

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue 対談

すべての人が安全・安心を
感じられる交通社会の実現へ

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4年目を迎えている。安全で安心な交通社会の実現に向けて、官民はどのような活動に取り組もうとしているのか、早川智之・警察庁交通局長と小澤学・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2024年11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。

早川 近年、交通事故死者、重傷者ともにコロナ禍までは減少していたものの、コロナに伴う行動制限が緩和された令和5年については、交通事故死者は2,678人と平成27年以来8年ぶりに前年比で増加し、重傷者も2万7,636人と23年ぶりに前年比で増加しました。

令和6年10月末現在では、交通事故死者は2,128人と、8年ぶりに増加した前年の同時期と比べ、さらに増加しているほか、死者全体に占める65歳以上の高齢者の割合は56.1%と高い水準となっているなど非常に厳しい状況です(※1)。

また、飲酒運転や妨害運転といった悪質・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。

—第11次交通安全基本計画が4年目を迎えていますが、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。

早川 交通安全基本計画による人優先の交通安全思想のもと、これまでの10次にわたる取り組みにおいて、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、国民の皆さま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、交通事故死者数は過去最多であった昭和45年の死者数(1万6,765人)と比較して6分の1以下に減少いたしました。

令和3年度から令和7年度までの間を計画期間とする第11次交通安全基本計画では、「令和7年までに24時間死者を2,000人以下にするとともに、重傷者を2万2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という政府目標が示されています。しかし、令和3年以降、死者は2,600人台で、重傷者は2万7,000人前後でそれぞれ推移しており、目標の達成に向けてさらなる取り組みが必要です。

また、令和6年においても、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、自転車関連事故、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大事故が後を絶たないなど、依然として厳しい交通事故情勢となっています。

こうした状況を踏まえ、より一層、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、高齢運転者対策、自転車の交通ルールの遵守の徹底、飲酒運転等の悪質・危険な交通違反の取締りといった多角的な取り組みを効果的かつ強力に推進していく必要があると考えています。

—Hondaは50年以上にわたり安全運転普及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。

小澤 交通事故死者数が過去最多の1万6,765人から6分の1以下にまで減少したことは、法令や道路インフラの整備、



右: 早川智之
警察庁交通局長
左: 小澤学
本田技研工業(株) 安全運転普及本部長

Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 2024年活動報告
- P5 SJ Interview
(公財)国際交通安全学会 会長 武内和彦さん
- P6 Close Up クローズアップ 交通教育センター
Safety Info. インフォメーション
- 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://global.honda.jp/safetyinfo/
編集人: 高石秀明

※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(6381)5927
E-mail: sj-mail@spirit.honda.co.jp

車両の安全性の向上、交通安全教育の普及など官民が一体となった取り組みの成果だと思えます。

私どもは「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、国内外で活動を推進しています。このスローガンには「バイクやクルマに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが事故に遭わない交通社会をつくりたい」という想いを込めています。「事故に遭わない社会」とは、すべての人が心から安心して、好奇心に導かれながら自由に移動できる社会を意味し、第11次交通安全基本計画の「交通事故のない社会を目指して」という基本理念に通じるものです。

安全に関しては「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(他者との協働やシステム/サービス開発)」の3つの要素を組み合わせ、相互に進化させながら取り組みを進めており、その中でも特に「人の能力」が重要だと考えています。「人の能力」とは運転技術、認知・判断能力だけでなく、周囲に対する思いやりといった心の部分まで含めた啓発活動です。そのため、1970年に安全運転普及本部を設立し、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本とした交通参加者への教育・啓発を50年以上にわたり継続しています。

そして、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目指しており(※2)、そのマイルストーンとしては、2030年の交通事故死者数半減を目標としています(※3)。これは、新車はもちろん、市場に現存するすべてのHondaの二輪車、四輪車を対象としており、それらを利用し亡くなられたお客さまだけでなく、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。

ただし、1企業が得意なことには限界があります。これまでも安全運転普及本部が中心となり、警察庁をはじめとする官公庁や関係諸団体、様々な事業者の皆さまと一緒に取り組んでまいりましたが、さらに協力していただける企業や団体を増やし、社会全体の安全の総量を高めることが必要であると考えています。

自転車利用者に対する教育の内容と質の向上が必要

—交通事故の抑止に向けた具体的な対策について、お聞きします。5月24日に改正道路交通法が公布されました。この改正で、自転車に関する新たなルールが設けられたほか、2年以内に交通反則通告制度が適用されることとなりますが、その背景や目的についてお聞かせください。



小澤 学 Manabu Ozawa
本田技研工業(株)執行役常務 安全運転普及本部長

また、2023年7月に新たな車両区分として特定小型原動機付自転車が設けられましたが、その後の状況についても、お聞かせください。

早川 近年、通勤・通学や配達を目的とする自転車の利用ニーズが高まっている一方、自転車が関連する交通事故は増加しており、自転車関連の死亡・重傷事故の約4分の3には自転車側にも法令違反が認められ、自転車を巻き込む交通事故情勢は厳しい状況にあります。こうした状況に鑑み、令和6年に自転車等の交通事故防止を目的とした改正道路交通法が成立し、公布されました。

改正道路交通法のうち、自転車の運転中における携帯電話使用等を禁止する規定、自転車の酒気帯び運転に自動車と同様の罰則を設ける規定については、令和6年11月1日に施行されたところであり、警察では、これらの行為の危険性についての広報や、危険な違反に対する厳正な取締りを推進しています。

また、自転車の違反行為に対し、簡易迅速な処理を可能とするため、交通反則通告制度を適用する規定については、公布の日から2年以内に施行されることとされ、現在、施行に向けた準備を行っているところです。

特定小型原動機付自転車については、改正法施行後1年間の状況を見ると、単独の転倒事故が多いこと、飲酒運転事故が多いこと、交通ルールを遵守しない利用者が多いことなどが明らかとなっており、関係事業者による交通安全教育をはじめとする諸対策の充実と飲酒運転といった悪質な違反の取締りを強化することが重要であると考えています。

小澤 今、交通局長が説明されたように自転車利用者への法規制の強化は、これまでも取締りによって事故を低減させてきた経緯から一定の効果があると思います。一方で、自転車利用者はドライバーやライダーとは異なり、運転免許が必要ないことから、交通ルールへの理解が人によってまちまちであり、法規制だけでなく、教育・啓発も重要であると考えています。

その観点から、自転車利用者に対し、地域の交通安全指導者の皆さまの協力のもと教育・啓発を展開しています。私どもが開発した様々な自転車教育の教材を提供し、各地域での交通安全教室などで活用していただいています。これによって、こどもから高齢者まで多くの自転車利用者へ交通ルールの遵守と安全運転の重要性を伝えることができます。

2024年に開発した教材「自転車の安全な道路の走り方」は、こどもが同乗する際の安全な乗降や取り回しの方法、ヘルメットの有効性や走行中の危険、電動アシスト自転車の特性などをわかりやすく紹介しています。さらに、信号機のない交差点を通行する自転車の様子を観察した映像から、日頃の運転行動を振り返るとともに、安全な走り方について考えてもらえるようにしました。また、特定小型原動機付自転車(電動キックボード)の交通ルールについても指導できるようにしています。

この教材は300以上の自治体や団体に提供しており、交通安全指導者の皆さまが幼稚園・保育園で保護者が集まる機会や中・高校生への授業、高齢者教室で観察映像を見せるなど、様々な場面で活用していただいているようです。

そして、来年に向けては小学校高学年向け教材「デジタル自転車かるた」を開発しているところです。これは、既に全国各地の小中学校等で活用されている「デジタル交通安全かるた」の内容を自転車に特化したものです。かるたを通じて、こどもたちに手軽に楽しく自転車の交通ルールやマナーへの理解を深めてもらおうと考えています。

—本部長が指摘した自転車利用者への教育・啓発という観点では、今後どのように取り組んでいくお考えでしょうか。

早川 自転車は、広く国民に普及している交通手段ではありますが、運転には運転免許を要さず、自動車等のように体系的な運転者教育に係る仕組みは設けられていません。これまで、関係団体や民間事業者の協力のもと、自転車の交通安全教育を推進してきましたが、個々のニーズに応じたより適切な教育を行っていくためには、官民連携を一層強化し、学校や地域社会を巻き込む形で交通安全教育の内容や質の向上を図る必要があります。これを踏まえ、この度、設置しました「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」では、交通安全教育に係る情報共有の拠点としての機能を持たせるとともに、ライフステージに応じた安全教育のガイドラインの策定や効果的な広報啓発の手法について検討を行っています。

—自転車関連事故とともに、児童・生徒の通学路など生活道路での事故の抑止も社会的に注目されています。第11次交通安全基本計画でも、重視すべき視点として「生活道路における安全確保」があります。生活道路の安全対策について、お聞かせください。

早川 生活道路の安全対策としては、これまでも、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとを適切に組み合わせる「ゾーン30プラス」といった取り組みを国土交通省等と連携して進めてきました。

これに加え、令和6年7月に道路交通法施行令を改正して、センターライン等が設けられていない道路については、法定速度を30km/hに引き下げることとしました。この改正の施行は令和8年9月であり、施行に向けて、国民の皆さまに対する広報啓発に取り組むとともに、地域の皆さま方の御意見をうかがいながら、適切な速度規制を行ってまいります。

小澤 私どもは、SAFETY MAP(セーフティマップ)というソーシャルマップを2013年からウェブ上で公開しています。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、事故多発エリアやゾーン30などを地図上に表示し、誰でも自由に閲覧できるようにしたり、危険箇所の投稿をしたりできるようになっています。

SAFETY MAPの情報をもとに、全国各地の警察や自治体が生活道路を含む道路環境の改善に取り組んでいるケースもあります。Hondaと「交通事故防止対策の推進に関する協定」を締結している千葉県警察本部は、私どもが提供した急ブレーキ発生情報をもとに、道路に減速マーク・路面標示を追加するなど急ブレーキを抑止するための改善を行いました。このほかにも、これまでに日本中で150件もの道路環境の改善が実施されています。

また、このSAFETY MAPは授業でも活用されています。児童・生徒がSAFETY MAPで学校や自宅周辺にある危険箇所を確認し、どのような危険が潜んでいるのかを考えてもらうのです。生活道路においては、ドライバーやライダーが安全運転を心がけることはもちろんですが、歩行者や自転車利用者自身が危険箇所を認識し、注意することも事故防止に役立つと考えています。

二輪車車両区分が見直され、2025年度から「新基準原付」導入へ

—法改正という点では今後、二輪車の制度変更があります。警察庁は二輪車車両区分を見直して、いわゆる「新基準原付」という区分を設定しました。その背景について、お聞かせください。

早川 大気環境保護等の観点から、令和7年11月以降に製作される、総排気量50cc以下の原動機付自転車(以下、原付)に対して、新たな排ガス規制が適用されること

となりました。

しかし、この規制をクリアする原付の開発は大変難しく、今後、国内において取得が容易な原付免許で運転できる原付の生産や販売の継続が困難となっていると聞いています。

そのため、警察庁において、総排気量が125cc以下の二輪車の最高出力を現行の原付と同等レベルの4kW以下に制御した二輪車(新基準原付)を原付免許で運転することについて、車両の走行評価や関係者からのヒアリング等を行い、検討しました。その結果、新基準原付は現行の原付免許で安全に運転することができると評価されたことを受け、令和6年11月、道路交通法施行規則を改正し令和7年度から施行されるものです。なお、国土交通省においても、同時に道路運送車両法施行規則の改正がされ、第一種原動機付自転車の区分が見直されました。

小澤 二輪車車両区分の見直しに関してはHondaだけでなく、国内の全二輪車製造メーカーの総意として、日本自動車工業会を通じ、かねてより政府に要望していました。原付は「国民の足」として、若者から高齢者まで多くの方に利用されています。道路交通法施行規則と道路運送車両法施行規則が改正され、「新基準原付」が実現に向かっていることは業界全体で取り組んできた成果だと思っています。

私どもを含む各メーカーは、今ある125ccクラスまでの車種を「新基準原付」に対応させる予定で、発売に向けて準備をしているところです。そして、排気量が50ccを超えていても、最高出力を現行の原付と同等レベルの4kW以下に制御した二輪車であれば、原付免許で運転できるという制度の変更をお客さまに周知していくことも重要だと考えています。

すべての交通参加者の安全を守る 安全・安心ネットワーク技術

—交通事故の未然防止には先進安全技術の普及が有効だと思えます。自動運転を含む先進安全技術の普及に向けての取り組みについて、お聞かせください。

早川 警察では、我が国の道路交通環境に応じた自動運転が早期に実用化されるよう、その進展を支援するための取り組みを積極的に進めてきました。

例えば、令和4年の道路交通法改正により、限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの実現を可能とする特定自動運行の許可制度が創設され、令和5年4月から施行されています。この制度により、福井県永平寺町をはじめ、令和6年10月末現在、全国で3件の特定自動運行に係る許可が行われています(※4)。

また、自動運転の社会実装・事業化を推進するため、全国では様々な事業者等による実証実験が始まっています。警察庁では、公道実証実験を行う上で必要な道路使用許可に関する基準やガイドラインを定め、これらを公表することで、安全の確保を前提としつつ、公道における実証実験が円滑に進められるような環境づくりを進めています。

小澤 自動運転の価値は「うっかり」「ぼんやり」といった人為的なミスを予防することで、人間が運転するよりも安全なモビリティ(自動運転車)を世に送り出すことが私どもの使命だと考えています。近い将来、お客さまにレベル4(特定条件下における完全自動運転)の自動運転車を提供できるよう研究開発を進めているところです。

また、自動運転や運転支援といった車両単体の安全技術とともに、通信の活用によって二輪車のライダーや自転車利用者、歩行者なども含めたすべての交通参加者の安

全を守る安全・安心ネットワーク技術の研究開発にも取り組んでいます。これは、あらゆる情報から運転中のドライバーのリスク状態を推定することで事故の予兆を察知し、それを瞬時に周囲の交通参加者に提供することで、事故リスク発生前に各自で対処してもらうためのサポートを行う技術です。

2024年6月にはソフトバンク(株)と連携し、中日本高速道路(株)が新東名高速道路の建設中區間で行った「高速道路の自動運転時代に向けた路車協調実証実験」に参画しました。この実証実験では二輪車と四輪車を通信でつなげ、事故が起きる手前でのリスクの予測と情報通知のユースケースを検証しています。二輪車と四輪車を手がけているHondaの強みを活かしたもので、実際の道路環境を利用できたことで様々な知見を得ることができました。社会実装に向けて、通信事業者や警察、道路管理者の皆さまの協力を得ながら2020年代後半に標準化し、2030年からグローバルでの展開を目指しています。

今後、車両の安全技術は進化していきますが、安全運転において“人”の重要性は変わりません。ドライバー・ライダー一人ひとりの安全意識を向上させていくことが大切です。ハードウェアとともに、安全運転教育の内容や手法といったソフトウェアの面もアップデートしていきたいと考えています。

官民連携による日本の交通安全活動の ノウハウを海外にも拡げていく

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

早川 関係機関・団体や民間事業者、さらには国民の皆さま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み、交通事故死者数は、過去最多であった昭和45年の1万6,765人と比べ6分の1以下に減少しました。

しかしながら、近年は、スマートフォンの利用に起因する事故や特定小型原動機付自転車などの新たなモビリティの関連する交通事故が増加傾向にあるとともに、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大事故も依然として発生しているなど交通情勢は予断を許さない状況にあります。

警察においては、世界一安全な道路交通社会を実現するために、自動運転や新たなモビリティの登場等の社会情勢を踏まえた対策を推進していくとともに、引き続き、関係機関・団体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等の総合的な交通安全対策を着実に進めてまいります。

小澤 冒頭で申し上げたように、私どもは2050年に交通事故死者ゼロの実現を目指しています。交通事故死者をなくすことは、モビリティメーカーとしての社会的責務と考えています。しかしながら、Honda 1社だけで実現できるものではないので、官公庁や関係諸団体などと協力しながら進めていくことが必要です。

その考えから、安全運転教育においてはメーカーの垣根を越え、他社との連携を強化しています。特に、二輪車の事故の多くは相手が四輪車であることから、四輪車のドライバーに二輪車に対する理解を深める取り組みを進めています。その一環として、2024年は4月と9月にトヨタ自動車(株)と連携し、両社のインストラクターが協力して一般ドライバー向けに二輪車と四輪車の事故を防ぐための安全運転講習を実施しました。

こうした他社との協業に加え、先ほど申し上げた通り、日本自動車工業会の一員として、二輪車車両区分の見直



早川智之 Satoyuki Hayakawa
警察庁交通局長

しに伴う新たな制度への移行や、チャイルドシート・ジュニアシートの適正利用に向けた啓発など様々な取り組みを行ってまいります。

海外に目を向けると、新興国においては急速なモータリゼーションが進む一方で、法令や道路インフラなどが未整備の地域があり、交通死亡事故が社会的な問題となっています。交通事故死者数を低減させてきた長年にわたる日本の取り組みは、世界的にみても好事例といえます。私どもは日本を含む世界43の国と地域(2024年3月現在)で交通安全啓発活動を行っているため、それぞれの国と地域の実態に合わせ、日本が培ってきたノウハウを拡げていきたいと考えています。

日本においては官民が一体となって事故防止に取り組んできましたが、未だ2,500人以上の方が交通事故により亡くなっています。モビリティメーカーの社会的責務として、これからも警察庁をはじめとする官公庁などと連携し、「交通事故死者ゼロ」に向けて取り組んでまいります。

早川 御社の「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づく「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目指しています」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、こ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、官民が連携して取り組むことが必要不可欠であり、御社をはじめ、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、ボランティア等の方々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6年中の交通事故死者数は2,663人。

※2 Hondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故: Hondaの二輪車・四輪車乗車中、および歩行者・自転車(故意による悪質なルール違反、責任能力のない状態を除く交通参加者)が関与する交通事故。

※3 2020年比で2030年に全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する1万台当たりの交通事故死者数を半減。

※4 令和6年12月末現在で、特定自動運行に係る許可は6件。

2024年活動報告

交通事故死者ゼロを目指し、普及活動を拡充

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目指し、Honda安全運転普及本部は2024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て、活動を展開した。

自転車事故の低減に寄与するための教育教材を開発

自転車に関係する交通事故の低減に寄与するため、教育教材「自転車の安全な道路の走り方」を開発し、地域の交通安全指導者に提供している。この教材は、こどもが同乗する際の安全な乗降や取り回しの方法、ヘルメットの有効性や走行中の危険(電動アシスト自転車を含む)などをわかりやすく紹介。信号機のない交差点を通行する自転車の様子を観察した映像から、日頃の運転行動を振り返るとともに、安全な走り方について考えてもらえるような内容となっている。映像内には問いかけを促す部分もあり、これを活用することで受講者と対話形式を進めることができる。



「自転車の安全な道路の走り方」は「はじめに」「基礎知識～こどもの乗降車～」「ヘルメットの有効性」「走行中の危険」「観察映像」の5つのパートで構成



保護者も参加する幼児向けの交通安全教室などで活用されている

トヨタ自動車(株)と連携した一般ドライバーへの安全運転講習

二輪車の事故の多くは相手が四輪車であることから、Hondaはドライバーに二輪車への理解を深めてもらう取り組みを進めている。その一環として、トヨタ自動車(株)と連携し、4月と9月に「トヨタ交通安全センター モビリティ(以下、モビリティ)」「静岡県小山町・富士スピードウェイ内)で安全運転講習を開催。モビリティと鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターが協力し、受講した一般ドライバーに二輪車対四輪車の事故で多い右折直進事故などを防ぐための指導を行った。



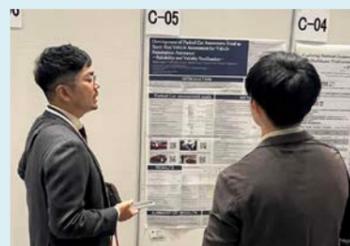
モビリティと鈴鹿サーキット交通教育センターのインストラクターによる安全運転講習

日本運転リハプロジェクトと連携し、運転能力に関する評価や手法を普及

Hondaは日本運転リハプロジェクトと連携し、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。同プロジェクトは、地域性や病院施設の規模にかかわらず実施できる運転評価の手法(停止車両評価)を全国に普及している。2024年は新たに群馬県と長崎県を加えた10県で研修を開催し、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、運転評価の考え方と停止車両評価

の具体的な手法を受講者に伝えた。受講者の多くが所属する病院施設で研修の内容を共有し、運転評価の導入を進めている。

また、11月に北海道で開催されたアジア太平洋作業療法学会では日本運転リハプロジェクトのメンバーが運転評価のノウハウを紹介。参加した海外の作業療法士から注目を集めた。



10県で開催した日本運転リハプロジェクトの研修には作業療法士など82名が受講

アジア太平洋作業療法学会では運転評価のノウハウを海外に発信

官公庁や関係諸団体の活動に協力

Hondaは1969年から実施されている全国白バイ安全運転競技大会(主催:警察庁)の審判業務に協力し、運営をサポートしている。2024年の同大会は10月に行われ、開催前に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。また、現在、国内で生産・販売される新車にはADAS(先進運転支援システム)の一つである衝突被害軽減ブレーキの装着が義務づけられている。今後、そうしたクルマで運

転免許取得時の路上試験が実施されることから、運転免許技能試験官もADASに関する正しい知識などを身につけておく必要がある。Hondaは警察庁の依頼を受け、各都道府県警察の運転免許技能試験官を対象にADASや自動運転に関する講義を行った。

このほか、2024年は11月に愛媛県今治市で開催された国際自転車安全会議にも協力し、参加した国内外の自転車安全分野の専門家や研究者にHondaの安全に関する取り組みを紹介した。



10月12～14日に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)で開催された第54回全国白バイ安全運転競技大会

SJ Interview SJインタビュー

学際性と国際性を重視し、理想的な交通社会の実現に寄与する

(公財)国際交通安全学会(International Association of Traffic and Safety Sciences 以下、IATSS)は1974年の設立以来、学際的研究調査をはじめとする各種活動をもとに、国の政策への提言、交通分野における国際協力などの成果を発信している。そして、2024年9月17日に創立50周年を迎えた。これまでのIATSSの取り組みの成果と今後のビジョンについて、2015年から会長を務める武内さんにうかがった。

様々な専門分野の会員による学際性を活かした研究調査

IATSSは、Hondaの創業者である本田宗一郎と藤澤武夫の「理想的な交通社会の実現に寄与する」という想いを実現するために、両氏が投じた私財を基本財源として1974年に設立された。1970年代の日本は、モータリゼーションの進展により人々の生活の利便性が高まった一方で、当時死者数が1万人を超えていた交通事故をはじめ、渋滞や交通公害などが問題となっていた。これらの問題を解決するためには、人間、機械、環境の有機的な結びつきの実態を解明することが必要となる。そこで、「交通安全をはじめとする交通社会全般の課題に対し、自由に討議・研究してその成果を社会に提言する」ことを目的にIATSSが設立された。発足時23名だった会員は2024年12月末時点で59名となっている。環境学やサステナビリティ学を専門とする武内さんは交通に限らず、自然・社会・人文等の様々な領域の専門家、評論家などで構成され、学際性を重視していることがIATSSの大きな特徴だという。

「交通問題を追究していくと、技術だけ、あるいは制度だけで解決することはできません。全体像を解明するためには、人の行動様式や精神面などまで含めて考えることが必要です。そうしたアプローチを可能にする環境が発足時からIATSSにはありました。研究者は放っておくと、縦割りになって深くはなるけれど、横に広がらないわけです。私もIATSSに

入会して、会員が横のつながりを持ち、縦割りでできない研究テーマに取り組みめる点は非常に良いと感じました」。

IATSSでは会員を中心にプロジェクトチームをつくり、プロジェクト単位で研究調査活動に取り組んでいる。武内さんは学際性を発揮できたものとして、2011年の東日本大震災特別プロジェクトを挙げる。

「震災は、交通が遮断されると社会の分断につながることを示しました。私はIATSSとして被災地の復興に貢献すべきだと考え、プロジェクトリーダーとなったのです。医学、工学、法学、経済学など様々な専門分野の皆さんと被災地で、交通に大きな障害が発生した状況を目の当たりにしながら意見を交わしました。各専門分野の英知を結集させれば、より包括的かつ具体的な提案ができることを実感したプロジェクトとなりました。交通の問題を起点に、復興に求められる多様な領域の論点を整理し、最終的に提言書にまとめ、私から当時の復興大臣に手渡しました」。また、国の交通安全基本計画の策定にあたって設置される専門委員会においては、委員として多くの会員が選ばれている。こうした実績も50年にわたる活動の成果の一つだと武内さんは強調する。

アジアの将来を担う若きリーダーを育成する

学際性とともIATSSが重視しているのは国際性である。アジアの将来を担う人材を育



(公財)国際交通安全学会 会長
東京大学未来ビジョン研究センター 特任教授
武内和彦さん

成する場として、IATSSは1985年にIATSSフォーラムを三重県鈴鹿市に設立した。IATSSフォーラムでは、アジア10カ国から研修生を招聘。研修生は8週間の集中したセミナーやフィールドスタディ、グループ研究を通して自国発展のためにリーダーシップを磨くのである(2024年までの39年間で1143名の卒業生を輩出)。当初、研修生は東南アジアの国だけだったが、2019年に武内さんがインドからも受け入れることにした。「インド工科大学デリー校に国際的に有名な交通安全の専門家がおられ、この方が推薦する研修生が加われば、IATSSフォーラムの視野が広がると考えました。インドの研修生は議論をリードするなど、良い刺激を与えています」。

そして、武内さんはIATSS本体とIATSSフォーラムのさらなる連携強化のため、2024年度から新たなプログラムを導入した。

「従来のフィールドスタディは研修生に街づくりのような地域開発の事例を見せることが中心でした。それをIATSSの活動や研究成果を理解してもらうためのプログラムに変えたのです。例えば、栃木県宇都宮市のLRT(次世代型路面電車システム)の建設に関わった会員のところに赴き、開業までの経緯や、開業によって宇都宮の街がどう変化したか、研修生に詳細を説明してもらいました。モビリティと関連づけながら、リーダーシップを学ぶというIATSSならではのプログラムになったと思います」。

次の10年の活動を見据えた新たなビジョンを発表

昨年9月に開催されたIATSSの創立50周年記念式典(下記参照)で、武内さんは「IATSS VISION 2024」を発表した。コモン・ビジョンは「誰一人として取り残されることのない安全で持続可能かつポジティブな交通社会を、国内外を問わず実現するために、私たちは共通の責任を負う」。

「交通安全から、さらに広く問題を捉えるための新たな展開が必要だと考え、『モビリティ』『サステナビリティ』『ウェルビーイング』という3つの軸を設定しました。『サステナビリティ』はこれからの時代のキーワードで、持続可能な社会の実現は環境だけでなく、社会や経済の視点での課題解決につながります。そして、私たちの活動の目的は人の幸福に寄与することですから『ウェルビーイング』も重要です。個人がより元気になることによって、社会に対して新しい価値を創造する機会をもたらします。交通事故関連を含む『モビリティ』と合わせ、この3つを互いに呼応させ、ポジティブな循環を生み出す次の10年の学会活動を推進し、コモン・ビジョンの実現を目指します」。

今後の交通社会における大きな課題はエネルギーの問題だと武内さんは考えている。

「化石燃料から再生可能エネルギーへの転換によって、地域の自然資源を活用する方向に社会がシフトしていくでしょう。今、疲弊している農山漁村地域が再生可能エネルギーを通して大きく変わりうるわけです。しかし、学術の世界でエネルギーと農山漁村地域の問題が一緒に議論されることはほとんどありません。今後はエネルギーの分野の専門家とも連携し、従来の学術体系ではできない、新しい研究の枠組みをつくる先導的役割をIATSSが果たす必要があると思っています」。

創立50周年記念式典 ～理想的な交通社会の実現に向けて～

IATSSの創立50周年記念式典が昨年9月17日、虎ノ門ヒルズフォーラム(東京都港区)で開催された。

第1部の冒頭ではIATSSの活動に対し、「交通安全に関する国際的かつ学際的な研究機関として様々な活動を通じ、交通行政運営などに多大な貢献をした」として、警察庁の露木康浩 長官と内閣府の松林高樹 大臣官房審議官が会長の武内さんに、それぞれ感謝状を授与した。

次に、来賓を代表して貝原典也 本田技研工業(株)取締役代表執行役副社長が「弊社では技術開発によるモビリティの性能向上をはじめ様々な取り組みを行い 様々な要因により引き起こされる事故に対応していますが、Honda個社でできることには限りがあります。IATSSの皆さまが進めている交通文化の醸成という活動領域においては、大きな成果を期待しています。また、弊社もこの領域でともに活動させていただきたいと思っています」と挨拶した。

そして、「IATSS VISION 2024」と、新たな事業として「小学生・中学生・高校生等を対象とした交通安全教育に関する助成」を紹介。この事業は将来の交通社会を担う若者の交通安全活動を称賛し、その活動の発展的な継続を目的としている。開始するにあたり、高校生による先進的な活動として、熊本県立矢部高等学校 二輪車競技部(P6参照)の長年の取り組みを特別表彰した。同部には表彰状と、副賞としてHondaの普通自動

二輪免許教習車「NX400L」(1台)および電動スクーター「EM1 e:」(3台)、交通教育センターレインボー熊本での特別講習が贈呈された。

第2部は宇宙飛行士 毛利衛さんによる基調講演でスタート。毛利さんは宇宙視点で見た地球の環境や持続可能性などについて語った。

最後は、毛利さんと武内さん、帝塚山大学 名誉教授 蓮花一己さん、大阪公立大学 教授 永田潤子さんによるパネルディスカッションとなった。NPO 法人ガイ・イニシアティブ代表 野中ともよさんがモデレーターとなり、進化を続けるモビリティ社会の中で、理想的な交通社会の実現に向けて今後の学会活動をどのように進化させていくべきか、話し合った。



「IATSS VISION 2024」を発表する武内さん



武内さんが二輪車競技部部長 五所愛華さんに表彰状を贈呈



今後の学会活動について話し合ったパネルディスカッション

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

熊本県立矢部高等学校 二輪車競技部の生徒を対象に特別講習を実施

熊本県立矢部高等学校(熊本県山都町・以下、矢部高校)には部活動の一つに二輪車競技部がある。生徒の約4割が原付で通学している同校ならではの部だ。1996年の創部から長年にわたる交通安全活動が評価され、(公財)国際交通安全学会(P5参照)の創立50周年記念特別表彰を受賞。その副賞として贈呈された交通教育センターレインボー熊本(以下、レインボー熊本)での特別講習が昨年11月17日に行われた。

二輪車競技部では部員の生徒がOBの指導員(監督)のもと、バイクの安全運転技術を上させるための練習に励んでいる。同部の活動内容について、顧問を務める矢部高校 教諭 米村龍一さんは「当校は『乗せて指導』を方針としています。2年生に進級したら希望者には原付免許の取得を許可しています。毎年、春休みには新たな原付免許取得者を対象とした実技講習を行っており、さらに各学期1回ずつ講習(実技または講義)を実施しています。これらの講習で指導的役割を担っているのが二輪車競技部です。自らの運転技術を磨くとともに、周囲にも安全運転の意識と技術を広める活動をしています。また、部員には自動二輪免許の取得も許可しており、現在3名が普通自動二輪免許を

持っています」と説明する。

今回の特別講習には二輪車競技部の生徒11名が参加。午前中はブレーキングやパイロンスラロームといった課題に取り組んだ。ブレーキングは直線コースを30~40km/hで走行し、前輪のみ、後輪のみ、前後輪で急制動を行う。前輪・後輪ブレーキの特性と、それぞれで停止距離の違いを生徒たちは確認した。パイロンスラロームでは、直線上に5m間隔で配置されたパイロンを左右に避けながら通過する練習を繰り返し、効果的なアクセルとブレーキの操作を身につけた。途中でインストラクターは生徒たちを集め、「パイロンの裏側を通る走行ラインを意識すると、よりスムーズに走れるようになります。練習の中では、



二輪車競技部の生徒たちはレインボー熊本の広いコースで日頃できない課題に取り組んだ

ステップの足の位置を変えてみて、どのように走りか変化するか確かめてみましょう」とアドバイスした。昼食をはさんで午後は競技会となった。パイロンスラロームと一本橋の2種目で部員同士が競う。1~3位の生徒にはインストラクターから記念のトロフィーが授与された。最後にインストラクターが「運転技術が上がると、ついついスピードを出したくなります。今日のような講習では問題ありませんが、公道では皆さん以外の交通参加者もいるので、そうならないように気をつけてください。スピードを上げれば、その分リスクが高まることを理解してほしいと思います」と締めくくり、特別講習は終了となった。米村さんは「プロのインストラクターによる指

導は生徒たちの良い刺激になりました。バイクを安全に扱うためには、ブレーキングなど基本的な運転操作が重要であることを再確認できたと思います」と話す。二輪車競技部に入部するため、地元の大分県を離れて矢部高校に進学したという部長の五所愛華さん(2年生)は「日頃、私たちが練習している場所ではスペースの関係で練習内容に制約があります。今日は広いコースで普段できない練習が思う存分できました。インストラクターの方のアドバイスで足の位置を意識したら、パイロンスラロームがスムーズに走れるようになりました。ここで学んだことを活かして、今後も安全運転技術を高めていきたいです」と特別講習の感想を語った。



直線コースを30~40km/hで走行し、急制動を行うブレーキング



パイロンスラロームでは車体を安全にコントロールするための技術を高める



インストラクターが練習の様子を見ながら生徒一人ひとりにアドバイス



競技会では一人ひとりのパイロンスラロームや一本橋(写真)のタイムを計測

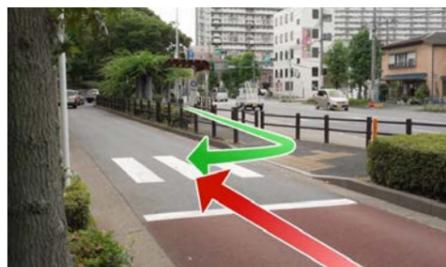
Safety Info.

インフォメーション

警視庁・交通安全啓発映像「ヘルメットに救われた命」
生きているから伝えられるメッセージ

警視庁が自転車の交通安全啓発映像「ヘルメットに救われた命」を制作し、昨年11月13日に同庁で完成披露式が行われた。この啓発映像は、2023年7月に東京都内で自転車乗用中に交通事故の被害者となったAさんが、ヘルメットを着用していたことで命が救われた実体験をもとにしたもの。事故の再現映像やAさんへのインタビューを通じて、万が一の時にヘルメットが命を守ってくれる

ことを自転車利用者に訴えかける内容となっている。Aさんは自転車で信号機のない横断歩道を渡っていた時に直進してきたクルマと衝突。頭部をクルマのフロントガラスに強打した後、身体は15m先に飛ばされた。頸椎や左足を骨折するなど全治3ヵ月の重傷を負ったが、頭部はヘルメットを着用していたため、脳震とうだけで済んだのである。映像の中で、Aさんは



事故が起きた場所は信号機のない横断歩道



クルマと衝突した時の状況を再現



Aさんは頭部をクルマのフロントガラスに強打



Aさんが実際に着用していたヘルメット

ヘルメットを着用するようになったきっかけを母親からの再三にわたる呼びかけだったと語っている。最初は受け流していたが、何度もいわれるうちに着用する気持ちになったようだ。完成披露式の後、警視庁から感謝状を贈呈されたAさんは「走ってきたクルマのフロントガラスに頭を強くぶつけて空中に飛ばされた瞬間、『これで私は死んじゃうのかな』という気持ちがよぎったことを今でも記憶しています。ヘルメットをかぶっていなかったら、このように皆さんにヘルメットの大切さをお伝え

することはできませんでした。ヘルメットは自分自身の安全と家族の安心につながります。この映像をご覧になった方がヘルメットをかぶり、また、その方が家族や周囲の友人にこの話をしてヘルメットをかぶるきっかけになればとてもうれしく思います」と話す。警視庁は、啓発映像のDVDを管内の警察署や運転免許試験場をはじめ、東京都ほか各区市町村、自転車関連団体・企業等に配付し、自転車利用者への交通安全教育に役立ててもらおうという。また、啓発映像は警視庁公式YouTubeチャンネルで閲覧することができる。

啓発映像ではAさん自ら事故に遭った時の状況を説明



警視庁公式YouTubeチャンネル
交通安全啓発映像
「ヘルメットに救われた命」
<https://www.youtube.com/watch?v=Mka6qJYiNiA>



Aさんには警視庁から感謝状を贈呈された

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

街を走る自転車利用者の行動を観察する

DATA 基礎情報

交通事故に関係した自転車の約7割は何らかの違反をしている

道路交通法が改正され、昨年11月1日から自転車を運転している時(停止している場合を除く)にスマートフォン(以下、スマホ)で通話したり、画面を注視したりする、いわゆる「ながらスマホ(ながら運転)」の罰則が強化された。「ながらスマホ」をした場合は、6ヵ月以下の懲役または10万円以下の罰金。「ながらスマホ」により交通事故を起こすなど交通の危険を生じさせた場合は、1年以下の懲役または30万円以下の罰金となる。

さらに、自転車の交通違反を交通反則通告制度(青切符)の対象にする改正道路交通法も2026年5月までに施行される予定だ。自転車利用者は、これまで以上に車両の運転者としての自覚が求められることになる。2023年の自転車の法令違反別交通事故件数をみると、自転車(第1・第2当事者*)の約7割が安全不確認や一時不停止、信号無視など何らかの違反をしている。今回は、自転車利用者が様々な交通ルールを遵守しているか、神奈川県と東京都で観察した。

*第1当事者は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。第2当事者は過失がより軽いか、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。

WATCHING 観察

一時不停止や信号無視の自転車が目立つ

観察場所Aは神奈川県川崎市にある信号機のない交差点。観察を行った朝の通勤時間帯は、近くにある小田急電鉄「登戸駅」方面に向かう自転車が多かった。観察時間中に、ここを通行した自転車は334台。「ながらスマホ」をしていた自転車は4台(1.2%)、イヤホン(ヘッドホン)を使用していた自転車は9台(2.7%)いた。

観察場所Aで目立った違反は一時不停止。「止まれ」の標識がある場所(2ヵ所)を通過したのは226台すべてが停止線の手前で一時停止をしていなかった。停止線を越えた先で止まった自転車は33台いたが、いずれも交差する優先道路をクルマやバイクが走っていたため、止まらざるを得ない状況だった。

観察場所Bは東京都江戸川区の信号機のあるT字路の交差点。観察を行った夕方の時間帯は、付近にあるスーパーやドラッグストアに向かう自転車がかった。観察時間中に、ここを通行した自転車は843台。「ながらスマホ」をしていた自転車は7台(0.8%)、イヤホンを使用していた自転車は19台(2.3%)いた。観察場所Bで目立った違反は信号無視。特に、突き当たり路を右に見ながら直線路を通行する自転車(写真参照)が赤信号で交差点に進入し、そのまま直進するケースが多かった。観察場所Bでは日没後に自転車のライトの点灯状況も観察。日没後(16:30~17:30)に通行していた597台中49台(8.2%)が無灯火だった。周囲が暗くなると自動的に点灯するライトを装備した自転車が、無灯火は古い型と思われる自転車がほとんどだった。また、観察場所A、Bともにヘルメットを着用して運転した自転車利用者はわずかだった。



観察場所Bでは信号待ちでスマホを取り出し、発進後も使用を続けるケースが多かった

ADVICE アドバイス

交通ルールの遵守は自分自身や他者を守ることに繋がる

厳罰化された以降も「ながらスマホ」の自転車は少数だが存在している。「ながらスマホ」をすると、文字や画像を見ることに集中してしまい、他者の存在や信号を見落とす恐れがある。事故につながる危険な行為なので厳に慎んでほしい。また、イヤホン(ヘッドホン)を使用しながらの運転は厳罰化されていないものの、周囲の音が聞き取りにくくなり「ながらスマホ」同様に、たいへん危険である。観察場所Bでは、赤信号でも交差点に進入し、通過していく自転車が散見された。中に

は、前方の横断歩道を渡る歩行者や自転車もいた。親子で連なって走っている自転車では前を走る親が信号無視したため、後ろを走る子どももそれに付いていってしまうというケースがあった。親や周囲の大人が正しい行動を示さないと、子どもは交通ルールを守らなくなるだろう。

自転車利用者は車両を運転しているという自覚を持ち、交通ルールを守ってほしい。交通ルールの遵守は自分自身や他者を守ることに繋がる。一方、ドライバー・ライダーは、交通ルールを守らない自転車がいることを意識し、周囲にいる自転車の動きには十分に注意する必要がある。

観察結果

観察場所 A

神奈川県川崎市多摩区
小田急電鉄「登戸駅」付近
観察日 / 11月22日(金)
観察時間 / 8:00~9:00
天候 / 晴れ



観察時間中に停止線の手前で一時停止した自転車は1台もいなかった

●自転車の運転状況(台) 総台数334台(うち一時停止場所通過226台)

スマホ使用	イヤホン使用	一時不停止	車道の右側通行	二人乗り	ヘルメット非着用
4 1.2%	9 2.7%	226 100%	4 1.2%	1 0.3%	326 97.6%

*ヘルメットの着用状況は運転者のみを観察



スマホで通話しながら交差点を通過する自転車利用者



両耳にイヤホンを付けている自転車利用者



車道を右側通行する自転車



二人乗りをしている自転車

観察場所 B

東京都江戸川区
東京メトロ「西葛西駅」付近
観察日 / 11月28日(木)
観察時間 / 16:00~17:30
天候 / 晴れ



突き当たり路を右に見ながら直線路を通行する自転車が赤信号で交差点に進入

●自転車の運転状況(台) 総台数843台(うち日没後597台)

スマホ使用	イヤホン使用	信号無視	車道の右側通行	並進	ヘルメット非着用	無灯火
7 0.8%	19 2.3%	55 6.5%	6 0.7%	8 0.9%	827 98.1%	49 8.2%

*ヘルメットの着用状況は運転者のみを観察



赤信号で交差点に進入した自転車が横断歩道を渡る自転車と交錯



青信号に変わるまで停止している自転車



並進は中・高校生が乗る自転車がかった



日没後にライトを点灯させていない自転車(右)

KYT 危険予測トレーニング

第92回 歩行者がいる生活道路を走っている時(自転車編)

あなたは生活道路(自転車を除く一方通行路)を走っています。
右側にある路地の前を直進するところです。
安全に走行するには、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。今回は自転車利用者に、歩行者がいる生活道路を走っ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。

ホンダ SJ 検索

【使用上の注意】

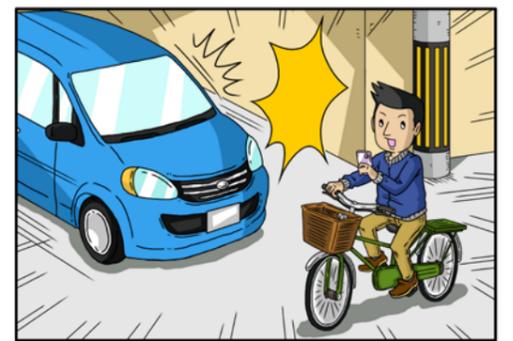
- 営利目的での利用はおやめください。
 - 内容の無断転載、無断改変、一部抜粋しての利用はおやめください。
 - その他、使用に関するご質問はお問い合わせください。
- 本田技研工業(株) 安全運転普及本部
TEL: 03(5412)1736 E-mail: sj-mail@spirit.honda.co.jp

© 本田技研工業(株)

SJ クイズ ?

自転車編

- Q1** 2023年の自転車(第1当事者^{※1})の運転者が携帯電話等使用の状態であった場合の交通事故件数は139件でしたが、これは2014年の何倍でしょう？
①約1.2倍 ②約1.5倍 ③約2倍 ※1 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。
- Q2** 2024年11月1日から自転車運転中の「ながら運転(ながらスマホ)」に対する罰則が強化されました。「ながら運転」をした場合の罰則は次のうちどれでしょう？
①5万円以下の罰金 ②6ヵ月以下の懲役または10万円以下の罰金 ③1年以下の懲役または30万円以下の罰金
- Q3** 2024年11月1日に施行された改正道路交通法では、自転車の「酒気帯び運転^{※2}」が罰則の対象になりました。自転車が第1当事者となった交通事故(2014年から2023年の累計)において、自転車が酒気帯び運転をしていた場合の死亡・重傷事故率は飲酒していない場合の何倍でしょう？
①約1.4倍 ②約1.9倍 ③約2.4倍 ※2 血液1mlにつき0.3mg以上または呼気1ℓにつき0.15mg以上のアルコールを身体に保有する状態で運転すること。



「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/>

動画「安全運転“虎の巻”」

初心者の方には新たな気づきを、
ベテランの方には普段の運転を振り返るきっかけを

交通安全センターのインストラクターが安全運転の教育現場で日頃お客さまにお伝えしている大切なポイントを動画にまとめてホームページにて公開しました。

この動画は交通安全に関する知識を学ぶとともに、自らの運転を振り返り、意識や行動



の変容を促すことを目的としています。安全運転のためには、過去の経験を振り返り、自分を客観的に見つめ直すことで、自己理解を深めることが大切です。

「基礎知識編」「二輪編」「四輪編(2025年春公開予定)」に分かれていますので、興味のある動画からご覧いただき、ご自身の安全運転への理解を深めることにご活用ください。



「安全運転“虎の巻”」へのアクセスはこちらから
https://global.honda.jp/safetyinfo/SRSD_movie/

SJ 編集部だより

～交通事故死者ゼロを目指して～

2023年4月に、すべての自転車利用者に乗車用ヘルメットの着用が努力義務となった。警察庁の自転車乗車用ヘルメット着用率調査(2024年7月実施)によると、全国平均は17.0%と、自転車利用者にヘルメットの着用が浸透しているとは言い難い状況である。

P6で紹介した警視庁・交通安全啓発映像「ヘルメットに救われた命」では、自転車乗車中に交通事故に遭ってしまったAさんが、ヘルメットを着用していたことで命が救われた体験を赤裸々に語っている。映像の中で「(クルマと衝突して)身体が2、3回転している時に、このまま自分は死ぬだろう

と意思した」と回想するAさん。クルマと衝突後も意識を失うことはなかった。事故現場に急行した警察官は「(事故後に)意識があったことに驚きました。ヘルメットをかぶっていたから命が助かったのだと思います」と話す。

この啓発映像を視聴すると、ヘルメットを着用して頭部を保護することが、いかに大切か伝わってくる。警視庁公式YouTubeチャンネルで公開されているので、東京都以外の交通安全指導者の皆さまも一度ご覧いただき、ヘルメットをかぶるきっかけにしてほしいというAさんの想いを多くの自転車利用者に届けてほしい。