

SJ

The Safety Japan  
since 1971

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

中・高校生への自転車教育の教材として  
活用が進む「デジタル自転車ルールカード」

2026年4月1日からの自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入に伴い、Hondaは中・高校生年代の自転車利用者に交通ルールをわかりやすく伝えることができる新たな教材「デジタル自転車ルールカード<sup>※1</sup>」を完成させた。今回は、この教材を生徒への交通安全教育に取り入れ、先生方による自転車教育を実践した高校と中学校の事例を紹介する。

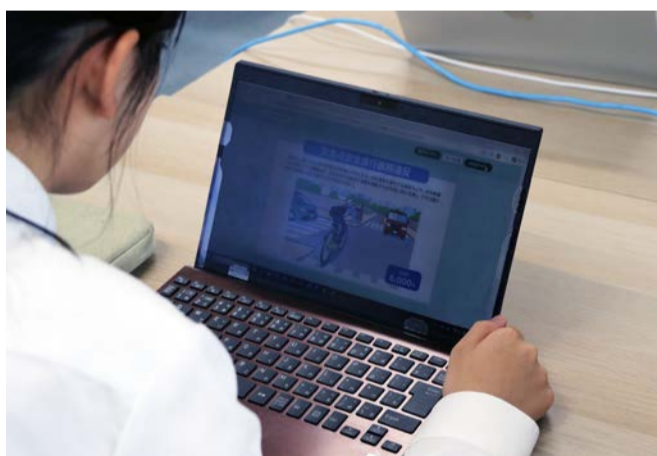
※1「デジタル自転車ルールカード」で扱う自転車は道路交通法施行規則の「普通自転車」を指す。



学校の先生方が自転車教育を  
短時間で手軽に行うことができる

高校や中学校には、交通安全教育のための時間確保が難しいという現状がある。「デジタル自転車ルールカード(以下、ルールカード)」は、学校の先生方や地域の交通安全指導者が短時間で手軽に自転車教育を行うことができる教材だ。青切符と赤切符に該当する違反を網羅し、1枚のカードに1つのルールを表現。イラストを活用して、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。この中から使い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もできる。Hondaは、このルールカードを希望する学校や自治体などに無償で提供しており、滝川第二中学校・高等学校(兵庫県神戸市・以下、滝川第二中・高)、大阪府立堺工科高等学校(大阪府堺市・以下、堺工科高校)、神戸市立岩岡中学校(兵庫県神戸市・以下、岩岡中学校)などが生徒への自転車教育に活用している。

## 事例① 滝川第二中学校・高等学校



滝川第二中学校・高等学校ではキャンパスナビゲーターを務める生徒を対象にルールカードを活用。グループごとに割り当てられたカードを生徒が確認し、特に気をつけてほしい違反を他のグループと共有した



滝川第二高は兵庫県の「自転車安全利用モデル校」として指定され、自転車の安全利用に関する先進的な取り組みを進めている。同校では、「キャンパスナビゲーター(以下、キャンナビ)」を務める生徒に対して、ルールカードによる交通安全教育が行われた。キャンナビは生徒による広報組織で、入学を希望する小・中学生に同校の魅力を生徒の目線で発信する役割を担っている。

キャンナビを統括している滝川第二中・高 入試広報室 副室長(教諭)北垣貴寛さんは「キャンナビの中には学校内外への交通安全啓発に関わっている生徒もいます。自転車は生徒たちにとって身近な乗り物です。青切符が導入されたこともあり、まずはキャンナビに自転車の交通ルールを正しく理解してもらおう機会を設けることにしました。ルールカードはモニターを通じて生徒に学んでもらえる、便利なコンテンツです」と話す。

5月27日の放課後、北垣さんの呼びかけにキャンナビの生徒13名(高校生7名・中学生6名)が集まった。北垣さんが青切符の概要を説明した後、モニターで生徒に「自転車安全利用五則<sup>※2</sup>」について解説している資料を見てもらい、どのように感じたかを3つのグループに分かれて話し合った。全グループで関心が高かったのは「車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」というルール。生徒の多くから「ルール通りに車道を通行しているけれど、クルマとの距離が近すぎて怖いので、本当は走りたくない」という声が聞かれた。「ここからは、具体的にどのような行為が違反なのか見ていきます」と、北垣さんは90枚あるカードの一覧を生徒と確認。ルールカードの絞り込み機能を使うと、高校生が事故につながった違反を示すカード17枚と努力義務(ヘルメット着用)を示すカード1枚の計18枚となる。各グループが6枚ずつ

## Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P3 Close Up クローズアップ Hondaの活動  
Close Up クローズアップ 海外の活動
- P4 SJ Interview 特別編  
内閣府  
大臣官房審議官(防災及び共生・共助担当)松林高樹さん  
政策統括官(共生・共助担当)付参事官(交通安全対策担当)山崎律子さん
- 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:小嶋幹人

※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

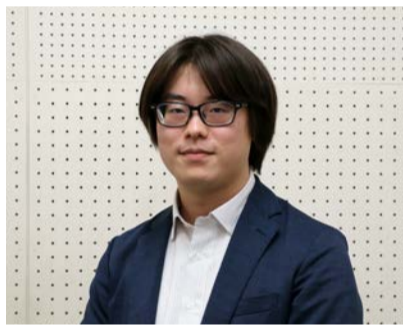
TEL:03(6381)5927

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

受け持ち、特に気をつけてほしい違反を他のグループと共有する。「自転車が従うべき信号を確認してください」「歩道を通行できる場合、歩道のどこを走っても良いわけではありません。歩道の車道寄りを書いてください」「スマートフォンやイヤホンしながら走るのは危険なのでやめましょう。携帯電話使用等の反則金は1万2000円と最も高額です」と各グループの代表者が発表し、終了となった。

自宅と最寄り駅の往復に自転車を利用している越智柚葉さん(高校2年生)は「高校生が注意しなければならないルールに絞って詳しく確認でき、やってはいけない行為が具体的にわかりました」とルールカードを体験した感想を語る。昨年、兵庫県明石警察署の交通安全啓発動画制作に協力した田村航輝さん(高校1年生)は「自転車の交通ルールを勉強しましたが、それでも知らないことがありました」と交通安全への理解がさらに深まり、良い経験になったという。

「交通安全を自分事として意識してもらえよう、生徒が考えたり、話し合ったりする時間をつくりました。こうした“学び合い”は記憶が定着しやすいといわれています。ルールカードを使って、運転免許を持っている人にとって当たり前でも中学生や高校生にはそうではないことがわかりました。自転車に乗る時に注意すべきポイントが、彼らの中に増えたと思います」と、北垣さんは今回の取り組みに手ごたえを感じている。「今回は私が主導しましたが、次はキャンナビの生徒が教える役になって、他の生徒に広げてほしいと思っています。生徒の手で学ぶサイクルを回していけるようにできれば、彼らが卒業した後もキャンナビの中で引き継がれていくでしょう」。



滝川第二中学校・高等学校  
入試広報室 副室長(教諭)  
北垣貴寛さん

**事例② 大阪府立堺工科高等学校**

堺工科高校には定時制の課程があり、生徒の8割以上が自転車で通学している。毎年6月に大阪府堺警察署の警察官を招いて交通安全講習を実施しているが、今年4月にも教員による講習を行った。同校の生活指導部で交通安全指導係を担当する教諭 辻本希望さんは「4月に青切符が導入されたので、何か手を打つ必要があると考えていました」と振り返る。同係の大塚群司さんも同じことを感じていて「自分たちの力でやってみよう」と辻本さんの背中を押した。「2、3年生は交通安全講習の受講経験がありますが、1年生はそれがな



大阪府立堺工科高等学校 定時制の課程  
教諭 辻本希望さん(左) 大塚群司さん(右)

定時制の課程に通う生徒に  
ルールカードによる自転車教育が行われた

いので不安でした。中学校で自転車教育を受けていない生徒もいるはずですから」と大塚さんは話す。

しかし、同校では先生方だけによる自転車教育は初めてのことで、指導に必要な教材やノウハウは自分たちで用意しなければならなかった。そんな時、辻本さんはルールカードの存在を知る。「イラスト中心の構成で、高校生が理解しやすいよう工夫されていると感じ、使ってみたくて思いました」。

4月20日、定時制の1~3年生約100名を対象に行われた講習は、高校生が事故につながった違反を示すカードをモニターに表示して、イラストの何がいけないのかを生徒に考えてもらった上で解説するという流れで進行。青切符の目的は交通事故を減らすことであり、「反則金や罰金が怖いから」ではなく、「事故に遭わない・起こさない」ためにルールを守らなければいけないことを強調した。「ルールカードのおかげで有意義な講習になりました。これからも前例の有無にかかわらず、生徒の安全のためにできることはやっていきたいと思います」と辻本さんはいう。

**事例③ 神戸市立岩岡中学校**

兵庫県神戸市の西部に位置する岩岡中学校は全校生徒の約8割が通学に自転車を利用していることから、生徒への自転車教育を重視している。毎年4月または5月に入学したばかりの1年生を対象に兵庫県神戸西警察署の警察官などによる交通安全教室を開催。座学だけでなく、校庭に模擬の交差点などを設定して、生徒一人ひとりに実技による指導を行っている。そして、今年ルールカードを取り入れ、1年生のクラス担任による指導も加えた。学年総務を担当する教諭 森安祐介さんは「朝の学習(8時15~30分)という時間にルールカードを使いました。生徒に提示するカードや補足説明などは各担任の先生に委ねています」と話す。ルールカードによる指導を受けた感想を生徒たちに尋ねると、「4月の交通安全教室で自転車のルールについて一通り学

んだつもりでしたが、『泥はね運転』など知らなければならないルールはまだあることがわかりました」「交通標識の意味をもっと勉強して、それに注意しながら自転車に乗りたいと思います」「自転車のルールはたくさんあるので、自分にとって重要なものから覚えて違反をしないように心がけます」と答えてくれた。

森安さんは「ルールカードは生徒の視覚に訴えかける教材なので、指導がしやすいと思いました。指導する私たちが自転車の交通ルールを理解する上でも役立っています」とルールカードを評価した。「中学生は青切符の対象ではありませんが、違反が事故につながり、それで命を落とす場合もあります。生徒の命を守るために、これからも交通安全指導に力を入れていこうと考えています」。

このように、Hondaはより多くの学校にルールカードを普及させ、先生方による日常的な自転車教育を促進していく考えだ。



1年生3クラス(約80名)の担任の先生方が「朝の学習」の時間にルールカードを活用



神戸市立岩岡中学校  
教諭 森安祐介さん

※2 ①「車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」②「交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」③「夜間はライトを点灯」④「飲酒運転は禁止」⑤「ヘルメットを着用」

**「デジタル自転車ルールカード」がデジタルサイネージ用のコンテンツに採用**

兵庫県はデジタルサイネージ(電子看板)を活用して、県民に交通反則通告制度(青切符)の開始を告知している。このデジタルサイネージ用コンテンツとして、ルールカードが採用された。県庁所在地・神戸市の三ノ宮駅前の大型ビジョンにコンテンツが1時間に2回(各15秒)掲出されている。

全課 交通安全対策班 主幹 繁中厚男さんは「私たちは、県民の皆さまにヘルメットの着用など自転車の安全利用を啓発しています。ルールカードは一目でわかりやすい点が強みなので、短い時間の中で訴求するには最適だと思いました」、同班 副主任 山田香凛さんは「より多くの人に周知するため、神戸市内でも人通りが多く、賑わいのある三ノ

宮駅前の大型ビジョンでPRすることにしました」という。

また、サレジオ国際学園世田谷中学高等学校(東京都世田谷区)では校内のカフェテリアに設置しているモニターにルールカード(90枚)を表示させている。同校 教諭 京百合子さんは「自転車が守るべきルールを生徒に知ってもらうために、すべてのカードを表示することにしました」と説明する。高校1年生の林慶さんは「ルールカードを見てから、歩道を走る時は徐行を心がけるようになりました」、増川翔太郎さんは「自転車のルールはたくさんあることがわかりました。一つひとつを確認して、より交通安全を意識したいと思います」と感想を語ってくれた。



三ノ宮駅前の大型  
ビジョンにルール  
カードが掲出され  
た



兵庫県 県民生活部 特殊詐欺対策・くらし安全課 交通安全対策班  
主幹 繁中厚男さん(左) 副主任 山田香凛さん(右)



カフェテリアのモニターにルールカードを表示

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



「デジタル自転車ルールカード」の詳細は  
こちらをご覧ください。

[https://global.honda.jp/safetyinfo/digital\\_cycling\\_rulescard/](https://global.honda.jp/safetyinfo/digital_cycling_rulescard/)



Close Up クローズアップ Hondaの活動

# 長時間の運転による疲労の軽減に役立つ動画「数分でできるリフレッシュ体操」を公開

高速道路などで長時間運転を続けていると、疲労によって判断力などが低下し、交通事故につながる恐れがある。そこでHondaは、運転による疲労を休憩時に短時間で軽減するための動画「数分でできるリフレッシュ体操(以下、リフレッシュ体操)」を制作し、ウェブサイト公開した。

「リフレッシュ体操」は車外編と車内編があり、高速道路のサービスエリアなどで休憩する際に短時間で疲労を軽減させる簡単な体操やストレッチを紹介した動画である。(一社)日本作業療法士協会 運転と作業療法委員会 委員 西 則彦さんが監修した。同委員会は、高齢者や障がいがある方の自動車運転や地域での移動の支援を推進することを目的に活動している。

「私たち作業療法士は、病気やケガで日常生活に支障をきたした方が、再びいきいきと生活するのに必要な行為の一つひとつを考えて、それらができるようにサポートしています。患者さまが体を動かす訓練の中にストレッチという治療手段があり、それを安全運転に活かしてもらおうと動画の制作に協力しました」。筋肉や関節は動く状態を前提にしているの、同じ姿勢で長くいることは人間の体にとって苦痛な行為だと西さんはいう。「運転もこれと同じで、長時間続けていると、自分では疲れていないと思っても筋肉に疲労物質はたまっていきます。安全運転をする上で、小まめに休憩し

て全身を動かすことは意味があるのです。車外編では、体を大きく動かしてもらうことを意識した。大きな動きを取り入れているのは、体内の血流を良くするためです。血流が良くなると、脳のエネルギー源となる酸素などが運ばれ、筋肉だけでなく、頭の中も元気になります。車内編は、狭い車内でシートに座った状態でも可能な体操などが盛り込まれている。「窓を開けて深呼吸したり、首や肩、足首を動かすだけでもリフレッシュすることができます。長時間、運転する時は休憩中に「リフレッシュ体操」を実践して、安全運転につなげてほしい。



(一社)日本作業療法士協会 運転と作業療法委員会 委員 西 則彦さん

●車外編の内容(約4分)

体操	目的
①背伸ばし	背骨や上肢を中心に大きく動かすことで、血流の改善、眠気防止に役立つ。ステアリングを保持する肩や腕の疲労を取る
②体ひねり	体幹の可動性を維持することで、後方確認の動きをスムーズにする
③アキレス腱伸ばし	ペダル操作における足首周囲の筋群の疲労を回復させる
④全身を大きく使ったストレッチ	血流の改善と眠気予防。肩甲骨周囲をほぐすことでステアリング操作における疲労を回復させる。腰のストレッチをすることで腰痛予防に寄与する



車外編の動画へアクセス

<https://youtu.be/ExFZ2g4tgfY>

●車内編の内容(約5分)

体操	目的
①深呼吸(体操前の準備)	運転前後に取り入れることで心身の緊張をほぐし、集中力の回復に有効
②足首(上げ下げ&回し)	むくみやだるさを軽減し、足関節の柔軟性と反応性を保つ
③肩回し(前後)	肩関節周囲の筋群の血流改善と緊張緩和
④首のストレッチ(傾け&ひねり)	頸部可動性の維持・改善により運転時の視認動作をスムーズにする
⑤背中丸め反らし&骨盤前後傾	脊柱起立筋・腹筋群・腰背部のストレッチと強化



車内編の動画へアクセス

<https://youtu.be/buZSANRvJYU>

Close Up クローズアップ 海外の活動

# トヨタ・モビリティ基金とHondaが連携し、タイで安全運転への意識を高める活動を展開

(一財)トヨタ・モビリティ基金(Toyota Mobility Foundation・以下、TMF)とHondaは、タイで交通安全課題の解決に取り組んでいる。四輪車と二輪車が関与する交通事故の防止を目的に、2025年11月から両者が協働で実施している交通安全啓発キャンペーンについて紹介する。

トヨタ自動車(株)(以下、トヨタ)によって2014年に設立されたTMFは、モビリティを通じた豊かな社会づくりへの貢献に向けて、世界中で移動課題への対応をはじめとした幅広いプロジェクトに取り組んでいる。その一つが、交通事故死傷者ゼロに向けた業界横断の枠組み「タテシナ会議※」だ。2025年7月、同枠組みにHondaが参加。「これをきっかけに、お互いの交通安全に対する想いを理解し合うことができ、『一緒に活動しよう』という流れが自然に生まれました」と、TMF プログラム・ディレクター 八木健一さんは話す。そして、両者は同会議分科会活動に設置されている海外分科会で連携。日本の活動で得た知見を海外にも広く展開することで、より安全な交通環境づく

りをめざし、タイで活動を開始したのである。「タイは交通事故による10万人当たりの死亡者数が世界平均を大きく上回っており、特に若年層を中心に四輪車と二輪車の事故が深刻な問題となっています。そこで、まずタイを重点国としました。タイでの取り組み事例を同じ課題を抱える他の東南アジアの国々にも展開したいと考えています」と八木さんは説明する。TMFとHondaは、四輪車と二輪車が関与する事故の防止を目的とした交通安全啓発キャンペーンを企画。このキャンペーンでは単に安全運転を呼びかけるのではなく、タイのドライバーやライダーに、日常の運転行動を自然な形で改善してもらうための工夫が凝らされている。タイには、日常生活に深く根付いている伝統的なことわざ「TAM-DEE-DAI-DEE(良いことをすれば良いことが返ってくる)」がある。この考え方を交通安全行動に結びつけようと、「KUB-DEE-DAI-DEE(良い運転をすれば、良いことが返ってくる)」というキャンペーンのキャッチフレーズを設定した。2025年11月から12月に実施した第1フェーズはウェブサイトやSNSなどを通じて、主に若年層に向けた情報発信を実施した。「私たちは、四輪車



(一財)トヨタ・モビリティ基金 プログラム・ディレクター 八木健一さん



タイの新進アーティストとコラボレーションしたキャンペーンのキービジュアル

と二輪車がお互いに思いやりを持つことによる、安全な交通社会の実現をめざしています。キャンペーン用のウェブサイトでは、四輪車は運転中に二輪車の存在も意識し、死角を確認することや、お互いに車間距離を保つことなどを『KUB-DEE(良い運転)』として題材に取り上げました。キャンペーンは好評で、SNSを通じて若者たちの間で大きな話題となった。『私たちがだけでなく、トヨタとHondaそれぞれの現地法人の協力を得ながら進めたことが良かったと思います。ビジュアルのデザインやイラストの描き方は、現地法人のスタッフからのアドバイスを反映しました』。2026年4月からスタートした第2フェーズでは、1年のうちでも交通事故が多発する時期であるソクラン(水かけの風習でも知られ、毎年、旧正月の4月中旬に行われるタイの伝統的行事)に合わせ、特に飲酒運転防止を重点テーマの一つとしてメッセージを発信した。日本では長年の経験から事故データを体系的に収集・分析し実効性のある対策を行う手法が整ってきている。TMFでは、そうした日本の経験



第2フェーズでは飲酒運転防止を訴求

をタイの実情に合った形で活かしたいという。そのため、「啓発活動と並行して、正確な事故データを収集できる基盤づくりを進めているところです。収集したデータを分析して得られた結果を『KUB-DEE-DAI-DEE』に取り入れることで、タイのドライバーやライダーの行動変容を促す新たな啓発の形を提案できると思います」と八木さんは力強く語った。

※毎年、交通安全に祈りを捧げる夢山聖光寺夏季大祭において自動車メーカーや関連業界のトップメンバーが一堂に会す機会を活用した交通安全のための会議。2023年には、実効性のある活動に取り組むための5つの分科会が発足した。

SJ Interview

SJインタビュー 特別編

# 第12次交通安全基本計画がスタート！ 目標を達成し、世界一安全な 道路交通の実現へ

令和8年(2026年)4月から5か年にわたる第12次交通安全基本計画がスタートした。同計画は日本の陸上・海上・航空の各分野における交通安全対策の指針を示すものである。その基本理念や道路交通における目標、およびその対策などについて、取りまとめを担当した内閣府の松林さんと山崎さんにお話をうかがった。

## 交通安全基本計画の作成と 実施の推進を担う内閣府

日本では昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。クルマ社会の急速な進展に対して、当時は交通安全施設が不足していた上に、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分で、車両の安全性を確保するための技術も未発達だったからだ。そのため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年(1970年)6月、交通安全対策基本法が制定された。この交通安全対策基本法に基づき、中央交通安全対策会議において5か年ごとに交通安全基本計画(以下、基本計画)が作成されるようになった。同会議は内閣総理大臣を会長とし、官房長官、国家公安委員会委員長、国土交通大臣やその他の関係閣僚で構成される。交通安全対策基本法では「内閣府に中央交通安全対策会議を置く」と定められていることから、内閣府は基本計画の作成、その実施の推進という役割を担っているのだ。

「交通事故防止は国だけではできません。地方公共団体や関係民間団体をはじめ、国民一人ひとりが全力で取り組むべきことだと考えています。基本計画は陸上(道路交通、鉄道交通、踏切道における交通)、海上及び航空交通の安全に関して、関係省庁、地方公共団体、関係民間団体が進めるべき総合的かつ長期的な施策の大綱をまとめたものです」と松林さんはいふ。基本計画は昭和46年度(1971年度)に第1次が始まり、令和7年度(2025年度)まで第11次・55年にわたり、これに従って施策が行われてきた。その結果、昭和45年に1万6765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和7年中の死者数は

2547人と6分の1以下にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年(1948年)以降で最少となるとともに、6年連続で3000人を下回った。また、重傷者数については、ピーク時であった昭和44年(1969年)の12万7866人と比較すると、令和7年中の重傷者数は2万7563人と、約5分の1まで減少した。「基本計画は各次で数値目標(下表参照)を定めています。これを達成できなかった時もありますが、全体としては減少傾向を続けています。これは国、地方公共団体、関係民間団体、そして国民の皆さまが努力した結果だといえます。

## 「人優先の交通安全思想」を 定着させることが重要

第12次は令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までを計画期間としている。基本理念は「交通事故のない社会を目指して」「人優先の交通安全思想」「少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」。この中で、松林さんは「人優先の交通安全思想」が非常に大切だと話す。「欧米諸国と比べ、日本は交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が高い(グラフ1参照)ことから、『人優先の交通安全思想』を定着させることが重要だと考えています。今日の社会においては、弱い立場にある方への配慮や思いやりが必要不可欠で、道路交通も同じです。自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、また、高齢者、障がい者、子どもといった交通弱者の安全を一層確保する必要があります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあるのです。また、第11次の基本理念であった『高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築』の“高齢化”を“少子高齢化”としました。高齢者の交通事故防止だけでなく、すべ



内閣府 大臣官房審議官(防災及び共生・共助担当) 松林高樹さん

での交通の分野で少子高齢化の進展に伴う人手不足による様々な交通安全の課題に向き合っていかなければならないからです。

## 人手不足や外国人運転者等の増加など 交通社会の変化に対応

第12次基本計画の作成にあたり、これからの5年間において特に注視すべき事項として、「人手不足への対応」「増加する外国人運転者等への対応」「先進技術導入への対応」の3つを松林さんは挙げる。

「人手不足への対応」は、運転士不足によるバスの減便など、交通の多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられているからだ。その解決策として自動化・省力化、外国人材の活用などが広がっているが、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取り組みが必要なのである。

日本に滞在する外国人の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。さらに、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、さらに外国人運転者の増加が予想される「外国人運転者等への対応」は、こうした外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じるためだ。

また、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術が普及し、交通事故の減少への貢献がみられることから「先進技術導入への対応」も必要だと松林さんはいふ。「運転者の高齢化は今後も加速していくでしょう。高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の性能向上と、その普及は運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による交通事故の抑止につながります。また、自動運転の実用化は交通安全を飛躍

的に向上させる可能性があります。自動車メーカーには、先進安全自動車(ASV)とともに自動運転技術の開発にも期待しています。政府としても、安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて、地方公共団体等の取り組みを支援することになっています。

## 世界一を実現するための チャレンジングな目標

基本計画の作成においては、中央交通安全対策会議専門委員会議で様々な専門分野の有識者から意見を聴いている。同会議は令和7年3月から令和8年1月にかけて5回開催され、松林さんと山崎さんも出席している。

「この会議での議論をもとに、第11次では6つだった『重視すべき視点』を第12次では10に増やすことにしました」と山崎さんは振り返る。「まず、これまで一緒にしていた、“子ども”と“高齢者”、“歩行者”と“自転車”を分けました。それぞれ行動特性が異なりますので、書き分けることによって、課題を明確化し、各々の対策を充実させています。そして、最近の情勢を踏まえ、“外国人”と“小型モビリティ”に関する視点を新たに設けました。

また、同会議では、道路交通についての数値目標についても検討され、以下の2つが設定された。

- ①令和12年までに24時間死者数を1900人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ②令和12年までに重傷者数を2万人以下にする。

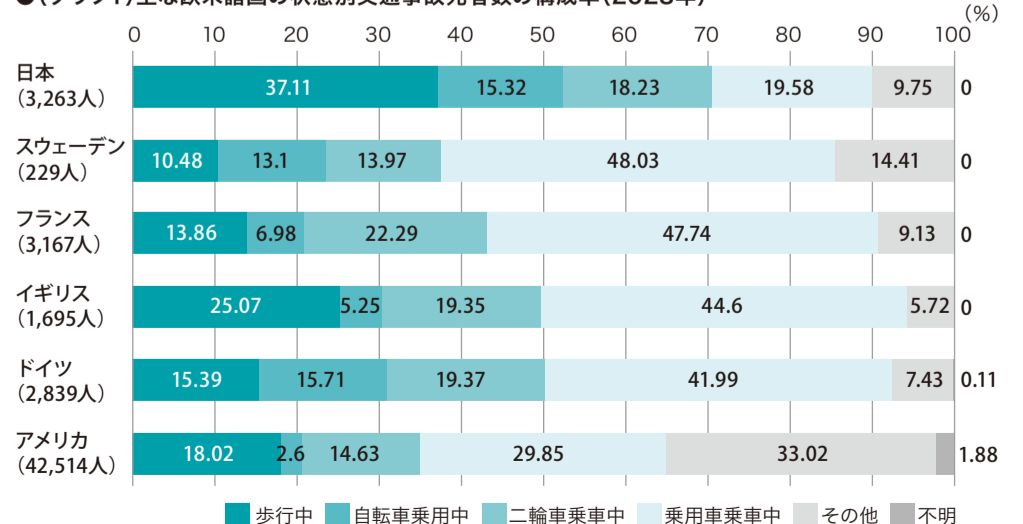
「究極の目標は交通事故のない社会を実現することです。しかし、一朝一夕には実現できません。そのため、死者数と命に関わる重傷者数をゼロに近づけるための数値目標を設定しています。

将来の交通事故の状況については、内閣府の『道路交通安全に関する基本政策等に係る調

## ●これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

計画期間	目標値	実数値
第1次	1971~1975年度 歩行者推計死者数約8000人の半減	3732人(1975年)
第2次	1976~1980年度 死者数1万6765人の半減	8760人(1980年)
第3次	1981~1985年度 死者数8000人以下	9261人(1985年)
第4次	1986~1990年度 死者数8000人以下	1万1227人(1990年)
第5次	1991~1995年度 死者数1万人以下	1万684人(1995年)
第6次	1996~2000年度 死者数 1997年までに1万人以下 2000年までに9000人以下	9642人(1997年) 9073人(2000年)
第7次	2001~2005年度 死者数8466人以下	6937人(2005年)
第8次	2006~2010年度 死者数5500人以下 死傷者数100万人以下	4948人(2010年) 90万1245人(2010年)
第9次	2011~2015年度 死者数3000人以下 死傷者数70万人以下	4117人(2015年) 67万140人(2015年)
第10次	2016~2020年度 死者数2500人以下 死傷者数50万人以下	2839人(2020年) 37万2315人(2020年)
第11次	2021~2025年度 死者数2000人以下 重傷者数2万2000人以下	2547人(2025年) 2万7563人(2025年)

## ●(グラフ1)主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(2023年)



IRTAD(国際道路交通事故データベース)資料による。アメリカの交通事故死者数は2022年のもの。( )内は交通事故死者数(30日以内)。

査』(令和7年3月)の長期予測によると、令和12年における死者数と重傷者数の予測値は次のようになっている。

指標	予測値
死者数(24時間以内)	1950~2710人
重傷者数	1万8940~2万7190人

それぞれの算出結果の最小値と最大値につき、一の位の数値を四捨五入したもの。

平成15年(2003年)、当時の中央交通安全対策会議会長だった小泉内閣総理大臣は談話の中で「世界一安全な道路交通の実現を目指します」と述べた。これを受け、第8次以降の基本計画では「世界一安全な道路交通の実現」を目標に掲げている。「究極的には『交通事故のない社会』を目指していますが、まずは、24時間死者数の目標を現状の延長線上にある予測値の下限に近い『1900人以下』に設定しました。これにより、各国の交通事故情勢が将来大きく変化しない場合には、人口当たりの交通事故死者数は世界で最も少なくなります。他方、人口が集中し交通量の多い都市を抱える日本の交通安全は、世界的に高いレベルにあります。そのため日本の交通安全の知見を国内にとどめず、世界の交通安全に貢献する形で国際展開していくことは、日本の重要な使命だと考えています」と、山崎さんは目標設定の背景を語る。

諸外国における交通安全思想の普及や技術等の向上

交通安全はまちづくり、地域社会と密接に関係していると山崎さんは考えている。地域において、きめ細かな活動を推進している交通指導員及び交通ボランティア等の理解と協力が極めて重要であり、国全体が総力を挙げて、交通安全対策に取り組むことが不可欠だ。「まず、各地域で交通安全活動を支援している皆さまには『春・秋の全国交通安全運動』をはじめとする日々の献身的な活動に対し、感謝を申し上げます。交通安全は『交通参加者一人ひとりの安全意識の集合体』といえます。一人ひとりの意識を高める上で、交通安全の現場を支える皆さまの役割はたいへん重要です。基本計画の理念や重視する視点をご理解いただき、今後も幼児から高齢者まで様々な交通参加者に応じたきめ細かい指導をお願いしたいと思っています。道路を利用するそれぞれの立場で、他人事ではなく自分事として理解してもらえよう、内閣府では、交通安全に関する最新の知識や教材、広報啓発資料などを提供しています。これらを活用しながら、地域の実情に合わせて活動を推進していただければ幸いです。」

日本と主な欧米諸国の年齢層別・交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率をみる

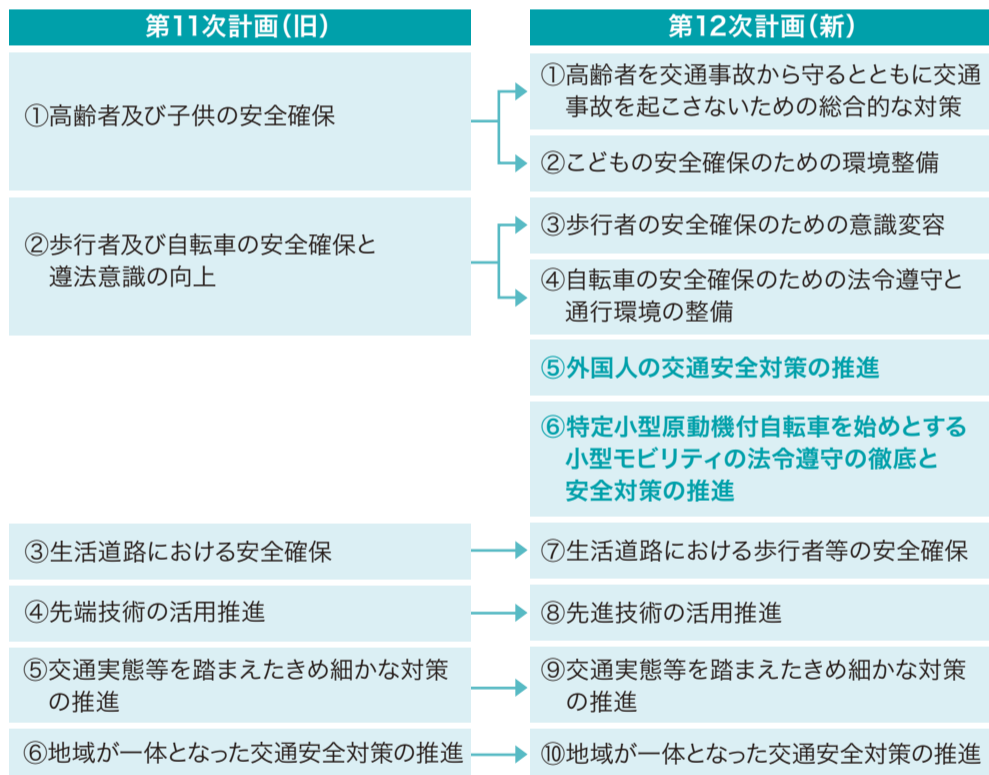


内閣府 政策統括官(共生・共助担当)付参事官(交通安全対策担当) 山崎律子さん

と、日本はこども(0~14歳)の交通事故死者数の構成率が人口構成率と比較して低くなっている(グラフ2参照)。これは幼少期の交通安全教育がシステムとして組み込まれていることが影響しているのではないかと、山崎さんはみている。「このような教育は日本が長年培ってきた独自のものです。交通安全の先進国として、諸外国における交通安全思想の普及や技術等の向上を牽引しようと、内閣府では令和7年度から日本の交通安全の知見の国際展開を開始し

ました。今年度は、タイをはじめとする東南アジア諸国のニーズを踏まえ、日本の知見を効果的に共有できるよう、先駆的に取り組んでいる日本側の関係者との連携を強化し、発信内容や手法の検討を進めているところです。交通安全において名実ともに世界をリードする存在となるためにも、第12次基本計画の着実な実施は大きな意味を持つ。目標達成に向け、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が各々の役割を果たすとともに、相互の連携を強化していかなければならない。

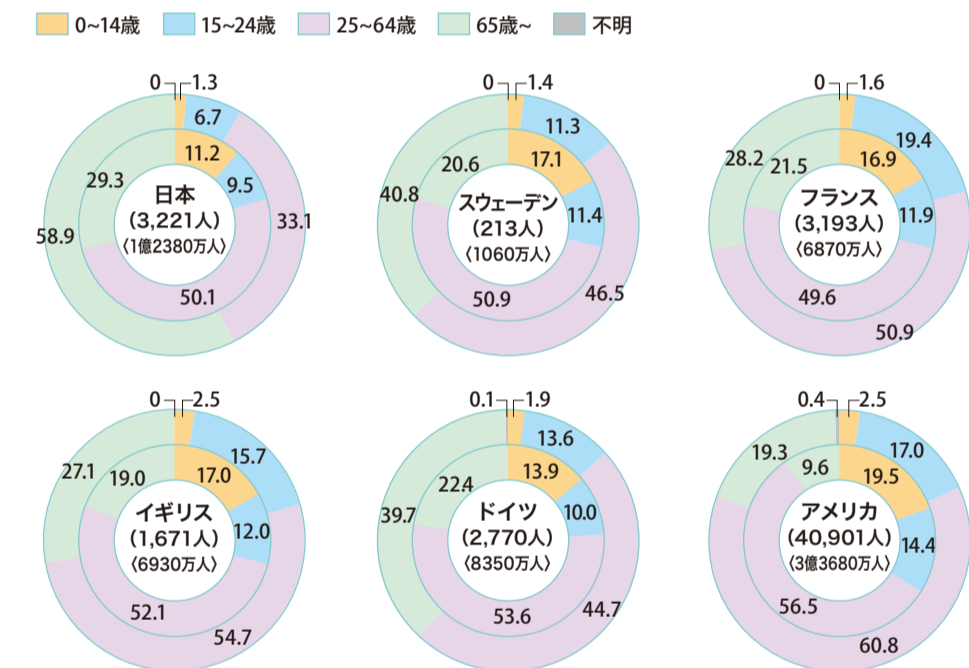
●第11次と第12次における「重視すべき視点」の比較(視点が6から10へ)



●対策の8つの柱

対策の8つの柱(重点施策及び新規施策)		
<p><b>①道路交通環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備</li> <li>生活道路における交通安全対策の推進</li> <li>通学路等における交通安全の確保</li> <li>高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備</li> <li>高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化</li> <li>幹線道路における交通安全対策の推進</li> <li>高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進</li> <li>ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現</li> <li>高齢者等の移動手段の確保・充実</li> <li>自転車利用環境の総合的整備</li> <li>ITSの活用</li> <li>災害に備えた道路交通環境の整備</li> <li>総合的な駐車対策の推進</li> <li>道路交通情報の充実</li> </ul>	<p><b>③安全運転の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢運転者対策の充実</li> <li>外国人運転者対策の強化</li> <li>運転免許制度の改善</li> <li>自動運転等の安全の確保と支援</li> <li>安全運転管理の推進</li> <li>事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進</li> <li>運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶</li> <li>トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化</li> </ul> <p><b>④車両の安全性の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両の安全性に関する基準等の改善の推進</li> <li>高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進</li> <li>自動運転車の安全対策・活用の推進</li> <li>自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進</li> <li>自転車の安全性の確保</li> </ul> <p><b>⑤道路交通秩序の維持</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進</li> <li>背後責任の追及</li> <li>自転車利用者に対する交通指導取締りの推進</li> <li>特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化</li> <li>ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化</li> <li>交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進</li> </ul>	<p><b>⑥救助・救急活動の充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多数傷者発生時における救助・救急体制の充実</li> <li>自動体外式除細動器(AED)の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進</li> <li>救急救命士の養成・配置等の促進</li> <li>現場急行支援システムの整備</li> <li>緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大</li> <li>ドクターヘリ事業の推進</li> </ul> <p><b>⑦被害者等支援の充実と推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>損害賠償請求の援助活動等の強化</li> <li>自動車事故被害者等に対する援助措置の充実</li> <li>交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進</li> </ul> <p><b>⑧研究開発及び調査研究の充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の交通事故防止に関する研究の推進</li> <li>安全な自動運転の社会実装に向けた課題に関する調査研究</li> <li>道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化</li> </ul>
<p><b>②交通安全思想の普及徹底</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</li> <li>高齢者に対する交通安全教育の推進</li> <li>外国人に対する交通安全教育等の推進</li> <li>歩行者の安全確保</li> <li>自転車の安全利用の推進</li> <li>自動車(二輪車を含む。)の安全運転の推進</li> <li>新しい小型モビリティの安全対策</li> <li>交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進</li> <li>地域における交通安全活動への参加・協働の推進</li> </ul>		

●(グラフ2)日本と主な欧米諸国の年齢層別「人口構成率(内円)」と「交通事故死者構成率(外円)」(2024年/単位:%)



IRTAD, OECD資料による。( )内は交通事故死者数であり、( )内は人口である。アメリカの交通事故死者数と人口は2023年のものである。

# 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、2025年から外国人ドライバー支援事業を開始したファクトリーラボ(株)(東京都千代田区)の取り組みを紹介します。



佐賀県の(株)トワードでトラックドライバーとなるタイ人の3名

## ファクトリーラボ(株)の取り組み 外国人を日本で安全運転が 実践できるドライバーとして育成し、 日本の物流業界の人手不足解消をめざす

トラックドライバー不足に  
対応する佐賀県の事業に協力

ファクトリーラボは精密機械部品の製造・販売などを手がける(株)佐竹製作所(本社:東京都千代田区)を中心とするサタケグループの一員で、特定技能・高度人材の紹介・派遣・登録支援機関業務を行う外国人に特化した人材コンサルティング会社である。

現在、物流業界は、労働時間制限に加え、ドライバーの高齢化などの影響により、深刻な労働力不足という課題に直面している。2024年3月、特定産業分野において即戦力となる外国人を受け入れるための在留資格「特定技能1号」に「自動車運送業分野(トラック・バス・タクシー)」が追加された。トラック(事業用自動車)の運転に従事するには第一種運転免許の保有、特定技能1号評価試験及び日本語試験等への合格、新任運転者研修の修了が条件となる。

こうした中、佐賀県は県内企業のトラックドライバー不足に対応するため、2025年度から「佐賀型ドライバー人材受入チャレンジ事業」を開始。同事業は(公社)佐賀県トラック協会や自動車教習所などと連携して、県内の運送会社での雇用や中型免許への切り替えといった受け入れモデルの構築をめざすものだ。2025年4~5月に企画・運営業務の委託先の公募が行われ、ファクトリーラボが受託した。

運転免許を持ち、日本語が堪能な  
人材をタイ現地で採用

外国人技能実習制度や特定技能制度で外国人を雇用する場合、ブローカーや送り出し機関が仲介することが多いが、これらをファクトリーラボは介さず、タイにあるグループ会社のエス・アイ・プレイズメント(株)と人材情報の共有など協力しながら、タイ、インドネシアを中心とした人材の募集を行っている。今回の「佐賀型ドライバー人材受入チャレンジ事業」で中心的な役割を担ったのは同社ゼネラルマネージャー 千々岩亮祐さん(ファクトリーラボ執行役員社長)である。

「私は4年間タイで暮らしていて、クルマの運転もします。クルマは左側通行で、道路環境も他の東南アジアの国々に比べ整備されていることから、運転に関して日本との親和性は高いと感じています。タイ人はベトナム人などに比べると日本国内で就労する人数は決して多くはありませんが、当社が持つタイでの人材採用・教育のノウハウが佐賀県のモデル事業に活かせると考えました」と千々岩

さんは振り返る。

事業の受託が決まると、タイでドライバー人材を募集。採用枠3名に対し、約60名の応募があり、この中から事前審査で6名に絞り込んだ。来日した後、中型免許以上を取得する必要があるため、タイで運転免許を取得してから2年以上経過していることに加え、日本語が話せることや、日本在住経験があることを重視した。

外国人がトラックドライバーとして日本に定着するには、日本語能力が重要だと千々岩さんは考えている。「運転も国ごとに文化が存在します。日本で安全運転を実践するためには、『譲り合い』や『人に迷惑をかけない』という気持ちを理解しておく必要があります。こうした日本独自の精神を理解する上で日本語能力は欠かせません」。

8月にタイで採用試験を実施。受け入れ先となる運送会社の(株)トワード(佐賀県神埼市)の採用担当者との面接などが行われ、3名のタイ人男性が内定を得た。

「1人目は日系企業での勤務経験があり退職後、タイで運送業を営んでいる40代の方、2人目は技能実習生として日本で5年間ほど生活していた方、3人目は日本で生活した経験はありませんが通訳の仕事をしていて日本語に精通した20代の方です。ほかの3名も優秀な方々で、トワードの採用担当者の方も『ドライバー志望なのに、こんなに日本語が堪能だとは思わなかった。3名に絞るのが難しかった』と驚いていました」。

タイと日本の自動車教習所と連携し、  
内定者の教育をサポート

ビザを取得する関係で日本に入国するまでには3~4ヵ月かかる。当初、佐賀県からのファクトリーラボに対する要望は、日本入国までに日本語を話せるようにしてほしいということだった。しかし、内定者の3名の日本語教育に大きく時間を割く必要はないと千々岩さんは判断し、大部分の時間を安全運転教育に充てたのである。

3名は入国後、佐賀城北自動車学校で外免切替(外国の運転免許証から日本の運転免許証への切り替え)の技能確認(実技試験)に向けたトレーニングを行う予定であったため、同校に協力を仰いだ。

「佐賀城北自動車学校の教習指導員の方にタイまで来ていただければベストなのですが、それはできません。そこで、私が佐賀城北自動車学校に向いて、指導員の方が模範となる運転している様子を撮影することにしまし



タイの自動車教習所に向いて3名をサポートする千々岩さん(写真左から1番目)



3名は日本に入国するまでタイの自動車教習所で、千々岩さんが作成した動画を参考に訓練を行った



た」と、千々岩さんは技能確認の試験官がチェックするポイントを解説する動画を作成。3名は、この動画を参考にして、タイのバンコク郊外にある自動車教習所で日本の安全運転を実践するための訓練を繰り返した。千々岩さんも時間を見つけては3名が運転するクルマに同乗し、動画のチェックポイントをクリアできているか確認したそうだ。

外免切替は技能確認とともに知識確認(学科試験)も課される。外免切替の厳格化に伴い、2025年10月から知識確認はそれまでの10問から50問に増え、合格ラインも7割以上から9割以上となっている。知識確認のハードルは上がったが、千々岩さんは3名に一発合格をめざすように伝えたという。「知識確認の対策は問題数をこなすしかありません。タイにいる間は佐賀城北自動車学校から提供された練習問題や過去に出題された問題をひたすら解いてもらいました」。

難化した外免切替の  
知識確認に全員が一発合格

2026年2月、3名は日本に入国後、トワードに入社。運転以外の仕事をしながら佐賀城北自動車学校に通い、技能確認に向けての訓練に取り組んだ。

入国の翌日に佐賀県運転免許センターで外免切替の申請をし、3月に知識確認を受けることができた。そして、3名は目標としていた一発合格を果たしたのである。一方、技能確認の1回目は全員が不合格となった。「試験官から予想していなかった細かい指摘を受けたそうです。指摘されたことを冷静に受け止めて、クリアできるよう佐賀城北自動車学校で練習に励み、入国してから3週間ほどで技能確認にも合格できました」。



日本に入国してからは佐賀城北自動車学校で教習指導員からアドバイスを受けながら安全運転について学んだ

5月には中型免許を取得。現在「特定技能1号」への在留資格変更の申請中で、許可後3名はトラックドライバーとしてデビューの予定である。「3名が運送業務を行っていく中では、様々な問題が起きることを想定しています。それら一つひとつ解決し、彼らが力を発揮できるように私たちがフォローしたいと思っています。そして、タイより人口が多いインドネシアでも人材募集を始めるところです。安全運転教育に関しては自動車教習所との連携が必要不可欠です。日本と現地の自動車教習所と連携しながら、インドネシアでの教育体制を構築していきたいと考えています」。

ファクトリーラボは佐賀県の事業で得た人材育成のノウハウを活かし、外国人ドライバーの日本への受け入れを拡げようとしている。同社執行役員代表 山本陽平さんは「外国人ドライバーの採用を慎重に考えている運送会社は、まだまだ多いというのが現状です。私たちの強みは日本語が話せたり、日本で生活した経験のあつたりする人材をドライバーとして育成する教育体制にあります。それを各都道府県のトラック協会のセミナーなどでPRすることで、外国人を受け入れる企業の安心材料につながれると思っています」と話す。「外国人ドライバーを安心して受け入れられる社会」の実現を、ファクトリーラボはめざしている。

# 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の行動を観察する

### DATA 基礎情報

青切符による告知件数が最も多い違反は指定場所一時不停止

2026年4月1日、改正道路交通法が施行され、自転車への交通反則通告制度(青切符)が導入された。

警察庁が発表した制度導入後1月間の運用状況によると、青切符による告知件数は2147件(暫定値)。違反の内訳は、指定場所一時不停止(以下、一時不停止)846件(40%)、携帯電話使用713件(33%)、信号無視298件(14%)、しゃ断踏切立入156件(7%)、通行区分違反(右側通行)63件(3%)、その他71件(3%)と

なっている。  
また、2025年の自転車の交通指導取締り状況を見ると、一時不停止(45%)と信号無視(28%)が全体の7割以上を占め、携帯電話使用(1%)はわずかだった。しかし、青切符導入後、携帯電話使用が2番目に多くなっていることから、運転中の「ながらスマホ」に対する取締りが強化されていると思われる。  
当紙では、青切符が導入される以前の2024年11月に神奈川県川崎市と東京都江戸川区で街を走る自転車利用者の交通ルール遵守状況を観察した。今回は、青切符の導入によって自転車利用者の行動に変化があったかどうか、前回と同じ場所で観察した。

### WATCHING 観察

一時不停止や信号無視など違反の割合は導入前とほぼ変わらず

観察場所Aは神奈川県川崎市の信号機のない交差点。近くには小田急電鉄「登戸駅」がある。観察を行った朝の通勤時間帯は、駅に向かう自転車が多かった。観察時間中に、ここを通行した自転車は302台。

ここでは一時不停止の自転車が目立った。「止まれ」の標識がある場所(2カ所)を通過したのは266台で、うち停止線の手前で一時停止したのはわずか1台(前回観察時は0台)。停止線を越えた先で止まった自転車は48台いたが、交差する優先道路をクルマやバイクが走っていたため、止まらざるを得ない状況が多かった。また、自転車が止まらずに交差点に進入するため、優先道路を通行するクルマのほうで停止して自転車が道を譲る場面も見られた。観察場所Bは東京都江戸川区の信号機のある

T字路の交差点。観察を行った夕方の時間帯は、付近にある商業施設に向かう自転車がかった。観察時間中に、ここを通行した自転車は616台。  
Bで目立つ違反は信号無視である。特に、突き当たり路を右に見ながら直線路を通行する自転車(写真参照)が赤信号で交差点に進入し、そのまま直進するケースが多かった。前回と比較して、信号無視する割合に大きな変化は見られなかった。  
Bでは自転車のライトの点灯状況も観察。日没後(18:43~19:10)に通行していた108台中12台(11.1%)が無灯火だった。前回(11月)に比べ、今回(5月)は日没後しばらく周囲が明るかったため、ライトをつけ忘れ、無灯火となっていたと考えられる。  
また、観察場所A、Bともにヘルメットを着用して運転していた自転車利用者はわずかで、非着用率も前回とほぼ同じだった。



観察場所Aでは優先道路を通行するクルマが自転車の存在に気づくと止まって道を譲っていた

### ADVICE アドバイス

運転免許を持つ自転車利用者が周囲に模範を示してほしい

前回と今回の観察結果を比較すると、青切符導入の前後で、自転車利用者の行動に大きな変化は見られなかった。  
交通ルールを遵守しようという意識は、まだ自転車利用者に浸透していないようである。特に、観察場所Aの一時不停止場所では自転車利用者の間に「止まらなければいけない」という意識が希薄に思われた。優先道路を走るドライバーも、この場所を走り慣れているようで、自転車が止まらずに交差点に進入してくることを予

測し、速度を控えていた。  
一時不停止や信号無視は、状況次第で重大な事故につながりやすい。事故の相手がクルマやバイクの場合は自転車側が重大な被害を受ける可能性がある。交通ルールの遵守は、他者とともに自分自身を守ることにつながるのだ。  
自転車利用者は違反行為の危険性を再認識し、車両の運転者として交通ルールを遵守しなければならない。自転車利用者の中には、クルマやバイクの運転免許を持っている人が少なくないはずだ。そうした方々が率先して一時不停止場所で止まるなど、街を走る自転車利用者の模範となる行動を示してほしい。

### 観察結果

#### 観察場所 A

神奈川県川崎市多摩区  
小田急電鉄「登戸駅」付近  
観察日 / 5月12日(火)  
観察時間 / 8:00 ~ 9:00  
天候 / 曇り



停止線の手前で一時停止した自転車はほとんどいなかった

●自転車の運転状況(台) 総台数302台(うち一時停止場所通過266台)

スマホ使用	イヤホン使用	一時不停止	車道の右側通行	並進	ヘルメット非着用
1	4	265	1	2	294
0.3% (1.2%)	1.3% (2.7%)	99.6% (100%)	0.3% (1.2%)	0.7% (0%)	97.3% (97.6%)

\*ヘルメットの着用状況は運転者のみを観察。( )内は前回観察時の割合。



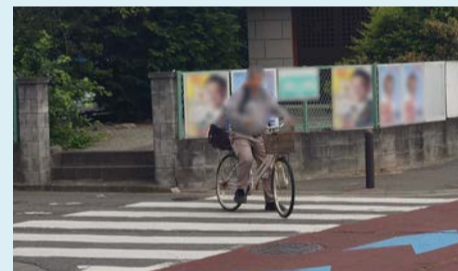
並進しながら止まることなく交差点に進入する自転車



イヤホンを付けて運転する自転車利用者



停止線の手前で止まった自転車。停止線の先でも一時停止して左右の安全確認をしていた



#### 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15日(金)  
観察時間 / 17:40 ~ 19:10  
天候 / 晴れ



突き当たり路を右に見ながら直線路を通行する自転車が赤信号で交差点に進入

●自転車の運転状況(台) 総台数616台(うち日没後108台)

スマホ使用	イヤホン使用	信号無視	車道の右側通行	並進	無灯火	ヘルメット非着用
3	9	27	2	4	12	590
0.5% (0.8%)	1.5% (2.3%)	4.4% (6.5%)	0.3% (0.7%)	0.6% (0.6%)	11.1% (8.2%)	95.8% (98.1%)

\*ヘルメットの着用状況は運転者のみを観察。( )内は前回観察時の割合。



横断中の歩行者の間をすり抜けるように走る自転車



停止線の手前で止まって青信号が変わるのを待つことも



車道を逆走(右側通行)する自転車



ヘッドホンをつけて運転する自転車利用者

# KYT 危険予測トレーニング

## 第98回 学校の近くを走行している時(四輪車編)

あなたは通学時間帯に中学校の前にさしかかるところです。  
前方に登校中の中学生の自転車がいます。  
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、通学時間帯に学校の近くを走行し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。

ホンダ SJ 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** 2026年4月1日から自転車への交通反則通告制度(青切符)が導入されました。交通違反をして検挙された場合、青切符による違反処理の対象となる年齢は次のうちどれでしょう？  
①13歳以上 ②16歳以上 ③18歳以上
- Q2** 交通違反をして青切符が交付されると、反則金を納付しなければなりません。次のうち反則金の額が最も高い(1万2000円)違反はどれでしょう？  
①携帯電話使用等(保持) ②遮断踏切立ち入り ③信号無視
- Q3** 2025年の自転車の交通指導取締り状況において、検挙件数が最も多い違反は次のうちどれでしょう？  
①一時不停止 ②信号無視 ③酒気帯び運転



「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/>

### 「デジタル自転車ルールカード」 ～PDFデータ版～

「デジタル自転車ルールカード」を印刷して、交通安全指導に使いたい、あるいは学校の廊下などに掲示し、日々の交通安全指導につなげたいとのご要望にお応えし、イラストの著作権及び画質の問題をクリアにして、印刷して活用いただける「PDFデータ版」を作成しました。

- ・青切符、赤切符のカードに加え、交通反則通告制度の仕組みや自転車に関する道路標識などのデータ(容量 約23MB)で構成
- ・必要なカードを違反行為名で検索、表示できる「目次機能」を搭載
- ・印刷に適した画質に設定(A3より大きいサイズは多少粗くなります)
- ・PDFデータ数:全99枚(表紙含む)  
青切符65枚、赤切符24枚、努力義務1枚、その他9枚

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



### SJ 編集部だより

～交通事故死者ゼロを目指して～

自転車の交通違反に青切符が導入されたことで、中・高校では生徒に対する自転車教育への関心が高まっている。今号のP1-2で紹介した通り、Hondaが開発した「デジタル自転車ルールカード」は学校の先生方が手軽に自転車教育を実践できる教材だ。ルールカードを活用すれば、交通安全教室のようにまとまった時間をとる必要はない。岩岡中学校では「朝の学習」の時間(15分)を活用していた。多くの中・高校が交通安全教室を年に1回は実施しているはずだ。その教育効果を維持するためには、生徒への継続的な交通安全指導は欠かせない。また、

交通ルールへの理解を深めてもらい、早くから交通社会の一員としての自覚を促すことは将来、生徒がライダーやドライバーになった時にも役立つだろう。今回、取材させていただいた学校では、自転車の違反行為が一目でわかるイラストが先生方や生徒たちに好評だった。ルールカードを見た生徒が自発的に先生に質問する姿が見られ、自転車の交通ルールに関してモヤモヤを感じていることもうかがえた。こうした生徒の疑問を解決し、安全な行動に結びつけるために、より多くの学校でルールカードによる自転車教育が広がることを期待したい。