

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

アート引越センター(株)がグループ全体で
安全領域のレベル向上をめざすコンテストを開催

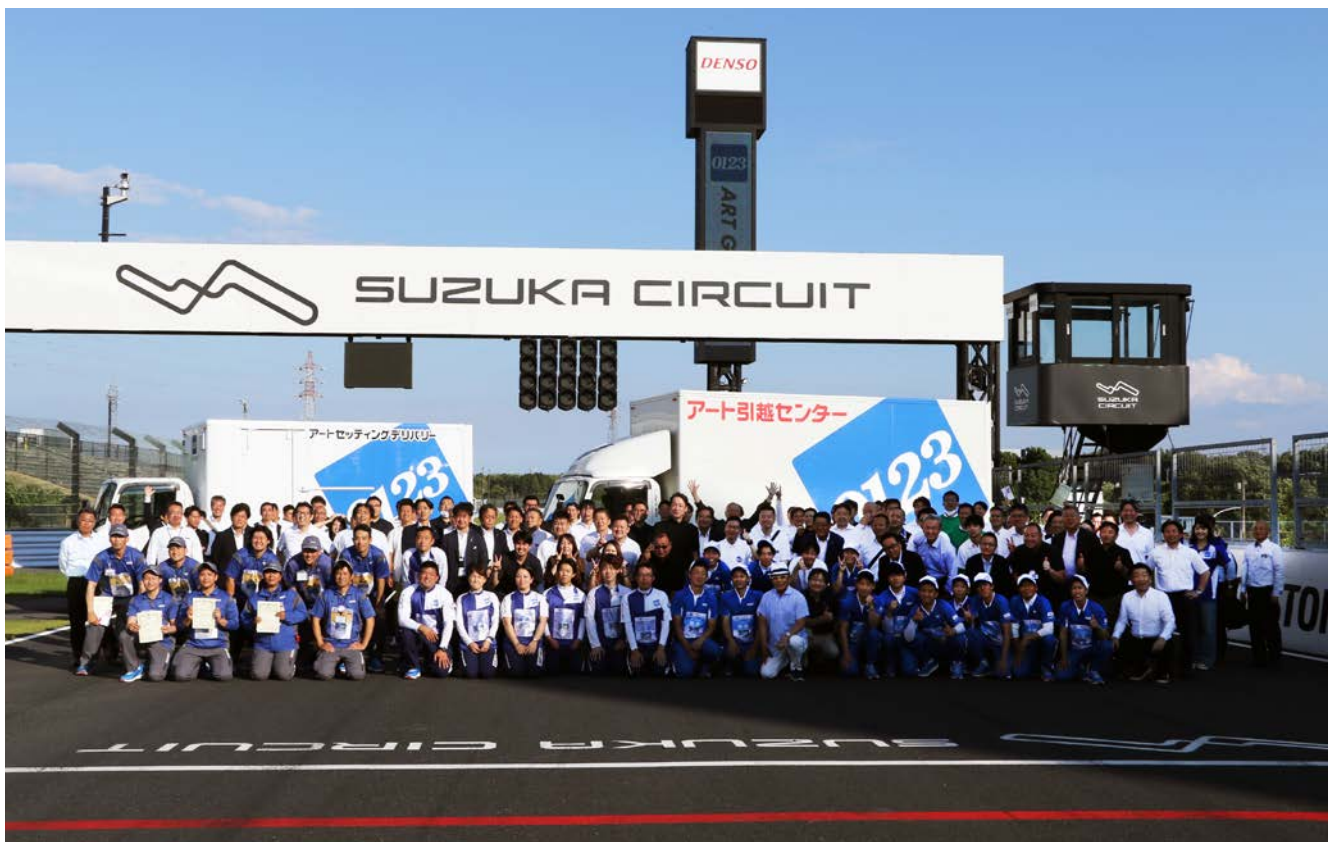
2026年6月13日と14日の両日、鈴鹿サーキット交通教育センターで「第3回アートグループ ムービングドライバーズコンテスト決勝」が開催された。アート引越センター(株)、アートバンライン(株)、アートセッティングデリバリー(株)などアートグループの企業でトラックの乗務に従事する社員が安全運転の技術や知識を競い合った。

参加者の思い出に残る場所で
コンテストを開催したい

アートグループの中核企業であるアート引越センター(株)(本社:大阪府大阪市)は、1976年に日本初の引越専門会社としてスタート。以来、引越を“運送業”ではなく“サービス業”として発展させてきた。アートバンライン(株)(本社:大阪府大阪市)はチャーター便や長距離輸送などの物流サービス、アートセッティングデリバリー(株)(本社:東京都中央区)は単身者向け引越しサービスや大型家具の配送・設置サービスを担う。トラックの保有台数はグループ全体で約4000台である。アートグループは、2024年から「ムービングドライバーズコンテスト(以下、MDC)」を毎年開催している。その背景をアート引越センター(株)業務部 部長 高鍋博幸さんは次のように説明する。「業務中の交通事故の低減がグループ内で大きな課題となっていました。当社では社員が引越技術や営業力を競うコンテストを行っていたので、トラック乗務員を対象にもコンテストを開催すれば、安全運転意識の向上に寄与し、交通事故ゼロに近づけられるのではないかと考えたのです」。MDCは第1回が日野自動車お客様テクニカルセンター(東京都羽村市)、第2回が中部トラック総合研修センター(愛知県みよし市)で実施。第3回となる今回は「安全領域のレベル向上」「安全な職場環境の構築」をテーマに新たなステップへと踏み出す大会として位置づけ、高鍋さんからMDCの運営を担当する事務局は、参加者の思い出に残る場所で開催したいと考えていた。「その考えのもと、選んだのが鈴鹿サーキット交通教育センター(以下、交通教育センター)でした。鈴鹿サーキットは日本のモータースポーツの聖地で、交通教育センターは約60年にわたる安全運転普及活動の歴史があります。参加者に『安全とは何か』を考えてもらうのに、これ以上の場所はないと思いました」と高鍋さんはいう。

全国4エリアの予選を通過した
30名の乗務員が決勝で競い合う

第3回MDC決勝には、30名の乗務員が選手として出場。この30名は全国を4つのエリアに分けて行われた予選会を通過したアートグループの精鋭である。決勝は2トン車部門(17名)、3トン車部門(13名)に分かれ、「学科」「点検」「課題走行」「市街路走行」の4種目で競う。「学科」は交通ルール(法令)などを中心とした筆記テスト。「点検」では日常点検の正確さを評価する。「課題走行」はパーテーションで囲まれたエリア内の指定箇所に駐車し、ゴールをめざす。「市街路走行」では、選手が交通教育センター内の指定コースを走行。交通教育センターのインストラクターが助手席に同乗し、交通ルールに則った運転ができているかを確認する。各種目は、運転に関わる場面で安全を意識した行動選択ができているか、再確認してもらうことを目的としたものだ。MDCは選手の同僚や家族が観覧できるようになっている。



競技の一つ「市街路走行」では、選手が交通教育センター内の指定コースを走行。助手席のインストラクターが選手一人ひとりの安全確認の様子などをチェックした

Contents

- P1 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P2 Close Up クローズアップ Hondaの活動
- P3 Safety Info. インフォメーション
- P4 Close Up クローズアップ 健康と安全運転
- P6 SJ Interview
新潟大学 人文社会科学系 准教授 村山敏夫さん
- 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
〒105-8404 東京都港区虎ノ門2-2-3 虎ノ門アルセアタワー
TEL:03(5412)1736
<https://global.honda.jp/safetyinfo/>
編集人:小嶋幹人

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

そのため、選手を応援しようと300名近くが交通教育センターに駆けつけた。

競技終了後の講評では、交通教育センターの倉田和昭インストラクターが「皆さんだけ安全運転ができているだけでは不十分です。MDCを通じて学んだことを一人でも多くの同僚に伝えるなど、職場全体に展開してください」と強調した。

最後に、各部門の種目別と総合の入賞者を表彰。2トン車部門・総合は神田直哉さん(アート引越センター 横浜支店・セクションリーダー)、3トン車部門・総合は柏木隆二さん(同 横浜都筑支店・テクニカルアドバイザー)が優勝した。

支店で指導的な役割を任されているという二人は次のように感想を語った。「練習の時から周囲の安全を最優先にして取り組みました。本番は『早くレベルの高い』ではなく、『安全にかつ効率よく』を常に意識したことが、優勝につながったと思います。支店で朝礼時の運行前点検時や、現場同行時での市街路走行時など、今まで以上に深掘りし、細かい所まで指導・共有していこうと考えています」(神田さん)。「MDCへの参加を通じて、目標に向かって計画的に取り組む力や課題を分析して解決策を考える力を養うことができたと思います。交通教育センターのインストラクターの方と接する中で、技術や知識だけではなく、相手の状況に合わせて伝え方を工夫することの大切さを学べました」(柏木さん)。

参加選手は競技だけでなく スキッド走行なども体験

今回、交通教育センターでは決勝の参加選手にスキッド走行とサーキット走行というプログラムを用意。スキッド走行では低ミュー路(すべりやすい路面)のコースを後輪駆動と前輪駆動のクルマで乗り比べ、車体がすべった際の挙動の違いなどを感じてもらう。サーキット走行は鈴鹿サーキットのレーシングコースを一人ひとりがハンドルを握り体験するというもので、コース内で記念写真を撮影する時間も設けられた。「運営方法をはじめ、スキッド走行の体験など交通教育センターから様々な提案をいただき、充実したコンテストになりました。予選から『鈴鹿に行きたい!』と参加する選手のモチベーションが上がっていました。予選に出場する選手は各支店で練習をします。その姿を見ることで、出場しない社員の安全意識も自然と高まっているようです。さらに、選手を様々な形でサポートするようになり、職場の一体感も増えています」と、高鍋さんは鈴鹿でのMDC開催の効果を感じている。



アート引越センター(株)業務部 部長 高鍋博幸さん



「点検(日常点検)」で使用する車両には整備不良の箇所があり、それを見つけないといけない



すべりやすい路面での安全運転を考えてもらうためのスキッド走行。カーブの途中、あえてアクセルを踏んで、後輪駆動と前輪駆動の挙動の違いを感じてもらう

アートグループでは、若い乗務員の安全運転意識の向上をめざすことを目的に昨年、「安全教育センター」を関東と関西に1ヵ所ずつ設置し、新入社員を中心に乗務員を養成。指導は、長年トラックに乗務し、無事故無違反だった社員が担当して



「課題走行」はパーテーションで囲まれたエリア内の3ヵ所に駐車(駐車する向きも指定)した上でゴールまでのタイムを競う



「学科」では交通法規、車両構造などに関する80問(正誤選択式)を出題



インストラクターが運転するクルマの先導でレーシングコースを体験

いる。さらに、全国4エリアに各1名配置された「運行管理長」が各支店の乗務員に定期的な教育を行っている。MDCの開催と合わせ、グループ全体で安全領域のボトムアップに取り組んでいく考えだ。

Close Up

クローズアップ Hondaの活動

安全運転につながる注意力や集中力を楽しく鍛える 認知機能トレーニングアプリ「一閃」

「一閃」はHondaが開発した認知機能トレーニングアプリ。ゲームの要素を取り入れ、日々継続することで、安全運転につながる注意力や集中力を楽しみながら鍛えられる。Google PlayまたはApp Storeからダウンロードでき、利用は無料。

※本アプリの利用により、運転技能や安全性の向上を保証するものではありません。 ※運転中の操作・利用は絶対に行わないでください。

運転免許保有者10万人あたりの交通事故件数を年齢層別にみると、16～19歳、20～24歳が他の年齢層に比べ多い傾向がある。また、衝動性の抑制を司る脳の前頭前野領域が成熟するのが25歳以上であるため、若者は衝動的に危険運転をして事故を起こしやすいといわれている。「一閃」は若年層の運転者による事故の低減を目的として開発された。Hondaは安全運転を支える認知機能の一つである「必要な情報に素早く注意を向け、不要な情報に惑わされずに判断する力」に着目。注意機能の評価・トレーニングの考え方をもとに、短時間でも取り組みやすく、継続しやすいスマートフォンゲームという形で再構成したのである。認知トレーニングを「続けたいゲーム体験」に変えている点が大きな特長だ。1プレイは最短1分からと、隙間時間で気軽に取り組める。ゲームの舞台は、ヤマタノオロチによって滅ぼされた都。プレイヤーは、敵となる妖を倒しながら都の再建を進め、最後に

はヤマタノオロチ討伐をめざすというストーリーになっている。ゲームが始まると、画面には妖と5つの矢印が横一列に表示。妖の弱点を示す中央の矢印の方向に、素早く画面をなぞると討伐が成功となる。

難易度は小学生でも取り組みやすい「易」、標準的に楽しめる「普」、能力の高い人向けの「難」の3段階。長時間のプレイを前提にしていないため、無理なく続けやすく、少しずつの積み重ねを日々の習慣にしやすい。競争をあおるランキングはあえて設けていない。人と比べるのではなく、自分のペースで、自分の変化を感じながら続けることを大切にしているからだ。結果は成績の推移として、自分の積み重ねを振り返ることができる。

Hondaが「一閃」によるトレーニングの効果を検証したところ、速度超過や急加速などの危険運転行動が有意に低減したことが確認された。



「一閃」ホーム画面



横に並んだ5つの矢印のうち中央の矢印が妖の弱点を示す



中央の矢印の方向に素早く画面をなぞると討伐成功

「一閃」の
ダウンロードは右の
二次元コードから

iOS版



Android版



Safety Info. インフォメーション

日本交通心理学会が
高校生による交通安全の研究を表彰

日本交通心理学会では、交通場面における人間の行動に関心を寄せ、学習・研究を行った高校生の成果を評価し、優れたものを表彰している。2026年度は小川菜子さん(日本女子大学附属高等学校)と、小嶋悠生さん・小倉隆太郎さん・小谷悠介さん(東海学園高等学校)のグループが優秀研究賞を受賞した。高校生が手がけた2つの研究を紹介する。



日本女子大学附属高等学校(神奈川県川崎市)2年生の小川菜子さん

運転ミス後の行動に着目した
交通事故要因の研究

小川さんは、小学生の時に友人が交通事故に遭った現場を目の当たりにした経験があり、これを契機に交通事故防止の重要性を強く意識するようになったという。

高校生になった小川さんは、交通事故のニュースを耳にするたび「なぜ繰り返されるのだろう」と疑問を抱くようになり、「事故を防ぐために必要なことは何か」を究明しようと、交通事故に関する統計や専門家の論文を調べ始める。さらに、(公財)交通事故総合分析センターや大学の研究者、弁護士のもとに自ら足を運び、ヒアリングも行った。こうした活動の中で日本交通心理学会のことを知り、同学会の高校生表彰に応募したそうだ。

「交通事故の問題を心理学的な視点から考えてみることは、とても興味深いと思いました」。応募したテーマは「運転ミス後の行動に着目した交通事故要因の研究」。交通事故が発生する要因を単なる運転操作のミスとして捉えるのではなく、ミスをした後の認知と行動に着目したのである。

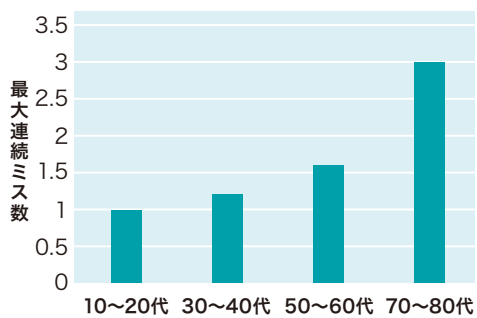
「アクセルとブレーキの踏み間違いなどの操作ミスは高齢者に特有のものと思われがちですが、どの年齢層でも発生しています。にもかかわらず、高齢者の事故は重大な結果につながる

りやすいのは、ミスの発生そのものではなく、ミス発生後の対応に違いがあるのではないかと考えました」。

人はミスにどの程度素早く気づき、適切に修正できるのか、小川さんは年齢層による違いを明らかにしようと10～20代、30～40代、50～60代、70～80代の各年代5名ずつ計20名を対象に実験を行った。

実験に使用した「認知反応テスト」(左下)は、小川さんが情報の授業で習得した知識をもとに作成。「左(青)」「右(赤)」2つの操作領域を設け、それぞれを自動車のアクセルおよびブレーキに見立てている。操作領域の上に、赤または青に着色された○または×をランダムに表示。被験者は、赤の場合は「右(赤)」、青の場合は「左(青)」を押すという判断に、○なら右手、×なら左手で操作するという条件を加え、複数の判断を同時に求めることで、認知的負荷が高い状況を再現している。

●年代別最大連続ミス数

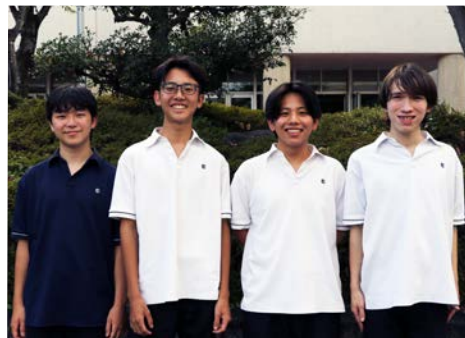


実験の結果、ミスの発生回数は10～20代が平均約1回であったのに対し、30～40代では約2回、50～60代では約3回、70～80代では約6回と高年齢層ほどミスの回数が増加した。さらに、最大連続ミス数は10～20代および30～40代では主に1回であったのに対し、50～60代では2回、70～80代では3回以上となるケースが確認され、高年齢層ほど誤った操作が連続して行われやすい傾向が見られた。「人間は年齢にかかわらず誰でもミスをします。交通安全対策においては、ミスの発生を完全に防ぐのではなく、ミスをした後もそれが事故につながらないようにできるかという視点で対策を考えることが重要です」と小川さんは今回の研究を結論づけた。

「私の祖父母は地方で暮らしていて、クルマが運転できなくなると買い物や病院に行けなくなってしまう。だから、同じような境遇の高齢の方々には運転を続けてほしいと思っています」と、小川さんは高齢者が長く安全に運転できる交通社会にするための模索を続けていく考えだ。

自転車乗車時の
ヘルメット着用促進に関する研究

小嶋さん・小倉さん・小谷さんのグループのテーマは「自転車乗車時のヘルメット着用促進に関する研究」。この研究は自転車で通学している小嶋さんのある疑問から始まった。小嶋



東海学園高等学校(愛知県名古屋市)2年生の(左から)小嶋悠生さん、小倉隆太郎さん、小谷悠介さん、マーデン瑠生さん

さんは、自転車に乗り始めた幼少期から両親のすすめでヘルメットを着用している。しかし、通学時に周囲を見渡すと、ヘルメットを着用していない生徒が多いことに疑問を感じたという。「どうすれば、みんなにヘルメットをかぶってもらえるか考えてみようと思いました」と小嶋さんは振り返る。

小嶋さんらはGROWモデルと行動変容ステージモデル(図1参照)をもとに、ヘルメットに無関心な生徒への啓発を検討。2025年10月からヘルメット着用率調査、警察署などへの訪問、着用を促すためのクイズや動画の制作などに取り組んだ。

ヘルメット着用率調査は、同校で登校時に自転車通学者のヘルメット着用状況を計測。着用率は6.8%(3日間の平均)と、愛知県内における高校生の自転車死傷者のヘルメット着用率11.0%(2024年・愛知県警察本部調べ)を下回る結果となった。その後、地元の天白警察署や、近隣の大学で交通安全啓発を行うボランティアサークルを訪ね、着用促進の取り組み、ヘルメットの正しいかぶり方、啓発の方法と内容などをヒアリングした。ここで学んだ知識を活用し、クイズと動画を制作したのである。クイズは1年生(現2年生)を対象にホームルームの時間に実施した。「一方的に知識を与えるのではなく、ヘルメット着用について一人ひとりに考えてもらう機会をつくりたいと思い、クイズを取り入れました。問題は、着用の重要性や正しいかぶり方を理解できるものにしていきます」と小倉さんは話す。動画は東海学園高等学校の公式Instagramに公開。45秒のショート動画で、ヘルメット非着用の危険性を伝えた。

●図1



●クイズの内容

問	レベル	問 題
1	Lv.1	サイズが合っていないヘルメットが危険な理由は？
2	Lv.2	自転車事故で重い怪我が多いのは、どこ？
3	Lv.3	夜道で少しでも安全性を上げたいとき、有効なのは？
4	Lv.4	ヘルメットをかぶる位置として正しいのは？
5	Lv.5	あごひも(ストラップ)の適切なゆるさは？
6	Lv.6	本校の自転車通学者のヘルメット着用率は？
7		クイズの手応えはどうでしたか？

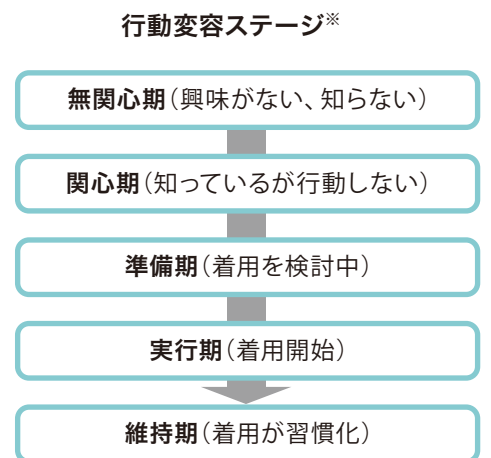
2026年3月には啓発活動の効果を検証するために、1年生にアンケート(任意)を行った。回答者のうち自転車を利用している生徒のヘルメットの着用率は16.5%にとどまった。「まったく着用していない」「ほとんど着用していない」と回答した生徒には「かぶらない理由」と「どうしたらかぶるか」を尋ねている。「かぶらない理由」を整理すると、「美意識(グサイ・髪が崩れる・デザイン)」「不快感(邪魔・身体的不快)」「持っていない」「周囲への同調」「自信がある」「無関心」の6つ。「どうしたらかぶるか」は「デザイン(見た目・利便性)」「金銭的問題(価格)」「雰囲気」「外発的動機付け(法律・スケアード教育)」の4つに集約された。クイズや動画の介入効果を分析すると、動画の視聴(受動的な情報接触)には有意な効果が見られなかったが、クイズ参加(能動的な関与)は有意にヘルメット着用への興味を高めたことがわかった。

心理学に興味があり、小嶋さんと小倉さんの研究に参加したという小谷さんは「興味は持ってもらったものの、着用には至っていません。かぶらない人が多数の中では、着用して『変わってるよね』と思われる不安がある人もいるでしょう。どのような介入をすれば行動変容につながるか、それを検討することが今後の課題だと考えています」という。

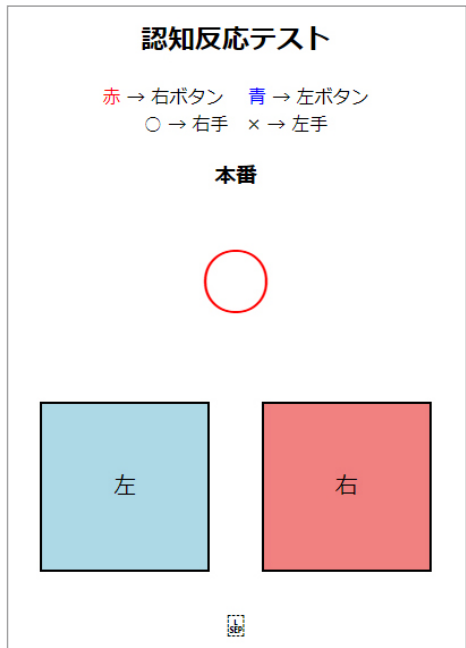
2026年度からはマーデン瑠生さんと櫻木乙矢さんが加わり、5名で研究を継続している。「協力してくれる仲間が増えたのは優秀研究賞の受賞と同じくらいうれしく、ヘルメットに対する関心を高めるという意味では取り組んで良かったと思っています。着用率の向上をめざし、みんなで効果的なアプローチを検討しているところです。新体制でも受賞できるようにがんばります」と3人は今後の抱負を語った。



ヘルメット着用を啓発する動画を東海学園高等学校の公式Instagramに公開



※Prochaska & Velicer, 1997



「認知反応テスト」ではタブレットの画面サイズや操作環境の違いが結果に影響しないよう同一の端末を使用(2回の練習の後に本試行を24回実施)

Close Up

クローズアップ 健康と安全運転

安全運転の継続に必要な心身の健康を維持してもらうための取り組み

安全に運転を継続するためには年齢を問わず、心身ともに健康であることが大前提である。そして、健康な状態を維持することは運転寿命の延伸につながる。宮崎県の通所介護（デイサービス）施設で高齢者の健康維持を目的に行われている「カーリハ[®]」や、Hondaが運輸・物流業界のドライバーの健康起因事故を防ぐために実現をめざしている「ヘルスケアモビリティサービス」を紹介する。

カーリハ[®] & 菜園デイみなみの取り組み

デイサービスを利用する高齢者にクルマの運転ができる環境を用意

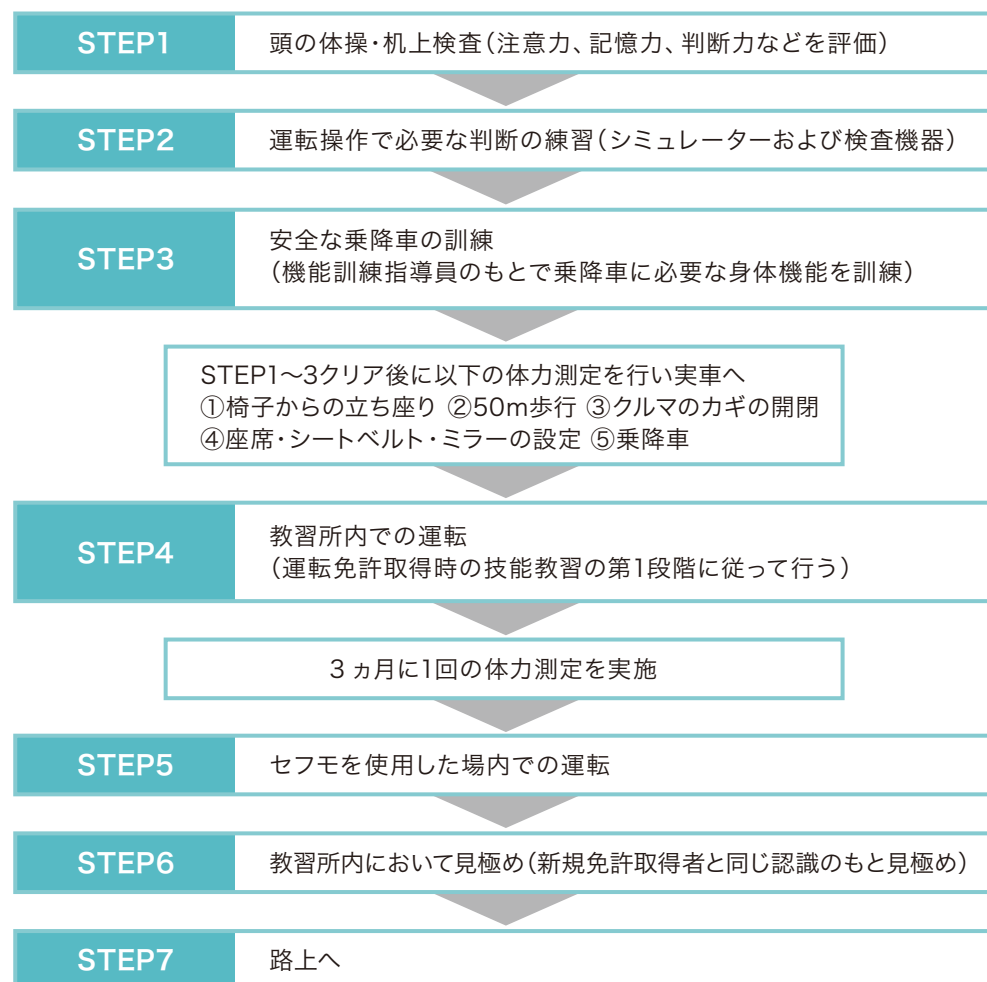
カーリハ&菜園デイみなみ（以下、みなみ）は宮崎県宮崎市にある通所介護の施設。自動車教習所の宮崎ドライビングスクール 住吉校（以下、住吉校）に隣接しているという立地を活かし、利用者に「カーリハ」というサービスを2014年から提供している。「カーリハ」とは、クルマの運転を通して認知機能と身体機能の向上をめざすリハビリテーションプログラムだ。みなみと住吉校を運営する（株）オフアサポート 代表取締役社長 服部幸雄さんは「ある病院から、高次脳機能障がい患者さまが退院後にクルマの運転ができるかどうか評価してほしいという相談を受けたことがきっかけでした。この患者さまを宮崎ドライビングスクール 住吉校（当時は南九州自動車教習所）で受け入れ、教習指導員や作業療法士の同乗のもと、実車による運転評価を行いました」と振り返る。運転は認知→判断→操作の繰り返しである。服部さんは運転という行為が心身のリハビリテーションや認知症の予防につながるのではないかと考え、「カーリハ」を考案。高齢者の医療や研究を行う専門機関からアドバイスを受け、基本的なプログラムを構築したのである。そして、行政にはたらきかけ、デイサービスの機能訓練の一つとして「カーリハ」を利用できるようにした。「カーリハ」は教習所内のコースを

使い、教習車両にみなみの作業療法士が助手席に同乗する形で行われる。運転免許がない（運転免許を返納した）人も体験可能だ。

「カーリハ」で高齢者に自分の運転を客観視してもらう

その後、服部さんは利用者の運転を“見える化”するための「AI型自動車運転評価システム（S.D.A.P.[®]=スマート・ドライビング・アセスメント・プログラム）」や「セフモ[®]（Safety Mobility）」を開発。「S.D.A.P.」は、走行軌跡とドライバーの視線をGPSと視線計測器を用いて計測することでドライバーの安全確認行動を可視化し、AIが運転者の安全性を総合的に判断する。「セフモ」は視認性が高い360度ビューモニターを採用し、自分の運転を俯瞰で振り返ることができるようになっている。これらは「カーリハ」に取り入れられ、運転再開に不安がある人、自分の運転能力を確認したい人が利用している。脳梗塞の患者が退院後「カーリハ」による訓練を重ね、医療機関と公安委員会から運転再開の許可を得たケースもある。その一方で、利用した高齢者が自分の運転の危険性に気づき、納得の上で運転免許を返納したケースもあったという。「本人が納得した上で免許を返納することが大切だと私たちは考えています。『S.D.A.P.』や『セフモ』は運転能力の客観的

●「カーリハ」の流れ（運転再開をめざす場合の例）



（株）オフアサポート 代表取締役社長 服部幸雄さんと「AI型自動車運転評価システム」を搭載した教習車両



「カーリハ」は専任の指導員（作業療法士）同乗のもとで行われる

データを提示して、そこから導き出された評価を本人に確認してもらうという仕組みです。こうしたシステムの活用によって、本気の気づきを与えることができます。みなみを利用している70代の男性は「デイサービスの利用は気が進みませんでした。『カーリハ』があったので、ここに通っています。運転するのはとても楽しい」と笑顔で話してくれた。「宮崎県は運転ができないと生活が成り立ちま

せん。また、運転をやめてしまうと、要介護になるリスクも高まるので、できるだけ運転を続けてほしいと思っています。そのためには安全運転を身につけていただくことが必要です」と、服部さんは多くの高齢運転者に「カーリハ」を利用してほしいと願う。「カーリハ」は健康を促進し、地域社会における安心で安全な生活の基盤を支える存在となっている。

※「カーリハ」「S.D.A.P.」「セフモ」は株式会社オフアサポートの登録商標です。

Hondaの取り組み

モビリティとヘルスケアを組み合わせた支援策を検討

運輸・物流業界では人手不足からドライバーの高齢化が進んでいる。さらに、早朝や深夜におよぶ勤務体系が加わり、不規則な労働環境に置かれているドライバーは少なくないと考えられる。こうしたドライバーの運転中の体調変化は事故の遠因になりかねない。事故の直接的な原因は運転ミスでも、その根本にはドライバーの疲労や睡眠不足、体調の急変がある。Hondaは、健康起因事故を低減するための取り組みを進めている（ここでいう健康起因事故とは運転者の体調急変によって運転ができなくなり発生する交通事故）。ドライバーの体調を把握するための情報として睡眠データ（量・質・リズム）に着目。運輸・物流業界における「体調起因のリスク」を防ぐ対策として、従来の安全管理に加えて、ドライバーの睡眠データを可視化し、ドライバー自らの行動変容を促す予防型の支援「ヘルスケアモビリティサービス」の提供を検討している。同サービスは、ドライバー向けのスマート

ウォッチやスマートフォンアプリと、運行管理者向けのWebアプリと個別レポートが連動するシステムで構成される。スマートウォッチやスマートフォンを通じて、日々の睡眠データと運転データ（眠気やストレス予測、急ブレーキなど）を自動で記録。その情報をドライバーが確認することで、「睡眠と運転の関係」を実感してもらい、睡眠やそれに伴う生活習慣の改善に導くというねらいがある。

実証実験①福島県のタクシー会社 安全運転および睡眠改善の効果を確認

「ヘルスケアモビリティサービス」が安全運転に寄与するか、その効果を検証するため、Hondaは福島県内にあるタクシー会社の協力を得て実証実験を行った。同社のタクシーに乗務するドライバー20名（20～70代・平均年齢55歳）を対象に、実際の業務に組み込む形で2ヵ月（2025年11月～2026年1月）にわたり実施。ドライバーには睡眠データ取得のためのスマートウォッチと、運転行動の取得などに必要なアプリをインストールしたスマートフォンを貸与し、

携帯してもらった。そして、日常の睡眠状況、業務中における強めのブレーキ、眠気アラートなどの発生状況のデータを収集したのである。まず、睡眠負債(蓄積した睡眠不足)や中途覚醒時間、規則性から算出される睡眠スコアにおいて、参加者の69.2%で睡眠状態の改善が見られた。さらに、100km当たりの急ブレーキ回数を評価したところ、実験に協力したドライバーの半数(50.0%)で発生回数が減少していた。また、ドライバーへのアンケートでは7割が「睡眠を良くするよう努めた」と回答しており、行動変容に結びついたことがうかがえる。こうした結果から、サービスによる睡眠改善および安全運転の効果を確認できたのである。

実証実験②ヤマト運輸(株)

睡眠データは体調変化を示す指標に活用できる

さらに、Hondaはヤマト運輸(株)の協力のもと、宅急便の集荷・配送などを担当するセールスドライバー(以下、ドライバー)を対象に実証実験を行った。

同社では、各営業所の運行管理者がドライバーの業務開始前(運転前)と終了後(運転後)に点呼を行っている。これは法令で義務づけられている業務で、対面でドライバーの酒気帯びの有無、疾病・疲労・睡眠不足の有無など10項目を確認するというものだ。

ドライバー一人ひとりの体調を把握する上で、この点呼が重要な役割を果たしていると、ヤマト運輸(株)安全部長 矢田実さんという。「運転前の点呼の時、ドライバーは当日の睡眠時間を運行管理者に申告することになっていますが、ドライバーを日々観察している運行管理者は、顔色や話し方で体調の変化を察知できます。この段階で、運行管理者が何らかの異常を認めた場合は乗務させません」。

「こうした取り組みに加え、ドライバーの体調が悪化する兆候を、より早く気づける方法はないか模索していました。Hondaが検討しているヘルスケアモビリティサービスで提供される睡眠データは体調変化を示す指標として活用できると考え、実証実験のお手伝いをすることにしました」と矢田さんはHondaに協力したねらいを話す。

ヤマト運輸は東京都と埼玉県の営業所(各1ヵ所)のドライバーに協力を依頼し、実証実験の趣旨に賛同した28名が参加した。「ドライバーは身体が資本ですから、自分の健康状態を知ることへの興味関心がとても高く、前向きにとらえていました。どのようにしたら良い睡眠をとれるか考えるきっかけになったと思います」。

ドライバーの睡眠データが蓄積され、それを

確認できることは、健康起因事故の防止に役立つと矢田さんは考えている。ただし、測定にはスマートウォッチなどのウェアラブル端末をドライバーが業務時間外も携帯する必要がある。睡眠データなどの機微情報の取り扱いも含め、法的な裏付けが必要になると矢田さんは指摘する。

睡眠の良し悪しを決めるのは「量」「質」「リズム」

今回の実証実験では、睡眠中や運転中に収集したデータに基づき、一人ひとりに合わせたフィードバックを行うことで、睡眠習慣を改善し、安全運転につなげてもらいたいという目的がある。そのため、実証実験に参加したドライバーに「睡眠状態の結果」と「運転状態の結果」という2つのレポートを配付している。「睡眠状態の結果」には、睡眠習慣の改善に向けた具体的なアドバイスが記載されている。このアドバイスの監修を担当しているのが、東京医科大学 睡眠学講座 客員教授 志村哲祥さんだ。

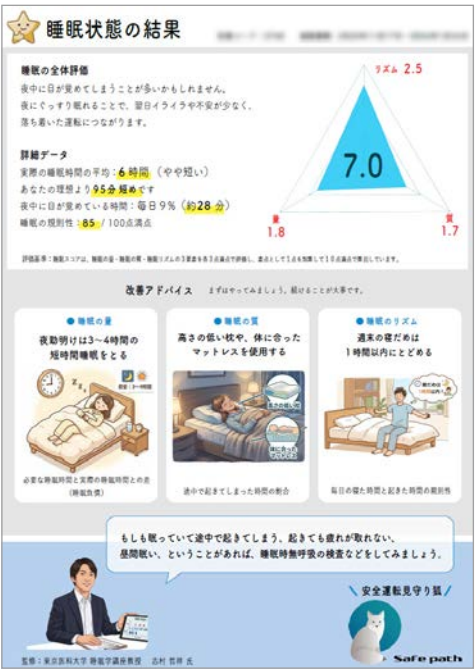
「日本人の2人に1人は睡眠に問題があるといわれていますが、日本には睡眠が交通事故に与える影響量を示す正確な統計がありません。そのため、ドライバーの睡眠に問題があっても事故原因として顕在化しにくいといえます。健康起因事故は運転中に脳や心臓の疾患で意識を失って運転操作不能になった事案で、睡眠時無呼吸症候群などは含まれないのです。世界中で交通事故の相当数は睡眠に起因していると推計されていますから、『睡眠と運転の関係』を解明しようというHondaの試みは画期的です。ヘルスケアモビリティサービスが実現すれば、睡眠に起因する事故を減らすことができるでしょう」と、志村さんはHondaの取り組みを評価する。

そもそも睡眠は人間の身体にどのような効果があるのだろうか。睡眠は能動的に身体が脳を含めた全身のメンテナンスをしている状態だと志村さんは説明する。「身体の細胞や組織を修復するための物質が睡眠中に分泌されます。また、脳内の脳脊髄液の流れが活発になり、認知症の原因になるアミロイドβなど老廃物を洗い流してくれます。睡眠が悪化すると、様々な疾患の発症リスクが増加し、寿命短縮リスクが高まることが報告されています」。

睡眠の良し悪しは「量」「質」「リズム」という3つの観点で評価される。「量」は睡眠時間で、必要な睡眠時間は年齢によって変化する。「20代後半～30代は8時間、40代は6～7時間、50代以降は6時間を目安にしてください。小・中・高校生は最低でも9時間はとってほしいと思います。8時間では寝不



東京医科大学 睡眠学講座 客員教授 志村哲祥さん



実証実験に参加したドライバーに配付する「睡眠状態の結果」と「運転状態の結果」(画像はイメージ)



足です。逆に、高齢者(65歳以上)は長時間の睡眠によって健康リスク(死亡リスク)が高まるため、床上時間が8時間以上にならないように注意しましょう」。

「質」は深い睡眠ができているか。「『質』が良くないと、睡眠時無呼吸症候群などがある恐れがあります。日中に眠気を感じることがなければ、『質』の良い睡眠ができていると思って大丈夫です」。

「リズム」は毎日、同じ時間に就寝し、同じ時間に起床するという規則性。「睡眠時間が短いより、睡眠が不規則なほうが深刻です。寝起きの時刻が乱れると、起きている時のパフォーマンスに悪影響を与えるだけでなく、死亡率が上がるという指摘もあります」。

快眠は引き算で生まれる
睡眠を邪魔することはしない

志村さんによると、寝不足(短時間睡眠)のドライバーは事故率が上昇することが複数の研究で明らかになっているという。「寝不足の状態ですら運転する時に最も危険なのはマイクロスリープです。これは起きているつもりでも脳が3～7秒眠ってしまう状態のことで、会議中や授業中に経験した方もいるでしょう。マイクロスリープが運転中に起きてしまうと、わずか数秒でも事故につながりかねません。必要な睡眠時間が長く、寝不足になりやすい若い方ほど注意が必要です」。

どのようにしたら「快眠」を得られるのかという問いに対し、「快眠は引き算で生まれます」と志村さんは答える。快眠のために「何かをする」ではなく、睡眠を「邪魔することをしない」ということだ。「現代社会には快眠を邪魔することが

たくさんあります。例えば、夜、部屋が明る過ぎる、寝ながらスマートフォンを見るなど。昼は明るく、夜は暗くというメリハリがなくなると、睡眠は悪化します」。

また、日常生活の中でお茶、お酒、たばこなどの嗜好品を摂取する時はその量とタイミングに注意してほしいと志村さんは呼びかける。これらに含まれるカフェイン、アルコール、ニコチンは睡眠を阻害するからだ。

コーヒー100mlに含まれるカフェインは60mg。成人の場合、カフェインは5時間経過すると体内で半減するが、19時にコーヒーを200ml飲むと、カフェイン120mgを摂取することになり、就寝する頃でも60mg残っていることになる。「カフェインの代謝能力には個人差がありますが、50mgでも残っていると睡眠は悪化します。コーヒーだけでなく、緑茶にも注意してください。夕食後のお茶は、麦茶などカフェインを含まないものをおすすめします。お酒は一時的には寝つきを促進しますが、アルコールを分解してできるアセトアルデヒドには強い交感神経刺激作用があるため、目が覚めてしまいます。少量であれば、眠る前にアセトアルデヒドの多くは代謝されますが、深酒は悪影響を及ぼします。ニコチンにも覚醒作用があるため、夜間の喫煙は控えましょう」。

実証実験で収集したデータを見た志村さんは睡眠のパターンは十人十色だったという。「理想的な睡眠ができている方は意外に少ないと感じました。これは睡眠についての基礎知識を知らないということも背景にあるでしょう。Hondaのサービスによって、睡眠に関する正しい知識を身につけ、生活習慣のあり方を考える機会が増えることを期待しています」。

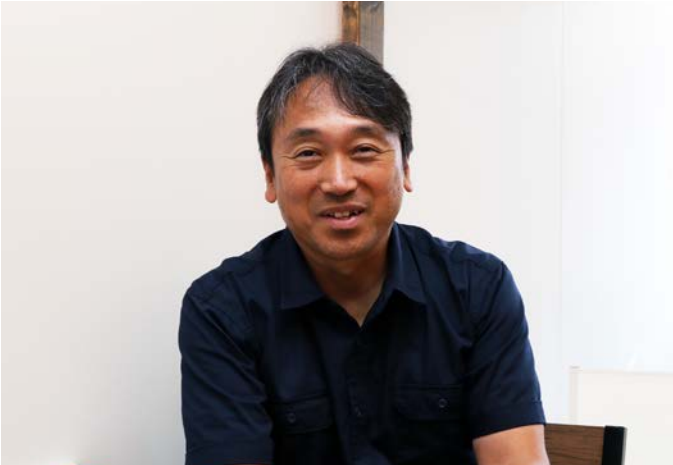


ヤマト運輸(株)安全部長 矢田実さん

SJ Interview

SJインタビュー

運動の習慣化が交通安全につながることを高齢者に理解してもらい、行動変容に導く



新潟大学 人文社会科学系
准教授 **村山敏夫**さん

工学博士で心電図や筋電図など生体情報の分析を専門としている村山さんは、2016年から新潟県警察本部と連携し、同県内で高齢者を対象にした「交通安全教室×健康教室」を実施している。この教室を発案した背景や、10年にわたり継続してきた成果などを村山さんにうかがった。

高齢者向けの交通安全教室と健康教室を組み合わせる

村山さんが交通安全に関わるようになったきっかけは、2015年に新潟県警察本部(以下、新潟県警)から「高齢歩行者の交通死亡事故を減らすために協力してほしい」と相談されたことだった。

「当時、県内の交通死亡事故は減少傾向にあったものの、高齢歩行者の死者数がなかなか減らないとのことでした。横断歩道の渡り始めよりも渡り切る直前で事故に遭うことが多いことも、この時初めて知ったのです。こうした事故は高齢者が自分の体力を過信していたり、クルマの接近に気づいても適切な行動がとれないといった“人”の問題だと思いました」。

村山さんには「自分の研究を社会に還元する」という信念があり、2009年から研究室の学生と新潟県内で高齢者向けの健康教室を実施していた。この健康教室を高齢者の安全意識の向上と行動変容に活かそうと村山さんは考えたのである。

「健康教室で高齢者に新潟県警が開催する交通安全教室への参加を勧めると、多くの方が『忙しくて時間がないから参加できない』と口をそろえました。健康教室はどの地域でも人気で、毎回30名は集まります。そこで、交通安全教室と健康教室と一緒に実施するというスタイルを新潟県警に提案したのです」。この提案が受け入れられ、2016年から「交通安全教室×健康教室」がスタート。今では、このスタイルが新潟県における高齢者向けの交

通安全教育の定番となった。毎年10ヵ所以上の市町村で開催され、これまでに3000名以上の高齢者が受講している。

運動を習慣化することの重要性に気づいてもらう

交通安全教室では新潟県警の警察官による講話や歩行シミュレーターの体験、健康教室では村山さんや研究室の学生たちの指導のもとでウォーキングや体操、体力測定が行われる。

歩行シミュレーターは参加者が一人ずつ体験するため、その時間に他の参加者の体力測定を行い、時間を有効に活用している。体力測定は握力や歩行速度、歩幅などの測定に加え、「下肢運動機能測定」「反応時間測定」「Time Up & Go テスト」(下記参照)で運動機能を総合的に評価する。

「下肢運動機能測定の結果と歩行者シミュレーター上での事故の有無を調べると、“事故なし”の高齢者は“事故あり”に比べスピード、パワー、バランスの評価値が、すべて高いことがわかりました」。

高齢歩行者の事故防止を目的に始まった「交通安全教室×健康教室」だが、近年は高齢運転者に軸足を移している。「運転中は予期しない出来事に対し、とっさに判断し操作する場面があります。そのため、複数課題を行う中での反応時間も測定することにしました。体力測定の結果は参加者にフィードバックして、今の自分の状態を知っていただきます」。村山さんは日々の運動の重要性を伝え、結果に



健康教室での体力測定の様子。下肢運動機能測定では、測定担当者の合図で両腕を胸の前に組んだまま起立する



NUTSの学生が考案した体操を全員で実践してもらう

合わせて、どのような運動をすると改善につながるかアドバイスしている。

「健康教室では、話をしながらのウォーキングやスクワット、体操をすることしかできません。これを日々継続し、習慣化してもらうためのアドバイスを意識しています。簡単な運動でも続けることで、筋力や反射神経を維持できるからです。当然『これを続けることが自分にとって一体何になるんだろう』という問いが必ず生まれます。この問いに対する答えとして、私は『体力がつくと交通事故に遭いにくくなります』という話をしています。運動の習慣化が事故防止につながることに気づいていただいて、行動変容に導きたいと思っています」。

運動習慣のある高齢者は複数課題反応と単純反応の時間の差が小さく、逆に運動をしていない人はこの差が大きくなっている。村山さんは、高齢運転者の運動習慣(他人との会話が伴う運動教室に参加している)と、運転状況や交通事故の関係を明らかにするための研究を進めているところだ。

新潟大学の学生も交通安全サポーターとして活躍

「交通安全教室×健康教室」が始まった2016年、新潟大学交通安全サポーター(通称：NUTS=Niigata University Traffic safety Supporters)という学生団体が発足した。NUTSは現在、同大学の学生30名が所属し、新潟県警と連携しながら交通安全活動に取り組んでいる。

「『交通安全教室×健康教室』の開催には学生たちの協力が必要です。学生にはボランティアではなく、役割意識を持った上で参加してほしいと考えました。必要な研修を受講した学生には、新潟県警からNUTSとしての任命状とネームプレートが手渡されます」。研修では新潟県の交通事故の状況、新潟県警の交通安全対策、高齢者の行動特性などを学ぶ。「交通安全教室×健康教室」においてはNUTSの果たす役割は大きいと村山さんは話す。



交通安全教室では歩行シミュレーターの体験などが行われる

「若者がいることで世代間の交流が自然に生まれます。それが気軽に楽しく話ができる環境をつくり、私たちのアドバイスにも耳を傾けていただけます」。

また、「交通安全教室×健康教室」で実施する体操はNUTSが考案しているという。「高齢者に具体的な身体の動かし方を伝えるのに体操は最適です。体操を覚えやすいように、歌詞や曲も学生が制作しています。ある地域では3ヵ月間、体操を続けた高齢者の複数課題反応の時間が向上した事例もあります」。2022年には新潟県警と「ゆっくり行こう体操」を開発。新潟県出身のシンガーソングライターの楽曲に合わせた体操を提供した。このほか、子ども向けの自転車教室、ドライバーへの早めのヘッドライト点灯の呼びかけなど、新潟県警の教育・啓発活動にも協力している。

NUTSは村山さんの研究室の学生がほとんどだったが、年を追うごとに研究室以外の学生が増えているそうだ。「交通安全に興味を持つ学生が増えることは、うれしく思います。現在は私の指示ではなく、学生たちが自ら考え、運営しています。行政と協働しながら活動するという経験は学生のキャリア形成にも役立つはずです」。

「交通安全教室×健康教室」とNUTSは2026年に10年目を迎えた。今、村山さんは新潟大学の中に「交通科学センター」を創設するという構想を描いている。「大学の教育の中に交通安全を取り入れることはもちろん、大学が中心となって、交通事故を減らすための取り組みが地域の活性化につながるという新たなモデルづくりをめざしています」。



2026年6月に新潟県警察本部で行われたNUTSの任命式

●「交通安全教室×健康教室」の体力測定の主な内容

下肢運動機能測定	測定機に足を乗せ、両腕を胸の前に組んで、背筋を伸ばした状態から最大努力で立ち上がる。地面反力の最大値を体重で除した値(立ち上がり時の力強さ)をパワー、地面反力が最大増加を記録した増加量を体重で除した値(立ち上がり時の素早さ)をスピードとして評価する。また、立ち上がり動作の開始から完了までの安定時間、左右方向の荷重の動揺を鉛直方向の荷重で除した値でバランスを評価する。
反応時間測定	椅子への座位状態で複数課題を遂行し、前方に設置されているライトが光ったら素早く立ち上がる。複数課題はメトロノームに合わせて手拍子しながら、数字を50から49、48と逆カウントしていくというもの。ライトが点灯してから立ち上がるまでの時間を測定し、3回の平均値で評価する。
Time Up & Go テスト	椅子に座った状態から立ち上がり、3m先の目印まで歩いて椅子に戻る。この時間を測定し、動的バランス能力、敏捷性、歩行能力などの複合動作を評価する。

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

道路を横断する高齢者の左右確認状況を観察する

DATA 基礎情報

高齢歩行者の交通死亡事故は
7割以上が道路横断中に起きている

警察庁の資料によると、2025年の歩行中の交通事故死者数のうち高齢者(65歳以上)は約7割を占めている。さらに、高齢者の歩行中死者数(第1・第2当事者※)を事故類型別にみると、7割以上が道路横断中

で、その内訳は横断歩道横断中が36.0%、横断歩道以外横断中が64.0%だ。実際に、高齢者は道路をどのように渡っているのだろうか。今回は、横断歩道がある道路と、横断歩道がない道路を渡る高齢者(65歳以上)を観察した。

※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

横断が禁止されている道路を
渡る時は左右を慎重に確認していた

観察場所Aは、神奈川県藤沢市のJR「藤沢駅」近くの横断歩道。2時間に横断した高齢者は71人で、横断する前に左右を確認したのは33人(46.5%)だった。このうち10人が横断する前に立ち止まった。左右を確認しない人は前方の歩行者に追従していたり、日傘を前に傾けて差しているケースで見られた。杖をついていたり、買い物カートを押しながら歩く高齢者は視線が下に向きがちだった。横断する意思を示すために手を上げた高齢者は一人もいなかったが、横断歩道の手前でクルマが停止した場合は会釈やハンドサインで、ドライバーに謝意を表す高齢者がいた。若年層

では“ながらスマホ”で(スマートフォンを注視しながら)横断する歩行者もいたが、高齢者では見られなかった。観察場所Bは東急電鉄「松陰神社前駅」から約200mの場所にある片側一車線の幹線道路。横断歩道はなく、横断禁止(わたるな)の標識があるが、2時間に49人が横断し、そのうち30人が高齢者だった。往来する車両が多く、その速度も高いため、30人全員が横断する前に立ち止まって左右を見回していた。年齢が高いほど、左右からの車両が途切れる(またはクルマが完全に停車する)まで待っていた。横断歩道(信号機あり)はBから左右約100m先に設置されている。ここを横断する歩行者の多くは、近くにあるスーパーマーケットやバス停を利用することが目的と思われる。小・中・高校生や親子連れの横断は見られなかった。



停車してくれたクルマのドライバーにハンドサインで謝意を表す高齢者(観察場所A)

ADVICE アドバイス

横断歩道があっても渡る前に
周囲の安全を確認する

観察場所Bを渡る高齢者は、自分がリスクを冒しているという自覚があると思われ、横断する前に立ち止まり、左右から接近する車両の様子を確認していた。しかし、横断が禁止されている場所を渡るという行為はたいへん危険だ。自分が事故の被害者にならないためにも、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、観察場所Aでは横断歩道を渡るという

安心感からか左右を確認した高齢者は半数以下という結果だった。左右を確認しないのは高齢者に限らない。若年層の“ながらスマホ”での横断は視線が下に向いたままで、周囲の状況に意識が向いていないように感じられた。横断歩道を利用していても、車両の運転者から見落とされる場合もある。特に、信号機のない横断歩道では、渡る前に周囲の安全を確認し、横断の後半では左側から車両が接近していないか確かめてほしい。車両の運転者は、横断歩道での歩行者保護とともに、横断歩道がない場所でも道路脇に歩行者が立っていたら「渡ってくるかもしれない」と予測しておくことが必要だ。

観察結果

観察場所 A

神奈川県藤沢市
JR「藤沢駅」付近
観察日／8月14日(金)
観察時間／14:00～16:00
天候／晴れ



観察場所Aは駅のロータリーに隣接する横断歩道

●高齢者*(65歳以上)の横断前の安全確認状況

左右を確認した	33人(46.5%)	視線を前に向けていた	63人(88.7%)
左右を確認しなかった	38人(53.5%)	視線を下に向けていた	8人(11.3%)
合計	71人	合計	71人

*高齢者(65歳上)の判断は観察者の見解による。



手押し車を使用する高齢者。クルマが止まったのを確認してから渡り始めた



日傘を前に傾けて歩いていると周囲の状況が確認しにくいように感じられた



杖を使用している高齢者は視線が下に向きがちだった



スマートフォンを注視したまま歩く歩行者は若年層で散見された

観察場所 B

東京都世田谷区
世田谷4丁目付近
観察日／8月19日(水)
観察時間／16:10～18:10
天候／晴れ



観察場所Bには横断禁止の標識が設置されている

●高齢者*(65歳以上)の横断前の安全確認状況

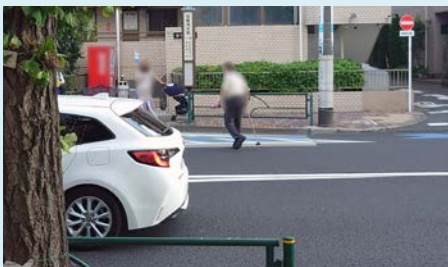
左右を確認した	30人(100%)	視線を前に向けていた	27人(90.0%)
左右を確認しなかった	0人(0%)	視線を下に向けていた	3人(10.0%)
合計	30人	合計	30人



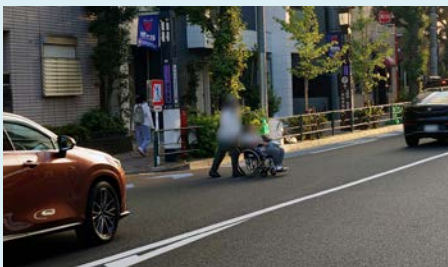
観察時間中は車両の往来があったため、横断する前に立ち止まって左右を確認していた



買い物カートを引いていたり、買い物袋を持っている高齢者は歩く速度が遅くなりがちだった



反対側のバス停に向かうために道路を横断する高齢者

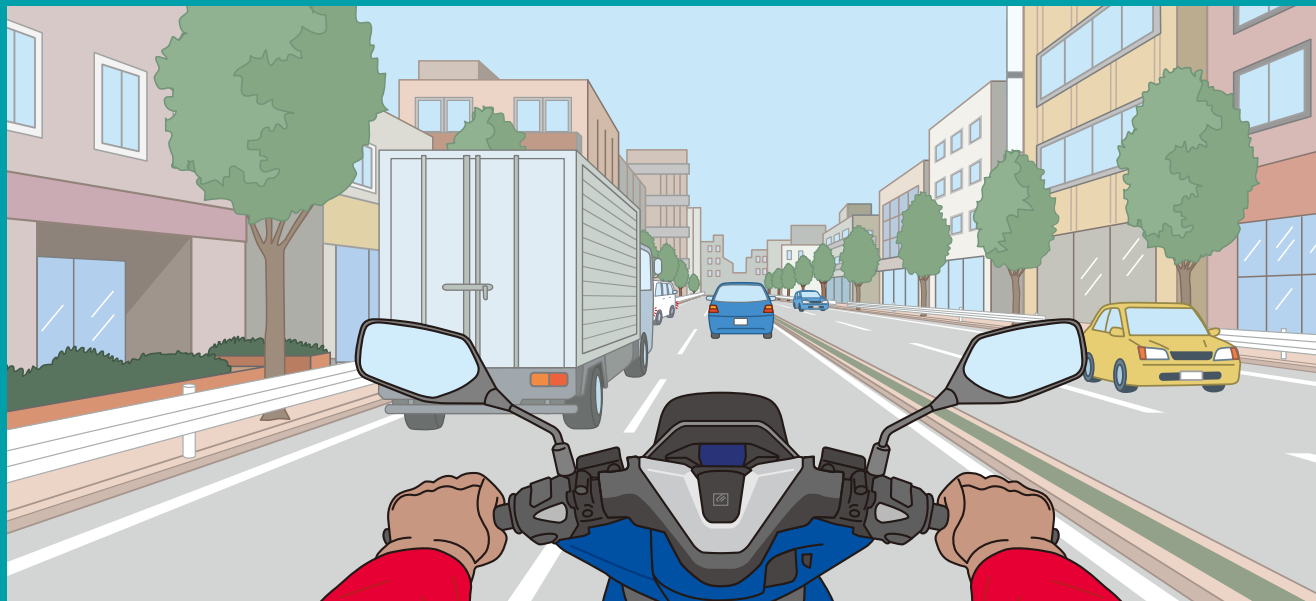


中には車いすを押しながら横断する人もいた

KYT 危険予測トレーニング

第99回 大型車の近くを走行している時（二輪車編）

あなたは幹線道路の右側車線を走行しています。
左前方を走行するトラックを追い抜こうとしているところです。
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？



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。

SJホームページへのアクセスは
右の二次元コードから



【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。

本田技研工業株式会社 安全運転普及本部
TEL : 03(5412)1736
E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

© 本田技研工業株式会社

SJ クイズ ?

高齢者編

Q1

2025年に発生した75歳以上の運転者による交通死亡事故(第1当事者※・乗用車、貨物車、特殊車)で最も多い事故類型別は次のうちどれでしょう？

- ①人対車両 ②車両相互 ③車両単独

※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

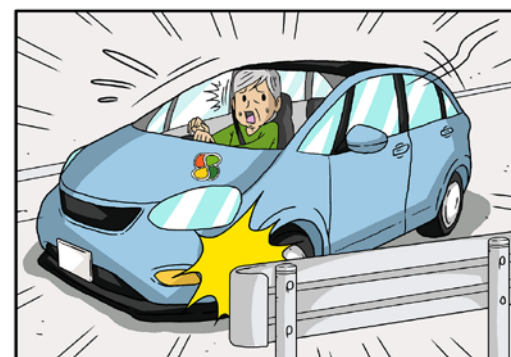
2025年の自動車運転者による年齢層別死亡事故(第1当事者・乗用車、貨物車、特殊車)を人的要因別にみると、75歳以上で最も多いのは「操作不適」です。「操作不適」のうち「ブレーキとアクセルの踏み間違い」が占める割合は何%でしょう？

- ①約26% ②約36% ③約46%

Q3

筑波大学 市川政雄教授の調査分析によると、運転をやめた高齢者は運転を続けている高齢者と比べ、要介護認定のリスクが何倍になっていたでしょう？

- ①約1.5倍 ②約2倍 ③約3倍



「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/>

Hondaが「FIA Road Safety Index」において 世界初となる最高ランクの「5スター」を獲得

「FIA Road Safety Index」は、FIA※が定める企業・団体の交通安全への取り組みの評価指標です。各企業や団体の交通安全目標の設定や経営トップの関与(コミットメント)、バリューチェーン全体における交通事故死傷者数(フットプリント)を推計・把握するプロセスなどをもとに、交通安全への取り組みを総合的に判断、評価するとともに、組織全体に安全文化を浸透させ、その継続的な改善につなげることを目的としています。

「FIA Road Safety Index」の製品・サービスの安全関連評価において、Hondaは世界で初めてとなる最高ランクの「5スター」を獲得。その授賞式が2026年9月にFIAフォーミュラ・ワン世界選手権のイタリアグランプリの会場である、モンツァ・サーキットで行われました。

高く評価された取り組みは以下の通りです。

- ・経営トップの関与のもと、中長期戦略に基づき安全への取り組みを推進している点

- ・グローバルで交通事故死傷者数をフットプリントとして推計・把握している点
- ・安全目標に向けた進捗を、サステナビリティガバナンスの一環としてグローバルの安全会議にてモニタリングしている点
- ・先進安全技術のグローバル展開と、組織的な安全文化の醸成を推進している点
- ・交通安全に関する情報開示を積極的に実施している点



「FIA Road Safety Index」授賞式

※Fédération Internationale de l'Automobile(国際自動車連盟)の略称

「Think Safety」が Webメディアとして リニューアル

2017年に安全運転情報誌として創刊した「Think Safety」が2026年4月にWebメディアとしてリニューアル。いつでも・どこでも・誰でも気軽に安全運転情報に触れていただけるようになりました。「Think Safety」を通じて、交通安全を「自分ごと」として考えるきっかけを提供し、その気づきを行動へ変えてもらうことで、事故ゼロの実現をめざします。



https://global.honda.jp/safetyinfo/think_safety/

「Think Safety」への
アクセスは右の二次元コードから

