

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、運転免許の更新時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時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月からはこの更新時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たのです。最近が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