

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高めたい」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 安全運転普及本部門
〒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長
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が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思っております。

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。

SJ Interview

SJ インタビュー

日常生活の中で脳の健康に意識を向けてもらい ブレインパフォーマンス（脳の健康度）の維持向上に導く



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（写真左）
同室 ディレクター
きいちろう
藤井樹一良さん（写真右）

エーザイ（株）（本社：東京都文京区）は医療用医薬品を中心に研究開発・製造・販売している製薬会社である。同社は人々に日常生活の中で、体だけでなく脳の健康を意識することの重要性を理解してもらうための非医療用機器※1を開発し、2020年3月に発売した。木本さんと藤井さんは、その普及拡大に取り組んでいる。

体調管理と同じように脳の健康も チェックし、ケアすることが必要

体の健康管理においては、体重や血圧など管理するための様々な指標があり、それらをもとに生活習慣改善への取り組みが普及している。一方、脳の健康に関しては同様の指標が一般化されていないため、あまり意識されてこなかった。しかし、最近では、様々な研究の成果により、脳の健康の維持向上は、将来的な脳の病気の軽減にもつながるといわれ、注目されている。「私たちは、多くの人々に体のコンディションだけでなく、脳の健康にも目を向けていただきたいと考えています。まず、脳の健康度を『ブレインパフォーマンス（以下、ブレバ）』と名づけました。記憶力、思考力、判断力などをつかさどる脳の機能は、日常生活の中で重要な役割を果たしています。体内のほぼすべての臓器の活動をコントロールしており、脳の機能が低下すると、身体活動も精神活動もスムーズに運ばなくなります。体調管理と同じように自分のブレバを知り、脳のコンディションを整えることはとても重要なのです」と木本さんはいう。

4つのテストで脳年齢、 集中力と記憶力のスコアを表示

同社は、手軽にブレバをセルフチェックできるようにするため、オーストラリアのCogstate社の認知機能チェックツールをベースに非医療機器「のう KNOW」を開発。「若者から高齢者まで多くの方々にご自身の脳の健康に興味を持っていただくきっかけにしてほしいと考えました。ご自身の脳の健康状態を知っていただくとともに、ブレバの維持向上のために、生活習慣の改善へと導くことをめざしています」と木本さんは開発のねらいを説明する。「のう KNOW」はPCやタブレット、スマートフォンで4つのトランプテスト（右上参照）を行うことにより脳の反応速度、注意力、視覚学習および記憶力を評価し、ブレバを定量的に測定する。自分の名前と生年月、性別を入力し、利用規約への同意をチェックするだけでテストを始めることができる。いずれのテストも、画面上でトランプのカードがめ

くられ、質問に「はい」または「いいえ」で回答を入力するという単純なものだ。各テストの前には答え方の練習があり、それを終えてから本番へ進む。利用者が単独かつ短時間（約15分）で測定することができ、日常生活や健診等において、定期的なセルフチェックが可能となっている。

4つのテストが終了すると、結果画面にはBPI（ブレインパフォーマンスインデックス）として脳年齢、集中力スコア、記憶力スコアが表示される（下記画像参照）。スコアはA、B、Cの3段階（Aは「正常な状態です」、Bは「ボーダーラインです」、Cは「維持向上のための活動をとり入れましょう」）となっている。



4つのテストの終了後に脳年齢、
集中力スコア、記憶力スコアを表示

藤井さんは「これらのスコアは、あくまでも自分の脳の状態に関心を持ってもらうためのものです。スコアが低くても心配する必要はありません」と強調する。「チェックの頻度は3カ月に1回を推奨しています。継続することによって、ブレバの変化にも着目してほしいと考えています」。結果画面にはBPIとともに、『ブレバ維持向上のコツ』を併記するようにした。「これは当社が独自に追加した内容です。結果をご覧になった方の行動変容につなげることを目的としており、生活習慣を改善するヒントにしてほしいと思っています。定期的な運動習慣やバランスの良い食事、適度な社会とのかわりなどライフスタイルを変えることで、脳のパフォーマンス低下を遅らせる可能性があるとの報告もあります※2。2019年に、WHO（世界保健機関）から脳のパフォーマンス低下のリスク低減に向けた初めてのガイドライン※3が公表されました。毎日の暮らしの中でできることから少しずつ始めて、ブレバの維持向上につなげてほしいと思います」と藤井さんはいう。

「のう KNOW」の4つのテスト

①脳の反応速度チェック



難易度：★☆☆

（目安時間3分）
カードがめくられたら「はい」を押すことで反応の速さをチェックする。

②注意力チェック



難易度：★★☆

（目安時間3分）
カードが赤の場合は「はい」、黒の場合は「いいえ」を押すことで注意力をチェックする。

③視覚学習チェック



難易度：★★★

（目安時間6分）
表示されたカードが以前に出てきたものと同じかを答えることで視覚記憶力をチェックする。

④記憶力チェック



難易度：★★☆

（目安時間3分）
めくられたカードが直前のものと同じかどうかをみることにより、一時的に必要な記憶の保持ができていないかをチェックする。



タブレット、スマートフォンで手軽にセルフチェックができる



「のう KNOW」に関するお問い合わせ先

- ・「のう KNOW」専用サイト
<https://nouknow.jp>
- ・エーザイ専用フリーダイヤル
0120-710-933（受付時間：平日9時～17時）※土日・祝日およびエーザイの休日を除く

脳の健康を維持向上させるための 生活習慣の定着をめざす

WHOのガイドラインをもとにエーザイでは「ブレインパフォーマンス維持向上の12のポイント」（下記参照）を策定した。これらを実践し、生活習慣を改善することがブレバの維持向上と日常生活の充実につながると考えているという。

2020年3月に法人向けに発売された「のう KNOW」は現在、様々な自治体や企業などが導入している。「導入先の方々には使いやすくと好評で、継続的に活用していただいています」と木本さんは話す。

静岡県静岡市は市民の認知症の相談窓口となっている同市認知症ケア推進センターで、相談に訪れた人が「のう KNOW」でブレバをセルフチェックできるようにしている。ブレバのチェックを目的に来所する市民も多く、繰り返しチェックをする人、親を連れて相談に来た際に自分もチェックする人、家族の結果を見て後日相談に訪れる人がいるそうだ。

東京都文京区は55歳以上の区民を対象にし

た認知症検診事業に2021年度から「のう KNOW」を取り入れている。

大分県竹田市のように、高齢者が安全にクルマの運転を継続できるよう支援するためのツールとして役立てている事例もある（P5参照）。また、Hondaが大分県臼杵市で実施する高齢ドライバーの認知機能や日常の体調変化と、運転能力との関係性について検証をするための研究（P2参照）においても活用される。「移動手段が限られる地方で、高齢者に長く運転を継続できるように支援するのは重要なことです。安全運転の支援においても『のう KNOW』は貢献できると思います」。さらなる「のう KNOW」の普及によって、ブレバのBPIもメタボのBMIのように健康指標として一般化され、脳も体も健康でいられる生活習慣が定着していくと、木本さんと藤井さんは考えている。

- ※1 疾病の予防・診断を目的としたものではない
- ※2 Fratiglioni L, et al.: Lancet Neurol, 3:343-353, 2004
- ※3 World Health Organization Guidelines, Risk Reduction Of Cognitive Decline And Dementia, 2019

ブレインパフォーマンス維持向上の12のポイント

- ①定期的な運動
脳の活性化には、週2回以上、1回30分以上、ウォーキングなどの有酸素運動を！
- ②禁煙
喫煙者のブレバ低下リスクは非喫煙者の1.5～2倍！
- ③健康的な食生活
1日400gの野菜・果物と、魚など良質なタンパク質を積極的にバランスよく！
- ④節度ある飲酒
1日の適量上限はビール中瓶なら1本、日本酒なら1合。飲み過ぎには要注意！
- ⑤体重のコントロール
肥満は認知機能障害の原因になることも。減量の基本は、食事改善と運動。
- ⑥血圧のコントロール
中年期の高血圧はブレバ低下の要因に。予防ためには減塩を！
- ⑦血糖のコントロール
血糖コントロールの改善で認知機能の低下リスクを減らして認知症予防を！
- ⑧脂質のコントロール
コレステロールの増加は認知機能低下の原因に。食物繊維の多い食品を積極的に！
- ⑨こころの健康維持
うつ病で認知機能の低下リスクが2倍に。積極的な休養を心がけ、睡眠は量より質を！
- ⑩聴力の維持
中年期の聴力低下で認知機能の低下リスクも増大。予防にはコミュニケーションが大切。
- ⑪知的活動への取り組み
考える・記憶する・判断するなどの知的活動が認知機能低下を予防。
- ⑫社会的活動への参加
孤独感が認知機能を低下させることも。社会参加で認知機能の活性化を！

出典：エーザイ（株）ホームページ
https://nouknow.jp/common/pdf/leaflet/nouknow_brainperformance_202209.pdf

Safety Report セーフティレポート 高齢者

高齢者が少しでも長く安全に運転を 継続できるように地域一体で支援

大分県竹田市では、日常生活でクルマを利用する65歳以上の市民を対象に「いきいき運転健康教室」を実施している。この教室は、高齢者が少しでも長く安全に運転できるようにサポートをしようとしたものだ。認知症予防や安全運転に対する意識を高めてもらうための同市の取り組みを紹介する。

山間部に暮らす高齢者は 生活する上でクルマが欠かせない

「いきいき運転健康教室（以下、教室）」は竹田市と同市地域包括支援センター（以下、包括センター）が主催している。教室が始まった経緯を包括センターの坂本信江さんは次のように説明する。「竹田市は山間部に位置し、クルマの運転を続けている高齢者が少なくありません。クルマを運転しないと買い物はもちろん、病院にも行けないからです。しかし、その一方で、運転に問題を抱える高齢者が多数いる地域の実態も報告され、竹田市地域医療推進協議会の中にある認知症予防支援委員会、高齢ドライバーに対して何らかの支援が必要であるとの提言がありました。そして、新たに認知症高齢者等自動車運転作業部会を立ち上げて具体策を検討し、安全に運転を継続できるようにサポートするための教室の実施が決まりました。教室では参加者の皆さんに自分の弱いところを知っていただき、私たちがそれを補うための支援をすることが目的です。」

教室は2019年11月からスタートし、内容は以下の通り。

- ①健康チェックおよび体力測定
- ②運転技能検査（シミュレーター体験など）
- ③脳の健康測定（のうKNOW）
- ④講話「認知機能を保つために」（全2時間）

教室の運営は竹田市と包括センターの職員、

保健師、認知症疾患医療センタースタッフ、大分県警察本部と竹田警察署の警察官が担当している。参加の案内は包括センターの広報誌と地域の回覧等による公募、ケアマネジャーや高齢者支援相談員の声かけに加え、地元の自動車学校から、運転免許更新時の認知機能検査の結果に基づいて紹介され、参加するケースがある。2022年10月までに5回開催され、87人が参加した。

『のうKNOW』の活用で参加者が 自分の脳の健康を意識できるようになる

「これまでは、認知機能の確認に問診と時計の描画や立方体の模写を行っていましたが、これだけでは説得性に欠けていました。そこで、2020年から脳の健康測定として『のうKNOW』（P4参照）を取り入れることにしたのです。検査の後に脳年齢やスコアが数値として出るので、私たちも説明がしやすくなると思いました」と坂本さんは導入のねらいを話す。

「タブレットの操作に慣れていない方は検査に苦戦する傾向があり、スコアはあくまで目安だと参加者の皆さんには伝えていました。スコアとして可視化されることで、脳の健康を意識していただけるようになり、維持向上のために『がんばろう』という気持ちにさせる効果があると感じています。再チャレンジを希望する方が多いので、その機会も用意しています。また、検査の時は参加



「いきいき運転健康教室」に携わっている竹田市高齢者福祉課と同市地域包括支援センターの皆さん。前列左から2番目がセンター長の小林慶さん、前列右から2番目が保健師の坂本信江さん



「いきいき運転健康教室」では「のうKNOW」を活用して、参加者の脳の健康測定を実施している



者一人にスタッフが一人付き添うので、本番前の練習の様子を観察しているだけでも、検査内容への理解度を知ることができ、私たちがフォローしていく上での重要な情報となります。

教室で測定された様々な結果は記録して、参加者にフィードバックするとともに、スタッフ間でも共有。当日、参加者に付き添った保健師や包括センターのスタッフら担当者が話し合い、測定結果などを踏まえて、個別に対応方針を検討する。

「竹田市では、市内の各所で高齢者向けの運動教室を定期的実施しています。『のうKNOW』のスコアが低い方には、運動教室や自治会単位で行われる生きがい・健康づくりを推進している『おしゃべりサロン』などの参加を提案します。提案した時は消極的だった方も行く楽しんでいただけるようで、継続的な参加につながるケースも多くみられます」。一方で、運転免許を返納せざるを得なくなる高齢者もいる。自主返納した高齢者へのアンケートからは「さび

しくなった」「どこにも行けなくなった」という回答があり、外出が減ったことで認知機能の低下がみられるケースもあるようだ。このような実態も教室の開催を後押ししたという。現在、竹田市は70歳以上で自主返納した市民にタクシー臨時乗車券（または大分県バス会社共通回数券）1万円分を交付している。ただ、山間部に暮らしている人は病院へ1～2回通院したら終わってしまう。

「運転免許を返納しても、家族が送迎すればいいと思われるかもしれませんが、独居高齢者や高齢者夫婦の世帯が多いため対応できる家族もなく、家族がいても、その家族にも事情があって常に対応できないというのが現実です。運転できることで、人と接する機会が増え、それが楽しみになり、心身の健康の維持につながるの、少しでも長く安全運転を続けていただけるようサポートしていきたいと思っています」と坂本さんは話す。

竹田市では、これまで年1～2回だった教室の開催を2023年度は増やすことを検討している。

Safety Info. インフォメーション

第52回全国白バイ安全運転競技大会開催 白バイ隊員の精鋭が様々な競技で熱戦を展開

昨年10月8日から10日にかけて、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52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。

この大会は、全国の白バイ隊員の安全運転技能の向上、士気の高揚及び隊員相互の融和団結を図ることを目的として、1969年より実施されており、Hondaは第1回大会より審判領域や車両整備で協力している。2021年に続き、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から無観客で行われた。

今回は44都道府県警察及び皇宮警察から、女性隊員49名を含む191名の選手が参加。トライアル走行操縦競技、バランス走行操縦競技、不整地走行操縦競技、傾斜走行操縦（スラローム）競技の計4種目（女性の部はバランス走行操縦競技と傾斜走行操縦競技の計2種目）によって熱戦が繰り広げられた。



不整地走行操縦競技



傾斜走行操縦（スラローム）競技（女性の部）



傾斜走行操縦（スラローム）競技（男性の部）

- 主な結果**
- 団体の部
 - （第1部・8都府県警察）
 - 第1位/警視庁
 - 第2位/茨城県
 - 第3位/兵庫県
 - （第2部・36都道府県警察・皇宮警察）
 - 第1位/愛媛県
 - 第2位/静岡県
 - 第3位/岡山県
 - 個人競技の部
 - （男性の部）第1位/中川昂大（愛媛県）
 - （女性の部）第1位/黒崎琴己（茨城県）



閉会式では各部の入賞者が表彰された

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

第1回レインボーインストラクター競技大会開催 インストラクターの安全運転技術の向上と底上げをめざす

(株)ホンダレインボーモーターズスクール(本社:埼玉県和光市)は和光、埼玉、浜名湖、福岡、熊本の5ヵ所で交通教育センターを運営している。各センターが実施する企業・団体向けの安全運転研修や個人向けのバイク・クルマのスクールで指導を担当しているのがインストラクターだ。このインストラクターの安全運転技術の向上と均質化を図ることを目的に、同社は昨年11月29日と30日の2日間にわたり「第1回レインボーインストラクター競技大会(以下、イントラ大会)」を交通教育センターレインボー浜名湖(以下、レインボー浜名湖)で開催した。

若いインストラクターの成長を促すために

今回のイントラ大会を企画した(株)ホンダレインボーモーターズスクール総務部次長泉聡一さんは、その背景を次のように説明する。「2019年まではHondaが主催する『セーフティジャパンインストラクター競技大会』がありましたが、コロナ禍の影響によって2020年以降は中止となっています。私がインストラクターだった時、この大会に選手や審判として参加していました。団体戦もあるので好成績を残そうと、若い頃は先輩からの手ほどきを受けますが、キャリアを積んでいくと、逆に自分が後輩を指導するようになります。私自身、練習への取り組み方やチームワークの醸成について学べ、仕事に対するモチベーションも上がりました。このような場を今の若いインストラクターに提供したいと思い、提案しました」。

今回はレインボー和光、埼玉、浜名湖、福岡、熊本から計14名が選手として参加した。イントラ大会に向け、各センターでは事前に予選会を実施。予選会で上位のインストラクターが出場選手となっている。さらに、レジェンドクラスとして2名のインストラクターも加わった。これには技術伝承の意図があると泉さんはいふ。「二人はトップクラスの技術を持つスーパーインストラクターです。練習とは違う競技会ならではの走りを見ることで学ぶ機会になると考えました。そして、同じ土俵で競うことによって、二人は自分たちが乗り越えるべき存在だと認識してほしいと思っています」。

インストラクターとしての技術や考え方を継承する機会となる

競技は二輪部門と四輪部門があり、両部門の得点の合計で個人総合の順位が決まる。二輪部門は8の字、パイロンスラローム、コーススラローム、一本橋の4種目、四輪部門はフィギア(車両感覚、車両誘導技術を競う)、コーススラロームの2種目。センター総合はセンターごとのインストラクターの平均得点で順位が決定される。

イントラ大会は誰でも無料で観覧できるようになっている。「普段のスクールでは見ることができない、インストラクターたちの真剣な走りを見たいと考えるからです」と泉さんは明かす。すべての競技が終わった後、出場選手全員によるデモンストレーション走行が行われ、集まった観客から拍手が送られた。個人総合で第1位に輝いたのは中村泰宏さん。その中村さんが所属するレインボー浜名湖もセンター総合の第1位となった。「個人よりもセンターの1位になったことをうれしく思います」と、中村さんは喜びを語る。「同じセンターの後輩(2名)が私のノウハウを聞いて練習に活かしたり、『一緒にがんばりましょう』と盛り上げてくれました。後輩の成長が、この結果につながっています。技術や考え方の継承は『人から人へ』受け渡すことの大切さをあらためて感じました」。

レジェンドクラスに出場した鈴木隆司さん(レインボー埼玉)と下浦紀世人さん(レインボー熊本)は次のように話す。「若い人が成長するためのきっかけや刺激を与え



二輪部門 一本橋



四輪部門 フィギア



四輪部門 コーススラローム



二輪部門 パイロンスラローム



二輪部門 コーススラローム



出場選手全員によるデモンストレーション走行



個人総合第1位の表彰を受ける中村泰宏さん

たいと思い、競技に取り組みました(鈴木さん)。「いつまでも私たちがトップではないけません。若い人には、これを機にどんどん活躍してほしいと期待しています(下浦さん)。「一緒に競い合って、若いインストラクターの成長を実感できました」と二人は口をそろえた。

なお、この大会競技記録を活用し、ライダー・ドライバーに向け安全アドバイスとなる動画を制作中。「それぞれ日頃の運転で何に気をつけているか?」を競技内容からインストラクターがアドバイスするもので、近日中に、HondaのYouTubeチャンネルにて配信を予定している。

Close Up

クローズアップ Hondaの活動

「安全なソロツーリングを続けるために」 ウェビナーを活用したライダーへの啓発

昨年6月から11月にかけて「安全なソロツーリングを続けるために」をテーマに全4回にわたるウェビナー(ウェブによるセミナー)を開催。昨今、交通死亡事故数、死傷者数ともに緩やかな減少傾向がみられるなか、40~60代のいわゆるリターンライダー層は増加傾向にある。Hondaでは、「継続した安全行動のためには『事故はなぜ起きるのか?』『起こさないためにはどうすればいいのか?』に自ら気づき、考え、

行動すること」が大切だと考えている。その機会を一人でも多くの方々に届けたいという想いでウェビナーを企画した。全4回のウェビナーは、交通コメントターの西村直人さんをファシリテーターに迎え、Honda交通教育センターのインストラクターによるリレー形式で、各回テーマを設けながら実施。HondaのYouTubeチャンネルのアーカイブ(QRコード参照)で視聴することができる。

●ウェビナーの内容

第1回「走行準備と取り回し」 交通教育センターもてぎ 鈴木正司インストラクター	ウェアやプロテクターなどの必要な装備の選び方や、発進時、停車時の転倒を防ぐバイクの取り回しを解説
第2回「曲がる」 交通教育センターレインボー浜名湖 中村泰宏インストラクター	スポーツ、オフロード、スクーターなどバイクのタイプごとにコーナリングの際の注意点を解説
第3回「止まる」 鈴鹿サーキット交通教育センター 出原大輔インストラクター	止まる時、曲がる時、速度を調整する時、それぞれのブレーキの使い方を解説
第4回「実践編」 交通教育センターレインボー熊本 下浦紀世人インストラクター	実際にソロツーリングに行った際に注意すべきポイントを解説



HondaのYouTubeチャンネルで
アーカイブを視聴可能



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

ゾーン 30 プラスの区域内を走行する車両を観察する

DATA 基礎情報

ゾーン 30 に物理的デバイスを組み合わせて生活道路の安全を確保

ゾーン 30 プラスとは、最高速度 30km/h の区域規制や一方通行等の交通規制を実施するとともに、ハンプなどの物理的デバイスを適切に組み合わせることで、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保する対策である。全国 33 カ所の地区で整備計画が策定済となっている（2022 年 7 月末時点）。

2022 年 8 月、神奈川県内で初めてゾーン 30 プラスに設定されたのが、横浜市南区の大岡小学校周辺地区。鎌倉街道（県道 21 号）と呼ばれる幹線道路に隣接しており、ゾーン 30 に指定されていたが、抜け

道として利用する車両の走行速度が高いという課題があった。「SAFETY MAP※」上にも、同地区内に急ブレーキ多発地点（2020 年版）の表示があり、スピードを出している車両がいたことがうかがえる。横浜市道路局施設課は地元の町内会、小学校、警察が参加する交通安全対策協議会を立ち上げ、安全対策を検討。近隣住民と調整しながら、ハンプや狭さくの設定、「止まれ」の強調表示などの対策を講じた。今回は、ゾーン 30 プラスに設定された大岡小学校周辺地区を走行する車両を観察した。

※日本中を走る Honda インターナビ（双方向通信型のカーナビ）搭載車から通信で送られてくるデータをもとにした急ブレーキ多発地点情報をはじめ、事故多発エリア情報やゾーン 30 情報などを表示。パソコンやスマートフォンで自由に閲覧でき、閲覧者が交通安全上、危険だと感じた場所を投稿することも可能。詳細は以下のホームページ参照。
https://safetymap.jp/



路面標示や標識でゾーン 30 プラスの区域であることを周知



車両の通行部分の幅員を狭める狭さくを通過するクルマ。横断歩道を渡ろうとする歩行者がいたため一時停止した



大岡小学校の南側の道路は車両を蛇行させて速度を抑制するシグインが設けられている

WATCHING 観察

9 割以上の車両が交差点の手前で一時停止していた

観察場所 A は交差点手前にハンプが設置された場所。ハンプを通過する際に車両が減速しているか（ブレーキランプを点灯させたか）を観察した。観察時間中に通行した車両（四輪車・二輪車）28 台のうち、減速しなかったのはトラック 1 台のみ。「段差あり」の路面標示があり、ほぼすべての車両がハンプの手前で減速していた。横浜市の資料によると、ハンプ設置路線の

車両の走行速度は設置前の 42.5km/h に対し、設置後は 30.0km/h と、12.5km/h 低下している（ETC2.0 を搭載している車両の走行速度を確認）。

観察場所 B は路面に「止まれ」の強調表示が設置された交差点で、車両（四輪車・二輪車・自転車）の一時停止状況を観察した。観察時間中に通行した車両 195 台中、交差点の手前で一時停止したのは 183 台（93.8%）。このうち 88 台（45.1%）は停止線の手前で止まっていた。一時停止せずに通過した車両は、12 台（6.2%）で、その多くは自転車であった。

ADVICE アドバイス

安全運転意識を向上させる効果が期待できる

観察場所 A では設置されたハンプでほぼすべての車両が減速しており、観察場所 B では車両の 9 割以上が一時停止を実施していた。観察中、信号機のない横断歩道に歩行者や自転車があると、車両が停止する様子もみられ、ドライバー・ライダーの多

くがゾーン 30 プラスの区域内を走行していることを意識しているように感じられた。横浜市が対策の効果についてアンケート調査を行ったところ、地域住民の 76% が「安全性が向上した」と回答している。ゾーン 30 プラスの普及が進み、認知が広がることで、ドライバー・ライダーの生活道路における安全運転意識の向上を図ることができると考えられる。ゾーン 30 プラスの今後のさらなる拡大を期待したい。

観察結果

観察場所 A・B

神奈川県横浜市南区通町および中島町
観察日 / 11 月 25 日（金）
観察時間 / 10:00 ~ 11:00
天候 / 晴れ



●観察場所 A: ハンプ手前での減速状況（台）

	減速した	減速しなかった	合計
四輪車	18	1	19
二輪車	9	0	9
合計	27 (96.4%)	1 (3.6%)	28

*自転車の通行はなし



ハンプは台形状で、通過する際に不快感を与えることでドライバーに減速を促す



ハンプの手前で減速するクルマ

●観察場所 B: 交差点での一時停止状況（台）〈 〉は停止線手前で停止した台数

	一時停止した	一時停止しなかった	合計
四輪車	152 〈71〉	2	154
二輪車	29 〈16〉	3	32
自転車	2 〈1〉	7	9
合計	183 〈88〉 (93.8%)	12 (6.2%)	195

*2 カ所の合計



区域内の一時停止場所は「止まれ」が強調表示されている

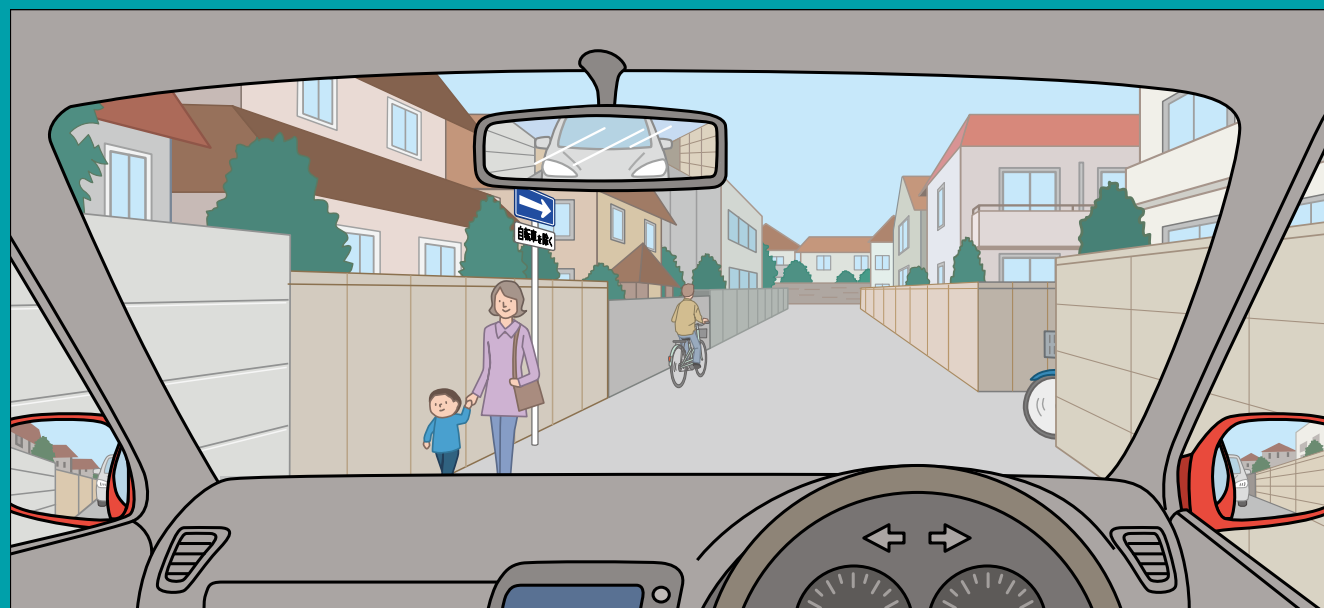


停止線の手前で一時停止するクルマ

KYT 危険予測トレーニング

第 84 回 一方通行路を走行している時（四輪車編）

あなたは生活道路の一方通行路を直進しています。
右側には路地があります。
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？



交通事故を防止するためには、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、一方通行路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。

【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 ?

生活道路編

Q1 2020 年の交通死亡事故件数を車道幅員別にみると、幅員 5.5m 以上の道路の発生件数はゾーン 30※の推進が始まった 2011 年と比べ 40.0%減少しました。では、幅員 5.5m 未満の道路（生活道路）においては何%減少しているでしょう？

①約 33%減少 ②約 43%減少 ③約 53%減少

Q2 2021 年の交通事故死傷者数を車道幅員別・状態別にみると、幅員 5.5m 未満の道路において歩行中・自転車乗用中の死傷者が占める割合は、幅員 5.5m 以上の道路の何倍でしょう？

①約 1.2 倍 ②約 1.5 倍 ③約 1.8 倍

Q3 2020 年度までに整備されたゾーン 30 において、整備前年度の 1 年間と整備翌年度の 1 年間の交通事故を比較すると、何%減少しているでしょう？

①約 20% ②約 30% ③約 40%

※生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。区域（ゾーン）を定めて 30km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度の抑制を図る



「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://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

Honda ハートプロジェクト第 4 弾

「安全技術」篇と「安全教育」篇の CM を公開中！

昨年 12 月より、Honda ハートの第 4 弾として「安全技術」篇と「安全教育」篇の CM を公開しています。

Honda は技術と教育の両面から「安心して自由に移動できる社会の実現」に向けて取り組んでおり、「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」ことを目標に掲げています。

「安全技術」篇では Honda が取り組み、進化を重ねてきた安全技術の歴史を、「安全教育」篇では 50 年以上にわたり人に焦点を当てた手渡しの安全アドバイスや教育プログラムの開発・普及を行い、全世界で 2500 万人以上が参加した活動を表現しています。

また Honda の YouTube チャンネルでは、開発や教育の現場に携わる従業員との対談を通じて、「安全」に対する想いや取り組みをさらに詳しく紹介する動画を順次公開していきます。ぜひ、皆様もご覧ください。



Honda

Honda ハート ウェブサイトで CM を視聴可能▲

SJ 編集部だより

～交通事故死者ゼロをめざして～

今号の「TRAFFIC SCOPE」では神奈川県横浜市に設定されたゾーン 30 プラスにスポットを当てた。道路管理者である横浜市が立ち上げた交通安全対策協議会は、工事着手までに 2 回開催されている。市の対策案に対して、地域住民から意見を吸い上げ、追加・見直しを行ったという。さらに、工事完了後は対策の効果を検証した結果を報告し、共有している。対策をより効果的なものにするためには自治体や警察、道路を利用する人々が一体となって進めることが必要だといえる。

実際に、ゾーン 30 プラスの区域内を走行している車両を観察すると、速度を控えるドライバー・ライダーが多かった。新たに整備された物理的デバイスや路面標示が、バイクやクルマの運転者に「歩行者や自転車の安全確保に努める」ことへの意識づけにつながっていると感じられた。ゾーン 30 は全国 4186 カ所（2021 年度末時点）に広がっているが、ゾーン 30 プラスの整備計画が策定済の地区は 33 カ所（2022 年 7 月末時点）に過ぎない。生活道路での交通事故防止のため、さらなる普及が望まれる。