

SJ

The Safety Japan  
since 1971

## Dialogue

対談

自転車利用者への交通安全教育の  
充実と拡大をめざす官民の取り組み

2026年4月1日から自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度が導入され、自転車利用者は、より一層交通ルールを意識して行動しなければならない。自転車利用者の安全意識を向上させ、行動変容を促すため、官民はどのような活動に取り組んでいるのか、早川智之・警察庁交通局長と小澤学・本田技研工業(株)安全運転普及本部長のお二人に話し合っていた。

(対談は2025年11月に実施)



右：早川智之  
警察庁交通局長  
左：小澤学  
本田技研工業(株)安全運転普及本部長

—はじめに、近年の交通事故情勢について、おうかがいします。

早川 近年、交通事故による死者数、重傷者数はともに減少傾向が続き、令和6年中は、死者数が2,663人、重傷者数が2万7,285人といずれも2年ぶりに前年比で減少しました。

令和7年10月末現在では、交通事故死者数は2,005人と、前年の同期と比べ、減少しているものの、今なお多くの尊い命が交通事故によって失われていることに変わりはなく、死者全体に占める65歳以上の高齢者の割合は約54.7%と高い水準となっているなど依然として厳しい状況です(※1)。

また、スマートフォンや携帯電話を使用しながら運転するいわゆる「ながらスマホ」による死亡・重傷事故が増加しており、飲酒運転による悲惨な交通事故も未だ後を絶たないほか、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景とした外国人運転者による交通事故も増加しています。

さらに、交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故件数(※2)は、年間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割合は増加傾向にある(P2グラフ参照)ほか、自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、約4分の3には自転車側にも法令違反があり、自転車の交通違反の検挙数も近年増加しています。

このような状況を踏まえ、交通事故を1件でも減らすため、警察と関係機関・団体等とが緊密に連携して、交通安全活動を強化していくことが重要だと考えています。

自転車利用者の悪質・危険な  
違反が検挙の対象となる

—2026年4月1日から自転車への交通反則通告制度(青切符)が導入されることになりましたが、その概要について、お聞かせください。

早川 自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入は、近年増加する自転車の交通違反の検挙手続を簡易迅速に処理し、時間的・手続的な負担の軽減を図るとともに、違反者にいわゆる「前科」がつくことをなくしつつ、実効性のある責任追及を可能とし、自転車の交通事故を防止することを目的としています。

青切符の導入によって変わるのは、自転車の交通違反を、警察官が検挙した後の手続です。これまでは、検挙されると赤切符等を用いた刑事手続による処理が行われていましたが、導入後は、16歳以上の者が行った自転車の「反則行為」、例えば、信号無視や指定場所一時不停止等といった、警察官が実際に見て、明らかに違反行為を行ったと判断できる違反について、青切符による処理が行われます。

青切符で検挙され、違反した事実を認める時は銀行や

## Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 2025年活動報告
- P5 Safety Info. インフォメーション
- P6 SJ Interview  
日本交通心理学会 会長 蓮花一己さん
- 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

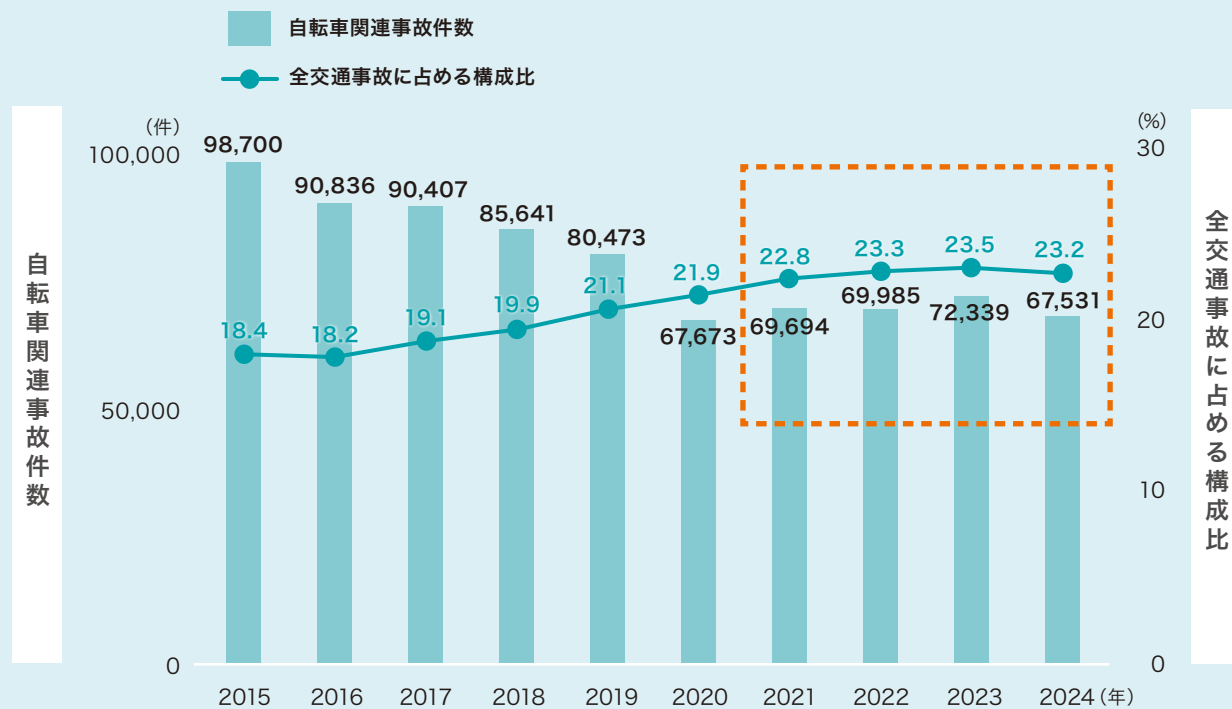
検索

編集部:本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内  
〒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



自転車関連事故件数と全交通事故に占める構成比の推移



郵便局の窓口で反則金を納付すると、刑事手続に移行せず、有罪となって「前科」がつくことはありません。

—Hondaはドライバー・ライダーだけでなく、自転車利用者に対する交通安全教育の普及にも力を入れています。交通反則通告制度については、どのようにお考えでしょうか。

小澤 私どもは、モビリティを通じて人々に自由な移動の喜びを提供しています。この喜びを拡げていく中で、負の側面の一つが交通事故です。交通事故をなくすためには安全技術の進化もさることながら、教育・啓発によって交通参加者一人ひとりの安全意識を向上させ、社会全体で安全の総量を高めることが重要だと考えています。この考えを表現しているのが「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンです。このスローガンには「バイクやクルマに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが事故に遭わない交通社会をつくりたい」という想いを込めており、自転車利用者も対象としています。

自転車利用者への教育・啓発に関しては、地域の交通安全指導者の皆さまに、私どもが開発した様々な自転車教育のプログラムや教材を提供し、交通安全教室などで活用していただくという形で進めています。これによって、多くの自転車利用者に交通ルールの遵守と安全運転の重要性を理解してもらうことができます。

自転車は運転免許が必要ないこともあり、自転車利用者

が体系的な交通安全教育を受ける機会は限られます。そのため、交通ルールに対する理解度には人によって差があるのではないのでしょうか。青切符の導入で、自転車に関する交通ルールに注目が集まり、交通安全教育の機会は増えていくと思います。これにより、自転車利用者の安全意識が高まり、交通安全を意識した行動変容につながることを期待します。

また、最近ではSmaChari(スマチャリ)という様々な自転車を電動アシスト化、コネクテッド化する後付け電動アシストシステムを提供しています。SmaChariはアプリで自分好みの乗り味を実現するだけでなく、クルマの走行データをもとに注意すべき点を地図上に表示するなど運転者の安全に配慮した機能が搭載されています。今後は四輪・二輪等、他の交通参加者との連携も含め、この機能の進化に取り組んでまいります。このようにHondaとしては、教育と技術の両方から自転車関連事故の低減に寄与していきたいと考えています。

### ライフステージに応じた自転車利用者の教育機会の拡充へ

—自転車利用者への指導取締りは、どのように行われるのでしょうか。また、指導取締りとともに交通安全教育も重要だと思います。自転車利用者への交通安全教育に対する考えをお聞かせください。

早川 青切符の導入により検挙後の手続きは大きく変わりますが、交通違反の指導取締りについての基本的な考え方は変わりません。警察官が自転車の交通違反を認知した場合、現場で指導警告を実施することを原則としつつ、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反である時は検挙の対象となります。例えば、歩道をスピードを出して通行しているといった違反について、その違反の態様が交通事故を起こす危険性が低いなど、悪質・危険な違反に直ちに当たることがない時は、原則として、現場で「指導警告票」を交付するなどし、指導警告を行います。

しかし、歩行者が多い歩道でスピードを出して走行し、実際に歩行者とぶつかりそうになるなど、悪質・危険な時には検挙の対象となります。青切符の導入に関して、指導取締りの基本的考え方や自転車の交通ルールをイラストを入れてまとめた「自転車ルールブック」を作成しましたので、ぜひ、ご活用いただきたいと思います。

指導取締りは、各警察署が指定した「自転車指導啓発重点地区・路線」等で、事故が多い朝の通勤・通学時間帯や日没前後の薄暗い時間帯を中心に実施します。

また、先ほど小澤さんもおっしゃった通り、自転車は運転免許が必要なく、運転に必要な技能、知識等を身に付けるための教育の機会が義務付けられていません。そのため、



警察では高齢者に対する自転車シミュレーターを使用した交通安全教育や街頭指導を通じて、自転車利用者の安全意識の向上を図っている

警察だけではなく、事業者、保護者・家族、学校、自治体といった関係者が、専門性を生かして、相互に連携して交通安全教育を行うことが重要です。年内に、「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」において、ライフステージに応じた教育内容について「自転車の交通安全教育ガイドライン」を取りまとめる予定であり(12月11日に公表済み)、交通安全教育に携わる関係者にこのガイドラインを活用していただき、関係者の方々とともに自転車の交通安全教育をより充実していきたいと考えています。

—Hondaが2025年に完成させた教材「デジタル自転車かるた」は全国各地の小学校で活用が進んでいます。中学生や高校生に対しても新たな教材を開発しているのでしょうか。

小澤 私どもは1970年に安全運転普及本部を設立し、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本とした、すべての交通参加者へ向けた教育・啓発を50年以上にわたり継続しています。この活動の中で、ライフステージやモビリティに応じた教育・啓発を実施できるよう様々なプログラムや教材を開発しています。小学生においては、学年が上がるにつれて、自転車乗用中の事故の割合が高くなっています。そのため、一人で自転車を利用し始める前から、交通ルールを知っておく必要があるといえます。

以前、私どもが小学生を対象に交通安全教育の効果を検証した結果、1年間に数回程度の教育の機会だけでは、教育効果の維持は難しいことがわかりました。効果を維持するには、継続的な指導が必要なのです。そこで、近年は交通安全教室など限られた機会だけではなく、日常的に小学校の先生方が短時間で手軽に指導できるようにするための教材の開発に取り組んでいます。

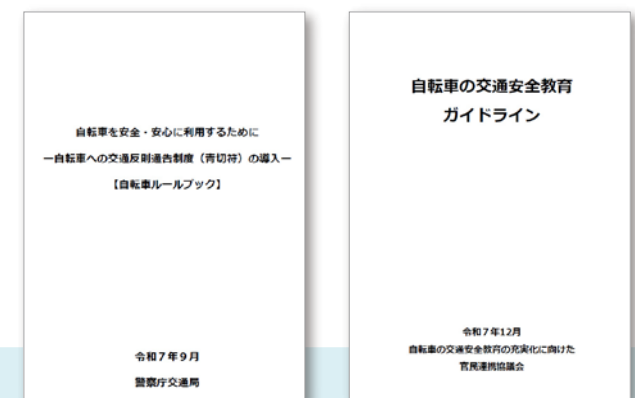
その一つが2025年3月に完成した「デジタル自転車かるた」(P4参照)です。自転車に乗る上で知っておいてほしい交通ルール・マナーや安全な乗り方を45の絵札と読み札で紹介しています。モニターやスクリーンにかかるたの絵札を表示し、それが示す内容を児童に考えてもらうというクイズ



小澤 学

本田技研工業(株)執行役常務  
安全運転普及本部長

Manabu Ozawa



「自転車ルールブック」の詳細はこちら  
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf>



「自転車の交通安全教育ガイドライン」の詳細はこちら  
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/gaidorain-honbun.pdf>





「デジタル自転車かるた」は小学校での交通安全指導に活用されている

形式で進行する点が特長です。実際に活用した先生方からは「このような教材があることで、自転車に関する指導に組みやすくなった」という声をいただいています。

2026年4月から始まる交通反則通告制度(青切符)は16歳以上が対象ですから、中・高校生への指導も重要になります。現在、中・高校生を対象にした教材「デジタル自転車ルールカード(仮称)」を開発しているところです。交通違反をカードとして表現したもので、「デジタル自転車かるた」のように、わずかな時間で先生方が継続的に指導できるようにしています。各カードは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を一目でわかるようにしました。さらに、違反が原因となって事故が起きた場合、自分自身が大きなケガを負うことや、他者を傷つけてしまう可能性があることも伝えられるよう工夫しています。大切なのは「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」という本質的な理解を促すことです。交通ルールの説明だけにとどまらず、中・高校生に「自分ごと」としてとらえてもらい、交通安全への関心と理解を深めることをめざします。

このように今後も各年代に合った教材を開発し、普及することで、自転車の交通安全教育の拡充に寄与したいと思っています。

**早川** 先ほどご紹介しましたガイドラインでは、自転車の販売事業者、保護者・家族、学校、自治体といった自転車利用者と関わりのある関係者が、効果的に交通安全教育が行えるよう、それぞれが行う交通安全教育の具体的な内容と方法の例を整理し、紹介する予定です。このガイドラインが活用され、自転車の交通ルールの周知が図られる「場」が拡大することを期待しています。

このほか、自転車の交通安全教育を行う関係者を「見える化」して、交通安全教育の実施を望む主体とのマッチングを促進して教育機会を拡充するため、都道府県警察において、自転車の交通安全教育を行う関係者をウェブサイトで公表する取り組みを開始することとしています。

## 交通安全の領域で日本が世界をリードする存在となるために

### ―最終年度を迎えた第11次交通安全基本計画の進捗状況と、第12次交通安全基本計画について、お聞かせください。

**早川** 令和3年度から7年度までの5年間を計画期間とする第11次交通安全基本計画では、「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下にするとともに、重傷者を2万2,000人以下にする」という目標を掲げ各種対策を実施してきましたが、残念ながら目標の達成には至りませんでした。

一方、これまで、関係機関・団体、企業、ボランティア等の方々が一丸となり、また、国民の皆さま一人ひとりが交通事故防止に積極的に取り組んできたことにより、令和6年中の交通事故死者数は過去最多であった昭和45年の死者数(1万6,765人)と比較して6分の1以下に減少しました。

これまでの取り組みの成果を踏まえつつ、歩行者と自転車乗用中の死者が我が国の交通事故死者の半数近くを占めている交通事故の現状について、歩行者保護の徹底、自動車や自転車のルール遵守といった交通安全対策を一層強化していくことが必要です。

また、現在、令和8年度から12年度までの5年間を計画期間とする第12次交通安全基本計画の策定に向けた検討が行われています。

「高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせないための総合的な対策」、「こどもの安全確保のための

環境整備」、「歩行者の安全確保のための意識変容」、「自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備」、「外国人の交通安全対策の推進」、「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進」等を安全対策の重視すべき視点として、次期基本計画の目標を達成するため、関係機関・団体等と連携しながら取り組みを強力に推進していきたいと考えています。

**小澤** 冒頭で申し上げましたように、私どもは「事故に遭わない交通社会」の実現をめざしています。「事故に遭わない社会」とは、すべての人が心から安心して、好奇心に導かれながら自由に移動できる社会のことで、第11次交通安全基本計画の「交通事故のない社会を目指して」という基本理念にも重なり合うものです。

そして、私どもは2050年に全世界で、Hondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざしており(※3)、そのマイルストーンとして、2030年に全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者半減を目指しています(※4)。これから生産される新車の乗員だけでなく、既にお客さまのもとへ届けられた車両や事故の相手車両の乗員、そして歩行者・自転車までも対象としたチャレンジングな目標です。

車両の安全技術は進化を続けていますが、これはあくまで運転時のリスクを回避するための支援システムという位置づけで、安全運転においては“人”が主役です。そのため、目標の達成に向けて、運転者への教育・啓発の内容や方法を、その時代の環境や社会情勢に合わせて変化させていく必要があります。

今、私どもはHonda SENSINGと総称している衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能などを備えた安全運転支援システムの進化と適用車種の拡大に取り組んでいるところです。これと併行して、Honda SENSINGの機能をお客さまに正しく理解していただくため、四輪販売会社で体感試乗会(※5)を開催しています。ただし、安全の観点から条件を満たすスペース(広さ)を確保しないと、実施できません。

2025年度は、ダミーターゲットを工夫し、従来より狭いスペースでも行えるようにしました(※6)。これにより、体感試乗会が実施しやすくなり、より多くのお客さまにHonda SENSINGの効果を実感していただけるようになりました。こうした機会に、お客さまが誤解や過信をしないよう、四輪販売会社のスタッフを通じて啓発することも重要だと考えています。



ダミーターゲットを工夫し、従来より狭いスペースでHonda SENSINGの体感試乗ができるようになった

また、コロナ禍以降、日本でもフードデリバリーサービスが定着しました。2025年は、Uber Eats Japanが開発した二輪車の配達員向けに提供する安全運転啓発アプリのコンテンツ作成に協力しました(P4参照)。私どもが制作した動画によるKYT(危険予測トレーニング)のノウハウを提供し、配達シーンに特化したKYTを開発しました。このKYTは日本を含む9の国と地域の配達員にスマートフォンのアプリを通じて利用されています。

今後も社会の変化やニーズを的確にとらえ、スピーディに対応することで、多くの交通参加者に正しい知識や理解を広げたいと思います。

**早川** 御社がめざす「事故に遭わない社会」の実現は、交通安全対策の目標であり、また、「2050年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざします」と表明されていることを非常に心強く感じております。

私自身も、自転車の交通ルール・マナーについて、4コマ漫画などでわかりやすく伝えられないかと考えていたところであり、御社が作成し、小学校に無償配布している「デジタル自転車かるた」を拝見して、非常にいい教材だと思いま



早川智之 警察庁交通局長  
Satoyuki Hayakawa

した。現在制作中の自転車の交通反則通告制度に対応する中高生向けの「デジタル自転車ルールカード」の完成が楽しみです。

また、自動車、オートバイを製造する御社が自転車教育を支援していくというその熱意と使命感に深く敬意を表します。交通事故を防止するためには、官民連携の取り組みは必要不可欠です。御社をはじめ、民間の視点で交通安全に積極的に取り組んでいただいている企業や団体、ボランティア等が果たす役割は極めて大きいものです。

引き続き、交通事故のない安全で安心な社会の実現のため、各種取り組みの推進をお願いします。

**小澤** 交通事故死者をなくすことは、モビリティメーカーとしての社会的責務です。しかし、Honda個社ができることには限界がありますから、日本においては警察庁をはじめとする官公庁や関係諸団体等の皆さまとともに活動を進めてまいりました。

海外に目を向けると、新興国においては法規制や交通ルール、道路インフラなどが未整備の地域があり、交通死亡事故の増加が社会問題となっています。特に日本のような免許教習制度が整っておらず、また詳細な交通事故データが十分でないのが実情です。

この状況を打開するため、私どもは2025年2月、二輪車・四輪車のメーカーとして初めて、国連交通安全基金(United Nations Road Safety Fund・以下、UNRSF)とパートナーシップを締結しました。私どもが長年、安全技術の開発や安全運転普及活動で培ってきたノウハウ・知見と、UNRSFの世界各地に広がるネットワークを組み合わせ、各国の交通事故分析および交通安全政策を支援していく予定です。

日本は官民一体となった取り組みによって、交通事故死者をピーク時から大幅に低減しました。この成功モデルを海外に展開できれば、グローバルでの交通事故死者低減につながるはずです。交通安全の領域で世界をリードする存在となるため、日本が交通事故死者ゼロをいち早く達成することは大きな意義があると考えています。

### ―長時間にわたり、ありがとうございました。

- ※1 令和7年中の死者数は2,547人。
- ※2 自転車関連事故とは、自転車が第1当事者(加害者)または第2当事者(被害者)になる事故のこと。
- ※3 Hondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故: Hondaの二輪車・四輪車乗車中、および歩行者・自転車(故意による悪質なルール違反、責任能力のない状態を除く交通参加者)が関与する交通事故。
- ※4 2020年比で2030年に全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する1万台当たりの交通事故死者数を半減。
- ※5 四輪販売会社(Honda Cars)のスタッフが運転する車両に同乗する形でお客さまに衝突軽減ブレーキなどを体感してもらい、各機能の能力には限界があり、過信せず、安全運転することの重要性を伝えるという内容。
- ※6 体感できる機能はHonda SENSINGの一部。「駐車枠2台分×6m以上」のスペースで近距離衝突軽減ブレーキ、さらに「駐車枠2台分×13m以上」のスペースであれば、誤発進抑制機能(前進のみ)が体感できる。



## 2025年活動報告

# 交通社会の変化やニーズに対応した活動を国内外で展開

2050年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざし、

Honda安全運転普及本部は2025年も「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に交通社会の変化やニーズに合わせ、国内外で活動を展開した。

### 教育プログラム・教材の開発

#### 小学生に自転車の交通ルール・マナーなどをわかりやすく伝える「デジタル自転車かるた」

小学生への継続的な自転車教育を支援するため、3月に「デジタル自転車かるた※1」を完成させ、小学校の先生方や地域の交通安全指導者への提供を開始した。

「デジタル自転車かるた」は、自転車の交通ルール・マナーや安全な乗り方を紹介する45の絵札と読み札で構成。先生方のパソコンやタブレット端末を通じて、モニターやスクリーンにかるたの絵札を表示し、それが示す内容を児童に考えてもらう。絵札から読み札を予想するというクイズ形式になっているため、児童が楽しみながら学ぶことができる。また、絵札のアニメーション機能を使うことで、自転車

乗用中に必要な安全行動について理解してもらいやすくなっている。かるた1枚あたりの指導時間は2分程度。短時間で手軽に自転車教育を行うことができる。

※1「デジタル自転車かるた」で扱う自転車とは道路交通法施行規則の「普通自転車」を指す。



「デジタル自転車かるた」の詳細については以下のホームページ参照。  
[https://global.honda.jp/safetyinfo/digital\\_karuta\\_bicycle/](https://global.honda.jp/safetyinfo/digital_karuta_bicycle/)

#### 「交通安全教育プログラム勉強会」に参加した交通安全指導者の知識と経験を新たな教材の開発に活かす

「交通安全教育プログラム勉強会」は、地域の交通安全指導者が相互の指導方法の確認や意見交換を通じて、指導力の向上に役立ててもらうこと、交通安全指導者の知識と経験を新たな教育プログラムの開発に活かすことを目的としている。

8月に開催した勉強会では現在、開発中の教材「デジタル自転車ルールカード（仮称）」（P3参照）の目的や内容を紹介し、どのように活用すれば効果的か、参加者同士で話し合っていた。討議を通じて得られた意見やアイデアを参考にしながら教材の開発を進めている。



会場の虎ノ門アルセアタワー（東京都港区）には全国8地区から交通安全指導者16名が集まった

#### 「こども会議 × SAFETY MAP」がキッズデザイン賞受賞

福島県会津若松市で同市内の小学生とその保護者を対象に交通安全ワークショップ「こども会議」を2024年10月から2025年3月にかけて計3回開催した。これはSAFETY MAPを活用し、自分たちの生活圏に潜む危険を親子で考えることを目的とした取り組みである。

「こども会議」では児童が危険と感じた箇所をSAFETY MAPに投稿。その後、グループに分かれて、各々が投稿した危険箇所がどのようにしたら安全になるかを話し合った。

「こども会議」とSAFETY MAPは、こどもの目線から危険と感じた場所を可視化し、他者と共有して自らの行動を考える点が評価され、第19回キッズデザイン賞（右記参照）を受賞した。



2025年3月に開催された「こども会議」には会津若松市内の6つの小学校から児童25名とその保護者が参加



SAFETY MAP (<https://safetymap.jp/>) はHondaが2013年から公開しているデジタル地図ツールで、街中の危険箇所に関する情報を誰でも投稿、共有できるようになっている。パソコンやスマートフォンで閲覧可能

キッズデザイン賞「こども交通安全会議 × SAFETY MAP」の詳細は右記のホームページ参照。[https://kidsdesignaward.jp/search/detail\\_250382](https://kidsdesignaward.jp/search/detail_250382)  
キッズデザイン賞は、こどもの安全・安心と健やかな成長・発達に寄与する、優れた製品・サービス・空間・活動・研究などを顕彰するもので、特定非営利活動法人キッズデザイン協議会が主催し、経済産業省、内閣府、消費者庁、こども家庭庁が後援している。

### 他社と連携した活動

#### Uber Eatsの配達員向けの啓発コンテンツの開発に協力

Uber Eats Japan (同) (東京都港区) が運営するフードデリバリーサービスUber Eatsでは、二輪車や自転車を利用して配達員が商品をお客さまに届けている。

同社は二輪車を利用する配達員の交通安全意識向上のため、Hondaのウェブサイトに掲載している動画による「危険予測トレーニング」(以下、KYT)を活用していたが、配達シーンに特化した独自のKYTを開発することとなった。Hondaは監修という立場で協力し、同社に様々な助言を行った。完成したKYTは3月から日本をはじめ、アルゼンチン、ブラジル、ドミニカ共和国、メキシコ、イギリス、台湾、インド、バングラデシュの9の国と地域で配達員用のアプ

リを通じて利用できるようになっている。

さらに、Hondaの交通教育センターのインストラクターが



Uber Eatsの配達員が利用しているKYTは180°の3Dアニメーションで、スマートフォンを左右に移動すると、その場面を様々な角度から確認できるようになっている

配達員を対象にウェビナーを実施するなど、今後も配達員の事故削減に寄与していきたい考えだ。





## 海外における活動

### タイ、中国でインストラクターの競技大会を開催

安全運転普及活動の核となる交通教育センターは、活動のレベルアップを図るため、インストラクターの安全運転技術と指導力の向上に努めている。その取り組みの一つとして毎年「アジア・大洋州地域安全運転インストラクター競技大会」を開催。1月にタイで行われた同大会には8カ国117名のインストラクターが参加した。運転技術の研鑽だけでなく、お客さまへの指導力の強化や各国参加者による効果的な施策を共有することで、活動の質の向上につなげている。

また、中国では9月から10月にかけて販売店のインストラクターによる「安全運転技能大会」を初めて開催。中国国内から選抜された54名が予選に参加し、上位20名が決勝に臨んだ。



タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム、インド、フィリピン、台湾、シンガポールから117名が参加



インストラクター競技大会では運転技術とお客さまへの指導力を審査



中国で初開催となった安全運転技能大会の決勝では実技(上)や模擬解説(下)などが行われた

### UAEで初となる安全運転研修を実施

UAE(アラブ首長国連邦)ではデリバリーサービスの需要急増に伴い、特にドバイなどの都市部でデリバリーライダーのバイク事故が増加している。

事故低減に向けて、アフリカ・中東地域を統括するHondaの拠点HAMER(Honda Africa and the Middle East Representative Office)は、デリバリーライダー向けの安全運転研修と、現地インストラクターを養成するための研修を実施した。

HAMERはドバイ道路交通局と連携し、9月に「ドバイオートドローームナショナルサーキット」で安全運転研修を開催。主要デリバリーサービスのライダー 27名が参加した。交通教育センターレインボー浜名湖のインストラクターが2日間にわたり、座学と実技による指導を行った。これと併行

ドバイで働くデリバリーライダーが座学と実技による安全運転研修を受講



して、HAMERのスタッフ3名を現地インストラクターとして養成するための研修も実施。3名はアフリカ・中東地域で初となるHondaの認定インストラクターとなった。

インストラクター養成研修では初心運転者を想定した指導のロールプレイなどが行われた



### ベトナムの小学1年生全員にヘルメットを寄贈

Honda Vietnam(HVN)はベトナムの国家交通安全委員会と教育訓練省と協力して、同国の小学1年生へのヘルメット寄贈プログラムを展開している。ベトナムのライダーにヘルメットを着用する習慣を根づかせ、安全基準に適合したヘルメットの着用率を100%にすることが目的である。HVNは、このプログラムを通じて、保護者に自分自身とこどものためにヘルメットを着用することを呼びかけている。

10月にハノイにあるヴァンバオ小学校で2025-2026年度の発足イベントが開催され、三部敏宏 本田技研工業(株)取締役代表執行役社長と貝原典也 同取締役代表執行役副社長が出席した。2025-2026年度はHVNを通じてヘルメット180万個を寄贈する。



イベントに参加した小学1年生にヘルメットが手渡された

発足イベントでスピーチを行う  
三部敏宏 本田技研工業(株)取締役 代表執行役社長

## Safety Info.

### インフォメーション

## 第55回全国白バイ安全運転競技大会開催 全国の白バイ隊員が安全運転技術を競う

昨年10月11日と12日の両日、自動車安全運転センター安全運転中央研修所(茨城県ひたちなか市)で第55回全国白バイ安全運転競技大会(主催:警察庁)が開催された。同大会は「白バイ乗務員の運転技能を向上させ、受傷事故の絶無を期すとともにその士気の高揚を図り、もって道路交通の安全の維持に資すること」を目的として、1969年より

実施されている。Hondaは同大会の審判業務に協力するなど運営をサポートした。今回は44都道府県警察および皇宮警察から、女性隊員34名を含む123名の選手が参加。1日目の競技は悪天候のため中止となり、2日目の不整地走行操縦競技、傾斜走行操縦(スラローム)競技の計2種目(女性の部は傾斜走行操縦競技のみ)が行われた。



傾斜走行操縦(スラローム)競技



不整地走行操縦競技

主な結果は以下の通り

- 団体競技の部・第1部(9都府県警察)  
第1位/警視庁 第2位/兵庫県 第3位/愛知県
- 団体競技の部・第2部(35道府県警察および皇宮警察)  
第1位/熊本県 第2位/山梨県 第3位/高知県



閉会式では各部と種目別の入賞者を表彰



SJ Interview

SJインタビュー

# 交通心理学を通じて研究者と実務家が つながり、協働で問題解決にあたる

日本交通心理学会は1975年に日本交通心理学研究会として創立し、1982年に現在の名称となった。会員は交通心理学の研究者と、自動車教習所の教習指導員や運輸・保険などに携わる実務家で構成されている。日本における交通心理学の歩みや同学会の役割について、2020年度から会長を務めている蓮花さんにうかがった。

## 人間の行動に焦点を当てて 交通事故防止対策を考える

交通心理学の役割は、交通参加者の行動とその原因である心理的メカニズムなどを解明し対策を立案することで、交通事故を防止し、モビリティ社会での国民の安全と安心を実現することだと蓮花さんはいう。

「歴史的にみると、交通事故は産業心理学という領域の中で研究されていました。産業心理学は、産業活動における人間の心理を研究対象とする応用心理学の一部門です。工場など職場での労働災害や、航空機や鉄道の事故の防止に多くの心理学者が関わったことで発展していきました。

日本では1950年代後半から交通事故死者数が急増し、産業心理学者が交通事故を研究の対象とするようになった。産業場面における事故の研究手法が交通事故に応用されたのである。「その後、“交通戦争”と呼ばれるようになると、産業心理学以外の心理学者も交通事故を防ぐための研究に参加しました。クルマやバイクは機械ですが、動かすのは人間です。さらに、交通社会にはドライバー・ライダーだけでなく、歩行者や自転車が混在していることから、人間の行動を研究する心理学者の重要性は高まりました。しかし、当時はクルマやバイクの運転に精通している心理学者は少数だったのです。道路交通や運転について、様々な領域の心理学者が意見を交わせる場として、当学会の前身である日本交通心理学研究会が発足しました」。

## カーコミュニケーションや 高齢ドライバーについて研究

蓮花さんが交通心理学と出会ったのは大学生の時だった。「私は社会心理学(人々の行動や感情がどのように他者や社会的環境によって影響を受けるか、あるいは影響を与えるかを研究する学問)を学びたいと思い、1972年に

大阪大学人間科学部に入学しました。しかし、社会心理学が学べるゼミがなかったので、交通心理学を専門とする長山泰久先生のゼミに入りました。社会心理学に最も近いのが交通心理学だったからです。

交通心理学の研究を始めた蓮花さんが注目したのはドライバーの行動様式だった。クルマにはウィンカーやブレーキランプ、クラクションなど、ドライバーの意思を周囲に伝える装置が付いている。蓮花さんは、光の点滅や音を活用したドライバー同士のコミュニケーション(カーコミュニケーション)に興味を持ったのである。

「例えば、クラクションは鳴らし方で、その意味合いが変わります。そこで、実験室に初心者や運転経験の浅いドライバーからベテランのドライバーを集めて、どのようにクラクションを使い分けているかを調べることにしました。その結果、クラクションには『社会的エチケット(感謝を示す)』『安全確保』『感情表現』という3種類の使い方があり、鳴らしている時間は『社会的エチケット』が0.1秒前後、『安全確保』が0.3秒前後、『感情表現』が0.5秒以上でした。初心者はどの場面でも0.5秒以上鳴らす傾向があり、鳴らし方に差がないこともわかりました。使い方によって、相手のドライバーに攻撃的な意味に誤解されてしまうわけです。カーコミュニケーションの研究は、運転中のドライバーに攻撃行動が生じやすい理由の一部を解明することにつながりました」。

蓮花さんは高齢ドライバー研究の第一人者でもある。研究に着手した2000年は、高齢ドライバーによる交通事故が今ほど問題視されていなかった。「高齢ドライバーが増加していくことは明らかでしたが、高齢者の運転行動に焦点を当てた研究はわずかだったので、本格的に取り組む必要があると思いました」。

高齢ドライバー(約200名)に自動車教習所のコースを走行してもらい、その運転行動を評価した。「安全運転の方がいる一方で、逆走など不安全行動をする方がいるなど、年齢差のみ



日本交通心理学会 会長  
帝塚山大学 名誉教授 **蓮花一己** さん

ならず個人差も大きいことが確認できました。さらに、他の年齢層との比較を行い、安全確認の回数が少ないなど高齢者特有の運転行動も明らかになりました。

この結果をもとに、蓮花さんは高齢ドライバーの運転行動を改善するための教育プログラムづくりに取り組んだ。

## 交通心理学の知識を身につけた 実務家を増やすために

日本交通心理学会は蓮花さんのような研究者と、自動車教習所やバス会社、運送会社、保険会社などに所属する実務家が協働で研究を行っている。そして、研究の成果を学会誌「交通心理学研究」や年次大会などで発表している。

「実務家は“現場”というフィールドを持っています。このフィールドを活用できることは研究者にとって有意義です。実務家にとっては研究者が身近な存在となり、科学的根拠に基づいた業務の改善や効率化に取り組みやすくなります。研究者と実務家をつなぐ当学会のプラットフォームは、私自身が研究を進める上でも大いに役立ちました」。

同学会は、交通心理学に関して一定以上の知識と経験を持ち、社会的な活動・貢献を志す会員に対して、資格認定を行っている。資格は「交通心理士補」「交通心理士」「主任交通心理士」「主幹総合交通心理士」の4種類がある(詳細は下記参照)。

「実務家の会員の皆さんが交通心理学の基本的な知識を身につければ、研究の質が高まり、各々の活動の幅も広がるという考えで、2002年から資格認定制度が始まりました。現在、資格を有する会員は約500名です」。

2012年4月より、国土交通省の「自動車運送事業者に対する安全指導業務(適性診断・運行管理者に対する講習)への民間参入促進」措置により、適性診断業務の第一種カウンセラーと

して「交通心理士」が追加された(第二種カウンセラーには「主任交通心理士」で一定の研修を受講すれば認定される)。

「資格認定をきっかけに、大学院に進学して博士号を取得した会員もいます。自動車教習所の教習指導員も多いため、交通心理学の知識だけでなく、コーチングやカウンセリングなどの現場で活かせる技術を習得してもらうセミナーも定期的を実施しています」。

## 様々な分野の研究者や 実務家との連携強化に向けて

昨年8月に「創立50周年・第90回記念千葉大会(大会委員長・藤田佳男 千葉県立保健医療大学教授)(以下、千葉大会)」を3日間にわたり開催した。今回は同学会と「(一社)運転と作業療法学会」との共催である。

蓮花さんは共催とした背景を次のように説明する。「(一社)運転と作業療法学会は、病気や障がいを持つ方へのリハビリテーションの一環としてクルマの運転再開などを支援する活動に取り組んでいます。地域が抱えている課題を解決するためにも、医療分野との連携は不可欠だと考えました。千葉大会に参加した約150名の作業療法士の中には当学会への入会を希望する方もおり、交通心理学への理解を深めていただけたと思っています。また、作業療法士の皆さんが手がけている研究を知ることができたと、当学会の会員にも好評でした」。

千葉大会のテーマは「交通心理学会の過去・現在・未来」。3日目のシンポジウムでは、(一社)日本作業療法士協会会長の山本伸一さんや、交通工学を専門とする千葉工業大学教授の赤羽弘和さんらと交え、同学会の未来について意見交換が行われた。

蓮花さんは医療分野とともに、交通事故を防ぐために必要な道路の計画、設計、運用方法などの研究を担う交通工学の研究者との連携強化が必要だと考えている。

「交通心理学と交通工学は互いに補完し合える関係です。今、地方では交通事故対策を推進するにあたり専門家の確保に苦労しています。そこで、日本全国をいくつかのブロックに分けて、近隣にいる交通心理学または交通工学の研究者が各ブロックの窓口となり、行政や企業・団体からの相談を受け付けられるようにしたいと思っています。交通心理学と交通工学の連携体制を構築できれば、相談された課題の解決に最適の専門家を迅速に紹介できるでしょう」と今後の展望を語った。



千葉県千葉市のホテルで開催された「日本交通心理学会創立50周年・第90回記念千葉大会」。1日目の座談会では蓮花さんと、同学会の会長経験者の松浦常夫さん(実践女子大学 名誉教授)、太田博雄さん(東北工業大学 名誉教授)が交通心理学について語り合った  
(写真提供:「月刊自動車管理」)

●「交通心理士」資格について		
※資格の所有を条件とするものではない。		
資格	要件	期待される職務内容※
交通心理士補	公認心理師、臨床心理士もしくは産業カウンセラーのいずれかの資格を有する者、心理学関連の学士の学位を有する者、または交通心理士補資格認定試験に合格した者(ただし、取得後5年以内に交通心理士の資格を取得しないと失効)。 <交通心理士補資格認定試験> ・ドライバーの応答特性 ・交通発達心理学 ・交通教育心理学 ・交通事故の心理学的問題 ・交通カウンセリング ・交通リスク心理学 ・運転適性 ・コーチング ・交通社会心理学 上記科目ごとの試験のほかに、論述試験(600～800字)、面接試験が行われる。 不合格科目については追試験を実施(受験資格期間は最初の受験から3年以内)。	・自動車教習所学科および技能講習担当 ・道路交通安全業務担当
交通心理士 ①～③のいずれか	①心理学関連の学士の学位を有する者、またはそれと同等以上の学識を有する者。 ②交通心理学に関する学会誌等への発表が1篇以上かつ学会発表が2件以上で、いずれも筆頭発表者である者。 ③3年以上の研究または実務経験を有する者。	・国土交通省第一種カウンセラー業務 ・高齢者講習担当 ・事故反復者などの再教育担当 ・集団を対象にする企業講習 ・一般運転者の管理的立場にある安全運転管理者講習や運行管理者教育 ・交通安全教育カリキュラム作成担当 ・自治体の交通政策担当
主任交通心理士 ①～③のいずれか	①心理学関連の修士の学位を有する者、またはそれと同等以上の学識を有する者。 ②交通心理学に関する学会誌等への発表が2篇以上かつ学会発表が4件以上で、いずれも筆頭発表者である者。 ③5年以上の研究または実務経験を有する者。	・国土交通省第二種カウンセラー業務 ・交通心理学関係の企業・団体の経営の補佐 ・交通心理学関係の専門的会合の講演
主幹総合交通心理士 ①～③のいずれか	①心理学関連の博士の学位を有する者、またはそれと同等以上の学識を有する者。 ②交通心理学に関する学会誌への発表が3篇以上かつ学会発表が6件以上で、いずれも筆頭発表者である者。 ③10年以上の研究または実務経験を有する者。	・交通心理学関係の企業・団体の経営 ・交通心理学関連の研究プロジェクトや活動のマネジメント



# 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

## ドライバーは停車後、再発進する時にウィンカーで合図をしているか？

### DATA 基礎情報

路肩などから発進する時は  
ウィンカーで合図を行う

ウィンカー（方向指示器）は周囲に自車の動き方を知らせるためのものである。道路の右左折や進路変更だけでなく、路肩などに駐停車した後に発進する時もウィンカーを点滅させなければならない。「交通の方法に関する教則」（国家公安委員会が歩行者と運転者の交通マナーをまとめ

た手引き）には発進する際、「クルマの前後に人がいないか、クルマの下に子どもがいないかを確認め、ウィンカーなどによって発進の合図をし、もう一度バックミラーなどで前後左右の安全を確かめてから発進しましょう」と明記されている。しかし、合図を怠って発進するドライバーもいる。今回は、神奈川県内の2つの駅にある一般車乗降場（車寄せ）で、停車後に再発進するクルマのウィンカー点滅状況を観察した。

### WATCHING 観察

交通量が多いケースで  
ウィンカーを点滅させる割合が高い

観察場所Aは横浜市にあるJR「新横浜駅」の一般車乗降場。2車線あり、左側の車線にクルマを停車させて、人の乗せ降ろしができるようになっている。再発進する時は右側の車線に合流することになるため、右ウィンカーで合図をする必要がある。観察した2時間に一般車乗降場を出入りしたクルマ65台のうち停車後、発進時に右ウィンカーを点滅させたのは16台（24.6%）だった。観察している間はクルマの往来が激しくなかったこともあり、ドライバーは右後方に車両がないことを確認しただけで発進していくように感じられた。人待ちのため、停車していたクルマの

中には人を乗せた後、ハザードランプを消し忘れて発進していくケースもあった。観察場所Bは藤沢市にあるJR「藤沢駅」の一般車乗降場でAと同様、2車線あるうちの左側の車線で乗せ降ろしを行う。観察した2時間に一般車乗降場を出入りしたクルマは155台。このうち101台（65.2%）が発進時に右ウィンカーを点滅させた。観察中は、家族を自宅から駅まで送ってきたと思われるクルマが一般車乗降場に流入しており、ほとんどは助手席や後部座席から同乗者が降りていくと、すぐに発進していくという状況だった。また、今回は一般車乗降場で停車する前に合図を行ったかについても観察している。その結果、A、Bともに約4割のクルマが左ウィンカーまたはハザードランプを点滅させていなかった。



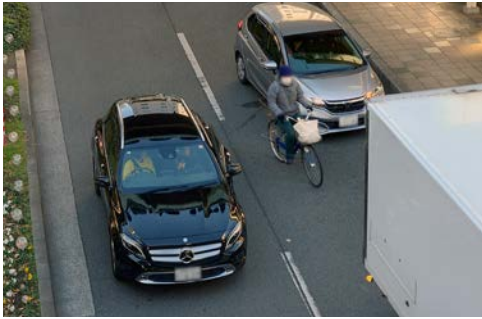
左側の車線に停車するスペースがなくなると、右側の車線で同乗者を降ろすケースが散見された（観察場所B）



ウィンカーを点滅させて発進しようとするクルマの前に停車するクルマ（観察場所B）



観察場所Bは自転車も通行していた。観察中、停車したクルマの助手席の同乗者が後方の自転車に気づかずドアを開けようとした場面があった（写真右）



### ADVICE アドバイス

事故を未然に防ぐために  
ウィンカーによる合図が必要

観察場所AではBに比べ、発進時にウィンカーを点滅させていないドライバーの割合が高かった。これはAのほうが観察中の交通量が少なく、クルマがいてもあまりスピードを出していないことが影響しているのではないかと考えられた。一方、Bは朝の通勤・通学時間帯で、Aより交通量があり、発進の際に右後方から車両が近づいてくるケースが多かった。そのため、ウィンカーで発進の意思を右後方のクルマに伝えなければ

ばいけないと考えているドライバーが多いように感じられた。しかし、約3分の1のドライバーはウィンカーを点滅させていない。観察中、右後方からクルマが来ているにもかかわらず、ウィンカーを点滅させていなかったため、そのクルマの前に飛び出す形となった場面があった。ウィンカーは自分の次の行動を意思表示するための手段だ。発進の際、後続車がいなくても、死角にバイクや自転車がいる可能性がある。ウィンカーを点滅させずに発進すると、周囲の交通参加者に危険を及ぼしかねない。事故を未然に防ぐために、停車後の再発進時はウィンカーによる合図を徹底してほしい。

### 観察結果

#### 観察場所 A

神奈川県横浜市  
JR「新横浜駅」前  
観察日／12月4日（木）  
観察時間／15:00～17:00  
天候／晴れ



JR「新横浜駅」前の一般車乗降場



ウィンカーを点滅させないのは人を乗せたり降ろしたりした後、すぐに発進するケースが多かった



後方からクルマが接近しているにもかかわらず、ウィンカーを点滅させずに発進するクルマ

#### ●クルマのウィンカー点滅状況（台）

一般車乗降場からの発進時	右ウィンカーを点滅させた	16 (24.6%)
	右ウィンカーを点滅させなかった（ハザードランプの消し忘れ含む）	49 (75.4%)
	合 計	65
一般車乗降場への進入時	左ウィンカーを点滅させた	5 (7.7%)
	ハザードランプを点滅させた	33 (50.8%)
	左ウィンカーもハザードランプも点滅させなかった	27 (41.5%)
	合 計	65

＊一般車乗降場の左側の車線に停止したクルマのみを対象とした。

#### 観察場所 B

神奈川県藤沢市  
JR「藤沢駅」前  
観察日／12月5日（金）  
観察時間／7:30～9:30  
天候／晴れ



JR「藤沢駅」前の一般車乗降場



ウィンカーを点滅させてから発進するクルマが多く見られた



ウィンカーを点滅させずに発進したクルマが後続車と接触しそうになる場面があった

#### ●クルマのウィンカー点滅状況（台）

一般車乗降場からの発進時	右ウィンカーを点滅させた	101 (65.2%)
	右ウィンカーを点滅させなかった（ハザードランプの消し忘れ含む）	54 (34.8%)
	合 計	155
一般車乗降場への進入時	左ウィンカーを点滅させた	21 (13.5%)
	ハザードランプを点滅させた	64 (41.3%)
	左ウィンカーもハザードランプも点滅させなかった	70 (45.2%)
	合 計	155

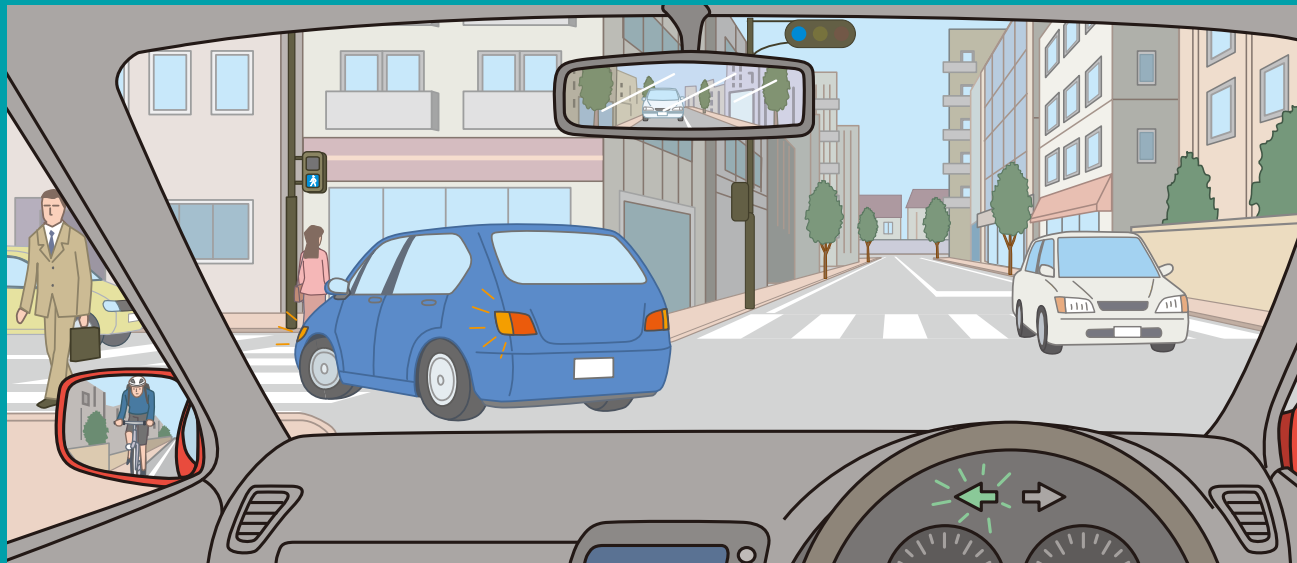
＊一般車乗降場の左側の車線に停止したクルマのみを対象とした。



# KYT 危険予測トレーニング

## 第96回 前車に続いて交差点を左折する時(四輪車編)

あなたは交差点を左折するところです。  
停止していた前車が発進したので、それに続いて左折を開始しようと思います。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。今回は四輪車のドライバーに、前車に続いて交差点を左折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 ?

四輪車・自転車編

Q1

スマートフォンや携帯電話等の使用による交通死亡・重傷事故件数<sup>※1</sup>は近年、増加傾向にあります。2024年は136件発生しましたが、これは2020年の何倍になっているでしょう？

- ①約1.5倍 ②約2倍 ③約2.5倍

※1 第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数。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、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

携帯電話等を操作しながら自転車を運転したことによる交通死傷事故件数は2020年から2024年にかけて114件発生しました。運転者(第1・第2当事者)の年齢層別にみると、最も多いのは19歳以下ですが、その割合は何%でしょう？

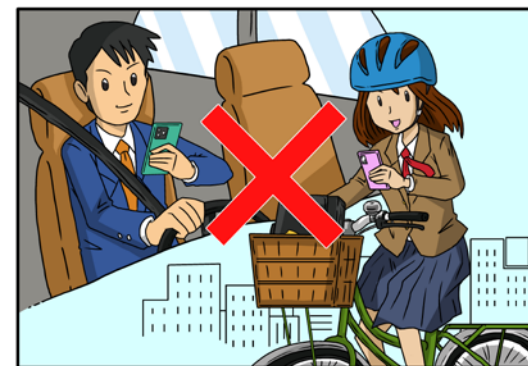
- ①約45% ②約55% ③約65%

Q3

自動車安全運転センターは「ながらスマホ」の危険性を検証するための実験<sup>※2</sup>の中で「スマホ使用なし」と「スマホ使用」での自転車運転中の視線の変化を計測しました。その結果、「スマホ使用」の場合に前方を注視している割合は「スマホ使用なし」と比べて最大で何%低下したでしょう？

- ①約25% ②約35% ③約45%

※2 自動車安全運転センター安全運転中央研修所の中に設定したコース(設定路地区間、信号交差点、踏切および自転車通行帯等を走行する全長約460m)で実施。



「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/>

## 国際交通安全学会誌「IATSS Review」Vol.50-2発行

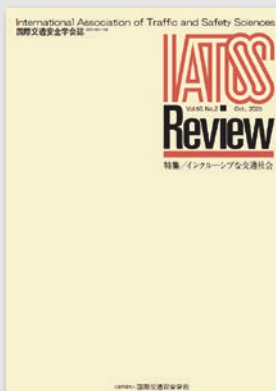
### ■ IATSS Reviewとは

交通とその安全に関する諸問題を学際的に考察する、国際交通安全学会誌です。編集委員会において特集テーマが企画され、自然・社会・人文等の諸科学領域の研究者、行政・実務の担当者など幅広い執筆陣による論文、論説、報告、紹介等で構成されています。

### ■ Vol.50-2の特徴

#### 特集/インクルーシブな交通社会

モビリティ、インフラおよび観光の観点から、わが国を中心とした各種取り組みについて紹介し、インクルーシブな交通社会をつくるために必要となる制度技術面のあり方について考えることをねらいとしています。



こちらからご覧ください→<https://www.iatss.or.jp/publication/iatss-review/>

■問い合わせ先 (公財)国際交通安全学会 TEL:03-3273-7884 <https://www.iatss.or.jp/>

### SJ 編集部だより

～交通事故死者ゼロを目指して～

今号の「TRAFFIC SCOPE」(P7)は駅の一般車乗降場で観察を行った。朝のJR「藤沢駅」は停車しようとするクルマと発進するクルマが入り乱れており、一般車乗降場に入ってくるクルマのドライバーは停車するためのスペースを探すことや、電車の発車時刻に間に合わせることに意識が向いているように感じられた。観察中、右ウィンカーを点滅させているクルマの前に停車して、そのクルマの発進を妨げるケースが見られた。発進しようとするクルマに道を譲れば、自車がスムーズに停車できるはずだが、ウィンカーの点滅を見落としたのだろう。駅のロータリー内はクルマだけでなく、乗降車する歩行者の往来もあるため、ドライバー

は落ち着いて周囲の状況を確認する必要がある。また、一般車乗降場の長時間停車も気になった。人を送りに来たクルマは目的を果たすと、すぐに走り去っていく。その一方で、人を迎えに来たクルマは乗せる相手が現れるまで、そのまま停車を続ける。停車時間に関するルールは駅によってまちまちだ。JR「新横浜駅」では「車に乗った状態でも人を待つことはできません」という立札が設置されているにもかかわらず、1時間近く停車したクルマがいた。一般車乗降場のスペースには限りがある。長時間の停車は控えることはもちろん、前車との間隔を詰めるなど、多くのクルマが利用できるように配慮してほしい。