

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

交通事故死者数ゼロに向けた
取り組みを進化させていくために

令和 3 年度からスタートした第 11 次交通安全基本計画は 2 年目を迎えた。同計画の目標達成に向けて、官民の取り組みはどのように行われ、今後いかに進化させようとしているのか、太刀川浩一・警察庁交通局長と安部典明・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 2022 年 12 月に実施)



—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。

太刀川 令和 3 年中の交通事故情勢ですが、交通事故死者数は 2,636 人と、6 年連続で減少し、前年に引き続き、警察庁が統計を保有する昭和 23 年（1948 年）以降の最少を更新しました。また、重傷者数についても、2 万 7,204 人と、21 年連続で減少しています。

令和 4 年 11 月末現在では、交通事故死者数は 2,330 人と、前年と比較して減少しています（※1）。

しかしながら、今なお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、高齢者の死者数が全体の半数以上を占めていること、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転による重大事故も依然として後を絶たないことなどを踏まえ、引き続き、関係機関・団体等と連携を図りながら、交通事故実態に応じた総合的な交通事故抑止対策を強力に推進していく必要があると考えています。

—昨年度から第 11 次交通安全基本計画がスタートしましたが、進捗状況と目標達成に向けたお考えについて、お聞かせください。

太刀川 昨年策定された第 11 次交通安全基本計画は、令和 3 年度から令和 7 年度までの間を計画期間とし、「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、重傷者数を 2 万 2,000 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」との政府目標が示されました。

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、国民一人一人が交通事故防止に積極的に取り組んできたことにより、交通事故死者数は過去最多であった昭和 45 年の死者数（1 万 6,765 人）と比較すると約 6 分の 1 まで減少させることができました。

しかしながら、子どもが犠牲となる痛ましい交通事故や、高齢運転者による交通事故等が依然として発生しています。また、交通事故死者のうち歩行者、自転車が全体の半数近くを占めていることなどから、これらの事故を抑止するための取り組みが必要であると認識しています。

このような状況を踏まえ、第 11 次交通安全基本計画に基づき、関係機関・団体等と連携しながら、子どもや高齢者をはじめとした歩行者の安全確保、自転車の交通ルール遵守の徹底、飲酒運転等の悪質・危険な交通違反の取締り等の多角的な取り組みを効果的かつ強力に推進していきたいと考えています。

—Honda は 50 年以上にわたり交通安全活動を展開していますが、どのようなお考えで取り組んでいるのでしょうか。

安部 私どもは「人や社会の役に立ちたい」「人々の生活の可能性を上げたい」という想いを原点に、バイクやクルマ



右：太刀川浩一 警察庁交通局長
左：安部典明 本田技研工業（株）安全運転普及本部長

Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 SJ Interview
エーザイ（株）チーフエコシステムオフィサー室
木本秀信さん・藤井樹一良さん
- P5 Safety Report セーフティポ 高齢者
Safety Info インフォメーション
- P6 Close Up クローズアップ 交通教育センター
Close Up クローズアップ Honda の活動
- 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 安全運転普及本部長
〒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：横山謙一

※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(5439)1191
E-mail：sj-mail@spirit.honda.co.jp

などのモビリティを提供し、お客様の喜びを拡げることをめざして事業を展開しております。そのためには安全なモビリティであるハードの提供はもちろんですが、人への教育である安全なソフトも併せて提供することが大切です。これは創業者・本田宗一郎の「交通機関というものは人命を尊ぶものである」という考えを受け継いだもので、モビリティ企業の社会的責任として取り組んでおります。

私どもがめざす「事故に遭わない社会」とは、すべての人が心から安心して、自由に移動できる社会です。これは、第11次交通安全基本計画の「交通事故のない社会をめざす」という基本理念と重なり合うものかと思えます。

2021年4月には、「2050年に全世界でHondaの二輪・四輪が関与する交通事故死者ゼロ」の実現をめざすことを表明しました。そして、その中間目標として、2030年に全世界でHondaの二輪・四輪が関与する交通事故死者半減をめざします。これは、新車はもちろん、市場に現存するすべてのHondaの二輪・四輪を対象としており、それらを利用しているお客様だけでなく、衝突した相手である歩行者、自転車利用者などの交通参加者も含むというチャレンジングな目標です。達成に向けては、日本が重要な役割を担っています。日本の先進的な交通安全教育や制度などのノウハウを新興国へ移転することで、事故防止に貢献できると考えるからです。したがって、日本が「世界一安全な道路交通を実現する」ことは大きな意義があるととらえています。

特に教育の面では、1970年より安全運転普及本部が中心となり、「人に焦点を当てた」活動を継続しております。運転技術、認知、判断、周囲に対する思いやりといった心理・精神面まで含む能力の向上をサポートすることが必要であると考え、意識や経験値、身体能力など各個人に沿った啓発活動へと進化させてきました。今後、二輪・四輪販売会社のお客様などHondaと接点のある人だけでなく、接点のない人にもこれまで以上にアプローチしていく必要があります。「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」という活動の基本に加え、様々なツールやインターネット上に広がる新たな機会も活用しながら、こどもから高齢者、歩行者から運転者まですべての交通参加者に対し、その人の持てる能力の拡大と充実をより一層、図っていきたいと思っています。

改正道路交通法の施行による 高齢運転者対策の充実・強化

—第11次交通安全基本計画の基本理念に「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」があります。高齢者の



安部典明

Noriaki Abe

本田技研工業（株）執行役常務 安全運転普及本部長

交通事故防止対策について、お聞かせください。

太刀川 高齢運転者による死亡事故を分析すると、運転操作の不適切等が要因となっている割合が大きいという特徴があります。

こうした状況を踏まえ、高齢運転者対策の充実・強化を図るため、令和2年の道路交通法の改正により、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査を導入するとともに、自主返納までには至らない中間的な選択肢として、より安全な自動車に限定して運転を継続できるサポートカー限定免許を導入したところであり、これらの制度は令和4年5月に施行されました。

引き続き、こうした新たな制度や従来から行っている高齢者講習、認知機能検査等を円滑に運用し、高齢運転者による事故の防止を図っていきたく考えています。

あわせて、高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な技能及び交通ルール等の知識の習得を目標として、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進してまいります。

安部 今、ご説明いただいた改正道路交通法の施行によって、高齢運転者への対策が強化されました。その一方で、年齢による体調や運転能力への不安を理由に運転免許を返納することで移動の不便を感じる、高齢者のQOL（クオリティ・オブ・ライフ）の低下という課題があります。

こうした課題に取り組むため、今年8月に私どもはエーザイ（株）、大分大学、（一社）臼杵市医師会と共同研究契約を締結しました。高齢運転者の安全と健康を維持できる社会の実現に向け、認知機能や日常の体調変化と運転能力との関係性を検証することが目的です。高齢者の健康データや認知機能テストの結果を収集するほか、対象となる方々にはウェアラブルデバイスを装着していただき、日々の体調データを測定します。さらに、運転能力（運転認知行動と運転操作）を、ドライバー行動・状態モニタリング研究技術を活用したツール（※2）を使い計測することで、健康データや日々の体調と運転能力にどのような関係があるのかを検証する予定です。

これとあわせて、高齢運転者の事故防止には、安全運転支援システムの普及拡大が寄与できると考えています。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を、軽自動車を含めたすべてのモデルに標準装備化しています。

しかし、安全運転支援システムが装備されていないクルマを利用されるお客様が大勢いらっしゃるという現状もあります。そうしたお客様のために、四輪販売会社の店頭などにおける安全アドバイスも継続していきます。

高齢者においては歩行中の事故を防ぐことも重要です。私どもが開発した交通安全教育プログラム「安全な道路の渡り方」などを普及し、地域の交通安全指導者の皆様に活用していただいています。2021年は約2万人の高齢者の方々がHondaのプログラムによる交通安全教育を受け、過去3年間の累計では約11万人になります。このようなプログラムの開発・普及を通じて、高齢歩行者の事故低減に貢献していきたく思います。

こどもに対しては継続的に 交通安全教育を行うことが必要

—第11次交通安全基本計画では、こどもの安全確保も重点テーマとなっています。こどもへの対策について、お聞かせください。

太刀川 警察では、心身の発達段階や通行の態様に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進しています。家庭や地域における世代間交流の促進、こどもたちが自らの安

全を守るための交通行動を実践できるようにする効果的な参加・体験・実践型の交通安全教育の実施に努めています。

また、令和3年6月、千葉県八街市において、下校中の小学生の列に飲酒運転のトラックが衝突して5人が死傷する痛ましい事故が発生したことを受け、学校、道路管理者等と連携して通学路における合同点検を実施しました。警察では、その結果を踏まえ、横断歩道等の交通安全施設等の整備やきめ細かな交通規制を実施するとともに、可搬式速度違反自動取締装置の活用等による効果的な指導取締りや、歩行者の安全確保のための交通安全教育等の対策を推進しているところです。

今後とも引き続き、関係機関・団体等と連携しながら、地域の実情に応じた効果的な対策を速やかに実施し、次代を担うこどもたちの安全確保に努めてまいります。

安部 交通局長がおっしゃるように、こどもには発達段階に応じた教育が必要です。私どもではそれに対応するためのプログラムを開発し、普及しています。一方的に指導するのではなく、こどもの気づきを促す対話型になっている点が大きな特徴です。2021年は約38万人のこどもたちがHondaのプログラムによる交通安全教育を受け、過去3年間の累計では約127万人になります。

今年新たな取り組みとして、現在、地域の交通安全指導者に活用されているプログラムの教育効果を検証しました。教育手法の見直しや新たなプログラム開発に活かすためです。静岡県内の小学校と交通安全指導員の協力のもと、児童を対象に私どものプログラムを活用した交通安全教室によって、どのような行動変容があるかを調査（※3）しました。その結果、受講直後は手上げの増加や、飛び出しの減少などがみられたものの、時間の経過とともにそれらがみられなくなる傾向がありました。そして、交通安全教室での指導員や先生の問いかけが児童の行動変容に影響を及ぼすことがうかがえました。

効果検証の結果からも、こどもが適切な行動や考え方を習得し、それを維持するには一時的ではなく、継続的に指導していくことが重要だといえます。同時に先生方の負担にならないことも大切です。そこで、帰りの会などを利用して短時間で指導ができる教材を現在、開発中です。先生方が気軽に使え、こどもも楽しく学べるような教材をめざしています。

また、昨年の「交通の方法に関する教則」の改正により、信号機のない場所で道路を横断する際は手を上げるなど運転者に対して横断する意思を伝えるという内容が追加されました。手上げ横断の指導に対応できるように、こども向けのプログラムから順次改訂を進めています。

安全技術への誤解や過信を しないようにするための啓発を

—安全技術のさらなる普及が交通事故防止に寄与していくと思います。安全技術の進化と普及拡大への期待について、お聞かせください。

太刀川 交通事故の大半がヒューマンエラーに起因して発生していることを踏まえると、安全運転サポート車をはじめ、運転支援や自動運転に関する技術の開発や普及が進むことは望ましいと考えております。

他方、運転支援機能の過信・誤用を原因とした交通事故が残念ながら発生しています。

運転支援機能は、あくまで運転者が絶えず前方・周囲の状況を確認して安全運転を行うことが前提であり、特定の条件下でシステムが運転制御を代替する自動運転ではないことを、関係行政機関や自動車業界が連携して国民に周知していくことが重要です。

警察では、自動車メーカーをはじめとする関係機関・団体等と連携し、安全運転サポート車の普及啓発を進めるとともに、その機能の限界や注意点を正しく理解し、装置の機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない

らないことについても周知を行っています。

とりわけ、自動車利用者と最も接することが多く、個別具体的な車種に応じたきめ細かな教育や説明が可能な自動車メーカーや販売店の役割には大いに期待しております。

—Hondaは安全技術の普及に向けて、どのように取り組んでいるのでしょうか。

安部 先ほど紹介した「Honda SENSING」の普及拡大をはじめ、自動運転技術の研究開発で培った技術やノウハウを活かし、さらなる安全性能の向上をめざしています。衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能などに加え、今秋マイナーチェンジした「N-WGN(エヌワゴン)」には「急アクセル抑制機能」をHonda車として初めて採用しました。クルマの速度とペダルの急な踏み込みを検知することで作動するため、港や崖など障害物がないシチュエーションでのペダル踏み間違いにも対応できる点が特徴です。この機能は、幅広いお客様に利用されている「FIT(フィット)」にも採用し、今後もターゲット購入層を踏まえて拡大してまいります。

交通局長のご指摘のとおり、お客様が安全運転支援システムに対して誤解や過信をしないように、正しい使い方を啓発していくことが必要だと考えています。私どもの交通安全教育センターでは「Honda SENSING 体験プログラム」を提供しています。お客様自身の運転で衝突軽減ブレーキなどを体験しながら、その効果と限界について学んでいただくことができます。

このほかにも、業界の一員として(一社)日本自動車工業会を通じ、サポートカーの効果と限界を解説した動画を作成し、警察庁をはじめ、様々な団体にも活用していただくことで、お客様の理解促進を図っています。

自転車の利用者にも法令遵守をしっかりと求めていくことが重要

—コロナ禍前と比べ、移動に自転車を使う人や自転車を利用したサービスなどが増えているように思います。自転車利用者に対する対策をお聞かせください。

太刀川 自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、新型コロナウイルス感染症の影響による国民のライフスタイルや交通行動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっているものと認識しています。

自転車が関連する事故の発生件数は交通事故全体の約2割を占めていますが、自転車が関連する死亡・重傷事故の約7割は、自転車側にも法令違反があると認められることから、自転車の利用者にも法令遵守をしっかりと求めていくことが重要であると考えています。

また、自転車乗用中死者の約6割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメット着用による被害軽減効果が統計上明らかであることから、今回の改正道路交通法においてすべての自転車利用者に対してヘルメット着用の努力義務を課すこととしました。こういった情勢を踏まえつつ、警察においては、自転車関連事故が多い地区や路線を「自転車指導啓発重点地区・路線」として選定し、当該地区等においては、「自転車通行空間の整備」「広報啓発活動」「指導取締り」を重点的かつ計画的に取り組むこととしています。今後とも、良好な自転車交通秩序の実現に向け、自治体等の関係機関・団体とも連携しながら、これらの対策を着実に推進してまいります。

安部 自転車利用のニーズの高まりは私どもも認識しているところです。事故の相手はクルマが多いことから、自転車が関係する事故を防ぐことは重要な課題ととらえ、自転車利用者の安全意識を高めるための教育機器やプログラムを開発・普及しています。

ドライバーやライダーの安全運転教育に活用されている動画KYT(※4)に「自転車編」を追加しました。時間とと

もに変化する交通場面を受講者同士のディスカッションによって事故の原因や対策を導き出し、自転車利用者の危険に対する感受性や予測能力を高めることができます。

また、私どもが開発した自転車シミュレーターや、幼児から高校生に対応した実技・座学のプログラムも地域や学校での自転車教室で活用されています。しかし、学校以外の自転車利用者、例えば幼児を乗せる母親などへのアプローチや普及は課題だと認識しています。

すべての交通参加者が共存できる世界の実現へ

—あらためて「世界一安全な道路交通社会をめざす」上で今後の取り組みに対するお考えを、お聞かせください。

太刀川 これまでお話ししてきたとおり、警察の取り組みに加え、関係機関・団体や民間事業者、さらには国民一人ひとりが交通事故の防止に向け、交通安全意識の高揚や交通環境の整備等に積極的に取り組んできたことにより、令和3年の交通事故死者数は統計が残っている昭和23年以降で最少となり、また、令和4年も前年と比較して減少となるなど、一定の成果が現れているものと考えています。

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、依然として、次代を担う子どもが犠牲となる交通事故や妨害運転、飲酒運転等の悪質・危険な運転に起因する交通事故が発生するなど交通情勢は予断を許さない状況にあります。

また、令和4年4月には、電動キックボード等の新たなモビリティの交通ルールの整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立し、その円滑な施行に向けて準備を進めておりますところ、新たなモビリティも含めた多様な交通主体すべての安全かつ快適な通行を確保することが重要と考えております。

警察においては、世界一安全な道路交通を実現するために、「高齢者及び子どもの安全確保」や「歩行者及び自転車の安全確保」等を重点として、引き続き、官民をはじめ、関係機関・団体等と連携を図りながら、交通安全教育や交通指導取締り、交通安全施設の整備、先端技術の普及活用等の諸対策を着実に推進してまいります。

安部 私どもも世界一安全な道路交通を実現するために引き続き協力することはもちろん、二輪・四輪の両方を手がけるメーカーの社会的責任として、事故のない社会の実現をリードしてまいります。技術研究だけでなく、交通安全の教育・啓発、政策へのはたらきかけなど、ハードとソフトの両面で持てる力を活かし、すべての交通参加者が共存できる世界を実現させたいと考えています。

安全技術は進化していきますが、モビリティの主体は依然として人間ですから、安全に使いこなすためにはソフトが欠かせません。「人から人への手渡しの安全」を基本に、交通安全教育センターをはじめ、二輪・四輪販売会社、自治体や警察、学校の皆様と連携しながら、子どもから高齢者まで各年代に応じた安全教育をお届けする活動をさらに進化させていきます。

これに加え、直接手渡しができない方々のために、ウェブサイトやSNSを通じた情報発信にも力を入れています。春・秋の全国交通安全運動に合わせて展開している私どものキャンペーンを今年、「Safety Japan Action」として自ら考え、参加していただく取り組みに刷新しました。今秋は「高齢歩行者を事故から守るために」をテーマに、ウェブサイト上でドライバー・ライダーに高齢歩行者への理解を深めてもらい、交通事故を起こさない行動につなげるための啓発を行いました。このほか、交通安全教育センターのインストラクターによるウェブを用いたセミナーを定期的に開催し、ライダー向けの安全運転アドバイスを配信しています。

これまでお話しした安全技術、交通安全教育の普及とともに、ゾーン30プラスなどインフラ整備も必要です。国には、こうした施策のさらなる普及を期待しています。



太刀川浩一 Kouichi Tachikawa

警察庁交通局長

一方、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的な課題となっています。事故のない社会の実現は世界中の誰もが望んでいることです。各国の事故の実態に合わせて活動を強化していこうと考えています。そのためにも日本における成功事例づくりは欠かせません。

Hondaは安全と、その先にある一人ひとりの安心を新たな価値として提供することをめざしています。そして、それを実現するために、警察庁をはじめとする省庁や関係団体と連携を深めてまいりたいと思います。

太刀川 先ほどお話しいただいたとおり、御社がめざす「『事故に遭わない社会』の実現」は、「交通事故のない社会を目指して」という第11次交通安全基本計画の基本理念に通じるものです。さらに、「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」とと表明され、非常に心強く感じております。

また、安全運転支援システムの標準装備化や自動運転技術の進化等の取り組みに加え、子どもから高齢者まで交通社会に参加するすべての人の安全確保に向け、工夫を凝らした様々な交通安全教育にも熱意と使命感を持って取り組んでおられることに深く敬意を表します。

交通事故を防止するためには、官民連携による取り組みが必要不可欠であり、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。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 令和4年中の交通事故死者数は2,610人

※2 Hondaのシミュレーター技術を最大限に活用し、「誰でも、楽しみながら、様々な交通状況が体験学習できる」というコンセプトで開発された簡易型ドライブシミュレーター「Hondaセーフティナビ」を改良し運転操作を計測、また、運転に関わる認知行動などの能力をオリジナルプログラムにて計測する。詳細は以下のホームページを参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/simulator/safetynavi/>

※3 小学1～6年生(437名)を対象に交通安全教室を実施する前と当日、1週間後、1ヵ月後のタイミングで「横断歩道までの歩行状態」「横断歩道手前での停止動作」「横断歩道の左右の安全確認」「横断する意思表示としての手上げ」の行動を観察。

※4 Hondaが開発した教育機器。実際の交通状況を再現したCG動画を見ながら危険を予測し、その過程を受講者同士が振り返りながら話し合うことで危険感受性を高められるようになっている。