

# SJ

The Safety Japan  
since 1971

## Dialogue

対談

### 交通安全活動の充実に向け、 官と民が果たすべき役割

平成 28 年度からスタートした第 10 次交通安全基本計画は 3 年目を迎えている。同計画の目標達成に向けて、官民の取り組みはいかに行われてきたのか、交通事故ゼロ社会を実現するために官民が果たすべき役割、官民の連携はどうあるべきか、北村博文・警察庁交通局長と竹内弘平・本田技研工業（株）安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。



―はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、おうかがいします。

北村 平成 29 年中の交通事故は、発生件数が 47 万 2,165 件で、死者数は 3,694 人、負傷者数は 58 万 850 人という状況にあり、発生件数と負傷者数は 13 年連続の減少、死者数は警察庁が保有する昭和 23 年以降の統計で最少となりました。

本年 10 月末現在の発生件数は 35 万 3,488 件、死者数は 2,796 人、負傷者数は 43 万 3,097 人で、いずれも前年同期比で減少しております。

しかしながら、多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりはなく、高齢者が関係する事故や、飲酒運転等の悪質・危険な運転による事故が後を絶たないことなどを踏まえ、引き続き、官民の緊密な連携の下、事故実態に応じた交通安全対策を推進してまいります。

―第 10 次交通安全基本計画 (10 次 5 計) の進捗状況と、目標達成のための課題について、お聞かせください。

北村 第 10 次交通安全基本計画において、平成 32 年までに「24 時間死者数を 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」、「死傷者数を 50 万人以下にする」という政府目標が掲げられております。

これまで、政府と関係機関・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、交通事故死者数は、「交通戦争」と呼ばれた昭和 45 年のピーク時の 4 分の 1 以下となり、平成元年と比べても 3 分の 1 となっています。また、交通事故死傷者数についても、ピーク時の半数以下にまで減少しておりますが、次代を担う子どもの安全確保や、高齢者の事故防止などの課題を重点としつつ、取り組みを着実に進めてまいりたいと考えております。



右：北村博文 警察庁交通局長  
左：竹内弘平 本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部部長

―Honda は、これまでも積極的に交通安全に取り組んできましたが、自動車メーカーとして、どのようなお考えで安全に取り組んでいるのでしょうか。

竹内 私どもはモビリティをつくるメーカーの使命として「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、世界 6 極（北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本）において、各地域の事情に応じた活動を推進しています。そして、「ヒト（安全教育）」「テクノロジー（安全技術）」「コミュニケーション（安全情報）」という 3 つの領域を進化、相互に連携させることによって、交通社会に参加するすべての人の安全をめざしています。

モビリティの主体である運転者すなわち「ヒト」に対

## Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P5 Safety Report セーフティポ 幼児の保護者  
Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P6 2018 年 活動報告
- 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 Info. インフォメーション



## 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

編集室：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://www.honda.co.jp/safetyinfo/>  
編集人：中嶋英彦

※ご不明な点がございましたら、下記までお問合わせください。  
（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

しては、昭和45年（1970年）に安全運転普及本部を設立し、お客様に商品であるクルマやバイクを正しく理解して使っていただくための安全教育を「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開しています。「テクノロジー」の領域では完全自動運転可能なクルマの実用化をめざす過程でクルマに搭載される安全運転支援システムを進化させ、その普及を図っています。また、「コミュニケーション」に対しては、Honda独自の通信型ナビ（通称名「インターナビ」）が集めた日本中を走るクルマの急ブレーキ情報と交通事故情報、そして、みなさんの声でつくられた地図データを提供、活用して道路改善や事故防止に役立てていただいています。

10次5計の基本理念となっている「交通事故のない社会」を実現させるためにはクルマやバイクの運転者はもちろん、歩行者、自転車利用者などもルールを遵守し、他者への思いやりの心を持つことが不可欠です。安全教育は交通社会に参加するすべての人に必要だと思っています。

昨年4月、私どもは社内発信として「2030年ビジョン」を策定しました。その目的は世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードし、「すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する」ものです。具体的には、ビジョン実現に向けた方向性の1つとして「喜びを次世代へ」で「カーボンフリー社会」と「交通事故ゼロ社会」の実現をリードしたいと思っています。とりわけ「交通事故ゼロ社会の実現」では、すべての交通参加者に安全・安心を提供するために、車両の安全技術の向上とともに交通安全教育による安全運転の普及を促進し、社会と連携しながらよりよい交通環境を構築することが重要であると思っています。

私どもを取り巻く環境は、電動化やIT化など、グローバルで大きな転換期を迎えています。また、世界各地で、政治や市場環境などが非常に速いスピードで変化しています。この中で、スピード感をもって私どもの強みを生かしていく必要があると思っています。

## 幼児の段階から適切な交通安全教育が必要

—10次5計では「講じようとする施策」の1つとして、「交通安全思想の普及徹底」があります。この「交通安全思想の普及徹底」に向けた考え方と、重点を置いている施策をお聞かせください。



竹内 弘平

Kohei Takeuchi

本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部長

**北村** 交通事故のない安全で安心な社会を実現するためには、すべての道路利用者が、自他の生命尊重という理念の下、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣とすることや、相手の立場を尊重し、思いやり・譲り合いの行動をとることが必要であり、交通安全教育は、その重要な要素であると考えております。

また、教育の効果を高めるためには、交通ルールを守らない場合の危険や事故の状況等について具体的に説明したり、参加・体験・実践型の教育手法を活用するなど、相手の年齢等に応じた内容や手法により、理解と共感を得ることが大切となります。国家公安委員会では、民間を含めた皆様が、適切かつ効果的に交通安全教育を行うことができるよう、交通安全教育指針を作成し、公表しております。

警察では、学校、自治体、関係機関・団体、事業者等の皆様と、その特性や役割に応じた連携を図りながら、子どもから高齢者まで、様々な機会における交通安全教育活動が、より効果的に推進されるよう努めてまいります。

安全教育や指導啓発の重点についてですが、先般、警察庁が公表した交通事故分析結果において、秋から年末に掛けて、特に日没後1時間に死亡事故が多発する傾向にあること、死亡事故の内訳では高齢歩行者の横断中事故が多いこと、高齢歩行者の死亡事故では、歩行者側の約6割に法令違反があり、他の年齢層と比べて「横断違反（車両の直前直後横断・横断歩道外横断等）」の割合が高いこと、信号機のない横断歩道では、車両側の横断歩道手前での減速が不十分な状況にあること等の特徴が確認されております。これらも踏まえ、高齢者に対しては、自分の身を守るため「正しい横断」や反射材用品等の着用をしていただくこと、また、運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務と歩行者優先義務を再認識し、「歩行者の保護」を徹底していただくことなどに重点を置き、安全教育・啓発、指導取締り等を総合的に推進しております。

さらに、シートベルトの着用による死亡事故の抑止効果は極めて高いにもかかわらず、昨年のJAFと警察庁の調査によれば、一般道路における後部座席でのシートベルト着用率は36.4%にとどまっております。また、平成29年中の事故における後部座席での致死率をみますと、シートベルト非着用時は着用時の約3倍であり、衝突時の車外放出の危険性は約14倍となっていることから、これら事実の周知を含め、後部座席シートベルト着用の有効性・必要性を広く啓発するとともに、街頭における指導活動の強化等を通じて、着用率を高めてまいりたいと考えております。

このほか、歩行中事故の人口当たり死傷者数を年齢別にみますと、子どもが通学で独り歩きを始める時期の7歳が全年代で最多となっておりますので、保護者の皆様には、自身が子どもの手本となり、「道路には絶対に飛び出さないこと、信号は必ず守ること、横断歩道付近では横断歩道を渡ること、右左の安全確認をしっかりと行うこと」などの基本的な交通ルールについて、幼児の段階からきちんと教えていただくようお願いいたします。

**竹内** 私どもは、幼児から高齢者まで段階的かつ体系的な交通安全教育が実現できるよう様々な対象に応じた教育プログラムの開発と普及に取り組んでいます。各プログラムは参加体験型の実践教育を基本とし、教え込むのではなく、受講者の気づきを促すという独自性のあるものです。開発にあたっては、全国各地の交通指導員の皆様からアドバイスをいただくなど、現場でより使いやすくなるための検討を重ねています。

子ども向けでは「できるニャンと交通安全を学ぶ」というプログラムを開発し、一昨年は幼児向け、昨年は小学校低学年向けを完成させました。いずれも、指導にあたる方々が子どもたちに問いかけながら道路上に潜む危険を理解していただける内容になっています。本年10月末までで全国約830地域で活用されており、地域の指導者の皆様にも好評をいただいております。

そして本年は、幼児の保護者向けプログラムを開発しました。幼児期は交通安全の基本を吸収する大切な時期であり、家庭の中で日常的に安全を考える機会をつくる必要があると思います。このプログラムは、小学校入学前の幼児を持つ保護者の方々に対して、子どもの安全を守るためにすべきことを考えていただくことが目的です。安全な歩き方、自転車利用時のヘルメット着用や自動車乗車時のチャイルドシート使用の重要性について危険な交通場面の映像や資料から日頃の行動を振り返っていただくとともに、どうすれば事故を防げるか保護者に問いかけ、気づきを促し理解していただく内容となっています。

子どもに対しては、私どもが開発したプログラムを使って、四輪販売会社の各拠点で交通安全教育を実施するほか、近隣の幼稚園・保育園へもスタッフが出向いて実施しております。

子どもだけでなく、高校生向けの自転車教育や、高齢者向けの歩行者教育に必要なプログラムも開発しており、全国各地で活用されています。

## 運転者教育の充実によって安全意識の向上をめざす

—近年、「あおり運転」「ながらスマホ」による事故が社会的にも注目されており、また、高齢運転者対策やヘッドライトのハイビームの活用等、運転者への安全運転教育のさらなる充実が必要だと思いますが、「安全運転の確保」に向けた考え方と、重点を置いている施策をお聞かせください。

**北村** 安全運転を確保するためには、安全運転に必要な知識・技能とそれを実践することができる資質がすべての運転者に求められることから、運転免許制度に基づき、運転者教育の充実を図るとともに、違反者に対しては速やかに行政処分を行うなど、制度の適切な運用に努めております。また、安全運転管理者制度に基づき、事業所等による主体的な安全運転管理の促進を図っております。

あおり運転等の悪質・危険な運転については、厳正な捜査、行政処分、交通安全教育等を総合的に推進することにより、全国の警察を挙げてその抑止に努めており、また、いわゆる「ながらスマホ」による運転については、重大事故につながり得る極めて危険な行為であるとの認識の下、昨年中は約90万件的違反を検挙したほか、広報啓発により抑止を図っております。

高齢運転者対策については、高齢運転者は年齢層が高いほど免許人口当たりの死亡事故が多く発生していることや、今後、高齢の運転免許保有者数の一層の増加が見込まれることなどから、喫緊の課題と認識しており、昨年3月に施行された改正道路交通法の適切な運用、運転適性相談の充実・強化、運転免許証を自主返納しやすい環境の整備、自動ブレーキなどを備えた安全運転サポート車の普及啓発等の取り組みを、関係機関・団体、民間事業者等と連携して推進しております。

このほか、先般、警察庁において公表した「薄暮時間帯（日没前後1時間）における対歩行者死亡事故の時間当たり発生件数が、昼間と比べて約4倍多い」との事故分析結果も踏まえ、交通事故の未然防止につながる「前照灯の早め点灯」や「夜間の対向車や先行車がない状況でのハイビームの活用」について、引き続き、周知啓発を推進しております。

**竹内** 運転者への教育は、二輪・四輪販売会社の各拠点の店頭でお客様に直接、安全運転アドバイスを実施するほか、鈴鹿をはじめ全国7か所にある交通安全センターでの安全運転研修やバイクとクルマのスクールなどで対応しています。企業ドライバーを対象とした研修では危険を安全に体験することで、事故につながる運転行動に気づいていただけるようにしています。例えば、車間距離は人間の眼によって測るため個人差があります。そこで急

制動の体験を通じて車間は距離ではなく、時間で3秒以上とることが安全につながると気づいていただくのです。また、高齢運転者向けのスクールでは車内外に設置したカメラやセンサーで、運転行動や速度、加減速の様子を記録します。その後、記録された映像やデータをもとに自分の運転行動を客観的に観察し、振り返ることで気づきを促す、という手法も取り入れています。

また現在、四輪販売会社で高齢のお客様に安全運転診断をしていただけるプログラムを開発中です。これは店頭でできる簡単な体験を通じて「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性に気づいていただくことを目的としています。10月にお客様対象の試行を完了し、まもなく完成予定です。(P4参照)

さらに、高齢運転者については、警察庁で視野異常と交通事故との関係、適切な視野検査の有無等に関する調査研究(※1)が行われています。その有識者会議に私どものスタッフが委員として出席し、私どもが開発した運転シミュレーターを使って視野異常と交通事故の関係について分析するためのデータを収集しました。この結果を受けて、新たな視野検査を高齢者講習に試験導入し、さらに検証を重ねると聞いています。

また、業界に協力する立場として(一社)日本自動車工業会(以下、自工会)を通じ、高校生に対する二輪車教育や自転車教育、自動車安全運転教育として、安全運転技能の向上や安全運転サポート車の体験ができる講習会(※2)を実施しています。また、高齢の方々に健康で安全な運転を続けていただくことを目的に開発した高齢運転者向けの交通安全教育プログラム(※3)の普及協力も積極的に取り組んでいます。

—いわゆる自動ブレーキなど安全運転支援システムを搭載するクルマが増えていますが、機能の限界についても利用するドライバーに正しく理解してもらう必要があると思います。どのように取り組んでいるのか、お聞かせください。

**竹内** 昨年から実施した官民をあげた普及・啓発として、安全運転サポート車を私どもは「Honda SENSING」と総称し、先進の安全運転支援システムとして普及拡大に力を入れています。

昨年9月に発売したN-BOX以降、軽自動車を含めたすべての新型モデルで標準装備化を進めております。

これらの機能の普及は搭載率の向上に加え、お客様の正しい理解の普及がたいへん重要だと考えております。私どもではお客様に機能を正しくお伝えするため、四輪販売会社スタッフを対象とした研修を本年4月より本格的にスタートしました。10月末までに既に565名のスタッフが研修を終了しており、全国各地で体感試乗会などを開催しております。

自動運転の実用化に向けて、技術進化の過程にある安全運転サポート車は機能の能力(認識能力・制御能力)に限界があり、道路や天候の状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。運転者はもちろんのこと、クルマを扱う関係諸団体の皆様が技術を正しく理解し、技術の誤解や過信をせずに安全に利用するための安全教育や普及・啓発活動を今後、強化する必要があると思います。交通事故ゼロ社会の実現に向け、さらにスピード感を持って取り組んでいきたいと思っています。

**北村** 安全運転サポート車など、安全運転支援システムを搭載した先進安全自動車の普及は、高齢運転者をはじめ、すべての運転者の事故防止や被害軽減に資するものであり、官民を挙げて普及啓発に取り組むとの政府方針が示されております。

また、先般、(公財)交通事故総合分析センターから、自動ブレーキを搭載した車(自家用乗用車)の追突事故率は、未搭載車と比べて52.9%低いとの結果が公表されるなど、統計上でも先進安全技術による交通事故死傷者数の低減効果が現れているところです。

関係機関・団体、民間の事業者等と連携した試乗会の開催や、安全教育等において先進安全技術の有用性を周知するなど、引き続き、様々な機会における普及啓発を推進してまいりたいと考えております。

また、先ほど、竹内安全運転普及本部長のお話しにもあ

りましたが、これら先進安全技術が搭載された自動車は、正しく運転すれば安全性が高いものの、条件によっては装置が作動しない場合もあることから、装置の機能を過信せずに運転する必要性についても併せて周知してまいります。

—今年は二輪免許に係る道交法の施行規則改正がありました。その背景と内容をお聞かせください。

**北村** 本年7月に施行された道路交通法施行規則の改正では、関係団体等からの要望を踏まえて、AT小型限定普通二輪免許の取得負担軽減に向けた見直しがなされました。これは、普通免許等を受けている方が、AT小型限定普通二輪免許の教習を指定自動車教習所で受ける場合の1日当たり技能教習時限の上限を、3時限から4時限に引き上げるなどしたものです。この改正により、従前は最短で3日間を要した教習が、改正後は最短2日間で修了することが可能となっております。

また、同改正では、普通二輪免許の運転シミュレーター教習に係る経過措置の廃止もなされております。これは、平成8年の道路交通法施行規則改正の際、普通二輪免許に係る技能教習について、その施行前から当該教習を行う指定自動車教習所は、当分の間、教習に運転シミュレーターを使用しないことができるとの経過措置が設けられていたところ、近年では廉価な運転シミュレーターが市販されていること等を踏まえ、廃止したものです。

これら改正により、AT小型普通二輪免許を取得しやすくなるほか、普通二輪免許を取得する方に対する教習が、より安全かつ効果的に実施されるものと考えております。

**竹内** 技能教習上限時間の見直しは、自工会として以前から要望していたことで、ようやく実現できました。これにより、普通自動車免許保有者がAT小型限定普通二輪免許を取得する際の時間的負担が軽減されますから、たいへん有意義な改正だととらえています。

そのような中で私どもは昨年11月、Hondaライディングシミュレーターをモデルチェンジしました。危険予測指導の表現力を高めた機能と軽量、コンパクトな車体が好評で多くの教習所で活用いただいております。

## 安全で安心な社会の実現に向け、官民が連携・協力していく

—あらためて、「世界一安全な道路交通社会を目指す」上で、今後、どのような取り組みが必要か、お聞かせください。

**北村** 先ほども申し上げましたが、これまでの継続的な各種取り組みの結果、昨年の交通事故死者数は、現行の統計で最少となり、また、本年も前年同期比で減少となるなど、世界一安全な交通社会の実現に向けて、一定の成果が現れているものと考えております。しかしながら、今後一層の高齢化の進展が見込まれているほか、ルールを無視したドライバーによる悲惨な交通事故も依然として発生しております。

交通事故のない安全で安心な社会の実現は、国民すべての願いであり、政府の重要な課題であるとの認識の下、関係の皆様と連携・協力し、「子どもや高齢者に対する交通安全教育」、「悪質・危険な交通違反の指導取締り」、「高齢運転者の事故防止対策」、「先進安全技術の普及・活用」等の諸対策を積極的に進めてまいりたいと考えております。

**竹内** 私どもの目標は交通事故ゼロ社会の実現です。これは、政府がめざす10次5計の中の交通事故のない安全で安心な社会の実現に向けた取り組みに通じるものです。また、モビリティメーカーとして、長年取り組んでまいりました安全運転や交通安全教育の普及促進も私どもの使命ととらえています。先ほども申し上げましたように、自動運転の実用化を見据え、その過程として、先進安全技術を搭載した自動車の進化と普及に努め、技術を正しく理解し、誤解や過信をしないよう、安全に利用するための安全教育や普及・啓発活動にスピード感を持って、交通事故防止に寄与



## 北村博文

警察庁交通局長

Hirofumi Kitamura

していきたくと思っています。

2020年に東京オリンピック、パラリンピックが開催されます。私どもは、同年に高速道路での自動運転技術の実現をめざし研究開発を進めているところです。また、2025年ごろには、パーソナルカーユースに向けたレベル4自動運転技術の確立をめざしているところです。

自動車産業が100年に一度の変革時期とも言われ、自動運転をはじめコネクティッド化やシェアリング・サービス、電動化新技術等で自動車の概念が変わることで、交通社会も大幅に変化することが予想されます。また、交通死亡事故の過半数を占める高齢者対策の一つとして自動運転への技術も急がれるところです。そして、社会構造の変化にともない、自動運転に係る道路交通法や免許等、制度面の整備、交通事故の責任や補償、国際条約の整合等、諸課題の対策が急がれます。今後、様々な関係機関や団体、事業者等の皆様と連携や協力がたいへん重要と考えています。

**北村** 御社が、モビリティメーカーの使命として、すべての人の安全を目指すとのお考えの下、交通安全教育プログラム、教材、教育機器等の開発に加え、安全教育指導者の育成や教育の場の提供等、幅広く尽力されていることに深く敬意を表します。

また、安全運転サポート車、さらには自動運転車等の先進安全技術を搭載した自動車の機能の進化や普及は、交通事故防止や被害軽減に資するものであり、これらに対するメーカー各社の取り組みについて、私どもとしても大いに期待しております。

もとより、交通事故を防止するためには、官民連携による取り組みが必要不可欠であり、御社を始め、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等の役割は極めて大きいと考えております。

共通の目標である交通事故のない安全で安心な社会の実現に向け、引き続き、取り組みの推進をお願いいたします。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 高齢運転者交通事故防止に関する有識者会議の下、「高齢運転者事故防止に関する提言」に盛り込まれた3つの分科会の1つ「視野と安全運転の関係に関する調査研究」。

※2 (一社)日本自動車工業会(自工会)、(一社)日本自動車連盟(JAF)、(一財)全日本交通安全協会が共催、警察庁、国土交通省、都道府県警察本部等が後援の「セフティトレーニング」(平成3年から一般運転者向けに開始)と「シニアドライバーズスクール」(平成8年から高齢運転者向けに開始)の講習会のこと。平成30年度は特に高齢者向けプログラムのさらなる充実と合わせて全国で年間約80回程度実施計画をしている。

※3 「いきいき運転講座」。社会学や交通心理学、脳科学などの専門家で構成した自工会の委員会、3年間の研究開発と普及ツール作成で平成20年に完成。高齢運転者のみならず歩行者や自転車利用者にも活用でき、本年7月には、普及版「お試しセット」を追加した。