

SJ

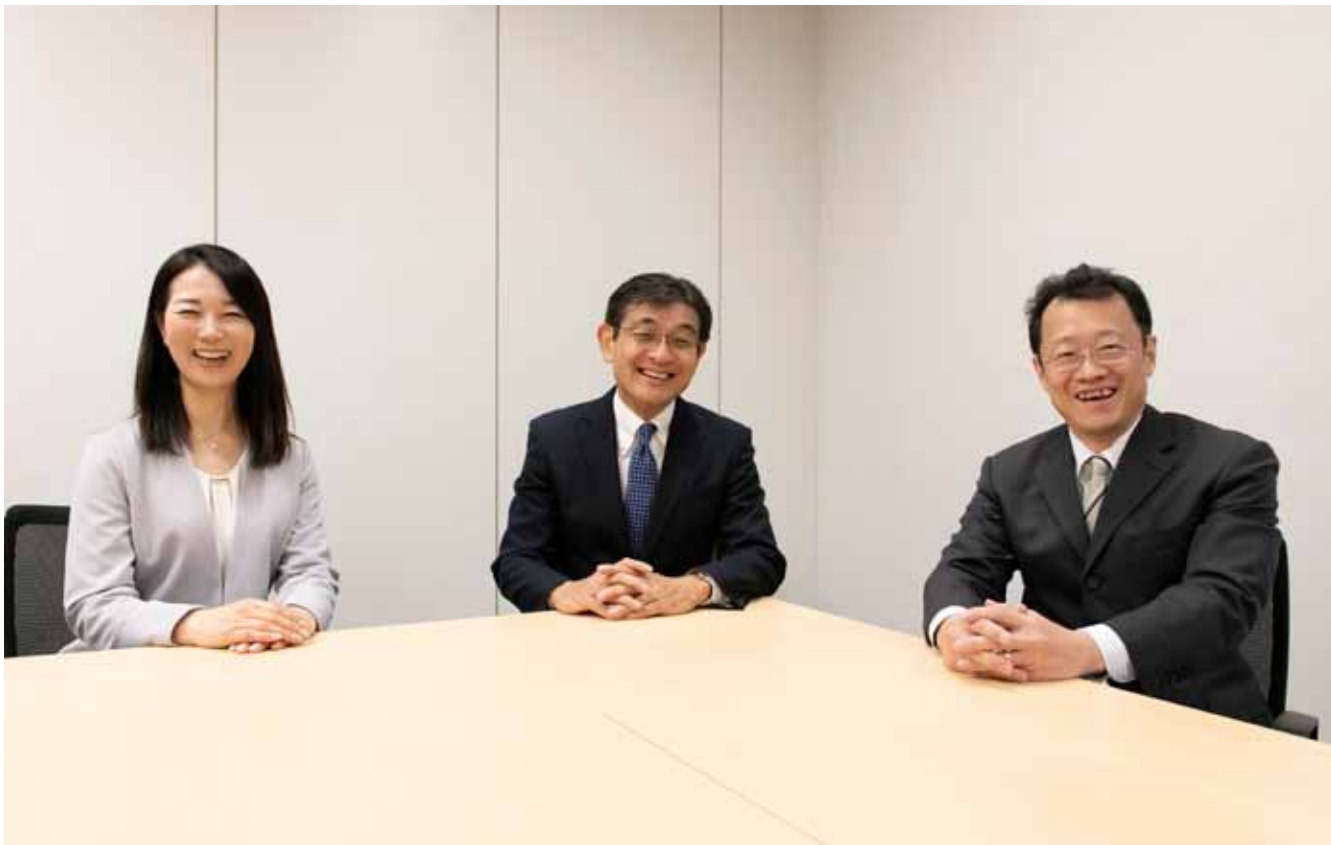
The Safety Japan  
since 1971

Dialogue 対談

将来の交通社会の変化を見据えた  
人々への教育・啓発と官民の連携

クルマやバイクの電動化、マイクロモビリティの普及、さらに自動運転の社会実装と交通社会は大きく変わろうとしている。こうした変化をふまえ、交通事故を防止するため教育・啓発、そして官民の連携はどうあるべきなのだろうか。今回はカーライフ・ジャーナリスト まるも亜希子さんをファシリテーターに迎え、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に話し合っていた。

(対談は 2023 年 11 月に実施)



右：太刀川浩一 警察庁交通局長  
中：安部典明 本田技研工業（株）安全運転普及本部長  
左：まるも亜希子 カーライフ・ジャーナリスト



**まるも** 2023 年 9 月、Honda は創立 75 周年を迎えました。Honda の歴史において安全運転普及活動はどのように位置づけられ、取り組まれてきたのでしょうか。

**安部** 私どもが安全運転普及本部を設立したのは 1970 年のことです。現在と比べて人・クルマ・道路ともまだ未成熟な交通社会の中で多発していた交通事故に対し、「耐久消費財であるクルマは、ハードウェアとしての性能を保証するだけでなく、正しく楽しい乗り方を伝えるソフトウェアも加えて、初めて商品になる。すなわち、ソフトウェアも商品である」と考え、それを形にしました。この活動を 50 年以上も継続できているのは、警察庁をはじめとする関係省庁・諸団体の協力があったからだと思っています。

**太刀川** 安全運転に特化した部署を設け、長い期間その活動を続けていることだけでも、交通安全を担う我々として大変ありがたく感じています。昭和 40 年代の第一次交通戦争から交通事故情勢を好転してきたことにも御社の活動が大きく貢献されたと思っています。

加えて、長年にわたり、警察庁が開催している全国白バイ安全運転競技大会（P5 参照）に協力いただいていることについても感謝申し上げます。各競技の運営や判定など、御社のご協力により大会を公正かつ活発に運営することが可能となっております。

**安部** 安全運転普及活動のそもそものスタートは、1964 年に開設した鈴鹿サーキット安全運転講習所（現、鈴鹿サーキット交通教育センター）での白バイ隊員への訓練でした。当時の白バイ隊員の事故の大半は運転技術に起因していたため、実際の交通環境を想定した基礎トレーニングを行って、白バイ隊員の殉職者ゼロの達成に寄与したそうです。これが今日につながっていることは感慨深いものがあります。

**太刀川** 全国警察に配備されている白バイ隊員が使用する車両の多くは Honda 製の CB1300P という大型バイクです。白バイ隊員からは、このバイクについて、パワーがあるだけでなく、乗り心地や使い勝手が大変素晴らしく、職務執行力の向上に貢献しているという声を聞いています。警察活動を支えるハード面でのご協力も引き続きお願いしたいと思っています。

**まるも** 今後、交通社会は大きく変化していくことが予想されます。そうした中、交通事故の低減に向けては、どのように取り組もうとしているのでしょうか。

**太刀川** ご承知のとおり、交通事故抑止に資する技術として期待される自動運転や安全運転を支援するための様々な技術を各メーカーが開発しています。令和 5 年 10 月から 11 月にかけて開催されたジャパンモビリティショーで、御社が自動運転レベル 4（特定条件下における完全自動運転）に対応した四輪電動マイクロモビリティ「CI-MEV（※1）」を世に送り出すとうかがいました。我々警察では、交通事故防止対策のひとつとして高齢の運転免許保有者の方々に対し、身体能力の低下など、運転能力が衰えた場合には運転免許を返納していただきたいという施策を進めています。また、運転免許返納後の移動手段を懸念し、自主返納にためらいを感じている方には、中間的な選

## Contents

- P1 Dialogue 対談  
P4 2023 年活動報告  
P6 SJ Interview 近畿大学 准教授 島崎敢さん  
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



編集部：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://global.honda.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



択肢として、安全運転サポート車に限定した運転免許を交付できるようにしています。運転免許を返納された方等の新たな移動手段の確保という意味では、自動運転の「CI-MEV」をはじめとする新しいモビリティの登場は大変心強く感じており、交通事故抑止に大きく貢献するものと期待しています。

**安部** 日本は高齢化が急激に進んでおり、交通局長がおっしゃった高齢者の運転の問題をはじめ、バスやタクシーのドライバーの高齢化も大きな課題です。一方で、移動のニーズがなくなることはありません。多くの方の移動の自由を奪わないようにするためにも、これらの課題を自動運転技術で解決したいという志を持って取り組んでいます。

私どもは、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をめざすという目標を掲げています。これは新車に限定するのではなく、保有されているHonda車も含めてです。目標を達成するためには車両の安全性を高めると同時に、交通社会に参加する人々に交通安全思想を根づかせる必要があります。これは、とてもチャレンジングなことだと認識しています。

そして、全世界となると、各国の実情や課題に合わせて対応しなければなりません。交通事故防止について各国の政府や警察のレベルは一定ではなく、同じ交通安全教育の啓発であっても日本のように協力を得られるとは限りません。免許の更新や車検制度がない国もあり、なぜ必要なのかを含めて理解を得る必要があります。日本の政府からも何らかのはたらきかけをしていただくと、私どもの活動がよりスムーズにできるようになると感じています。

**太刀川** 日本においては、昭和45年(1970年)に交通安全対策基本法を定め、その中で政府、地方公共団体、民間企業、国民等が一丸となって交通安全対策に臨むという方針を打ち出しました。この方針は連綿と続いており、現在の第11次交通安全基本計画へと受け継がれています。交通安全基本計画に定められているように、車両の技術の向上、交通安全教育、道路交通の環境・制度の整備と執行を多角的に進め交通事故を防ぐという取り組みは、振り返ってみますと、かなりの成果を上げてきたと思います。こうした政府と地方公共団体、民間企業、国民等が一体となった取り組みは非常に価値のあることから、様々な機会を見つけて諸外国に紹介できればと思っています。

### 自動運転タクシーサービスの 実現をめざし、官民が連携

**まるも** 先ほど交通局長が触れられた自動運転の普及についてはいかがでしょう。

**太刀川** 自動運転に関しては、現在、政府全体として目標を定め、各種制度を整備しているところです。今後、全国各地で自動運転レベル4の実装に向けた実証実験が行われていくこととなります。例をあげますと、新東名高速道路では約100kmの区間



## 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

に自動運転専用レーンを設け、モノを運ぶための自動運転車を走らせる計画があります。交通の安全と円滑の両立を目指す警察としては、このような実証実験が行われ、技術革新が進むことは大いに期待しているところであり、自動運転レベル4の実装は、交通事故抑止に資する技術ということで全面的に協力していきたいと考えています。

**安部** 私どもは米国・ゼネラルモーターズ(GM)、GMクルーズホールディングスLLCの2社と協力し、東京都心部で2026年初頭に自動運転タクシーサービスの事業化をめざしています。3社で共同開発した自動運転専用車両「クルーズ・オリジン(※2)」が指定場所まで迎えにくるところから、目的地に到達するまですべて自動運転で行われ、配車から決済までスマートフォンのアプリで完結するタクシー配車サービスです。

**太刀川** 本部長がおっしゃられた自動運転タクシーサービスに関しては、我々警察としても、経済産業省と国土交通省が中心となって進めているプロジェクトである「RoAD to the L4(自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト)」のもとに設置された「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミティ(※3)」に参加し、このサービスが早期に実現できるよう支援したいと考えています。特に東京都内で自動運転タクシーサービスの事業化が実現することは、画期的で大変望ましいことだと考えています。一般の方々がこのサービスに賛同し、利用していただくためにも、将来の交通社会を見据え、今の段階からリスクも含めて正確な情報提供が必要になってくるのではないかと思います。

**まるも** ドライバーがいない自動運転タクシーに初めて乗る時はドキドキしそうです。

**安部** 私が自動運転レベル3(一定条件下での自動運転)を実用化した「レジェンド」の運転席に初めて乗った時に「手を離しても大丈夫ですよ」といわれて、ハンドルから手を離れた後は免許を取ったばかりの自分の子どもの運転を助手席で見守っているような気分でした。

このような技術が多くの方の移動の自由を保障することにつながってほしいと思います。ただし、まだ技術的に超えなければいけないハードルがあり、すべての車両が自動運転ではないという環境の中での運用になるため、国のバックアップや一般の方々の理解を得ながら進めていく必要があります。

また、自動運転が普及する手前で衝突軽減ブレーキも含め、センサーやカメラを使って、事前にリスクを知らせるアラームが車両に装備されることでドライバーへの安全運転支援が充実していきます。ドライバーのちょっとしたミスをカバーできるようになるのは間違いありません。

しかし、これを二輪車につけるのは難しいことなのです。四輪車は車両側がブレーキをかけても転倒することはありませんが、二輪車の場合は、ライダーの意図しないタイミングで車両側がブレーキを制御すると転倒する可能性があります。危険を感知すると、メーターパネルに「前方注意」と光るなど、ドライバーが危険を認識できるようなデバイスが実用化できれば、二輪車としては大きな一歩になると思います。

自動運転車両は、事故を起こさないために注意表示や警告が出過ぎて、現在のような交通環境だと円滑な運用ができないことも考えられます。そういう事態が起きないようにする意味でも、人間の挙動というものを車両側が学習するとともに、歩行者や自転車など人間側も不測の動きをしないようにするための教育啓発が必要です。これからも、ハードとソフトの両輪で取り組んでいくことが大切だと思っています。

### 運転者に過信を改めて もらうための方策が必要

**まるも** ハードが進化していくと、「ちょっと脇見しても大丈夫だろう」と人間側の安全意識が低下することもありますから、やはり安全運転教育が必要だと思います。

**太刀川** 運転免許の更新時に受けていただく講習は、運転者に定期的に安全運転教育を受けていただくという機能も果たしています。そのため、新しい制度や交通ルールを伝えるだけにとどまらず、安全運転に関する知識も十分に得てもらえるような機会にしています。

運転免許を保有している75歳以上の方で運転免許を更新し

ようとする場合、一定の違反歴があると、その方は更新時に運転技能検査を受けなければならないことになっています。運転技能検査を受検した結果、運転免許を返納しなければならないことになる方がいる反面、運転免許を持ち続けられる方については、この検査を受検することが自身の身体機能や運転能力を再確認していただく機会になるという意味もあります。このような安全意識の低下を防ぐための安全運転教育を、いろいろな形で実施していくことが必要だと思っています。

**安部** 四輪販売会社の店頭で高齢者向けの安全運転セミナーを開催するため、受講者を集めようとする、「自分は大丈夫」と思っている方が多いこともあって、お客さまになかなか参加していただけません。デジタル技術を活用した簡単なテストを受けて、「危ないですよ」と上手に伝えられるようなツールができると、少しずつでも自覚していただけるようになるでしょう。

**まるも** トレーニングジムや習い事に通うような感じで、定期的に自分の運転能力を保持できるようなシステムはできないでしょうか。そこに行くと、買い物に使えるポイントがもらえたり、ガソリンが安くなったり、ご褒美があると参加しやすくなると思います。

**安部** そのような参加へのハードルを超えるフックになるようなものも必要かもしれません。自分の運転能力や傾向を自覚して、ハンドルを握ってもらうことが安全運転につながります。

**太刀川** 警察や自動車教習所等でも活用されているドライビングシミュレーターは、実車ではできないような危険な場面を体験することができます。しかしながら、ハンドル等の操作感覚や目にする映像はまだ実車と同じという水準ではありません。この部分の精度が高まると、実車を運転しなくても自分の運転技術・能力等を見極め、運転に対する自身の過信を改めることができるのではないのでしょうか。

運転免許更新時の高齢者講習では実車を使用した運転指導を行っています。実際に車を運転していただいて、同乗している指導員がその方の運転についてアドバイスをします。その際に自分の運転の問題点を自覚する方もいらっしゃいます。やはり、運転に対する過信を改めていただくための方策は必要であり、そこに安全運転につながる様々な先進技術を活用できると思います。

### 歩行中や自転車乗用中の 事故をいかに防ぐか

**まるも** 交通事故死者を減らすためには、歩行中や自転車乗用中の事故の防止が重要になってくると思いますが、そちらの対策についてお聞かせください。

**太刀川** 欧米諸国や韓国、オーストラリアと比較して、日本は交通事故死者数に占める歩行中死者の割合が大きいうという特徴があります。また、自転車乗用中死者の割合も、歩行中死者よりも小さいものの、諸外国に比べれば大きいという特徴があります。

歩行者が被害者となる死亡事故は、自動車との衝突によるものが圧倒的に多くを占めています。横断歩道を渡ろうとしている歩行者がいる場合には、道路交通法上、運転者には横断歩道の手前で停止しなければならないという義務が課せられています。しかし、これが守られていないという現状があります。この状況については、特に欧米の国々から来られる外国人の方からは異例な光景だといわれていることもありますから、運転者の方には、しっかりとルールに則って停止してもらうということをお願いしています。また、歩行者が横断歩道を渡ろうとしているのに車両が停止せずに通過してしまうと、横断歩行者妨害という違反になりますので、取締りも行っているところです。

一方、歩行者の方には、自らの安全を守るための交通行動として、夜間に外出する際には、車両のライト等に反射して発光する反射材などを衣服やカバンなどに着用していただきたいということをお願いしています。特に高齢の方は、道路の反対側まで横断できると思っても実際は身体が自分の思ったように動かず、渡りきる前に走行してきた車両と衝突したり、横断歩道のない場所で横断してしまう傾向が見られます。歩行者の安全を守るため、歩行者の方



にも安全に道路を利用していただくための行動についての啓発を全国交通安全運動等のあらゆる機会で行っています。

さらに自転車の安全対策についてですが、日本は欧米のように自転車のみが通行することができる自転車道が十分に整備されていません。また、自転車の交通方法についてのルールがわかりにくいという指摘もされています。今後も引き続き、道路管理者と連携し、道路交通環境を整備していくとともに、交通ルールの徹底を呼びかけていく必要があると考えています。

**安部** 私どももグローバル安全スローガン「Safety for Everyone」に基づき、バイクやクルマに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざして、歩行者や自転車利用者への啓発活動に取り組んでいます。

取り組みの一環として、2023年は小学校の先生方が手軽に交通安全教育を実施できる「デジタル交通安全かるた」(P4参照)を開発し、普及を進めています。活用している先生方からは、授業の隙間時間に手軽に指導できるという声を聞いています。また、自転車利用者向けに新たな教材(P8参照)も開発しています。

小・中学生までは、警察をはじめ地域と連携しやすく、子どもの教育プログラムや教材を活用していただけるのですが、高校生以降の世代が課題です。そのような世代には交通安全に興味を持ってもらえるような訴求が必要だと考え、SNSや動画サイトを活用した情報発信をしています(P4参照)。

**まるも** 警察庁は「二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会」を9月に立ち上げました。これも新たな交通社会を見据えたものだと思いますが、その背景をお聞かせください。

**太刀川** 今後、二輪車に適用される排気ガスの環境基準が強化されることになっているわけですが、総排気量50cc以下の原動機付自転車(以下、原付)については、その基準を満たすことが難しいことから適用が猶予されていました。この基準が令和7年11月から正式に適用されることとなります。しかしながら、これをクリアする開発は難易度が相当高いということがわかってきたため、総排気量125cc以下の二輪車のパワーを抑制することによって、そのような二輪車を原付免許を保有している方が運転できるようにすることができないかという要望がありました。

パワーを抑制するというのは最高出力を今の原付同等の4kW程度に抑えるということです。そうすることにより原付と同じような走行性能、操作性能を持つ二輪車であれば原付免許を保有している方が運転することに問題はないだろうという観点で、有識者検討会では実際にそのような作意を施した機体を日本自動車工業会に用意していただき、運転に習熟した方とそうではない一般の方に乗ってもらうことで、走行評価等を行っているところです。

**安部** 二輪車車両区分見直しについては、日本自動車工業会として以前から要望していました。検討会を立ち上げ、ご協力いただき感謝しているところです。

原付は若者から高齢者まで多くの方に利用していただいている「国民の足」です。交通局長に説明いただいたように、新たな排気ガスの環境基準をクリアすることは難易度が高く、車両価格は125cc以上に高額になってしまうため、手軽に利用していただけなくなります。私どもを含め各メーカーが今ある125ccクラスまでの車種の中で対応できれば、車両価格も高額になりすぎってしまうことはありません。お客さまにとっても選択肢が増え、良い方向だと考えています。

**太刀川** 有識者検討会において、パワーを抑制した二輪車がこれまでの原付と同様に安全に運転できる二輪車であるという結論が出るようであれば、見直しを前向きに考えたいと思います。ただし、機体そのものは普通自動二輪車と同じものを用いるわけですから、ナンバープレートをこれまでと違ったものにしたたり、何らかの形でエンジンに印をつけるなど外観上で区別できなければなりません。さらに、容易に改造して最高出力の制御機構を元に戻すことができないようにすることも必要になります。それらの論点について現在、結論を出せるように検討しているところです。

## 店頭でのお客さまへの安全指導の徹底を図る

**まるも** 最後に2023年の振り返りと、今後に向けての展望をお聞かせください。

**太刀川** 令和5年は、令和4年に行われた道路交通法の改正が順次施行されていく時期にあたりました。

まず、4月1日には、自動運転レベル4を実現するための制度が整いました。

また同日、遠隔操作型小型車(低速・小型の自動配送ロボット)の交通方法等に関する規定も施行されています。我々警察としては、恒久的な制度を整備することによって、事業化を促すことができるのではないかと期待しています。

さらに、すべての自転車利用者に対し、乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。

7月1日には、特定小型原動機付自転車という車両区分を設け、自転車とほぼ同じようなルールのもとで利用できるようにしました。運転免許も不要です。我々警察としては特定小型原動機付自転車の交通方法を正しく理解した上で安全運転をしていただき、スムーズに交通社会に定着させたいと考えているので、交通ルール等の周知徹底を図っているほか、交通違反があった場合の取締りも強力に推進しています。

12月1日には、安全運転管理者がその管理下にある運転者の運転前後にアルコール検知器を用いて酒気帯びの有無を確認することなどが義務化されます。

また、運転免許の更新講習のオンライン化を一部の道府県(北海道、千葉県、京都府、山口県)で、令和4年から試行的に始めています。これは、30分程度の優良運転者の更新講習を運転免許センターや警察署等へ行かず、自宅で受講できるようにするというものです。実際にオンライン講習を受けた方々(117,931人)に聞いてみると、更新の時期が体の不調や妊娠されている期間にあたってしまった場合などの事情があった方から、「警察施設での待ち時間を要さず講習が受けられて良かった」などの声が寄せられています。「今後もオンライン講習を受講できるとしたら利用しますか」と尋ねると、99.5%が利用すると回答しており、大変好評をいただいていると認識しています。令和5年10月からはこの更新講習のオンライン化を一般の運転者にも拡充しており、令和6年度末までには全都道府県で実施したいと考えています。

交通事故情勢を見てみますと、令和4年は交通事故死者数が2,610人と、警察庁が統計を保有する昭和23年以降で最少でしたが、令和5年は10月末現在で2,124人(※4)と前年と比較して46人(2.2%)増加しているほか、交通事故件数、負傷者数についてもともに増加しています。その要因については、新型コロナウイルス感染症対策の規制がなくなったということもあるのだろうと思いますが、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下にするという第11次交通安全基本計画の目標を考えると非常に厳しい情勢となっています。

中でも、二輪車乗車中の事故が増加しています。二輪車の販売台数が増えたことも交通事故の増加に関係しているのかもしれませんが、本部長がおっしゃられた安全運転支援技術を二輪車にも導入していくことが、二輪車が関係する交通事故の防止に役立つのではないかと期待しています。

また、近年課題となっている歩行者、自転車利用者、高齢運転者への安全対策も含めて、さらに交通事故を減らすための取り組みを強力に推進していきたいと考えています。そして、これらの取り組みを強力に推進していくためには官民の連携が重要と考えていますので、各メーカーの皆さまにもご協力をお願いしたいと思っています。

**安部** 2023年はコロナ禍での規制がなくなり、安全運転普及活動を本格的に再開した年になりました。

グローバルな展開としては、アジアを中心にお客さまと直接触れ合う、手渡しの安全に力を入れました。コロナ禍前は年間約450万人のお客さまと接点がありましたが、2023年はそこまで戻らず300万人くらいで終わりそうです。四輪車においては、Honda SENSINGを体感できる試



太刀川浩一

Kouichi Tachikawa

警察庁交通局長

乗会を開催し、現地法人のある国々で新しい安全技術を積極的に普及しています。

日本では、あらゆる交通参加者に安全意識を高めてもらうための教育プログラムや教材の開発と普及を粛々と進めています。先ほど申し上げた情報発信では、例えば、二輪車のライダー向けに、YouTubeでHondaの交通教育センターのインストラクターによる様々な安全運転アドバイスを配信しています。これによって、少しでも多くの方の気づきにつなげたいと考えています。さらに、トヨタと連携し、お互いのホームページで各々の安全運転活動を紹介し合う取り組みなども始めています。

また、私どもは2022年にアクセルとブレーキのペダルの踏み間違い防止の装置として、車両に後付けできる「踏み間違い加速抑制システム」を開発しましたが、想定したほど普及しませんでした。そこで、Hondaの四輪販売会社で取り扱う中古車に付けて販売することにしました。最近では高齢のお客さまが中古車を購入する傾向もあり、踏み間違い防止装置付きの中古車という形で大都市圏を中心に販売を始めたところ好評だと聞いています。

交通局長が指摘されたように、コロナ禍において二輪車の利便性が日本に限らず多くの国で見直され、先進国での販売台数が増えました。若者やリターンライダーが増えたこと、事故の増加に相関性があるのではないのでしょうか。そのため、先進国でまた安全運転教育を活性化しようとして一生懸命取り組んでいます。

二輪車の事故の多くは相手が四輪車であるため、ドライバーにも二輪車の特性を理解してもらうための啓発が必要です。日本では、四輪販売会社の店頭活動を強化し、納車時や点検時の安全指導の徹底を図っています。事故が増えると、二輪車からお客さまが離れるという方向に進んでしまいますから、「売れた、良かったでは済まないよ」という話をしているところです。

安全な交通社会を実現するために、私どもは「人の能力(啓発活動)」「モビリティの性能(技術開発)」「交通エコシステム(協働、システム/サービス開発)」の3つの要素をもって取り組むことを基本に考えています。この考え方に基づき、今後も日本をはじめ各国の政府とも連携しながら活動を継続したいと思っています。

**まるも** 長時間にわたり、ありがとうございました。

- ※1 Honda独自の協調人工知能(Cooperative Intelligence: CI)や自動走行技術により、ラストワンマイルを誰でも手軽に自由に移動できる二人乗りの四輪電動マイクロモビリティの実証車。
- ※2 対面6人乗りによる広い車内空間と自家用車のようなプライベート空間を実現した運転席のない自動運転車両。
- ※3 経済産業省、国土交通省、警察庁、総務省、関係自治体で構成。事業者から説明を受けた事業概要やスケジュールなどをもとに、関係省庁における課題の論点整理や、自動運転サービス事業の進捗状況、許認可状況などを共有する。
- ※4 令和5年中の交通事故死者数は2,678人



# 2023年活動報告

## 国内外の交通社会の変化やニーズに合わせた活動を展開

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をめざし、Honda安全運転普及本部は2023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、活動を展開した。

### 先進の安全運転支援システムの正しい理解の普及を海外へ広げる

Hondaは「Honda SENSING」と総称する先進の安全運転支援システムの標準装備化を進めている。

日本だけでなく、海外でも「Honda SENSING」を搭載した車両が増えているが、使い方を正しく理解していないお客さまも少なくない。安全に機能を活かしていただくためには正しい使用方法や知識も普及することが必要である。そこで、9月、鈴鹿サーキット交通教育センターでアジア・大洋州地域6ヵ国（ニュージーランド、フィリピン、インド、ベトナム、韓国、インドネシア）の現地法人の安全部門責任者を対象に研修会を実施した。

まずインストラクターが運転する車両に参加者が同乗し、衝突軽減ブレーキ（CMBS）を体験してもらうことで、各機能の能力には限界があり、機能の能力を過信せずに、安全運転することの重要性を伝えた。その後、参加者自身が運転し、機能の能力を過信しない安全運転の大切さを体感してもらった。

さらに、参加者が自国で体感試乗会を実施するための準備や運営方法について説明。参加者同士で交互に指導者役とお客さま役になり、効果的な安全アドバイスをするためのロールプレイングを行った。

2024年もその他の現地法人に対して、同様の研修会を実施していく予定である。



参加者自ら運転し、衝突軽減ブレーキ（CMBS）の作動を体感



座学では「Honda SENSING」の作動原理などを解説

### 小学校の先生方による継続的な指導をサポートする教材などを開発

Hondaの教育プログラムを用いた小学生（1～6年生）への交通安全教室の効果検証を実施したところ、受講直後には歩行状態の改善や、横断歩道通行での手上げの増加、道路への飛び出しの減少が見られたものの、時間の経過とともに受講前の状態に戻る傾向が見られ、教育効果を維持するには継続的な指導が必要であるということがわかった。そこで、Hondaは年に数回実施される交通安全教室だけでなく、日常的に継続した教育が可能となるよう、小学校の朝の会や、帰りの会などの時間を使って指導ができる教材を検討。小学校の先生方に意見をうかがいながら、短時間で手軽に繰り返し教育を行え、子どもたちが楽しみながら安全な行動を意識できるような教材として「Honda交通安全かるた」をデジタル化した教育教材「デジタル交通安全かるた」を開発した。

また、自転車利用者向けの新たな教材として「自転車の安全な道路の走り方」も開発（P8参照）。2024年1月から普及を開始する予定だ。



「Honda交通安全かるた」は、子どもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーを45の絵札と読み札でわかりやすく紹介した教材。「デジタル交通安全かるた」は、これをデジタル化したもの。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絵札を表示。その絵札が表している交通ルールなどについて児童に考えてもらった上で、読み札を表示させて、絵札の意味することに気づいてもらう。絵札はアニメーションになっており、この機能を使って、様々な交通場面における安全行動も理解してもらえるようになっている。詳細は以下のホームページ参照。  
[https://global.honda.jp/safetyinfo/digital\\_karuta/](https://global.honda.jp/safetyinfo/digital_karuta/)



短時間で手軽に繰り返し教育を行える教材として小学校の先生方に活用されている

### 多くの人に交通安全について考えてもらうための情報発信

「人から人への手渡しの安全」を活動の基本としているが、さらに時代変化にも即した対応を図るべく、ウェブサイトやSNSを通じた情報発信を拡充している。

春・秋の全国交通安全運動に合わせて、Hondaの全事業所、グループ企業、お取引先、二輪・四輪販売会社が自ら交通参加者の一員として一体となり運動をリードすべく「Safety Japan Action（セーフティジャパンアクション）」を展開。2023年秋は「高齢歩行者をまもれ！」をテーマに、Hondaの交通安全啓発キャラクター できるニャンと、お笑いタレント・ムーディ勝山さんが登場するスペシャルサイトを開設し、『「右から」道路を横断する高齢歩行者との交通事故に『関心』を持ち、お互いに『尊重』し合い、自ら『安全行動』を起こす機会となるよう積極的に啓発を展開した。

また、YouTubeでHondaの交通教育センターのインストラクターによる「いんすとradio」を定期的に配信し、ライダー向けにツーリングに行く際に注意してほしいポイントなどを視聴者の日常シーンに寄り添いながらアドバイスしている。

さらに、2023年は交通安全の領域でトヨタと連携を開始。その第一歩として、両社のウェブサイトで互いの交通安全の取り組みを紹介し合った。トヨタのウェブサイトではHondaの「交通安全を楽しく学ぼう～道路のキケン、発見～」(動画KYT)、Hondaのウェブサイトではトヨタの「シートベルトシメルンジャーの歌」(シートベルト着用啓発ソング)が閲覧できるようになっている。



“高齢歩行者をまもれ！”をテーマに展開した「Safety Japan Action 2023年秋」のスペシャルサイト



2023年から配信を開始したHondaの交通教育センターのインストラクターによる「いんすとradio」



トヨタのウェブサイトで紹介されているHondaの「交通安全を楽しく学ぼう～道路のキケン、発見～」  
[https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/social\\_contribution/safety\\_activities/](https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/social_contribution/safety_activities/)



Hondaのウェブサイトではトヨタの「シートベルトシメルンジャーの歌」を紹介  
<https://global.honda.jp/safetyinfo/child/child06.html>



## 医療機関向け新型ドライビングシミュレーターを発売

運転復帰をめざすリハビリテーション加療中の方の運転能力の評価をサポートするドライビングシミュレーター「DB型 Model-A」を発売。これは2021年にモデルチェンジした安全運転教育用「Hondaドライビングシミュレーター」に、簡易型四輪ドライビングシミュレーター（Hondaセーフティナビ）用に販売しているリハビリテーション向けソフトを実装したものである。Hondaセーフティナビに対し、実車同様の部品を数多く採用したことにより、運転操作に必要な手足の複合的動作を実際のクルマを運転しているような感覚で体験することができ、医療機関におけるリハビリテーションプログラムへの活用を想定している。

この「DB型 Model-A」に加え、Hondaの交通教育センターで提供している実車訓練「自操安全運転プログラム」を通じて、リハビリテーション加療中の方の安心・安全な運転復帰に貢献することをめざしている。



「DB型 Model-A」。43型フルHDの液晶モニター3台で立体感のある映像を表現。ステアリングやシート、ペダルは実車相当のものを採用している



リハビリテーション向けソフトは運転反応、危険予測体験、環境別走行体験、急制動体験、総合学習体験、運転操作課題などのプログラムからなり、認知・判断に対する適応性やアクセル・ブレーキ操作の反応速度などを測定。それらの測定データを数値化することで、運転能力をより客観的に比較・評価できるようになっている

## 日本運転リハプロジェクトと連携し、運転能力評価の考え方や手法を普及

Hondaは、高次脳機能障がい等でお身体が不自由になった方がリハビリテーションを経て運転を再開しようとする際の地域病院施設における運転能力評価プロセスの構築をサポートしている。2014年に四国地方で病院施設と連携し、四国運転リハプロジェクトを立ち上げた。同プロジェクトでは、地域性や病院施設の規模にかかわらず実施できる手法として停止車両評価（写真参照）を考案し、四国地方の病院などへの普及を進めた。

このような取り組みを全国に展開するため、同プロジェクトを全国規模の日本運転リハプロジェクトへと発展拡大し、活動を継続している。

2023年は、作業療法士等一人当たりが患者を抱える比率の高い東北・北関東エリアの8県（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県）で開催。日本運転リハプロジェクトのシニアアドバイザー 岩佐英志さんとともに、運転能力評価の考え方や停止車両評価の具体的な手法を受講者に体験を通して気づいてもらえるよう実施した。石巻ロイヤル病院（宮城県石巻市）では、この研修を8月に受講した同病院作業療法士の安室遼之さんと高橋佳世さんが中心となって停止車両評価を患者の運転能力評価に取り入れている。安室さんは「受講前は止まっているクルマで何が評価できるのかイメージできませんでした。しかし、実際に体験してみて、視野や車両感覚など従来の検査やシミュレーターではわからなかった部分を明らかにできると感じました」と振り返る。高橋さんは「必要なのはクルマ1台とポールという私たちの手の届きやすい評価方法で、明日からでもすぐにできると思いました」と話す。

二人は停止車両評価を同病院の運転班（患者の運転を支援するチーム）で共有し、研修の受講から1ヵ月たたないうちに実践。12月末時点で14人の患者に停止車両評価を行っている。停止車両評価を体験した70代の患者に感想を聞くと、「退院してからクルマが運転できるか、ずっと不安でした。止まっているクルマでしたが、実際にハンドルやアクセル、ブレーキを操作したり、車両感覚を確認したりすることで、運転を再開することへの自信が持てるようになりました」と答えてくれた。

同病院では、2023年から石巻市内にある自動車教習所との連携もスタートさせている。「教習所をはじめ他の機関の方々へ、高次脳機能障がいをお持ちの方の運転能力評価への理解を徐々に深めていただくことで、地域での支援環境が整っていくことを願っています。石巻に限らず多くの地域では生活していくのにクルマの運転が必要となるところが多くあります。まず私たちの病院で運転再開へのプロセスを確立し、宮城県、東北地方へと拡げていきたいと考えています」と二人は力強く語った。

2024年も日本運転リハプロジェクトとHondaは、全国各地で運転能力評価方法の考え方や手法を一人でも多くの病院施設の方々へお届けできるよう研修を継続していく考えだ。



石巻ロイヤル病院作業療法士の安室遼之さん（左）と高橋佳世さん（右）



停止車両評価は患者に停止状態のクルマの運転席に座ってもらい、運転に必要なとされる能力を評価するもの。クルマへの乗降、運転姿勢、ハンドルやブレーキの操作力といった運転基本操作とともに視野や車両・位置・距離などの運転基礎感覚を確認する



車両感覚を評価する時は目印になるポール（棒）を停止車両の前後左右から近づけ、車体の前方および後方の右端・左端にポールが来たとき認識したら手を上げてもらうことで「目安値を大きく外れていないか」「左右で差が顕著に見られないか」チェックする

## 第53回全国白バイ安全運転競技大会の審判業務に協力

全国白バイ安全運転競技大会（主催：警察庁）は、白バイ乗務員の運転技能を向上させるとともに、士気の高揚を図り、道路交通の安全維持に資することを目的に1969年より実施されている。

2023年は10月7日から9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）で開催され、45都道府県警察及び皇宮警察の147名（男性99名・女性48名）の白バイ隊員が出場。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）によって熱戦を繰り広げた。

Hondaは大会の審判業務にも協力し、運営をサポートしている。開催に先立ち安全運転普及本部のスタッフが、審判を務める警察官と競技規則に則って、審査基準の整合会を実施し、全員が厳正公平で正確なジャッジを行えるよう意思統一を図った。



第53回全国白バイ安全運転競技大会の傾斜走行操縦（スラローム）競技



想定される走行に対し、競技車両を使いながら全員が正確にジャッジできるよう審査基準の確認と整合を行う



## SJ Interview

## SJ インタビュー

危険予測トレーニングを繰り返すことで  
道路上の危険を見つけ出す能力が高まる

近畿大学 生物理工学部  
人間環境デザイン工学科

准教授 **島崎 敢**さん

Hondaは「ハザード知覚※1に関する教育効果調査」(右記参照)を実施し、危険予測トレーニング(KYT)の教育効果の検証を行った。島崎さんは心理学や人間工学を利用して事故や災害のリスク低減をめざす研究者で、この調査に協力している。KYTを行う意義や運転者の行動変容を促すための教育について、島崎さんにうかがった。

職業ドライバーを経て  
交通心理学の道へ

島崎さんは大学卒業後、職業ドライバーを経て研究者になったという異色の経歴の持ち主だ。「私が大学を卒業したのは1999年ですが、当時は就職超氷河期でした。運転が好きで、学生時代に大型免許や大型特殊免許、牽引免許、フォークリフト免許を取得していたこともあって、就職活動はせずにトラックに乗ってみようと思ったのです」と島崎さんは振り返る。

その後、島崎さんは大型トラック、タクシー、タンクローリーの運転で生計を立てながら、大学院で勉強するための学費を貯めたのである。大学時代から心理学に興味を持っていた島崎さんは、交通心理学という分野があることを知る。そして、交通心理学を学ぶため、2002年に早稲田大学大学院人間科学研究科へ進学し、石田敏郎教授(現在は名誉教授)の研究室の門を叩いた。

無事故のタクシードライバーは  
注視すべき対象を選別している

島崎さんが最初に手がけた研究テーマは「職業運転者の事故傾向と注視特性」。石田研究室は東京都練馬区にあるタクシー会社に協力し、タクシードライバーの事故を防止するための研究を行っていた。その一環で、無事故のドライバー(優良運転者)と事故を繰り返すドライバー(事故反復者)の運転中の注視行動にはどのような違いがあるか調べた。

「同じタクシー会社に勤務しているドライバーでは、一人ひとりに走行距離の大きな差はありません。また、タクシー会社には車体をこすっただけの軽微な事故の記録まで保存されているので、優良運転者と事故反復者の違いが明らかにできると考えました。」

アイカメラを着用したタクシードライバー(優良運転者10人・事故反復者10人)に前方のスクリーンの映像(ドライバー視点で撮影した走行映像)を30場面(1場面15秒)見てもらい、各々の注視対象、注視時間などを測定。結果を分析すると、注視対象の数は無事故群より事故群のほうが多かった。

「事故反復者は、運転に関係ない店の看板や歩道橋など気になった対象を何でも見ってしまう傾向がありました。肝心なものや肝心ではな

いものの選別が上手くできず、注視対象を増やしているのです。逆に、優良運転者は少ない注視対象を繰り返し見えていました。つまり、必要な注視対象を瞬間的に選別できているというわけです。」

ハザードに対する認知の遅れを  
訓練によって克服するために

次に、島崎さんが着目したのは、ドライバーの注視行動からハザード知覚、リスク知覚※2へ至る一連のプロセスだ。そこで、同じタクシー会社のドライバー(優良運転者9人・事故反復者名11人)を対象にリスク知覚のタイミングを調べるための実験を行った。「30秒～2分の映像を見てもらい、手元のレバーを操作して5段階で危なさを表現してもらうことにしました。危険な対象(ハザード)が現れてからレバーを動かし始めるまでの時間とレバーを動かした量でリスク評価への反応のタイミングとリスク評価の大きさを測りました。その結果、事故反復者のほうが優良運転者よりも反応のタイミングが遅いことがわかりました。事故反復者は運転中、効率的な見方をしていないことが発見の遅れにつながっているといえます。」

このようなハザードに対する認知の遅れは繰り返し訓練することで克服できるのではないかと考えた島崎さんは、タッチパネルを使ってハザードを認知するタイミングを簡易的に計測するための装置を試作。さらに、この装置を発展させ、ドライブレコーダーに記録された事故映像とタブレット端末によってハザード知覚訓練ができるツール「HazardTouch(ハザードタッチ)※3」を開発した。このツールは、タブレット端末の画面に表示された交通場面中の危険箇所をタッチするという訓練を繰り返すことで、危険を見つけ出す能力を向上させることを目的としている。タッチする場面は静止画だが、それまでの交通状況や、その後の状況の展開を提示するために静止画の前後に動画(ドライブレコーダーに記録された映像)を再生できるようになっている。

バーチャルでの危険体験でも  
安全行動へ変わっていく

「HazardTouch」の効果検証では、ハザードの発見が早くなる、交差点に対する注視時間が

## ●ハザード知覚に関する教育効果調査●

## 背景

Hondaは、東南アジアで二輪車のライダーの安全運転教育としてKYTの普及を図っている。普及の根拠となる教育効果を示すため、この調査を2022年12月に実施した。KYTの基本的な教育項目であるハザード知覚の教育効果として、教育前(プレテスト)よりも教育後(ポストテスト)の結果が向上するかを検証している。

## 対象

首都圏在住の男女63人  
18～39歳で原付または125cc以下の二輪車を週に1回以上運転する人

## 調査内容

参加者を自己学習群とディスカッション群に分けて実施

・自己学習群=プレテスト→自己学習→ポストテスト  
・ディスカッション群=プレテスト→ディスカッション→ポストテスト

各テストはタブレット端末に映し出される二輪車で走行中の動画(CG)を見て危険だと感じた場所をタッチする。プレテスト、ポストテストそれぞれ8問出題され、衝突危険源を正しくタッチできた回数の合計(衝突ハザードタッチ総数)、衝突危険源を正しくタッチできるまでにかかった時間(衝突ハザードタッチ総反応時間)などを測定する。

自己学習(60分)はテストと同様にタブレット端末から出題される問題に取り組み、解答や解説、アドバイスを確認する。

ディスカッション(60分)は、テストで使用した事故事例に関して、Hondaの交通教育センターのインストラクターをまじえ話し合う。

## 結果概要

・自己学習群、ディスカッション群のいずれも、衝突ハザードタッチ総数、衝突ハザードタッチ総反応時間平均について、プレテストからポストテストでのスコアの上昇がみられた。

教育方法によらず、KYTがハザード知覚の向上に寄与したといえる。

・ハザードタッチ率のプレテストからポストテストでのスコアの上昇率は、自己学習群のほうがディスカッション群よりも高くなった。

自己学習群は学習内容がプレテストの問題の復習であり、繰り返しの学習によりハザード知覚のパターンが刷り込まれたと推察される。



参加者が二輪車で走行中の動画を見て、画面をタッチした箇所や時間などを測定

長くなる、走行速度が低下し、確認が増えるなど、ドライバーの行動変容に有効であることが示されている。

「バーチャルでも危ない体験をすることで、安全な行動へと変わっていくことが確認できました。Hondaによる『ハザード知覚に関する教育効果調査』は、この二輪車版ともいえるものです。今後、東南アジアに普及させていくのであれば、各国の交通状況を反映した危険場面を用意していくことが必要だと思います。安全運転教育におけるKYTの役割を島崎さんは次のように説明する。

「安全運転教育は安全態度を改めましょう、遵法精神を身につけましょうといった精神論で語られることが多くあります。これらは一定の効果はありますが、運転は原始的な作業で無意識的なものでもあります。運転中、何かを認知してから反応するまで長くても3～4秒です。瞬間的にスピードを落とす、避けるということを連続的にやらなければなりません。そのため、運転にはスポーツに近い側面があると思っています。スポーツ選手にも精神論のような指導は必要ですが、技術的な練習がやはりベースとなります。この練習に当たるものがKYTなのです。練習すればするほど、危険予測能力は向上するはずなので継続的に行うことが大切です。未来のことを予測するのが上手な人がいれば、そうでない人もいます。そうでない人をKYTで上手にしてあげれば、交通社会全体のリスクは下がっていくのではないかと思います。」

メタ認知能力を高めることが  
安全運転につながる

安全運転をする上では、メタ認知能力が欠かせないと島崎さんは考えている。

「メタ認知とは、自分を客観視することです。それができると、例えば運転中に『今ちょっとイライラしているから落ち着かなきゃいけ

ない』と考えられるようになります。ですから、あおり運転をするドライバーはメタ認知が苦手といえるでしょう。」

メタ認知能力は、高齢ドライバーの事故防止にも重要な役割を果たす。島崎さんは、認知機能(判断力や注意力など)が低下している高齢者と低下していない高齢者を対象にメタ認知能力と運転行動の関係を調べる実験を行った。自動車教習所の指導員が同乗して各々の運転の評価をしてもらったところ、認知機能が低下している人でも自分を客観視できている人は認知機能が低下していない人と変わらない結果だったそうだ。「運転に必要な能力が低下していても自身の運転に対してのメタ認知が高い人はいると考えられ、そういう人は危なくないといえるでしょう。心身の機能の低下を自覚できていれば、それを補う行動がとれるからです。だから、高齢ドライバーにも自分の運転を俯瞰で見える力を身につけてもらいたいと思います。今、島崎さんはKYTの題材となる交通場面づくりにより多くの人が参加できる仕組みを模索している。「皆さんが運転した時の映像を投稿し、それがKYTの題材になって他の人の刺激になるようなものをめざしています。私は研究のためドライブレコーダーの映像を視聴する際、常にどこが危険かを考えています。その作業を続けていると、実際の道路で『ここは危ない場所だ』と思えるようになり、運転行動も変わっていきます。つまり、KYTの教材をつくる作業にも教育効果があるのです。KYTを受けてもらうことは入り口で、その次の段階としてKYTをつくる側になってみると、さらに行動変容を促すことができるでしょう。」

※1 ある対象が自分にとって危険であるという文脈を知覚する過程。

※2 危なさの程度を量的に推測し知覚する過程。

※3 詳細は以下のホームページ参照。

<https://shimazakikan.com/wp/wp-content/uploads/2013/06/htintroduction.pdf>



# 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

## 「横断禁止」の標識がある道路を渡る歩行者を観察する

### DATA 基礎情報

「横断禁止場所」で事故に遭った歩行者のほとんどは20歳以上

2022年の歩行者（第1当事者※）の交通事故件数（640件）を違反別にみると、約15%は「横断禁止場所」（62件）や「横断歩道以外」（31件）での横断である。「横断禁止場所」で事故に遭った歩行者の約97%は20歳以上だ。

歩行者は、横断歩道や信号機のある交差点が

近くにある時は、その横断歩道や交差点で横断しなければならない。また、歩道橋や横断用の地下道が近くにあれば、できるだけその施設を利用することが求められている。そして、横断歩道や歩道橋などの有無にかかわらず、「歩行者横断禁止（以下、横断禁止）」の標識のある場所では横断してはいけない。今回は、東京都内の幹線道路2カ所で横断歩道以外を渡る歩行者を観察した。

※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。

### WATCHING 観察

横断するのは成人ばかり  
小学生は歩道橋を利用

観察場所AはJR「亀戸駅」から約300mの場所にある蔵前橋通り。駅に続く路地に接続する地点で観察を行った。道路の両側には「横断禁止」の標識があり、近くには歩道橋が設置されている。ここを横断した歩行者は1時間で97人。このうち歩道橋を利用したのは20人、残りの77人は「横断禁止」の道路を渡っていた。歩道橋を利用した20人のうち16人は登校中の小学生で、道路を横断した人に小学生・中学生・高校生はいなかった。道路を横断しようとする歩行者の多くは車道ギリギリの場所（自転車通行帯）まで出て左右を確認し、往来するクルマが途切れるのを待っていた。最寄りには歩道橋のほか、約

70m離れた場所に信号のある横断歩道もあるのだが、少しでも早く駅へ行きたいという気持ちから、横断禁止場所を渡っていると思われる。

観察場所Bは東急電鉄「松陰神社前駅」から約200mの場所にある世田谷通り。通りに面したスーパーマーケット周辺で観察を行った。道路の両側には「横断禁止」「わたるな」の標識があるが、39人が道路を横断した。横断した人は、60代以上が約6割を占め、観察場所A同様、小学生・中学生・高校生はいなかった。スーパーマーケットへ行く人（および買い物を終えて帰る人）や、スーパーマーケットの向かい側にあるバス停を利用する人が道路を横断していた。観察地点から信号のある横断歩道までは約100mあり、横断歩道を利用して迂回すると合計200m近く歩くことになる。それが億劫で道路を横断しているようだった。



スマートフォンを注視しながら横断禁止の道路を渡る歩行者（観察場所A）

### ADVICE アドバイス

ドライバー・ライダーが  
横断する歩行者を見落とすこともある

観察場所A、Bともに横断禁止場所であるが、どちらも道路を渡る歩行者は存在した。観察場所Aでは、小学生は歩道橋を利用していることもあり、交通ルールを守っていることも大人が悪い見本を示す形となっていた。また、クルマの往来が途切れるまで時間がかかるケースがあり、その待ち時間を含めると最寄りの横断歩道や歩道橋を渡った場合の所要時間と大差ないように感じられた。明らかに左右からクルマが来ていないことがわかっている状況では、スマートフォンを注視しながら、ゆっくり歩いて横断するケースも見られた。本人は安全なつもりだろうが、たいへ

ん危険な行為である。

観察場所Bは片側一車線だが、クルマの通行量は多い。ここを横断する人の多くは「クルマが自分を認識してくれている」「クルマのほうが止まってくれる」と都合よく考えていると思われ、急がずゆっくり歩いて横断していた。横断禁止場所を渡ること、歩く距離を少しでも短くしたいのだから、ドライバー・ライダーが脇見などで歩行者を見落とした場合は命取りになりかねない。歩行者は自分が事故の被害者にならないようにするためにも、道路を渡る時は横断歩道（歩道橋、横断用の地下道）を利用してほしい。一方、ドライバー・ライダーは駅や商業施設などの周辺を通行する際は、横断歩道のない場所でも歩行者がルールを守らずに道路を横断してくることを意識して運転する必要がある。

### 観察結果

#### 観察場所A

東京都江東区亀戸4丁目付近  
観察日/11月24日（金）  
観察時間/7:45～8:45  
天候/晴れ



約70m先の信号のある横断歩道まで行かず道路を渡る歩行者

#### ●道路横断状況（人）

	小学生	中学生	20～50歳代	60歳代以上	合計
横断禁止場所	0 0.0%	0 0.0%	75 97.4%	2 2.6%	77
歩道橋	16 80.0%	0 0.0%	4 20.0%	0 0.0%	20
合計	16	0	79	2	97

\*小学生、中学生、20～50歳代、60歳代以上の判断は観察者の見解による。



自転車通行帯で往来するクルマが途切れるのを待つ



クルマが途切れると歩行者は一齐に横断を開始



すぐ近くには歩道橋が設置されている



登校中の小学生は歩道橋を利用していた

#### 観察場所B

東京都世田谷区世田谷4丁目付近  
観察日/11月24日（金）  
観察時間/16:15～17:15  
天候/晴れ



道路の両側にはスーパーマーケットとバス停がある

#### ●道路横断状況（人）

	小学生	中学生	20～50歳代	60歳代以上	合計
横断禁止場所	0 0.0%	0 0.0%	15 38.5%	24 61.5%	39



「横断禁止」の標識があるにもかかわらず、道路を渡る歩行者たち



観察場所から約100m離れた場所に信号のある横断歩道が設けられている



杖をつきながら横断する高齢女性（写真中央）



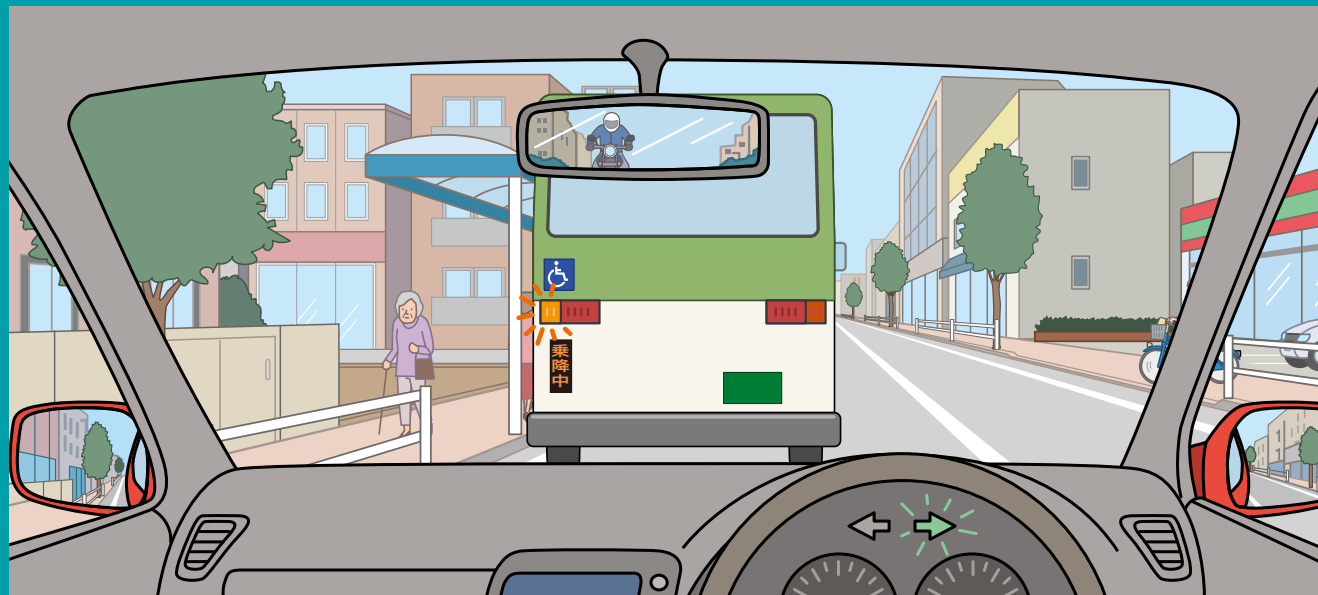
横断する歩行者の多くがクルマが接近しても止まらない



# KYT 危険予測トレーニング

## 第88回 停車中のバスを追い越そうとしている時（四輪車編）

あなたは片側一車線の道路で停留所に止まっているバスを追い越そうとしています。  
対向車はいません。  
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、停車中のバスを追い越そうと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 ?

## 歩行者編

- Q1** 2018年から2022年までの5年間で、人対車両の交通死亡事故は5019件発生しています。このうち、歩行者が横断中の割合は約何%でしょう？  
①約48% ②約58% ③約68%
- Q2** 人対車両の交通死亡事故件数（2018～2022年までの合計）のうち、歩行者が横断歩道（横断歩道付近含む）以外の場所を横断中の割合は約何%でしょう？  
①約17% ②約27% ③約37%
- Q3** 2022年の歩行者（第1当事者※）の違反別・交通事故件数をみると、最も多い違反は信号無視で、その次に多いのが道路横断に関するものです。道路横断の違反で最も多いのはどれでしょう？  
①横断禁止場所の横断 ②横断歩道以外の横断 ③走行車両の直前・直後の横断
- ※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。



「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/>

### 新教材「自転車の安全な道路の走り方」

Hondaは自転車に関する交通事故の低減に寄与するための新たな教育教材「自転車の安全な道路の走り方」を開発。子どもがいる際の乗降車やヘルメットの有効性など自転車を安全に利用するために必要な基礎知識や、事故が増加傾向にある電動アシスト自転車の危険などをわかりやすく紹介している。また、信号機のない交差点を通行する自転車の行動を観察し、日頃の行動を振り返りながら、安全な走り方について考えていただけるよう、問いかけを入れながら進める教材となっている。

活用を希望される自治体、警察、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



実際の交通場面を観察した映像から安全な走行について気づいてもらう

電動アシスト自転車の走行中の危険場面から電動アシスト自転車の特性を学べるようになっている

### SJ編集部だより

～交通事故死者ゼロをめざして～

2023年活動報告（P5）で紹介した石巻ロイヤル病院を訪れた際に、同病院に入院中で退院後に運転復帰をめざす患者様と話す機会を得た。自分がクルマを運転しないと同居している家族との生活が成り立たなくなってしまうというこの方は、幸いにも退院したら運転ができるようになる見通しだ。その一方で、病気やケガによって運転を断念せざるを得ない人々は、公共交通機関が発達した場所で暮らしていない限り、移動の手段を奪われることになる。このように運転できなくなった人の移動の支援に期待されるのが自動運転である。2023

年に自動運転レベル4実現に向けた法令が整備され、今後は道路で自動運転車両を目にする機会も増えていくだろう。ただ、自動運転が本格的に実用化されるまでにはまだまだ時間がかかり、自動運転車両と人間が運転する車両が混在する過渡期がしばらく続くことになる。そうした状況では、ドライバーやライダー、自転車利用者に自動運転車両への理解を深めてもらうための教育・啓発も必要になってくる。自動運転車両を交通社会の新しい仲間として受け入れ、温かい目で見守ってほしい。