

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

自転車利用者への交通安全教育の
充実と拡大をめざす官民の取り組み

2026年4月1日から自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度が導入され、自転車利用者は、より一層交通ルールを意識して行動しなければならない。自転車利用者の安全意識を向上させ、行動変容を促すため、官民はどのような活動に取り組んでいるのか、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2025年11月に実施)



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

—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、交通事故による死者数、重傷者数はともに減少傾向が続き、令和6年中は、死者数が2,663人、重傷者数が2万7,285人といずれも2年ぶりに前年比で減少しました。

令和7年10月末現在では、交通事故死者数は2,005人と、前年の同期と比べ、減少しているものの、今なお多くの尊い命が交通事故によって失われていることに変わりはなく、死者全体に占める65歳以上の高齢者の割合は約54.7%と高い水準となっているなど依然として厳しい状況です(※1)。

また、スマートフォンや携帯電話を使用しながら運転するいわゆる「ながらスマホ」による死亡・重傷事故が増加しており、飲酒運転による悲惨な交通事故も未だ後を絶たないほか、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景とした外国人運転者による交通事故も増加しています。

さらに、交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故件数(※2)は、年間7万件前後と横ばいで推移しており、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にある(P2グラフ参照)ほか、自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、約4分の3には自転車側にも法令違反があり、自転車の交通違反の検挙数も近年増加しています。

このような状況を踏まえ、交通事故を1件でも減らすため、警察と関係機関・団体等とが緊密に連携して、交通安全活動を強化していくことが重要だと考えています。

自転車利用者の悪質・危険な
違反が検挙の対象となる

—2026年4月1日から自転車への交通反則通告制度(青切符)が導入されることとなりますが、その概要について、お聞かせください。

早川 自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入は、近年増加する自転車の交通違反の検挙手続を簡易迅速に処理し、時間的・手続的な負担の軽減を図るとともに、違反者にいわゆる「前科」がつくことをなくしつつ、実効性のある責任追及を可能とし、自転車の交通事故を防止することを目的としています。

青切符の導入によって変わるのは、自転車の交通違反を、警察官が検挙した後の手続です。これまでは、検挙されると赤切符等を用いた刑事手続による処理が行われていましたが、導入後は、16歳以上の者が行った自転車の「反則行為」、例えば、信号無視や指定場所一時不停止等といった、警察官が実際に見て、明らかに違反行為を行ったと判断できる違反について、青切符による処理が行われます。

青切符で検挙され、違反した事実を認める時は銀行や

Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 2025年活動報告
- P5 Safety Info. インフォメーション
- P6 SJ Interview
日本交通心理学会 会長 蓮花一己さん
- 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

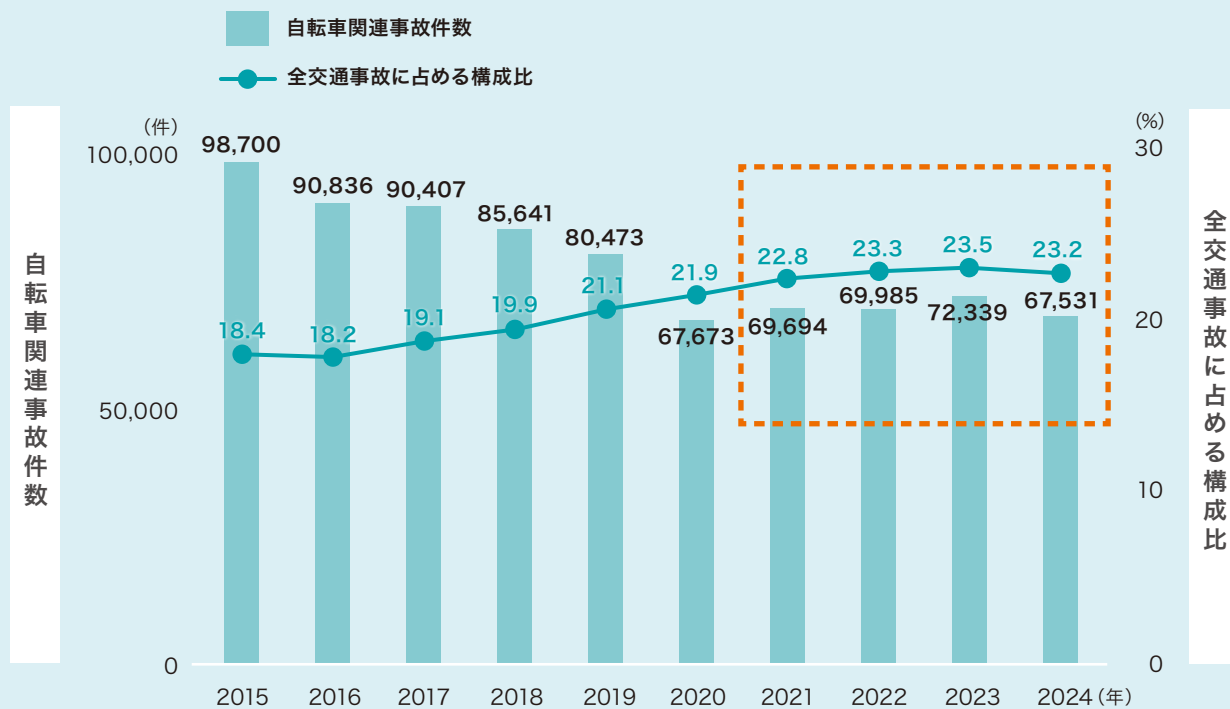
ホンダ SJ

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:高石秀明

※ご不明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

自転車関連事故件数と全交通事故に占める構成比の推移



郵便局の窓口で反則金を納付すると、刑事手続に移行せず、有罪となって「前科」がつくことはありません。

—Hondaはドライバー・ライダーだけでなく、自転車利用者に対する交通安全教育の普及にも力を入れています。交通反則通告制度については、どのようにお考えでしょうか。

小澤 私どもは、モビリティを通じて人々に自由な移動の喜びを提供しています。この喜びを拡げていく中で、負の側面の一つが交通事故です。交通事故をなくすためには安全技術の進化もさることながら、教育・啓発によって交通参加者一人ひとりの安全意識を向上させ、社会全体で安全の総量を高めることが重要だと考えています。この考えを表現しているのが「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンです。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おり、自転車利用者も対象としています。

自転車利用者への教育・啓発に関しては、地域の交通安全指導者の皆さまに、私どもが開発した様々な自転車教育のプログラムや教材を提供し、交通安全教室などで活用していただくという形で進めています。これによって、多くの自転車利用者に交通ルールの遵守と安全運転の重要性を理解してもらうことができます。

自転車は運転免許が必要ないこともあり、自転車利用者

が体系的な交通安全教育を受ける機会は限られます。そのため、交通ルールに対する理解度には人によって差があるのではないのでしょうか。青切符の導入で、自転車に関する交通ルールに注目が集まり、交通安全教育の機会は増えていくと思います。これにより、自転車利用者の安全意識が高まり、交通安全を意識した行動変容につながることを期待します。

また、最近ではSmaChari(スマチャリ)という様々な自転車を電動アシスト化、コネクテッド化する後付け電動アシストシステムを提供しています。SmaChariはアプリで自分好みの乗り味を実現するだけでなく、クルマの走行データをもとに注意すべき点を地図上に表示するなど運転者の安全に配慮した機能が搭載されています。今後は四輪・二輪等、他の交通参加者との連携も含め、この機能の進化に取り組んでまいります。このようにHondaとしては、教育と技術の両方から自転車関連事故の低減に寄与していきたいと考えています。

ライフステージに応じた自転車利用者の教育機会の拡充へ

—自転車利用者への指導取締りは、どのように行われるのでしょうか。また、指導取締りとともに交通安全教育も重要だと思います。自転車利用者への交通安全教育に対する考えをお聞かせください。

早川 青切符の導入により検挙後の手続きは大きく変わりますが、交通違反の指導取締りについての基本的な考え方は変わりません。警察官が自転車の交通違反を認知した場合、現場で指導警告を実施することを原則としつつ、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反である時は検挙の対象となります。例えば、歩道をスピードを出して通行しているといった違反について、その違反の態様が交通事故を起こす危険性が低いなど、悪質・危険な違反に直ちに当たることがない時は、原則として、現場で「指導警告票」を交付するなどし、指導警告を行います。

しかし、歩行者が多い歩道でスピードを出して走行し、実際に歩行者とぶつかりそうになるなど、悪質・危険な時には検挙の対象となります。青切符の導入に関して、指導取締りの基本的考え方や自転車の交通ルールをイラストを入れてまとめた「自転車ルールブック」を作成しましたので、ぜひ、ご活用いただきたいと思います。

指導取締りは、各警察署が指定した「自転車指導啓発重点地区・路線」等で、事故が多い朝の通勤・通学時間帯や日没前後の薄暗い時間帯を中心に実施します。

また、先ほど小澤さんもおっしゃった通り、自転車は運転免許が必要なく、運転に必要な技能、知識等を身に付けるための教育の機会が義務付けられていません。そのため、



警察では高齢者に対する自転車シミュレーターを使用した交通安全教育や街頭指導を通じて、自転車利用者の安全意識の向上を図っている

警察だけではなく、事業者、保護者・家族、学校、自治体といった関係者が、専門性を生かして、相互に連携して交通安全教育を行うことが重要です。年内に、「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」において、ライフステージに応じた教育内容について「自転車の交通安全教育ガイドライン」を取りまとめる予定であり(12月11日に公表済み)、交通安全教育に携わる関係者にこのガイドラインを活用していただき、関係者の方々とともに自転車の交通安全教育をより充実していきたいと考えています。

—Hondaが2025年に完成させた教材「デジタル自転車かるた」は全国各地の小学校で活用が進んでいます。中学生や高校生に対しても新たな教材を開発しているのでしょうか。

小澤 私どもは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、すべての交通参加者へ向けた教育・啓発を50年以上にわたり継続しています。この活動の中で、ライフステージやモビリティに応じた教育・啓発を実施できるよう様々なプログラムや教材を開発しています。小学生においては、学年が上がるにつれて、自転車乗用中の事故の割合が高くなっています。そのため、一人で自転車を利用し始める前から、交通ルールを知っておく必要があるといえます。

以前、私どもが小学生を対象に交通安全教育の効果を検証した結果、1年間に数回程度の教育の機会だけでは、教育効果の維持は難しいことがわかりました。効果を維持するには、継続的な指導が必要なのです。そこで、近年は交通安全教室など限られた機会だけではなく、日常的に小学校の先生方が短時間で手軽に指導できるようにするための教材の開発に取り組んでいます。

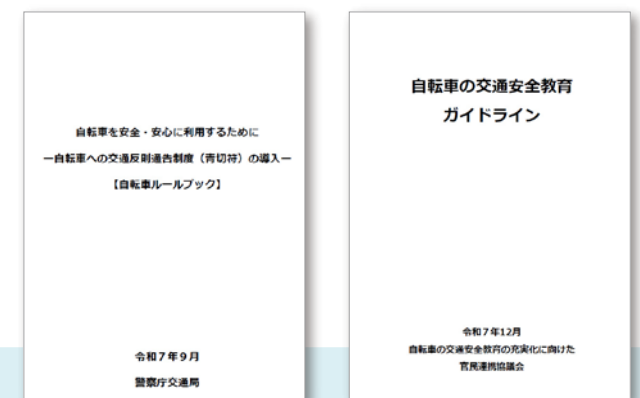
その一つが2025年3月に完成した「デジタル自転車かるた」(P4参照)です。自転車に乗る上で知っておいてほしい交通ルール・マナーや安全な乗り方を45の絵札と読み札で紹介しています。モニターやスクリーンにかかるたの絵札を表示し、それが示す内容を児童に考えてもらうというクイズ



小澤 学

本田技研工業(株)執行役常務
安全運転普及本部長

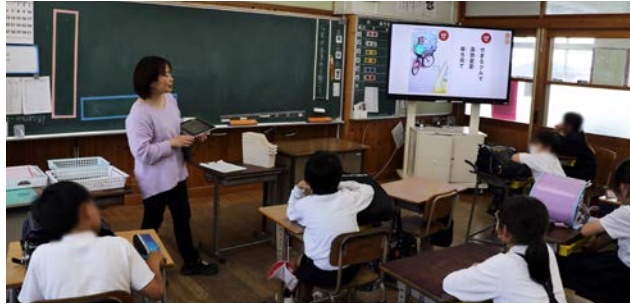
Manabu Ozawa



「自転車ルールブック」の詳細はこちら
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf>



「自転車の交通安全教育ガイドライン」の詳細はこちら
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/gaidorain-honbun.pdf>



「デジタル自転車かるた」は小学校での交通安全指導に活用されている

形式で進行する点が特長です。実際に活用した先生方からは「このような教材があることで、自転車に関する指導に組みやすくなった」という声をいただいています。

2026年4月から始まる交通反則通告制度(青切符)は16歳以上が対象ですから、中・高校生への指導も重要になります。現在、中・高校生を対象にした教材「デジタル自転車ルールカード(仮称)」を開発しているところです。交通違反をカードとして表現したもので、「デジタル自転車かるた」のように、わずかな時間で先生方が継続的に指導できるようにしています。各カードはイラストを活用して、具体的にどのような行為が違反となるのかを一目でわかるようにしました。さらに、違反が原因となって事故が起きた場合、自分自身が大きなケガを負うことや、他者を傷つけてしまう可能性があることも伝えられるよう工夫しています。大切なのは「罰を避けるためにルールを守る」のではなく、「お互いを思いやり、安心して移動できる社会をつくるためにルールがある」という本質的な理解を促すことです。交通ルールの説明だけにとどまらず、中・高校生に「自分ごと」としてとらえてもらい、交通安全への関心と理解を深めることをめざします。

このように今後も各年代に合った教材を開発し、普及することで、自転車の交通安全教育の拡充に寄与したいと思っています。

早川 先ほどご紹介しましたガイドラインでは、自転車の販売事業者、保護者・家族、学校、自治体といった自転車利用者と関わりのある関係者が、効果的に交通安全教育が行えるよう、それぞれが行う交通安全教育の具体的な内容と方法の例を整理し、紹介する予定です。このガイドラインが活用され、自転車の交通ルールの周知が図られる「場」が拡大することを期待しています。

このほか、自転車の交通安全教育を行う関係者を「見える化」して、交通安全教育の実施を望む主体とのマッチングを促進して教育機会を拡充するため、都道府県警察において、自転車の交通安全教育を行う関係者をウェブサイトで公表する取り組みを開始することとしています。

交通安全の領域で日本が世界をリードする存在となるために

―最終年度を迎えた第11次交通安全基本計画の進捗状況と、第12次交通安全基本計画について、お聞かせください。

早川 令和3年度から7年度までの5年間を計画期間とする第11次交通安全基本計画では、「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下にするとともに、重傷者を2万2,000人以下にする」という目標を掲げ各種対策を実施してきましたが、残念ながら目標の達成には至りませんでした。

一方、これまで、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、令和6年中の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以下に減少しました。

これまでの取り組みの成果を踏まえつつ、歩行者と自転車乗用中の死者が我が国の交通事故死者の半数近くを占めている交通事故の現状について、歩行者保護の徹底、自動車や自転車のルール遵守といった交通安全対策を一層強化していくことが必要です。

また、現在、令和8年度から12年度までの5年間を計画期間とする第12次交通安全基本計画の策定に向けた検討が行われています。

「高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせないための総合的な対策」、「こどもの安全確保のための

環境整備」、「歩行者の安全確保のための意識変容」、「自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備」、「外国人の交通安全対策の推進」、「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進」等を安全対策の重視すべき視点として、次期基本計画の目標を達成するため、関係機関・団体等と連携しながら取り組みを強力に推進していきたいと考えています。

小澤 冒頭で申し上げましたように、私どもは「事故に遭わない交通社会」の実現をめざしています。「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のことで、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」という基本理念にも重なり合うものです。

そして、私どもは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めざしており(※3)、そのマイルストーンとして、2030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半減を目指しています(※4)。これから生産される新車の乗員だけでなく、既にお客さまのもとへ届けられた車両や事故の相手車両の乗員、そして歩行者・自転車までも対象としたチャレンジングな目標です。

車両の安全技術は進化を続けていますが、これはあくまで運転時のリスクを回避するための支援システムという位置づけで、安全運転においては“人”が主役です。そのため、目標の達成に向けて、運転者への教育・啓発の内容や方法を、その時代の環境や社会情勢に合わせて変化させていく必要があります。

今、私どもはHonda SENSINGと総称している衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能などを備えた安全運転支援システムの進化と適用車種の拡大に取り組んでいるところです。これと併行して、Honda SENSINGの機能をお客さまに正しく理解していただくため、四輪販売会社で体感試乗会(※5)を開催しています。ただし、安全の観点から条件を満たすスペース(広さ)を確保しないと、実施できません。

2025年度は、ダミーターゲットを工夫し、従来より狭いスペースでも行えるようにしました(※6)。これにより、体感試乗会が実施しやすくなり、より多くのお客さまにHonda SENSINGの効果を実感していただけるようになりました。こうした機会に、お客さまが誤解や過信をしないよう、四輪販売会社のスタッフを通じて啓発することも重要だと考えています。



ダミーターゲットを工夫し、従来より狭いスペースでHonda SENSINGの体感試乗ができるようになった

また、コロナ禍以降、日本でもフードデリバリーサービスが定着しました。2025年は、Uber Eats Japanが開発した二輪車の配達員向けに提供する安全運転啓発アプリのコンテンツ作成に協力しました(P4参照)。私どもが制作した動画によるKYT(危険予測トレーニング)のノウハウを提供し、配達シーンに特化したKYTを開発しました。このKYTは日本を含む9の国と地域の配達員にスマートフォンのアプリを通じて利用されています。

今後も社会の変化やニーズを的確にとらえ、スピーディに対応することで、多くの交通参加者に正しい知識や理解を広げたいと思います。

早川 御社がめざす「事故に遭わない社会」の実現は、交通安全対策の目標であり、また、「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めざします」と表明されていることを非常に心強く感じております。

私自身も、自転車の交通ルール・マナーについて、4コマ漫画などでわかりやすく伝えられないかと考えていたところであり、御社が作成し、小学校に無償配布している「デジタル自転車かるた」を拝見して、非常にいい教材だと思いま



早川智之 警察庁交通局長
Satoyuki Hayakawa

した。現在制作中の自転車の交通反則通告制度に対応する中高生向けの「デジタル自転車ルールカード」の完成が楽しみです。

また、自動車、オートバイを製造する御社が自転車教育を支援していくというその熱意と使命感に深く敬意を表します。交通事故を防止するためには、官民連携の取り組みは必要不可欠です。御社をはじめ、民間の視点で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、ボランティア等が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。

小澤 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です。しかし、Honda個社ができることには限界がありますから、日本においては警察庁をはじめとする官公庁や関係諸団体等の皆さまとともに活動を進めてまいりました。

海外に目を向けると、新興国においては法規制や交通ルール、道路インフラなどが未整備の地域があり、交通死亡事故の増加が社会問題となっています。特に日本のような免許教習制度が整っておらず、また詳細な交通事故データが十分でないのが実情です。

この状況を打開するため、私どもは2025年2月、二輪車・四輪車のメーカーとして初めて、国連交通安全基金(United Nations Road Safety Fund・以下、UNRSF)とパートナーシップを締結しました。私どもが長年、安全技術の開発や安全運転普及活動で培ってきたノウハウ・知見と、UNRSFの世界各地に広がるネットワークを組み合わせ、各国の交通事故分析および交通安全政策を支援していく予定です。

日本は官民一体となった取り組みによって、交通事故死者をピーク時から大幅に低減しました。この成功モデルを海外に展開できれば、グローバルでの交通事故死者低減につながるはずです。交通安全の領域で世界をリードする存在となるため、日本が交通事故死者ゼロをいち早く達成することは大きな意義があると考えています。

―長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 令和7年中の死者数は2,547人。
 ※2 自転車関連事故とは、自転車が第1当事者(加害者)または第2当事者(被害者)になる事故のこと。
 ※3 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。
 ※4 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。
 ※5 四輪販売会社(Honda Cars)のスタッフが運転する車両に同乗する形でお客さまに衝突軽減ブレーキなどを体感してもらい、各機能の能力には限界があり、過信せず、安全運転することの重要性を伝えるという内容。
 ※6 体感できる機能はHonda SENSINGの一部。「駐車枠2台分×6m以上」のスペースで近距離衝突軽減ブレーキ、さらに「駐車枠2台分×13m以上」のスペースであれば、誤発進抑制機能(前進のみ)が体感できる。