リスクを検知すると射出される転倒防止バーがストッパーの役割を果たす

Close Up

クローズアップ 自動車教習所

自動車教習所で進む 学科教習のオンライン化 24時間いつでもどこでも受講可能に

コロナ禍を契機に、指定自動車教習所(以下、教習所)では学科教習のオンライン化が進んでいる。2022年4月からオンライン学科教習を開始したレインボーモータースクール福岡(福岡県新宮町、以下RMS福岡)に、オンライン学科教習を導入した効果や課題についてうかがった。

教習生にとって利便性が高い 録画配信方式を採用

オンライン学科教習とは、インターネットを通じて受講する学科教習のこと。コロナ禍の2020年12月、警察庁がオンライン学科教習を認める通達を全国の警察に出したことによって、これを導入する教習所が増えている。

普通自動車免許を取得する際に必要な学科教習は26教程(1教程50分)。このうち、最初に受講する「運転者の心得」、実技を伴う「応急救護処置」、教習指導員と話し合う「危険予測ディスカッション」などを除いた21教程分をオンラインで実施することができる。

教習所以外の環境で受講できるオンライン学科教習には「ライブ配信方式」と「録画配信方式」という2つの方式がある。ライブ配信方式は、教習所などで指導員が実施している講義をリアルタイムで視聴する方法。録画配信方式は、あらかじめ制作した講義の動画を視聴する方法だ。

「録画配信方式は24時間いつでも都合の良い時に受講できることが大きな特長です」と、RMS福岡 教育課 課長 水上浩さんは教習生にとって利便性が高い録画配信方式を採用したという。

教習指導員だけで 配信用の動画を制作

オンライン学科教習で使用する動画は、シナリオづくりから撮影、映像の編集まで、すべてRMS福岡の教習指導員(以下、指導員)だけで制作したものだ。2~3教程分を制作したところでオンライン学科教習をスタート。2023年4月に21教程すべてが完成した。

「対面と違って、オンラインは私たちからの一方通行になります。受講しているお客さまの興味を引くコンテンツにしなければならぬ」と思いました。シナリオは、対面の学科教

習をベースに一からつくったものです。対面で使用している映像教材や、こちらからの問いかけなどを組み合わせて、お客さまの関心を高める工夫をしています。これらを50分の中に収めるための編集作業が最も苦労しました」と、制作の中心的な役割を担った教育課 大迫満里奈さんは振り返る。RMS福岡では、大迫さんら対面での学科教習を担当する指導員4名が動画に出演している。このうちの誰かが転勤または退職した場合、その指導員が出演している動画は使用できなくなり、別の指導員で作り直さなければならないと規定されているため、いつ指導員の異動があっても対応できるよう準備しているという。

教習生の受講態度を確認するため 受講中の姿を記録

教習生は自分のスマートフォンやパソコンからシステムにアクセスして動画を視聴する。ログイン時に、あらかじめ登録した顔写真と照合し本人確認を行うため、「なりすまし」はできません。「視聴時間に上限は設けていません。見たいだけ視聴することができます。ただし、各教程1回目の視聴時は早送りや一時停止はできません。オンラインと対面の併用も可能です」と水上さんは説明する。

視聴した動画に関して質問がある場合は質疑応答の画面にその内容を入力すると、指導員が回答。後日、それを確認できるようになっている。

オンライン学科教習においては、教習生の受講態度を確認することが教習所に義務づけられている。しかし、録画配信方式の場合、リアルタイムで確認することは不可能だ。そこで、教習生が使うスマートフォンなど視聴端末のカメラを通じて受講中の姿(顔)を記録(教習生側では受講中の自分の画像を確認できない)。記録した画像をシステム(AI)が学習に不適切な態度だと判断した場合、NG判定(下記参照)となる。

NG判定となる例

- 1 受講者本人でない(他人、写真や動画など)
- 2 居眠り
- 3 食事(何かを食べながら)、喫煙
- 4 寝転びながら
- 5 移動中(車内NG・室内移動含む)、その他教習に不適切な状況
- 6 外出先(美容院等)
- 7 通信機器の不具合により動画が途中で途切れた場合
- 8 「教習の映像は終了しました」の表示が出る前にキャンセルボタンを押した場合

オンライン学科教習で配信している動画の例

スマートフォンの画面でも内容がはっきりわかるように文字やイラストの大きさを調整している。画面の右上に、担当している教習指導員が映し出される。

1 信号の見かたと対応のしかた



前方(対面)の信号を見る
横の信号が赤でも、
前方が青とは限らない!



● スタート ● 目的地(レインボー)

経路設計③



レインボーモータースクール福岡 教育課 課長 水上浩さん(左)、同教育課 大迫満里奈さん(右)



Hondaグループの教習所として1981年に開設されたレインボーモータースクール福岡

このNG判定が一定回数カウントされると、動画を最初から視聴し直さなければいけない。さらにAIだけに頼らず後日、指導員も記録した画像をチェックしている。ここでNG判定となるケースもあるようだ。「お客さまには教習所で受講する時と同じ態度で臨んでいただくようお願いしています。自宅だからといって寝転んだり、飲食しながらの視聴は禁止です」と水上さんは話す。

オンライン学科教習を 教習生の多くが利用

水上さんの実感値では教習生の約7割がオンライン学科教習、約2割が対面との併用で、対面の学科教習のみは約1割。教習生の多くがオンライン学科教習を利用していることがわかる。「若いお客さまを中心に好評です。受講態度の確認といった業務は増えましたが、学科教習に割り当てていた指導員を技能教習のほうに振り分けられるなど、オンライン学科教習の導入のメリットを感じています」。

大迫さんは「対面では顔を見て話すスピードを変えたり、補足説明をしたりできますが、それがオンラインではできません。お客さまの反応が見えないので、私たちが伝えたいことを理解できているか、その場で確認できないもどかしさがあります。オンライン学科教習の導入で、夜の時間帯に対面の学科教習を実施することはなくなりました。対面の機会が減っていくことにはさびしさを感じます」という。

対面の機会が少なくなった分、マンツーマンで行っている技能教習の質をさらに上げる必要があると、水上さんは感じている。「一昔前の教習所には厳しいというイメージがあったと思いますが、私たちはお客さま一人ひとりに寄り添った指導を心がけています。そのお客さまが、どのようにしたら安全意識や運転技術が向上するか常に考え、指導に活かしているのです」。

2026年度からは埼玉県和光市にあるレインボーモータースクール和光もオンライン学科教習を始めるなど、教習の風景が変わろうとしている。

SJ Interview SJインタビュー

幼児と保護者との関わりや小学生の下校場面に着目し、こどもの交通事故を分析

(公財)交通事故総合分析センターが2025年10月に開催した「第28回交通事故・調査分析研究発表会」で、田久保さんは「子どもの交通事故の分析～歩行・自転車での幼児と保護者との関わり、小学生の下校場面に着目して～」というテーマで発表を行った。分析の結果と、こどもの死傷事故を低減するためのポイントを田久保さんにうかがった。



(公財)交通事故総合分析センター 研究部次長 兼 研究第一課長 田久保宣晃さん

こどもは成長とともに交通モードが急激に変化する

田久保さんは「子どもの交通事故の分析」を手がけた背景を次のように語る。

「高齢者に比べて、こどもに関する交通事故データを十分に提供できていないと感じていました。こどもの交通事故は7歳の歩行中の死傷者数が多いという、いわゆる『魔の7歳』が目立ちます。しかし、これ以上の詳細の分析は多くはありません。こどもの交通安全教育を研究されている専門家の方々がいらっしゃいますので、そうした方々に有用なデータを提供する必要がありますと考えました。こどもは成長とともに、交通モード(交通参加形態)が急激に変化する。そこで分析に、こどもの年齢による交通モードの遷移(図1参照)という視点を取り入れることにしたという。

こどもの交通事故死傷者の状態別の構成率は各年齢で変化している(グラフ1参照)。四輪乗車中が占める割合は1歳以下から徐々に減少、歩行中は7歳が最多で、自転車乗用中は年齢とともに増加する。田久保さんは「保護者の行動

との関わりに着目した6歳未満の歩行時」「同乗と一人乗りに着目した6歳未満の自転車乗用時」「下校場面に着目した7歳前後の歩行時」という観点で交通事故統計データ(マクロデータ)を分析した。

こどもの死傷事故に影響を与える保護者等の不注意

6歳未満の歩行中の死傷者の分析の中で、田久保さんは事故に遭ったこどもの保護者の行動を明らかにしたいと考えた。

「交通事故の人的要因の項目に、6歳未満のみ『保護者等の不注意』が追加されています。その割合は1歳以下が約63%で、年齢とともに減少し、5歳で約40%です。さらに、こどもの死傷事故に影響した保護者の行動を把握するため、『保護者等の不注意』の内訳を再分類しました。再分類した切り口は、保護者側の『うっかり』『安全判断』『安全意識低い』、こども側の『嫌がり』などである(表1参照)。

「安全意識低い」に分類した「一人で外出」は、年齢とともに増加(グラフ2参照)。成長で活発

になり、活動範囲が拡大することで増えた可能性がある。「成長したと思って保護者がこどもを過度に信頼したことがうかがえます。『うっかり』が高い年齢で減少しているのは、保護者がうっかりしても、こどもが成長していくと突飛な行動をしなくなるからだと考えられます」。こどもが関与する死傷事故の要因には、こどもの発達状況とそれに対応したこどもと保護者の行動を反映していることを示す結果となった。

こどもの自転車乗用中では、低年齢では同乗者として、成長とともに一人乗りでの死傷者が増加する。

「同乗者一人乗り等の合計数」に対する「同乗者の死傷者数」の比を同乗者率とすると、同乗者率は年齢により減少し、5歳と6歳の間で50%を下回って一人乗りが過半数となる(グラフ3参照)。「この結果は、低年齢から自転車の一人乗りが進み、事故により死傷していることを示しています。こどもが体系的な自転車教育を受けるのは小学校入学後がほとんどで、未就学児への教育は保護者に頼っている状況だと思えます。未就学児の一人乗りの課題を整理し、事故を防ぐための対策の検討が必要ではないでしょうか」と田久保さんはいう。

下校時は中規模の交差点と、広い幅員の単路に注意

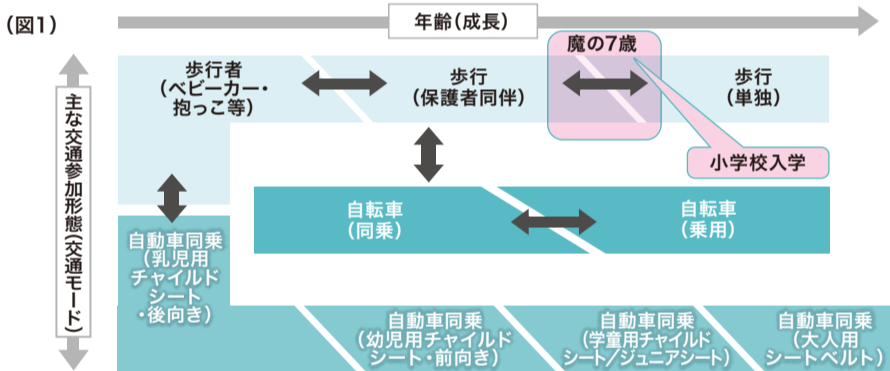
歩行中の交通死傷事故を年齢別にみると7歳が最も多いことは、よく知られている。これをさらに掘り下げようと、7歳前後のこどもがどのような場面で事故に遭っているかを調べた。事故発生時間帯と歩行者の通行目的を分析す

ると、6歳未満と比べて6歳以上では、朝の登校時、午後の下校時に歩行中の死傷者が多い傾向にある。「登校時の割合より下校時の割合は2倍近く高くなっています。登校時は保護者の同行、交差点の見守りなどで対策していますが、下校時はそこまでマンパワーが向けられていないことが背景にあると思います」。

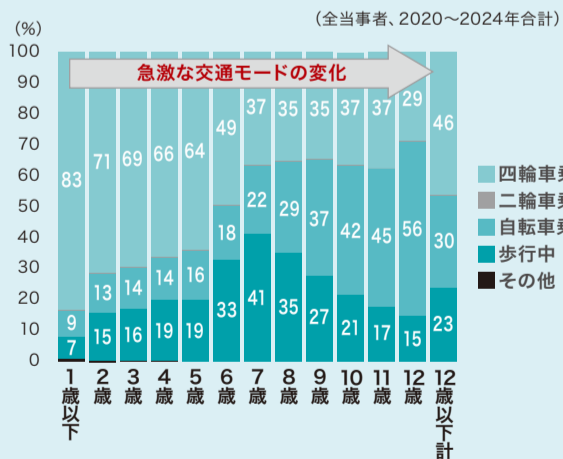
また、曜日別・時間帯別にみると、平日の14-15時台と16-17時台において、7歳・8歳はその前後の6歳、9歳との差が大きいという特徴がある(グラフ4参照)。「もちろん7歳・8歳が9歳と同じ行動はできません。しかし、7歳・8歳に下校時に特化した指導を行って、9歳のレベルに近づけられれば『魔の7歳』といわれなくなるのではないのでしょうか」。

違反別では、6-8歳の歩行者は半数以上が「飛び出し」である。6-8歳の「飛び出し」事故はどのようなケースで起きやすいのかを明確にするため、道路形状別・車道幅員別で分析。「飛び出し」で死傷する率が合計より特に高い場所は、登校時は小規模の交差点とその付近。下校時は中規模の交差点とその付近、広い幅員の単路。遊戯時は狭い幅員の単路だった。

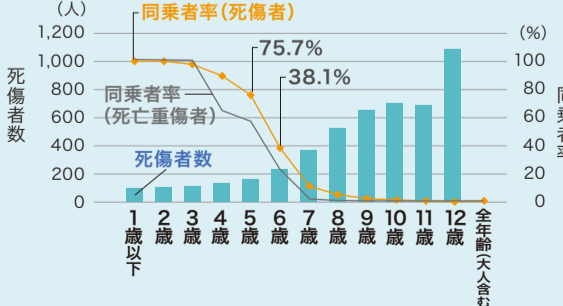
「登校時の事故が抑制されているのは、見守りなどの効果だと考えられます。今後、対策が必要なのは下校時です。ただし、保護者や地域の皆さんが登校時と同じ労力をかけるというのは現実的ではありません。行政や学校などが中心となって、小学校入学前後のこどもと保護者に対して適切な教育・啓発を行う仕組みづくりが必要だと思えます」と、今回の分析が多様な交通モードに対応した交通安全教育の実現につながることを田久保さんは期待する。



(グラフ1) こどもの年齢別・状態別交通事故死傷者数(構成率)



(グラフ3) 年齢別・自転車乗用中交通事故死傷者数と同乗者率

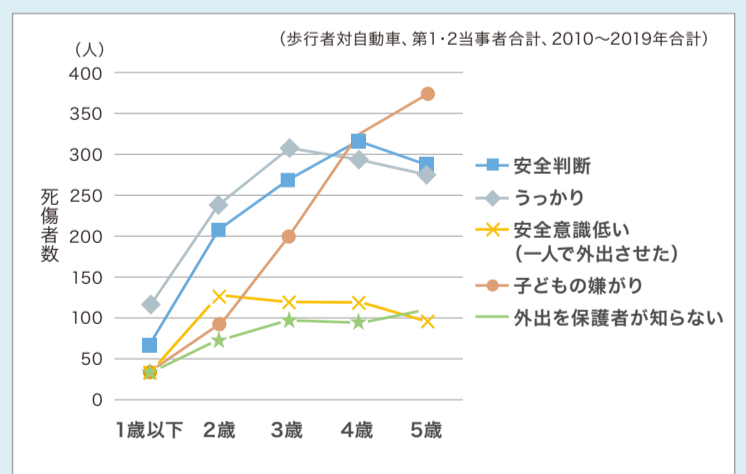


同乗者率=自転車同乗での死傷者数÷全自転車乗用中の死傷者数 (100%はすべて同乗、0%はすべて一人乗りを表す)

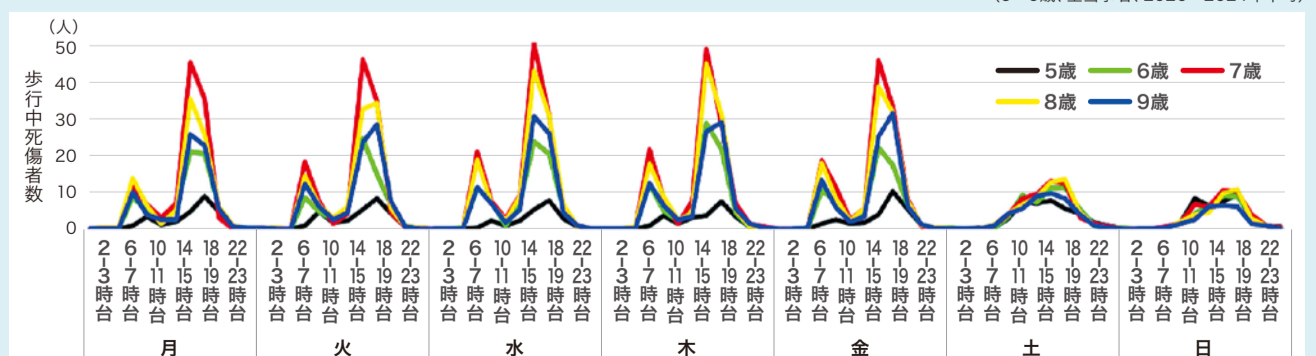
(表1) 歩行中幼児の人的要因「保護者等の不注意」の分類

人的要因 「保護者等の不注意」 の内訳	「保護者等の不注意」の再分類(本研究独自)		
	安全判断	うっかり	安全意識低い
車道寄りに手つなぎ	×		
安全だと思った	×		
手つなぎを嫌がる			×
突然手を振り切り			×
買物に気とられ		×	
立ち話		×	
所用のため		×	
無意識に		×	
その他			×
一人で外出させた			×
外出したのを知らない			×
不用意に呼んだ		×	
保護者不注意その他			

(グラフ2) 「保護者等の不注意」の再分類要因別・年齢別の交通事故死傷者数



(グラフ4) 曜日別・時間帯別(2時間刻み)歩行中死傷者数



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、皆さま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、人材サービスや安全教育サービスなどを通じて物流・運輸業界を支えるヤマト・スタッフ・サプライ(株)(東京都中央区)の取り組みを紹介します。

ヤマト・スタッフ・サプライ(株)の取り組み「貨物軽自動車安全管理者講習」をオンラインで提供

ヤマトグループの安全に関するノウハウを活用

ヤマト・スタッフ・サプライ(株)(以下、YSS)は、2002年に人材派遣事業を手がける会社として設立された。その役割は、ヤマト運輸(株)などヤマトグループで定年退職を迎える社員に新たな活躍の場を提供し、物流・運送業界を活性化させることだった。そして、2004年にヤマト運輸(株)が民間企業として初めて国土交通大臣より「運転適性診断」の認定を取得したことから、YSSは2005年に安全教育事業として「運転適性診断」を開始した。現在はワールドホールディングスの一員として、全国にある研修センター(4カ所)やYSS一部支店(11カ所)などで、運転適性診断やドライバー・管理者向けの安全研修、運行管理者や衛生管理者の資格取得などの安全教育支援サービスを展開。安全研修では、物流・運送業務の経験豊富な講師が指導を担当している。YSS事業戦略部 マネージャー 伊藤務さんは「ヤマトグループが持っている安全に関するノウハウを他の企業へ転用することで、業界全体の安全レベルを高めていきたいと私たちは考えています」という。2024年度は6,300社以上の企業が、YSSの安全教育支援サービスを利用している。

事業用の軽貨物自動車による交通事故が増加傾向にある

インターネットなどを利用した電子商取引(EC)市場の規模が拡大し、トラックの宅配便の取扱個数は2016年度の39億7800万個から2021年度は48億8200万個と5年間で約23%増加。これに伴い、軽バンや軽トラックと呼ばれる軽貨物自動車(以下、貨物軽)の保有台数も5年間で約7万台(約31%)増えた。また、事業用貨物自動車の交通事故件数は、貨物軽以外(緑ナンバー車)が減少しているのに対し、貨物軽(黒ナンバー車)は2016年から増加傾向にある(グラフ1参照)。この傾向は死亡・重傷事故でも同じだ。貨物軽による事故を低減するため、国土交通省は関係法令を改正し、2025年4月から貨物軽自動車運送事業者の安全対策(右記参照)を強化したのである。安全対策の一つが「貨物軽自動車安全管理者講習」の受講の義務化。貨物軽自動車運送事業者(バイク便事業者を除く)は、営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任し、同講習を受講させなければならない。個人事業主の場合は自身を選任し、自身が受講する必要がある。YSSは同講習のカリキュラムを作成し、講習機関として国土交通大臣の登録を受けた。そして、2025年5月からオンラインで受講できる



ヤマト・スタッフ・サプライ(株)事業戦略部 マネージャー 伊藤務さん

サービスの提供を開始したのである。YSSの講習はeラーニング形式で所要時間は5時間。受講にはカメラ機能を持ったパソコン、タブレット、スマートフォンが必要だ。「申し込みから本人確認、支払い、受講、修了証明書の発行まで、すべてインターネット上で完結できるようにしました。受講料は1名3,630円(税込・クレジット払い)で、支払い完了から30日間利用できます。5時間分を一度に視聴する必要はありません。都合の良い時に1時間ごとにご覧いただけます」。

貨物軽に多い出会い頭事故などを防ぐためのポイントを動画で紹介

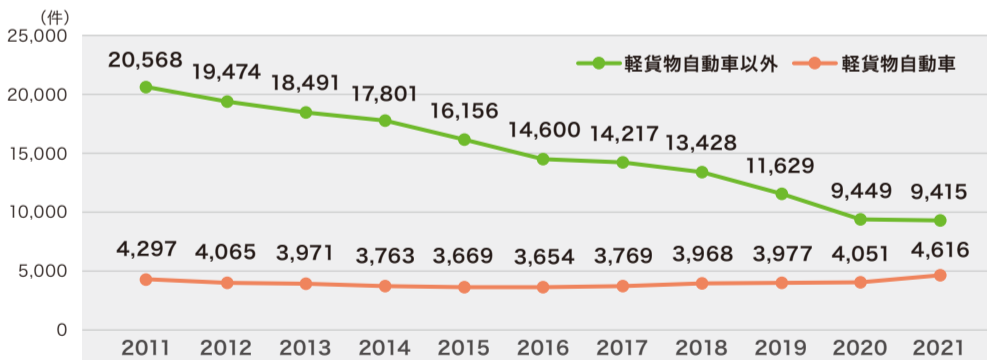
「貨物軽自動車安全管理者講習」は貨物自動車運送事業法などの関係法令の解説が主な内容だ。YSSの講習は進行役を同社の安全研修の講師が担当し、法令の条文が意味することを噛み砕いて説明している。そして、同社オリジナルのカリキュラムも盛り込まれている。「私たちが培ってきた安全運転教育をもとに、講習の中で事故を防ぐための行動を学べるようにしたいと考えました。そこで事故にいたる過程や模範となる運転を伝えるための映像を自動車教習所で撮影しました」と伊藤さんは話す。その考えを具現化したのが8限目の「事故防止策」。貨物軽に多い出会い頭や追突による事故(グラフ2参照)などを防ぐポイントを動画で紹介している。

新たに追加された安全対策の一部

- ①貨物軽自動車安全管理者の選任・届出
貨物軽自動車運送事業者は、貨物軽自動車安全管理者を営業所ごとに一人選任^{※1}(個人事業主の場合は自身を選任)し、運輸支局等に届出しなければならない。
※1 2025年3月末までに貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った事業者は2027年3月末までに選任。2025年4月以降に貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った事業者は、速やかに実施。
- ②貨物軽自動車安全管理者の講習受講
貨物軽自動車運送事業者は、貨物軽自動車安全管理者に選任しようとしている者に貨物軽自動車安全管理者講習(貨物軽自動車安全管理者には選任後2年ごとに貨物軽自動車安全管理者定期講習)を、国土交通大臣の登録を受けた講習機関で受講させなければならない^{※2}。
※2 貨物軽自動車運送事業以外の貨物自動車運送事業も行っている場合であって、現に運行管理者として選任されている者を除く。
- ③初任運転者等への指導及び適性診断の受診
貨物軽自動車運送事業者は特定の運転者^{※3}に対しては、特別な指導を実施する^{※4}とともに、国土交通大臣に認定された適性診断を受診させなければならない。また、運転者に対する指導や適性診断の受診状況等を記載した「貨物軽自動車運転者等台帳」を作成し、営業所に備え置かなければならない。
※3 初任運転者(過去に一度も特別な指導・適性診断を受けていない者)、高齢者(65歳以上)、死者または負傷者が生じた事故を引き起こした者
※4 2025年3月末までに貨物軽自動車運送事業経営届出を行った事業者は2028年3月末までに実施。2025年4月以降に貨物軽自動車運送事業経営届出を行った事業者には猶予期間はない。

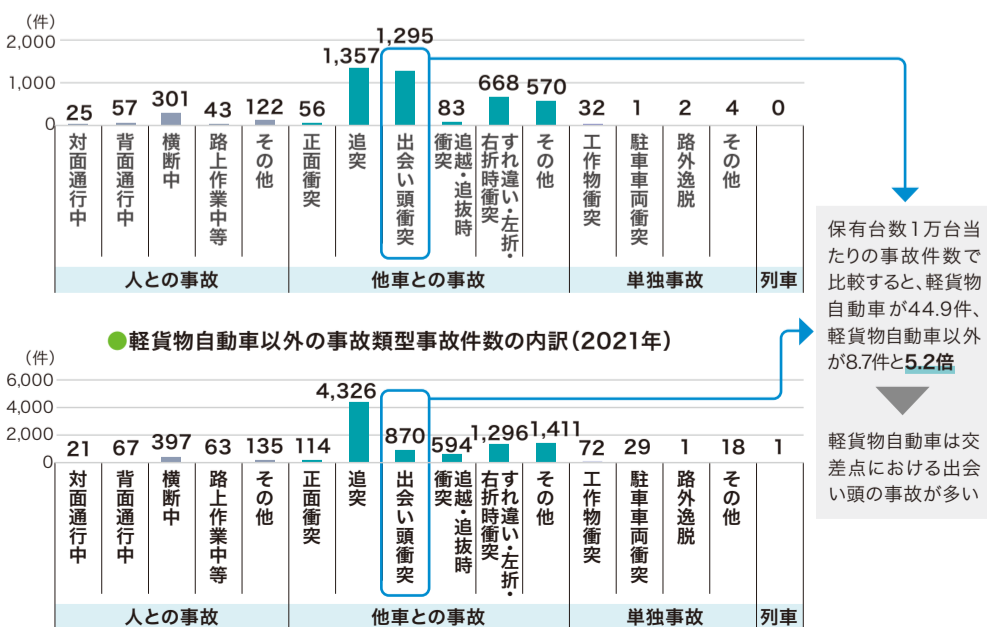
例えば、出会い頭事故では、見通しの悪い交差点を通過する時は「止める」停止、「見せる」停止、「見つける」停止という多段階停止をした上で後方、左右、前方の安全を確認することを強調している。「このオンライン講習の提供によって、離島の物流を担っている方など、これまで私たちがアプローチできなかったエリアの人々と接点を持つことができました。近年は、個人事業主として貨物軽自動車運送事業を始める人が増えています。より多くの方々に講習を利用していただくことが、地域の安全レベルの向上にもつながると思います」と、伊藤さんは交通事故が1件でも減ることを願う。

(グラフ1)事業用貨物自動車の事故件数の推移



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

(グラフ2)●軽貨物自動車の事故類型別事故件数の内訳(2021年)



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

●貨物軽自動車安全管理者講習のカリキュラム(5時間)

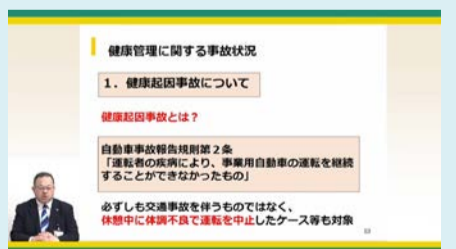
1限目	講習の目的、貨物軽自動車の交通事故発生状況
2限目	法改定概要と貨物軽自動車の運送事業者として実施すること
3限目	安全管理者の役割
4限目	安全管理者の実務(施設管理、自動車運転者の改善基準)
5限目	安全管理者の実務(酒気帯びの防止、健康管理、過積載運送の防止、積載方法)
6限目	安全管理者の実務(点呼、業務記録)
7限目	安全管理者の実務(事故の記録、運転者台帳の作成と備え置き、指導・監督及び特別な指導の実施と記録・保存、適性診断、異常気象ほか必要な措置、事故防止策等の通知と指導・監督)
8限目	事故防止策(「出会い頭事故」「追突事故」「バック事故」防止のポイント)
9限目	事故防止策(健康管理等)、試問説明
試問(10問)	
10限目	試問の解答解説、修了案内



関係法令や規則の内容や安全管理者の役割をわかりやすく説明



信号のない交差点では多段階停止をして安全確認することの必要性を伝える



健康起因事故の発生状況などを紹介し、運転者の健康管理の重要性について言及



見通しの悪い場所では自転車などの飛び出しの危険があることを理解してもらう

YSSの「貨物軽自動車安全管理者講習」の詳細に関しては以下のホームページ参照。
https://www.y-staff-supply.co.jp/service/safety/cargo_safety/

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

自転車は車道と歩道のどちらを通行しているか？

DATA 基礎情報

自転車対歩行者の死亡・重傷事故の発生場所は歩道が最も多い

2024年の自転車(第1・2当事者*)の交通事故件数は6万7531件と、2014年の10万9269件から約38%減少している。しかし、相手当事者を歩行者に限ると、2014年の2551件から2024年は3043件に増加している。また、2024年の自転車対歩行者の交通死亡・重傷事故のうち、歩行者が死亡または重傷となった事故は歩道で最も多く発生している。道路交通法では自転車は軽車両と位置づけられるため、車道と歩道の区別があるところ

は道路(車道)の中央から左側部分の左端寄りを通行しなければならない。自転車が歩道を通行できるのは、①道路標識・道路標示で歩道を通行することができるかとされている時、②運転者が13歳未満もしくは70歳以上または一定の身体障がいがある時、③歩道を通行することが「やむを得ない」と認められる時(例:道路工事や連続して車両が駐車している場合など)である。

今回は、東京都内の車道と歩道の区別がある道路2カ所で自転車の通行位置を観察した。

*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。

WATCHING 観察

歩道があれば歩道を選択する自転車利用者が多い

観察場所Aは葛飾区にあるJR「亀有駅」近くの道路。車道の両側に歩道が設けられている。ここを1時間に通過した自転車302台のうち車道を通行していたのは45台(14.9%)、歩道を通行していたのは257台(85.1%)。歩道の幅が広いことから、歩道での通行位置も観察したところ、車道寄りを通行していたのは約半数にあたる130台だった。車道を選んで走っているのは、より速く走りたい自転車利用者のように感じられた。一方、歩道を通行する自転車の速度も全体的に高い。歩道や横断歩道に歩行者がいても徐行しているとはいえない状況だった。また、車道を

挟んで東西にある歩道のうち、西側は自転車が通行する場所を道路標示で明確に示しているが、それに従わない自転車が見られた。観察場所Bは世田谷区にある小田急電鉄「経堂駅」の近くの道路。車道の両側に歩道が設けられているが、車道と歩道の幅はAに比べて狭い。

ここを1時間に通過した自転車312台のうち車道を通行していたのは49台(15.7%)、歩道を通行していたのは263台(84.3%)だった。Bの車道の端は青く着色されており、自転車はこのブルーゾーン(自転車通行帯)の通行が推奨されている。しかし、ブルーゾーンを通行していると、横を通過するクルマと接近する。そのため、あえて狭い歩道を選ぶ自転車が多いと思われる。歩道で自転車同士がすれ違う場面もあった。



観察場所Aの西側の歩道は歩行者と自転車が通行する場所が分かれているが、指定されている車道寄りを通行しない自転車もいた



観察場所Aの東側の歩道では徐行せずに歩行者の間をすり抜けていく自転車が少なくなかった



数は少ないが、観察場所A(左)、B(右)ともに車道を逆走する自転車が見られた



ADVICE アドバイス

歩道は歩行者優先の場所であるという意識を持ってほしい

A、Bとも8割以上の自転車が歩道を通行していた。どちらも観察時間帯はクルマの往来があったため、車道よりも歩道を通行するほうが安全だと判断していると思われる。しかし、歩道には歩行者がいる。自転車が歩行者の脅威にならないよう配慮しなければならない。観察中、歩道

に歩行者が多い場面でも、自転車を降りて押し歩きする人はほとんどいなかった。

また、歩道では中央から車道寄りの部分を徐行しなければならないが、このルールを意識している自転車利用者は少ないように感じられた。自転車は車道の左端寄りを通行することが原則で、歩道の通行は例外であることを自転車利用者は再認識すべきである。そして、歩道を通行するのであれば、歩行者優先の場所であるという意識を常に持ってほしい。

観察結果

観察場所 A

東京都葛飾区亀有3丁目付近
観察日 / 2月13日(金)
観察時間 / 8:00~9:00
天候 / 晴れ



車道の両側には広い歩道が設けられている



歩道いっぱいに広がって自転車が通行する場面もあった



高校生と思われる自転車利用者の並進が見えなかった

●自転車の通行位置(台)

車道		歩道		合計
45 (14.9%)		257 (85.1%)		
左側通行	右側通行(逆走)	車道寄り	車道から遠い側	
43 14.2%	2 0.7%	130 43.0%	127 42.1%	

観察場所 B

東京都世田谷区経堂5丁目付近
観察日 / 2月13日(金)
観察時間 / 16:00~17:00
天候 / 晴れ



歩道は狭く、車道の両端にブルーゾーンが設けられている



歩行者がいても歩道を通行しようとする自転車が少なくなかった



スマートフォンを注視しながら車道を通行する自転車利用者

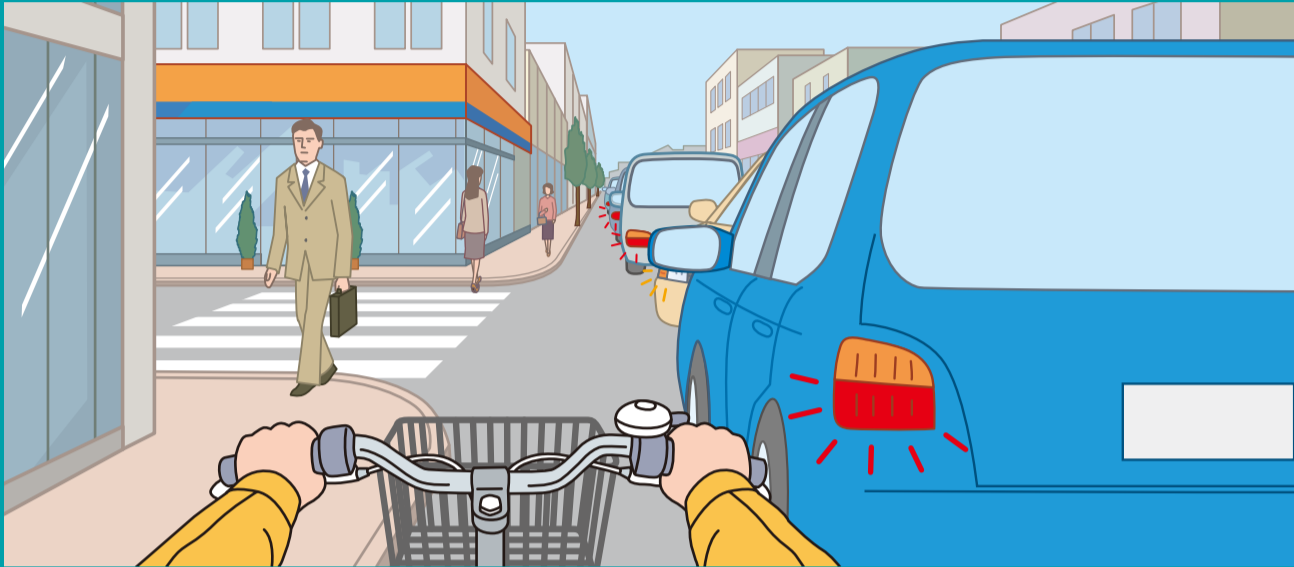
●自転車の通行位置(台)

車道		歩道		合計
49 15.7%		263 84.3%		
左側通行	右側通行(逆走)			
33 10.6%	16 5.1%			

KYT 危険予測トレーニング

第97回 停車しているクルマの横を通過する時(自転車編)

あなたは車道の左側端を走っています。
右側のクルマは渋滞で停車しているの、
そのまま直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、停車しているクルマの横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。
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。

検索

【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 ?

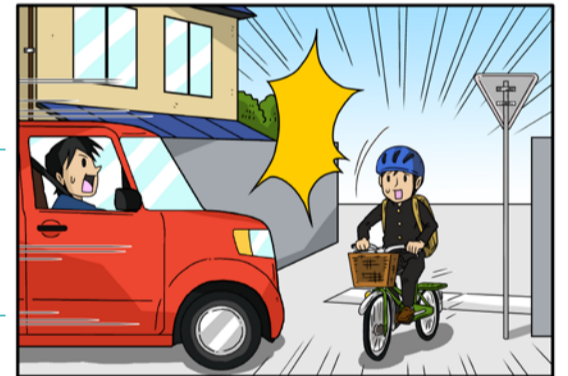
自転車編

Q1 2025年の自転車乗用中の交通事故死傷者数を年齢層別にみると、最も多いのは10歳代(10~19歳)ですが、その割合は何%でしょう?
①約17% ②約27% ③約37%

Q2 自転車に関与した交通事故(2019~2023年の合計)を事故類型別にみると、最も多いのは次のうちどれでしょう?
①車両単独 ②左折時衝突 ③出会い頭衝突

Q3 自転車(第1当事者※)とクルマ(軽・普通乗用車)との出会い頭事故(2019~2023年の合計)を法令違反別にみると、信号機のある交差点では「信号無視」が約80%を占めています。信号機のない交差点で最も多いのは次のうちどれでしょう?
①一時不停止 ②安全不確認 ③交差点安全進行義務違反

※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。



「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 2026 春

～「とまる」「みる」「まつ」を習慣に!～

Hondaでは4月1日~20日にかけて、春の交通安全運動に連動して「Safety Japan Action(セーフティジャパンアクション)2026 春」を開催。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「みんなで小学生をまもろう!」をテーマに、ご家庭で「こどもの飛び出し防止」について考えていただけるよう啓発していきます。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お待ちしております。



スペシャルサイトへアクセス
期間中は交通安全めいえキャンペーンを実施

SJ 編集部だより

～交通事故死者ゼロを目指して～

自転車への青切符導入に向けて、「自転車は車道が原則。歩道は例外」という通行位置に関するルールが新聞やテレビなどのメディアで強調されている。今号の「TRAFFIC SCOPE」(P7)で自転車が車道と歩道のどちらを通行しているかを観察したところ、車道を通行しているほうが少数派という結果となった。警察庁が作成した「自転車ルールブック」には「単に歩道を通行しているといった違反については、これまでと同様に、通常『指導警告』が行われます。青切符の導入後も、基本的に取締りの対象となることはありません」とある。しかし、スピードを出して歩道を通行して歩行者を驚かせ

立ち止ませた場合や、警察官の警告に従わずに歩道通行を継続した場合など悪質・危険な行為は取締りを受けることがあるため、注意しなければならない。車道ではクルマやバイクと事故になる可能性があることから、車道を走るのが怖いと感じたり、歩道のほうが安全だと考える自転車利用者は少なくないだろう。歩道を通行する自転車が多い現状をみると、「歩道の中央から車道寄りの部分を徐行する」「歩行者の通行を妨げる時は一時停止する」など、歩行者に脅威を与えない通行方法を徹底してもらうことが必要といえる。歩道は歩行者優先の場所だ。通行する時は歩行者への配慮を常に意識してほしい。