

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、お聞きがします。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。