

## SJ

The Safety Japan  
since 1971

## Dialogue

対談

第11次交通安全基本計画に向けた  
官民の交通安全活動

平成28年度からスタートした第10次交通安全基本計画は最終年度を迎えた。そして、第11次交通安全基本計画策定の検討が行われている。同計画のスタートに向け、官民の交通安全活動はどうあるべきか、高木勇人・警察庁交通局長と竹内弘平・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2020年12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。

**高木** 令和元年中の交通事故情勢ですが、交通事故死者数は3215人と、4年連続で減少し、前年に引き続き、警察庁が統計を保有する昭和23年以降の最少を更新しました。

本年11月末現在では、交通事故死者数は2541人と、前年と比較して減少しています。※1

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりはなく、高齢者の死者数が全体の半数以上を占めていること、飲酒運転や妨害運転等の悪質・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。

—最終年度を迎えた第10次交通安全基本計画の進捗状況と、第11次交通安全基本計画について、お聞かせください。

**高木** 第10次交通安全基本計画においては、令和2年までに「24時間死者数を2500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標が掲げられていますが、残念ながら目標の達成にはいたりませんでした。

一方、これまで、政府と関係機関・団体・企業、ボランティア等の方々が一丸となり、また、国民一人一人が交通事故防止に積極的に取り組んできたことにより、過去最多であった昭和45年の死者数(1万6765人)と比較すると約5分の1まで減少させることができました。

しかしながら、交通事故死者のうち歩行者、自転車が全体の半数近くを占めるなど、取り組むべき課題は残されています。

現在、令和3年度から実施される第11次交通安全基本計画の策定に向け検討を行っているところですが、警察として「高齢者及び子供の安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」、「生活道路における安全確保」の3つを主な課題として取り組んでいく予定です。

**竹内** 私どもも自動車業界団体((一社)日本自動車工業会)の委員として、第11次交通安全基本計画に昨年からのワーキングチーム等で検討してまいりました。本年12月に実施された行政のパブリックコメントと公聴会では、業界団体として高齢運転者事故防止対策に産官学連携した調査研究の開始、自動運転に向けた制度・インフラ整備、道路環境整備の推進などを要望させていただきました。今後、業界団体として、「事故ゼロ」達成に向け、交通行政団体等とソフト・ハードの両面から協力させていただければと思っています。

—Hondaが安全運転普及本部を発足させて50年を迎えましたが、どのようなお考えで活動に取り組んでいるのでしょうか。

**竹内** 私どもの安全運転普及活動は2020年10月に50年を迎えました。これも、警察庁をはじめとする関係者の方々のお力添えによるものと、改めまして御礼を申し上げます。

Hondaには「人間尊重」と「三つの喜び」(買う喜び、売る喜び、創る喜び)という基本理念があります。「人間尊重」の考え方は安全な二輪車、四輪車の開発はもとより、お買い上げいただいたお

右：高木勇人 警察庁交通局長  
左：竹内弘平 本田技研工業(株)専務取締役 安全運転普及本部長



## Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 Safety Report セーフティルポ 若者 Safety Info インフォメーション①
- P5 SJ Interview 福岡国際医療福祉大学 医療学部 教授 堀川悦夫さん
- P6 2020年 活動報告
- 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 Info インフォメーション②



## 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

編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部長  
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
TEL：03(5412)1736  
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/  
編集人：鈴木英樹

※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(5439)1191  
E-mail：sj-mail@spirit.honda.co.jp

お客様に正しい乗り方や安全の知識をお伝えする「人に焦点をあてた」安全運転普及活動の原点といえます。また「三つの喜び」は「人間尊重」に基づき、Hondaの企業活動に関わりを持つすべての方々と喜びを分かち合える信頼関係を築いていきたいという信念を表した言葉です。二輪車や四輪車を使うことで、より豊かな生活や移動の喜びを感じていただくため、個々を尊重した信頼関係のもとに、私どもは活動を続けてまいりました。

モビリティ企業の社会的責任として、安全な車の提供は当然のことながら安全運転の普及の必要性を強く認識し、人に焦点をあてた手渡しの交通安全活動により、私どもの安全思想をハードとソフトの両面で展開していくことは今も変わらず、脈々と受け継がれています。

交通事故は「人」、「車」、「道路環境」の3つの要素のバランスが崩れた時に発生しやすくなります。事故を無くすことだけを目的にすれば、人の自由な移動を抑制することも一つの手段になりますが、私どもがめざすのは「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現です。

本年、安全の考え方を統一し、安全技術、安全教育活動をより進化させるとともに、それぞれの強い連携とバランスを図っていくことを目的とした「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)」を新たに「Honda安全3つの要素」として、より明確に示しました。この中で、安全運転普及本部が担当するのは「人の能力」であり、認知、判断、操作の安全運転技術の基本から周囲に対する思いやりといった、交通社会に参画する一員としての自覚を促すことです。また、運転者に限らず歩行者や自転車利用者など、国内外を問わず多様化する交通社会に参画するすべての人に対して教育、啓発をしていきます。

50年の節目を機に、私どもの活動の基本要件を『交通事故に遭う可能性のあるすべての人に体系化された交通安全教育を戦略的に提案し地域最適な安心・安全と移動の喜びの共感を広め、交通事故ゼロ社会の実現をめざす』と決めました。「Honda安全3つの要素」のバランスを取りながら、「自由な移動の喜び」を最大化する活動を進めていくつもりです。

## 自らの安全を守るための交通行動を子どもたちが実践できるように

—令和元年(2019年)12月19日「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が報告され、また令和2年7月17日には昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関するワーキングチームから取り組み状況に関するフォローアップ(概要)が報告されました。まず、子どもの事故防止に向けて、どのように取り組んでいるのか、お聞かせください。

**高木** 警察では、心身の発達段階や通行の態様に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進しています。

特に、幼児や小学生などの子どもたちに対する交通安全教育は、子どもたちに交通社会の一員としての責任を促すとともに、基本的な交通ルールの遵守と交通マナーの実践、日常生活において安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させる重要な手法となります。



## 竹内 弘平

Kohei Takeuchi

本田技研工業(株)専務取締役 安全運転普及本部長

です。子どもたちに対しては、単に交通ルールを覚えさせるのではなく、交通ルールやマナーを守らなかった場合の危険性や周囲への迷惑について具体的に指導するなど、教育効果を高めるよう努めています。

また、保育所や小学校等に加えて、保護者などとも連携を図りながら、子どもたちの年齢、通行手段に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するなど子どもたちが自らの安全を守るための交通行動を実践できるよう努めています。

このほか、昨年、大津市で発生した園児の交通死亡事故により、園児たちの「散歩コース」に焦点を当てた具体的な対策の必要性が認識され、関係する府省庁が協力して、全国で「未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」を実施しました。

その結果、警察における対策必要箇所として約7,400箇所を抽出し、生活道路対策としてのゾーン30の整備を始め、未就学児が道路を安全に横断するための信号機や横断歩道の設置、横断時間を確保するための青時間延長、横断歩道など道路標示の塗り直しといった取り組みが各都道府県警察において推進されています。

今後交通安全教育を始めとする各種対策を推進するなど、引き続き、次世代を担う子どもたちの安全確保に努めてまいります。

**竹内** 私どもは子どもの発達段階に合わせた交通安全教育プログラムを開発し、普及しています。その一つが5～6歳の幼児を対象にアニメーションを活用した対話型のプログラム※2で、一方的に指導するのではなく、子どもの気づきを促し、双方向で答えを導き出す点が特徴となっています。道路を横断する際の危険に気づき、「止まる」「観る」「待つ」という安全行動の基本を身につけてもらえるものとして、地域の交通安全指導者の皆様に活用をいただいております。

これまでのものは「道路の渡り方」を中心とした内容でしたが、本年、駐車場での安全行動をテーマにした内容を新たに追加しました。商業施設などの駐車場で歩いている子どもがクルマと接触する事故や、自宅の駐車場で子どもが親や家族が運転するクルマによって被害に遭う事故は後を絶ちません。また、(公財)交通事故総合分析センターの調べでは、6歳以下の子どもが「駐車場等」で事故に遭うと「駐車場等以外」で事故に遭った時と同じように死亡重傷事故につながる事がわかっています。こうした状況を踏まえ、駐車場で事故に遭わないための安全行動をわかりやすく幼児に伝えることが重要だと考えました。指導者の問いかけによって、「どうして一人でクルマから出たら危ないか」「クルマから降りる時、どうすれば安全か」子どもたちに考えてもらえる内容になっています。プログラムの開発においては、全国各地の交通指導員の皆様のアドバイスを取り入れるなど、幼児の関心を高められるように工夫を重ねました。

また、4～5歳の幼児を対象とした対話型のプログラム※3は歩くことに焦点をあてた内容で、交通場面のイラストが描かれた大型のワークシートやキャラクターを活用し、子どもたちとコミュニケーションをとりながら進めるものです。既に地域の交通安全指導者の皆様に活用いただいておりますが、私どもの四輪販売会社でも、各拠点のショールームや近隣にある幼稚園・保育園で子どもへの交通安全教育を実施する際に活用しています。

そして本年、このワークシートをデジタル化した映像版を新たに追加し、四輪販売会社のスタッフが持っている商談用のタブレット端末に表示させて、さらに手軽に交通安全指導ができるようにしました。これにより、集合教育ではなく個別での交通安全教育の実施が可能となり、密接を避けるという点でもコロナ禍における「新しい生活様式」にも対応可能となりました。

## 加齢に伴う運転技能の低下に着目した高齢者対策が必要

—次に高齢運転者への対策について、お聞かせください。

**高木** これまで、高齢運転者対策としては、運転免許証の更新時における認知機能検査の導入など、主に認知機能に着目した対策を講じ、一定の成果を上げてきました。

一方、より一層交通事故の防止を図るためには、認知機能以外にも、加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を講じる必要がありました。

このため、令和2年の改正道路交通法では、現在の認知機能検査制度等を維持しつつ、実車により運転技能を評価する運転技能検査を導入し、検査に合格しない場合には運転免許証の更新を認めない制度を設けました。

運転技能検査の対象者は、75歳以上の方のうち、死亡重傷事故を起こす割合が高い一定の違反歴を有する方とすることを予定しています。

また、今回の法改正では、自主的な申請によるサポカー限定免許が導入されました。これは、運転に不安を覚える方に対して、運転継続と自主返納に加えて、より安全な自動車に限定して運転を継続するという中間的な選択肢を設けることを目的としています。

なお、どのような先進安全技術を限定免許の対象とするかは、今後検討していくこととしています。

今後、法改正の円滑な施行により、高齢運転者の交通事故防止を図ってまいります。

**竹内** ハード面においては「Honda SENSING」と総称している安全運転支援システムの普及拡大が高齢運転者による事故防止に寄与できるものと考えています。2017年9月以降、軽自動車を含めたすべてのモデルに標準装備化を進めています。これと合わせて、衝突軽減ブレーキなど安全装備の効果と機能の限界をお客様に正しく理解していただき、安全運転支援システムを過信しないようにすることが重要です。そのために、四輪販売会社のスタッフが、より正しく安全運転支援システムについてお客様に説明できるようにすると同時に、各拠点などで体感試乗会を安全に運営するための研修を実施しています。

また、「Honda SENSING」に対応していないような既に発売した車種のために、後付けタイプの「踏み間違い加速抑制システム」を本年7月より用意しています。

ソフト面においては、高齢のお客様を中心にすべての運転者の方に日頃の運転を振り返りながら事故を防ぐ安全行動の重要性に気づいていただくためのプログラムを開発しました。これは、ペダルの踏み間違いなどの「運転操作不適」による事故を防ぐためのポイント「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性をお客様自身に気づいていただくためのものです。四輪販売会社に普及し、お客様と接するスタッフが店頭で適切な安全アドバイスができる体制を構築しました。

—高齢者においては運転中だけでなく、歩行中の事故防止も重要だと思えます。高齢歩行者への対策について、お聞かせください。

**高木** 令和2年11月末の65歳以上の歩行中の交通事故死者は634人と前年同期と比較して減少しているものの、過去5年の推移をみると、いずれも全死者数の2割以上を占めている状況にあることから、交通事故死者数の更なる減少を目指す上では、高齢歩行者の安全確保が重要な課題であると認識しています。

高齢歩行者の交通死亡事故をみますと、歩行者側の約6割に信号無視などの法令違反が認められており、高齢者以外と比較して横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断等の占める割合が高い状況にあります。

このような状況を踏まえ、高齢歩行者が被害者となる事故を防止していくためには、歩行者側にも法令違反が多いという事故実態を周知するとともに、具体的な事故防止方を指導して、高齢歩行者自身の交通安全意識の醸成を促していく必要があります。

このため、警察では、街頭における指導啓発等を通じて、高齢者の交通事故実態を周知するとともに、道路横断時等の交通ルールの遵守はもとより、安全確認の徹底等自らの安全を守るための交通行動や、明るい服装、反射材用品等の活用などを促進させる交通安全教育や広報啓発活動等の取り組みを推進しています。

また、高齢歩行者に加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解していただき、自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう促していくことも重要であるため、シミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育も実施しています。

**竹内** 先ほど紹介した子どもへの交通安全教育と同様に、高齢者向けにも様々な交通安全教育プログラムを開発し、普及しています。その中で本年、内容の一部を改訂したプログラム※4は歩行者が横断中、事故に遭う過程を再現した映像や、道路横断を疑似体験できる内容を取り入れ、高齢者に意識と行動のミスマッチを理解してもらいながら、事故防止のポイントをわかりやすく伝えるものです。受講する高齢の方にはより興味を持たれるように、指導者にはより使いやすいようになっています。

今後も、高齢歩行者の事故を減らすための取り組みに力を入れていこうと考えています。

—令和2年6月、いわゆる「あおり運転」に係る道交法の改正がありました。子どもと高齢者以外で重点を置いた施策についても、お聞かせください。

**高木** まず、運転中の「ながらスマホ」に起因する交通事故が増加傾向にあったことから、令和元年度の改正道路交通法では、運転中の携帯電話使用等について、罰則や反則金を引き上げ、対策を強化しました。

そして、令和2年6月の改正では、他の車両等の通行を妨害する目的で、急ブレーキ禁止違反等をした者について、最大で5年の懲役に処することとするなど、妨害運転対策を強化しました。

今回の改正を踏まえ、広報啓発活動や更新講習等における教育の推進、あらゆる法令を駆使した厳正な指導取締りの徹底、迅速かつ積極的な行政処分の実施等、妨害運転の抑止と厳正な指導取締りのための諸対策を推進しています。

また、新型コロナウイルス感染症の収束後を見据えた、在日外国人や訪日外国人に対する交通安全対策も重要と考えています。

外国人運転者が我が国で安全に道路を通行するためには、我が国特有の交通ルール等を理解してもらうことが重要であり、警察では、関係団体と連携した交通ルールに関するパンフレットの作成など、分かりやすい広報啓発に取り組んでいます。

このほか、自転車関係の交通事故件数は年々減少傾向にありますが、自転車側の約7割に何らかの法令違反が認められることから、自転車利用者の法令遵守を求めていくことも重要であると考えています。

そこで、警察としては、広報啓発、交通安全教育、交通指導取締り等を通じて、自転車通行ルールの周知を図るとともに、事故時の被害軽減を図るため、子どもだけでなく、全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を推奨しています。

今後とも、あらゆる機会を通じて、関係機関・団体と連携しつつ、これらの諸対策を着実に推進してまいります。

**竹内** 「あおり運転」を執拗に受けている時は、運転者が適切な対応をとることが難しいケースもあります。その場合には、貴庁も推奨されているドライブレコーダー等の記録装置を活用して事故やトラブルの時に自身を守るものと思っています。一方、私どもでは本年2月に発売した新型フィットからHonda車専用車載通信モジュール「Honda CONNECT」を搭載しています。万一、「あおり運転」に遭ってしまった場合、ボタンひとつでオペレーターにつながり、警察、消防に取り次ぐことができるようになっています。「Honda CONNECT」は今後発売する新型車、フルモデルチェンジ車に順次搭載する予定です。このような仕組みによっても、お客様の安全を守りたいと考えています。

また本年、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、移動に公共交通機関を避けて、自転車を利用するケースが増えることも予測されることから、自転車の事故防止も重要ととらえています。そこで、2010年の発売以来、自転車教育の現場で活用されている自転車シミュレーターにおいてソフトのバージョンアップを行いました。従来よりも危険度が増したコースを追加し、事故に遭わないために必要な危険予測能力を高めていただけるようになっています。一方、ドライバーの安全運転教育に活用されている動画KYT※5についても一部改訂（2021年4月発売予定）を行い、自転車視点の運転状況を示す映像を新たに設定したほか、従来のドライバー視点の映像にも自転車が登場する危険場面を追加しました。自転車利用者とドライバーの双方に対して、注意を喚起していこうと考えています。

また、コロナ禍においては“非接触”の「新しい生活様式」に対応していくことも必要です。これまでは、私どもの開発したプログラムをより効果的に活用していただくため、その使い方などを地域の交通安全指導者の皆様に対面でお伝えしていましたが、こうしたやり方を見直しました。プログラムを実演する様子を撮影した映像などを作成し、それをご覧いただければ、指導内容への理解を深められるようにしました。

交通安全教育の手法につきましても今後、スマートフォンやタブレットを活用した一人ひとりに最適化された教育やヘッドマウントディスプレイを用いたバーチャルリアリティを活用した「疑似体験学習」など、さらなる進化に取り組んでまいります。

## 改正道路交通法の施行により レベル3の自動運転が可能に

—自動運転の技術が交通事故防止に寄与することが期待されています。自動運転社会に向けた警察庁の取り組みについて、お聞かせください。

**高木** 自動運転技術については、交通事故の削減や渋滞の緩和を図る上で不可欠な技術になると考えられることから、警察としても、安全を第一としつつ、その進展を支援する観点から積極的に取り組みを進めています。

昨年5月には、自動車の自動運転技術の実用化に対応するための規定などを整備した改正道路交通法が成立し、本年4月に自動運転関係の規定が施行されました。

本年4月に施行された道路交通法の改正の対象はSAEレベル3の自動運転です。

国土交通大臣が付する使用条件を満たさなくなる場合や自動運転車が故障した場合には、運転者が自動運行装置から運転操作を引き継ぐことが求められており、自動運行装置を使用中も、運転者は引継ぎを適切に行うことができる状態でなければなりません。

したがって、自動運行装置を使用する運転者に対し、当該装置の性能や使用方法を正確に伝えることが重要であり、警察としても、自動車メーカー・販売者等における取り組みとともに、必要な広報啓発を実施してまいります。

また、自動運転の公道実証実験については、道路使用許可の基準を策定・公表しているところですが、本年9月にも同基準を改訂するなど、随時の見直しを行っています。

さらに、従来の「運転者」の存在を前提としないレベル4の自動運転への対応についても取り組みを進めており、現在は、早期に実用化される可能性のある自動運転移動サービスを想定して、レベル4の自動運転に関するルールの在り方や、自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、有識者を交えた調査検討委員会において検討しているところです。

今後、警察では、より高度な自動運転の実用化に対応するため、技術開発の動向等を踏まえつつ、道路交通法に関連する課題の検討を進めるなど、交通の安全と円滑の確保の観点から必要な取り組みを引き続き推進していきたいと考えています。

**竹内** 交通事故の原因の9割以上がヒューマンエラーによるものですから、自動運転技術の実現は事故を無くすことにつながります。

私どもは、あらゆる状況下でも確実にリスクを予測し、ドライバーはもちろん周囲の人々にも不安を与えないよう危険な状況をつくり出さず、危険には近づかない技術の開発を進めています。

本年11月、高速道路でのレベル3に求められる国土交通省の型式指定を取得しました。これにより高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となります。今回認可を取得した自動運行装置を搭載した「レジェンド」を、2020年度内に発売する予定です。

## 官民が連携し、世界一安全な 道路交通社会の実現をめざす

—あらためて、「世界一安全な道路交通社会をめざす」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。

**高木** これまでお話ししてきたとおり、警察の取り組みに加え、関係機関・団体や民間事業者、さらには国民一人一人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んできたことによって、交通事故死者数は現行の統計で最少となり、また、本年も前年同期比で減少となるなど、一定の成果が現れているものと考えています。

しかしながら、今後一層の高齢化の進展が見込まれているほか、依然として、次世代を担う子どもが犠牲となる交通事故や妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転に起因する交通事故が発生す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を実現するため、「高齢者及び子供の安全確保」や「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」等を重点として、引き続き、官民を始め、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、先端技術の普及活用等の諸対策を着実に推進してまいります。

**竹内** 私どもは、創業100年を超える2050年を見据えて2030年ビジョンを2017年に策定しました。「すべての人に、“生活の可能性が広がる喜び”を提供する”ことをステートメントとして定め、世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードするという想いで事業を進めています。その中でも、



高木 勇人 Hayato Takagi

警察庁交通局長

「クリーンで安全・安心な社会」を実現することはモビリティ企業としてめざす方向性の一つです。そして、安全運転普及本部は“交通事故ゼロ社会の実現をリード”する活動を続けています。しかし、私どもがめざしているのは、それだけではありません。バーチャルリアリティやインターネットの進化により人が移動しなくても、人と人とのコミュニケーションを図ることや、遠く離れた国や地域の様子を知ることができる、一方で現実の世界においては、モビリティの安全性が進化すればするほど、誰もがいつまでも安心・安全かつ自由に移動できる、人々の好奇心をかき立てるような新たな移動の喜びを創り出すことが使命と考えています。

今や交通安全は社会的な課題として関心が高まり、自動車各社は企業の取り組みとしてCSRやSDGs※6活動と連動し、積極的に発信・訴求するようになりました。私どもにとって「事故ゼロ」とは、理想とする交通社会の実現に向けた通過点であり、さらなる未来への新たなスタート地点にすぎません。安全のゴールは、社会と安心・安全を共有し、自由な移動の喜びが社会全体で大きく育ち続け、最大化することです。安全運転普及活動は、そのような豊かな未来の一翼を担っていくものと考えます。

**高木** 御社は、「交通事故に遭う可能性のあるすべての人に体系化された交通安全教育を戦略的に提案し地域最適な安心・安全と移動の喜びの共感を広め、交通事故ゼロ社会の実現をめざす」という安全理念に基づき、交通安全教育プログラム、教材、教育機器等の開発や普及に加え、交通安全指導者の育成や教育の場の提供など、幅広く御尽力されているところであり、交通社会に参加する全ての人の安全確保に向け、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。

また、安全運転サポート車普及のため、先進の安全運転支援システム標準装備化に向けた取り組みに加え、体感試乗会や啓発動画等によるその効果と機能の限界を運転者に正しく理解させる取り組みなども交通事故防止や被害軽減に資するものであり、今後の交通安全に大きく寄与するものと考えています。

交通事故を防止するためには、官民連携による取り組みが必要不可欠であり、御社を始め、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。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 令和2年中の交通事故死者数は2839人。  
 ※2 5～6歳幼児向けプログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」のこと。  
 ※3 4～5歳幼児向けプログラム「あやとりいひよこ」のこと。  
 ※4 高齢者向けプログラム「安全な道路の渡り方」のこと。  
 ※5 動画KYT= Hondaが開発した教育機器。実際の交通状況を再現したCG動画を見ながら危険を予測し、その過程を受講者同士が振り返りながら話し合うことで危険感受性を高められるようになっている。  
 ※6 SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は2015年9月の国連サミットで採択され、国連加盟193カ国が2016年から2030年の15年間で達成するために掲げた17ゴールと169ターゲットの目標。2020年2月19～20日第3回Road Safety世界閣僚会議(ストックホルム開催)で、交通事故死者数は2030年に半減(基準年2021年)を目標としている。