

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より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能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ています。

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。

Safety Report

セーフティポ 若者

埼玉県が「高校生の自動二輪車等の交通安全講習」を
継続して推進

高校生の二輪車利用を禁止する「三ない運動」（バイクの免許を取らない・バイクに乗らない・バイクを買わない）を廃止した埼玉県教育委員会（以下、埼玉県教委）は、2019年4月から「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する指導要項」を施行。これに合わせて、運転の実技を含む二輪車の交通安全教育に取り組んでいる。自動二輪や原付の運転免許を取得した生徒を対象に「高校生の自動二輪車等の交通安全講習（以下、講習）」として、2019年度に引き続き2020年度も県内各地の自動車教習所で全6回実施した。

講習は実技講習、講義、救急救命法で構成されている。

実技講習は、二輪車安全運転推進委員会に認定された二輪車安全運転指導員と埼玉県警察本部交通機動隊の白バイ隊員が担当。日常点検の項目と安全運転の基本となる乗車姿勢を確認した後、生徒が自分のバイクを運転し、ブレーキングやバランス、コーナリングなどの実技課題に取り組む。コーナリングでは、90度のカーブを30km/hと35km/hで通過。カーブの路面に表示された二本の白線の間を通らなければならないが、5km/h速度を上げただけで、白線の外側にふくらんでしまう。こうした体験によって、カーブには限界速度があることを知り、安全なコーナリング方法を習得する。また、自分のバイクで参加できない（免許取得のみでバイクに乗っていないケースなど）生徒は実技の代替となる座学講習を受講した。

実技講習が終わると講義となる。埼玉県警察本部の警察官が高校生の交通事故の状況や二輪車事故の特徴、事故に遭った時の対応について説明。運転中は常に危険を予測しておくことや、自分から危険に近づかな

い「心のブレーキ」が重要であることを伝えた。最後は、教習指導員による救急救命法の講習。交通事故などの負傷者を見つけた時に必要な心肺蘇生（胸骨圧迫・人工呼吸）やAEDの使用について、生徒たちは体験を通じて学んだ。

自動二輪免許を取得した1週間後に受講したという高校2年生は「コーナリングの課題が印象に残っています。速度がたった5km/h違うだけでもバイクの挙動に変化が現れることを体験して、カーブの手前で減速することの重要性が理解できました」と話す。休日にツーリングを楽しむために自動二輪免許を取得したという高校3年生は「バイクは低速になればなるほどバランスをとることが難しくなりました。ツーリングに出かける時は、事故を起こさないように『心のブレーキ』を意識して運転したいと思います」と感想を語った。

埼玉県教委によれば、県内高校生の自動二輪・原付乗車中の交通事故死傷者数は2018年の56人から2019年は47人と減少している。この講習を通じた交通安全教育は、高校生の二輪車事故防止に一定の役割を果たしているといえるだろうと語った。

「高校生の自動二輪車等の交通安全講習」は
以下の団体が共催・後援

(一社) 埼玉県指定自動車教習所協会
埼玉県警察本部
(一財) 埼玉県交通安全協会
埼玉県二輪車普及安全協会
埼玉県高等学校安全教育研究会
埼玉県交通安全対策協議会



白バイ隊員が日常点検のポイントや正しい乗車姿勢を説明



実技を始める前に、ヘルメットのおごひもは指一本入る程度に締めるよう生徒に指導



パイロンの間を低速で通り抜ける課題などを通じてバランスのとり方を身につける



コーナリングでは安全なカーブの曲がり方を習得



二輪車安全運転指導員が生徒の運転を観察してアドバイス



講義では危険予測トレーニングなどが行われた



AEDの使い方や心肺蘇生（胸骨圧迫）の方法を体験

Safety Info.

インフォメーション①

第50回全国白バイ安全運転競技大会開催
全国の白バイ隊員が安全運転技術を競う

Hondaは大会の審判業務や車両整備などに協力

昨年10月10日、11日、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）にて第50回全国白バイ安全運転競技大会（主催：警察庁）が開催された。この大会は、全国の白バイ隊員の安全運転技術の向上、士気の高揚及び隊員相互の融和団結を図ることを目的として、1969年より開催されている。例年は一般公開している同大会だが、今回は50年という節目



不整地走行操縦競技

の開催ながらも、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、無観客で行われた。今大会には47都道府県警察及び皇宮警察から、女性隊員41名を含む193名の選手が参加。バランス走行操縦競技、トライアル走行操縦競技、不整地走行操縦競技、傾斜走行操縦（スラローム）競技の計4種目によって熱戦が繰り広げられた。



傾斜走行操縦（スラローム）競技（男性の部）

主な結果は以下の通り。

- 団体の部
- 第1部・9都府県警察
- 優勝/警視庁
- 第2位/福岡県
- 第3位/神奈川県
- (第2部・38道府県警察・皇宮警察)
- 優勝/新潟県
- 第2位/高知県
- 第3位/北海道
- 個人競技の部
- (男性の部) 優勝/藤木雄也（新潟県）
- (女性の部) 優勝/岩出志帆（愛知県）



傾斜走行操縦（スラローム）競技（女性の部）

SJ Interview

SJ インタビュー

認知機能低下のおそれのある高齢運転者の交通事故と運転実態を把握するために

福岡国際医療福祉大学 医療学部 教授
佐賀大学 医学部 脳神経内科 客員研究員
前・(公財) 交通事故総合分析センター 特別研究員



認知機能検査の結果と交通事故の関係分析

認知神経心理学を専門とする堀川さんは、高齢者の認知機能低下とクルマの運転について、基礎と臨床の両面から長年にわたり研究している。そして昨年10月、(公財) 交通事故総合分析センターが開催した「第23回交通事故・調査分析研究発表会」で、同センターの特別研究員として「高齢運転者の認知機能と交通事故～認知機能検査の活用と実車運転評価～」というテーマの発表を行った。運転免許証の更新期間が満了する日の年齢が75歳以上のドライバーは、高齢者講習の前に認知機能検査を受けなければならない。この検査は以下のA、B、Cで構成されている。

運転免許更新時の認知機能検査概要

A 時間見当識

- ①今年は何年ですか？
- ②今月は何月ですか？
- ③今日は何日ですか？
- ④今日は何曜日ですか？
- ⑤今は何時何分ですか？

B てがかり再生

- ①刺激提示
- ②数字抹消課題
- ③少し前に、何枚かの絵をお見せしました。何が描かれていたのかを思い出して、できるだけ全部書いてください。
- ④回答用紙の左側に、ヒントが書いてあります。それを手がかりに、もう一度、何が描かれていたのかを思い出して、できるだけ全部書いてください。

C 時計描画

時計の文字盤を描いてもらいます。大きな円を描いて、円の中に数字を全部書き込んでもらいます。後で時間を指定しますので、その時間を示すように時計の針を描いてもらいます。

堀川悦夫 さん

堀川さんは、高齢運転者の認知機能とその後第1当事者となる交通事故との関係を調べるため、75歳以上の運転免許保有者を対象に、認知機能検査の結果とその後3年間の人身事故データをういて分析した。「高齢運転者の認知機能検査を全国規模で実施している国は日本だけなので、今回の分析結果は世界的にも珍しいものといえるでしょう。認知機能検査の結果と交通事故の第1当事者の人的要因とのクロス集計を行い、それぞれの値が統計的に有意に多いか少ないかを調整済み残差分析により解析しています」。対象は2014年度に認知機能検査を受検した75歳以上の運転免許保有者(総数143万8361人)。A～Cの総合点(0～100点)で、第1分類(49点未満)、第2分類(49点以上76点未満)、第3分類(76点以上)に分類すると結果は以下のようになった。

表1

分類	認知症のおそれがある	認知機能低下のおそれがある	認知機能低下のおそれがない
第1分類 受診要	3.6% (52,456人)		
第2分類		32.5% (467,474人)	
第3分類			63.9% (918,431人)

このうち事故の第1当事者となった2万6,621人を対象に認知機能低下と事故内容(死亡・重傷・軽傷)の関係を見ると、死亡事故、重傷事故ともに認知機能低下に伴い発生率が高くなるという結果となった(表2)。次に交通事故の人的要因について。人的要因の「発見の遅れ」に分類される前方不注意に該当する漫然運転(内在的)による第1当事者の割合は認知機能低下群(第1・第2分類)が多く、第3分類は有意に少なかった。「ながら運転」など脇見運転による第1当事者の割合でも認知機能低下群が第3分類より有意に多く、認知機能低下につれて構成率が高くなるという結果となった(表3)。「漫然運転や脇見運転は年代を問わず危険なの

表2

事故内容 第1当事者のみ	人数 (%)	第1分類 受診要	第2分類 少し低下	第3分類 低下なし	合計
		死亡	21 (2.3)	143 (1.5)	
重傷	74 (8.0)	863 (9.2)	1,283 (7.9)	2,220 (8.3)	
軽傷	828 (89.7)	8,423 (89.3)	14,835 (91.2)	24,086 (90.5)	
計	923 (100)	9,429 (100)	16,269 (100)	26,621 (100)	

集計値の色は、調整済み残差分析の結果を示す。黄色が有意に多い、青色が有意に少ない

表3

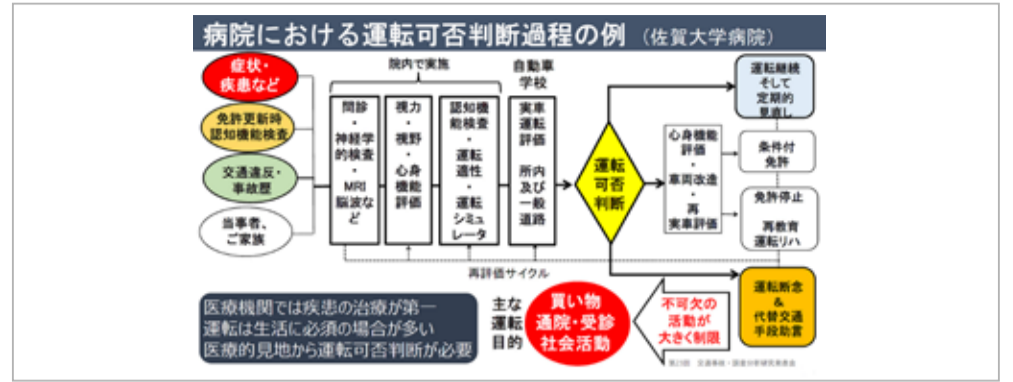
人的要因	人数 (%)	第1分類 受診要	第2分類 少し低下	第3分類 低下なし	合計
		漫然運転(内在的)	147 (15.9)	1,065 (11.3)	
脇見運転(外在的)	776 (84.1)	8,364 (88.7)	14,723 (90.4)	28,863 (90.6)	
発見の遅れ	151 (16.4)	1,297 (13.8)	2,100 (12.9)	3,548 (13.3)	
その他	772 (83.6)	8,132 (86.2)	14,169 (87.0)	23,073 (86.7)	

集計値の色は、調整済み残差分析の結果を示す。黄色が有意に多い、青色が有意に少ない

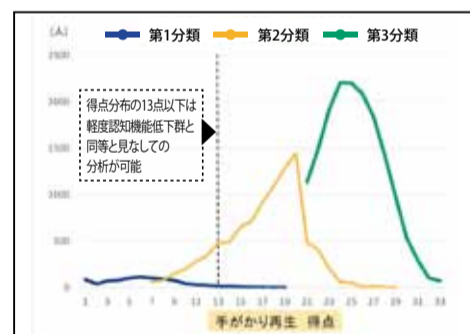
表4

人的要因 小項目	人数 (%)	第1分類 受診要	第2分類 少し低下	第3分類 低下なし	合計
		ブレーキとアクセル踏み間違い	29 (3.1)	327 (3.5)	
ハンドルの操作不適	894 (96.9)	9,102 (96.5)	15,811 (97.2)	25,807 (96.9)	
その他	24 (2.6)	185 (2.0)	189 (1.2)	398 (1.5)	
発見の遅れ	899 (97.4)	9,244 (98.0)	16,080 (98.8)	26,223 (98.5)	

集計値の色は、調整済み残差分析の結果を示す。黄色が有意に多い、青色が有意に少ない



ですが、高齢者において運転に集中しないような行動は交通事故の危険性を増大させることになります。また、近年、問題となっている「ブレーキとアクセルの踏み間違い」の分析では、第2分類において第1当事者の割合が有意に多く、第3分類は有意に少ない結果となった(表4)。「第2分類は第1分類よりも活動量や運転頻度が多いと推察されます。日常的な運転行動の測定と事故発生の予兆の検出が必要だといえるでしょう」。ハンドル操作不適で、第1当事者となる事故は認知機能低下群で多く発生している(表4)。ハンドル操作不適の発生要因には事故時点におけるとさの場合などの一過性の反応と、日常的な運転での持続的な反応が想定される。実車運転評価ではペダルのみならずハンドル操作の機能低下も評価していく必要があると堀川さんは指摘する。また、認知機能検査の得点が再生の得点に注目すると、得点分布が広いこと、事故リスクの高い群の分析に適していることがわかる。「得点分布をみると、第2分類でも第1分類に近い方、第3分類でも第2分類に近い方がいます。てがかり再生の得点をフィードバックすることができれば、自分が各分類のどこに位置しているかわかり、事故防止の啓発に役立つと考えています」。



実車運転評価による運転可否判断が必要

堀川さんがかかわっている佐賀大学医学部附属病院(以下、佐賀大学病院)では、これまでの臨床経験から修正を重ねた結果の運転可否判断と、その後のモビリティ支援に関する臨床パス(上図参照)が構築されている。今回の研究発表会では、佐賀大学病院の取り組みについても報告している。「私が佐賀大学病院の『物忘れ外来』で患者の方と接する中で、クルマの運転可否判断の問題に深くかかわっていく必要があると感じました。まず、病院内で実施できるものとして、運転シミュレーターを導入し、運転適性評価を行ったのが始まりです。ただし、シミュレーターでの評価だけでは納得していただけない方もいました。そこで7～8年前から、近隣の自動車教習所の協力を得て実車による運転評価を実施するようになりました。今では脳外科や循環器科などを経由して実車評価を受ける方もおり、これまでに延べ180件のデータを収集しています」と振り返る。実車運転評価は運転免許取得時の修了検定の方法を活用して行われ、教習指導員による評価とGPSによる車両挙動解析をもとに判断される。「教習指導員の方は検定員の資格を持っている

ので、その評価には信頼性・妥当性があると考えています。ただ、評価対象者に対して先入観を持ってほしくないため、余程危険な場合を除いて患者の方の情報は伝えないようにしています。認知機能が低下している人の運転については次のように説明する。「最も大きな特徴は確認不足。進路変更をする前の周囲の安全確認がおろそかになります。また、赤信号や踏切で止まらない方もいます。認知機能検査で問題があってもシミュレーターや実車運転評価では問題が現れなかったケース、逆に認知機能検査が良くても実車運転評価で危険な行動が多く、免許返納にいたったケースもあるという。「認知機能検査の結果だけで、事故リスクの高い方を見つけ出すのは難しいため、実車での運転評価は必要なものだと私たちは考えています」。

健康な生活を維持するためにも運転を継続できるように

交通事故の未然防止や運転期間延伸の観点から、どのような運転者であれば運転を継続できるか、あるいは断念せざるを得ないのか、適切な運転可否判断につながる研究やエビデンスが必要だと、堀川さんは考えている。「地方においては、運転をやめると買い物ができないだけでなく、病院に通えなくなり、受けるべき診療も受けられなくなります。だからといって、いつまでも運転を続けていいというわけではありませんが、運転を断念することによって、その方の社会生活に不可欠な活動は大きく制限されるのです。また、運転断念に伴い、健康を維持するために必要な活動ができなくなり、様々な健康指標が悪くなるという報告もあります。運転期間延伸のポイントは『運転の見直し』です。多くの方が若い時に運転免許を取得して以降、自分の運転を見直すことはないはずですが、これまで実車運転評価で、今までの運転の悪いクセが習慣化したために自分勝手に危険な運転をする方を数多く見てきました。クルマを運転する行為がいかに危険なことか、今一度、気づいてもらう必要があります。免許更新時の高齢者講習でより具体的な指摘ができればベストですが、それができないのであれば、損害保険会社などが主導して自動車教習所で定期的な『運転ドック』のようなものを受講できるような仕組みをつくるという方法もあるでしょう。この『運転ドック』を受講した方には自動車保険の料金を割引くというインセンティブをつけられ、受講していただけるのではないかと思います。80歳になっても周囲の人が安心して見ていられるドライバーをめざしてほしいと堀川さんは強調する。「これを実現できることが、ドライバーにとって最高の勲章だと私は思います。運転を断念するきっかけになるのは様々な病気です。若い頃から病気になるように注意して生活することが、長く運転するための秘訣といえます」。

※文中のデータおよび表、グラフ、図の出典は(公財) 交通事故総合分析センター「第23回交通事故・調査分析研究発表会」発表資料。ただし表2～4は編集部が一部改変。

2020年活動報告

コロナ禍においても充実した交通安全教育の継続をめざす

2030年ビジョンに掲げた“交通事故ゼロ社会の実現をリード”するために、Honda 安全運転普及本部は2020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」を基本として、交通社会の変化やニーズに合わせ、活動を展開した。

幼児が駐車場で事故に遭わないための安全行動を理解してもらおうプログラムを開発

商業施設の駐車場内を歩いている子どもがクルマと接触したり、自宅の駐車場で子どもが親や家族の運転するクルマによって被害に遭う事故は後を絶たない。こうした事故を防ぐため、駐車場で事故に遭わないための安全行動を幼児に理解してもらえよう「できるニャンと交通安全を学ぶ」に「ちゅうしゃじょうのおやくそく」を追加した。

このプログラムは女の子がお母さんと一緒にクルマでショッピングモールに買い物に出かけるといったアニメーション映像を見せながら、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」考えてもらう内容。「一人で降りない」「(保護者と)手をつなぐ」「(クルマに)近づかない」という3つの約束を幼児に確認してもらえようになっている。

さらに、駐車場で安全な乗降車だけでなく、シートベルト(チャイルドシート使用)の重要性や、ウィンカーや後退灯といったクルマのランプの意味についても言及している。



交通安全指導者が幼児に問いかけながら、駐車場でクルマから降りたら、すぐに保護者と手をつなぐことなどを伝えられるようなプログラム構成

高齢者の道路横断中事故を防ぐためのプログラムをリニューアル

高齢歩行者の死亡事故の代表的な形態は横断歩道以外の道路横断中に発生している。どのような行動をすれば道路横断中の事故が防げるか高齢者自身に考えてもらうことを目的に、2015年に開発された交通安全教育プログラムが「安全な道路の渡り方」である。歩行者が道路横断中、事故に遭う過程を再現した映像(アニメーション)や、道路横断を疑似体験できる内容(横断体験)が地域の交通安全指導者に評価され、全国各地の高齢者向け交通安全教室で活用されている。そして2020年、このプログラムをリニューアル。これまでは、パソコン用のプレゼンテーションソフトによって作成されていたため、交通安全教室でパソコンを使用できない場合は活用できなかった。そこで、プログラム全体を映像化し、DVDに収録。また、導入部分の内容も見直し、「頭と体の準備体操」「アハ体験※」「間違い探し」といった高齢者が興味を引く3つの課題から選択できるようにした。

※ある画像を一定時間提示し、その間に画像の一部を消すなどして変化点を見つけてもらうというもの。



横断歩道に左側から来るクルマとぶつかる事故の原因をドライバーと歩行者それぞれの視点から高齢者に考えてもらう

「新しい生活様式」に対応した普及活動への移行

2020年の春は新型コロナウイルスの影響による学校の休校で、子どもたちが交通安全教育を受ける機会が例年に比べ減少した。こうした状況を改善するため、各地域では外出できない子どもたちに交通安全教育を届けるため様々な取り組みを始めたのである。

その一つが動画投稿サイトなどを通じた情報発信である。このようなオンラインでの交通安全教育においても、Hondaのプログラムが活用された。例えば、横浜市では幼児交通安全指導員が「あやとりいひよこ(以下、あやとりい)」を使った指導を撮影し、同市のYouTubeチャンネルで公開。幼稚園・保育園などに活用をPRしている。また、自動車安全運転教育推進協会(愛知県)は幼児と保護者を対象にWeb会議アプリを活用したオンライン交通安全教室で「あやとりい」や「できるニャンと交通安全を学ぶ」を取り入れた。

「あやとりい」などのプログラムは、Hondaの四輪販売会社において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されている。コロナ禍により自粛を余儀なくされたが、教室の再開に備え、来店した子どもたちに手軽に交通安全指導ができるよう「あやとりい」の映像版を完成させた。ポイントとなる箇所映像が停止して、子どもに問いかけ、意見を引き出せるようになっている。四輪販売会社のスタッフの利用を前提に開発されているが、希望する地域の交通安全指導者も活用できるようにした。

これまでHondaは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に対面で伝えていた。これを見直し、プログラムを実演する様子を撮影した映像などを作成。プログラムとともに、その映像を提供することで、指導内容への理解を深められるようにするなど、「非接触」の「新しい生活様式」に対応した普及活動を進めている。



横浜市が同市のYouTubeチャンネルで公開している幼児向け「交通安全指導動画」



自動車安全運転教育推進協会(愛知県)が開催したオンライン交通安全教室



従来の「あやとりいひよこ」で使うワークシートを映像化



Hondaのスタッフがプログラムを実演する映像を新たに作成

自転車利用者の安全意識向上を図るための取り組み

コロナ禍においては、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。自転車利用者の安全意識向上を図るため、ドライバーの安全運転教育に活用されている動画KYT※を一部改訂(2021年4月発売予定)。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た。

また、中学生・高校生に運転者の責任と基本的な自転車の交通ルールを理解してもらうための「事故事例から学ぶ 自転車の交通ルールと安全運転」を改訂。自転車がやっちゃダメがちな違反をして事故にいたった事例や、過去の裁判で加害者である自転車側に下された賠償命令などを紹介している。以下のホームページからダウンロードできるようになっている。

<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/bicycle/>



臨場感のある映像を活用し、危険予測能力を高める動画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。



「事故事例から学ぶ 自転車の交通ルールと安全運転」を発行

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

「止まれ」の標識がある場所では停止線の手前で必ず一時停止を！

DATA 基礎情報

出会い頭事故の約3分の2は
信号機のない交差点で発生している

2019年の車両相互の交通事故は32万5,313件発生している。このうち出会い頭衝突は9万6,104件(29.5%)と追突に次いで多く、その3分の2近くは信号機のない交差点で発生している。「止まれ」の標識がある交差点を通過する際は、停止線の手前で止まった上で、ゆっくり少しずつ交差点に進入し、自車の存在(車体前部)を交差道路を通行するクルマなどに知らせな

がら、左右を目視できる位置まで進み安全確認をする必要がある。

今回は、Hondaが公開しているSAFETY MAP※上で事故多発エリアと表示されている信号のない交差点の中から、「止まれ」の標識がある見通しの悪い交差点2か所を東京都内から選び、車両(クルマ、バイク、自転車)の一時停止状況を観察した。

※日本中を走るHonda インターナビ(双方向通信型のカーナビ)搭載車から通信で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、事故多発エリア情報やゾーン30情報などを表示。パソコンやスマートフォンで自由に閲覧でき、閲覧者が交通安全上危険だと感じた場所に投稿することも可能。詳細は以下のホームページを参照。
<https://safetymap.jp/>



SAFETY MAP上の観察場所A(左)とB(右)の表示(2020年12月4日時点)

WATCHING 観察

停止線の手前で止まる車両は少数
自転車は1台もいなかった

観察場所Aは東京都練馬区大泉町にある信号機のない交差点。幹線道路への抜け道として使われている一方、夕方は自転車も頻繁に往来する交差点だ。1時間の観察中に、「止まれ」の標識がある場所を通過した車両は190台で、9割近くの167台は停止線の手前で一時停止をしなかった。このうち停止線を越え、交差する道路が見通せる位置で一時停止したのは86台。残りの81台は一度も完全に停止することなく、徐行しながら交差点を通過していった。常に停止線の先にクルマが止まっていたため、交差する道路から路地にクルマがなかなか右折できない場面が散見された。停止線の手前で止まった車両は23台だが、その多

くは前車の停止に伴うもので、意識して止まっている車両は少ないように思われた。

観察場所Bは東京都西多摩郡瑞穂町にある信号機のない交差点。幹線道路から一本奥に入った通りにある。1時間の観察中に、「止まれ」の標識がある場所を通過した車両は112台で、一時停止線の手前で停止したのは5台にとどまった。このうち1台は中年男性が運転するバイクで停止線の手前で止まってから、ゆっくりと左右が見通せる位置に進んでから再度停止して安全確認を行っていた。

なお、観察場所A、Bともに停止線の手前で止まった自転車は1台も見られなかった。また、自転車は交差する道路が見通せる位置でも一時停止しない割合がクルマ、バイクに比べ高かった。中にはスピードを落とさずに交差点に進入する自転車もあり、危険に感じられた。

ADVICE アドバイス

出会い頭事故を防ぐために
一時停止して安全確認を

信号機のない交差点における一時停止状況を2カ所で観察したが、どちらも約半数の車両が停止線はおろか停止線を越えた先でも止まることはなかった。このような車両の存在が、事故多発地点となっている一因かもしれない。

「止まれ」の標識がある場所では、まず停止線の手前で一時停止。そして、交差する道路を通行する車両や歩行者の存在を確認できる位置までゆっくり前進し、さらに停止して左右の安全を確認してほしい。

また、自転車の場合は走りながら交差点の中を確認しようとする姿が多く見られた。日常的に通行している道路であれば、時間帯ごとの道路状況を理解しているため、つい確認を怠りがちだ。しかし、自転車も車両なので、「止まれ」の標識がある場所ではクルマやバイクと同じように停止線の手前で止まらなければならない。特に、ドライバーやライダーが自転車を利用する時は率先して実践し、周囲に模範を示す必要がある。

ドライバー、ライダー、自転車利用者が一時停止の重要性を再認識することで、信号機のない交差点での出会い頭事故を防ぐことができるのではないだろうか。

観察結果

観察場所 A

東京都練馬区大泉町
観察日/12月4日(金)
観察時間/16:00~17:00
天候/晴れ



停止線の手前で一時停止せず、交差する道路が見通せる位置で止まるクルマ



「止まれ」の標識があるが、スピードを落とさず交差点に進入する自転車
自転車がいてもかわらぬ止まらないクルマ

●車両の一時停止状況(台)		クルマ		バイク		自転車		合計
停止線の手前で一時停止した	停止線を越えてからも一時停止した	13	23	0	0	0	0	23 (12.1%)
	停止線を越えてからは一時停止しなかった	10		0		0		
停止線の手前で一時停止しなかった	停止線を越えてから一時停止した	59	94	7	13	20	60	167 (87.9%)
	停止線を越えてからも一時停止しなかった	35		6		40		

観察場所 B

東京都西多摩郡瑞穂町
観察日/12月4日(金)
観察時間/13:00~14:00
天候/晴れ



停止線を越えて止まるクルマが多かった



走りながら左右の状況を確認する自転車

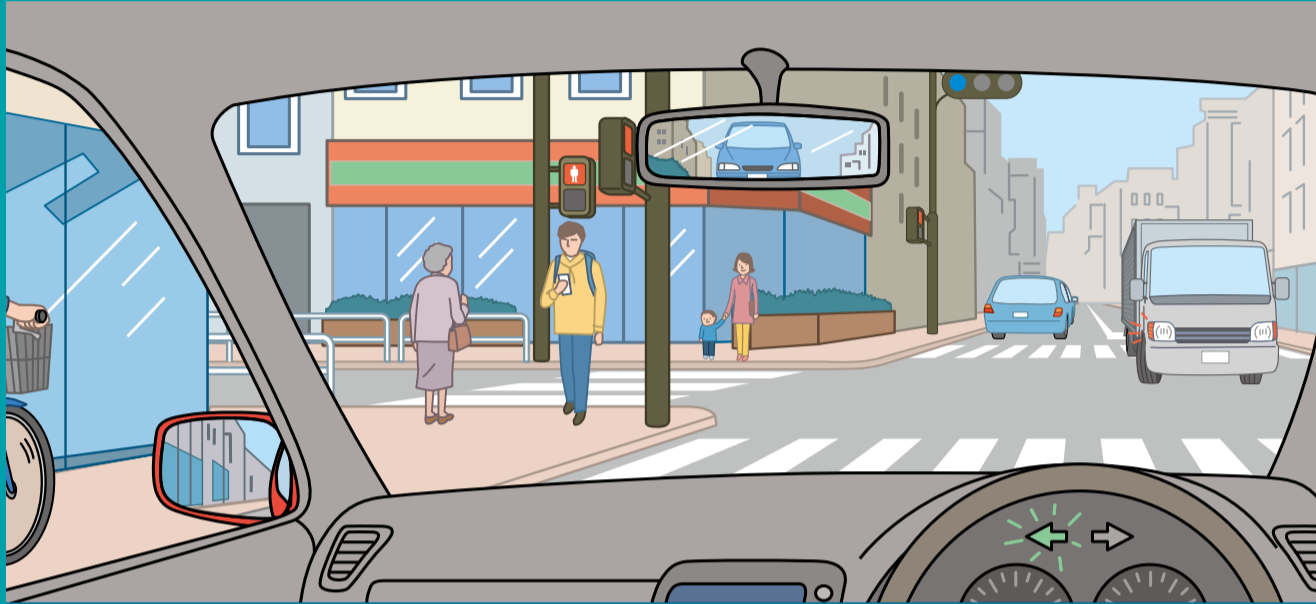
停止線の手前で一時停止を行うバイク

●車両の一時停止状況(台)		クルマ		バイク		自転車		合計
停止線の手前で一時停止した	停止線を越えてからも一時停止した	2	4	1	1	0	0	5 (4.5%)
	停止線を越えてからは一時停止しなかった	2		0		0		
停止線の手前で一時停止しなかった	停止線を越えてから一時停止した	16	34	4	7	29	66	107 (95.5%)
	停止線を越えてからも一時停止しなかった	18		3		37		

KYT 危険予測トレーニング

第77回 歩行者用信号機が赤になった交差点を左折する時 (四輪車編)

あなたは交差点を左折するところです。
横断歩道は赤信号に変わり、歩行者もいないので、
左折を始めようとしています。
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？



交通事故を防止するためには、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。今回は四輪車のドライバーに、交差点を左折す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。

【使用上の注意】

ホンダ SJ 検索

- 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・四輪車編

Q1

2019年の自転車(第1・2当事者※1)の交通事故件数を相手当事者別にみると、最も多い相手は自動車ですが、その割合は何%でしょう？

※1 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、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。

- ①約60% ②約70% ③約80%

Q2

2019年の左折時の交通事故件数のうち、自転車側(第1・2当事者)に人的要因があったのは6,067件ありました。この中で最も多い人的要因は次のうちどれでしょう？

- ①動静不注視※2 ②安全不確認 ③前方不注意

※2 相手の存在を発見していたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったこと。

Q3

左折時の交通事故の人的要因における「動静不注視」のうち、自転車側が「相手が譲ってくれると思った」割合は何%でしょう？

- ①約40% ②約50% ③約60%



「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/>

Safety Info.

インフォメーション②

安全運転普及活動 メディア取材会 開催

昨年9月30日、Honda 青山ビル(東京都港区)にて「安全運転普及活動 メディア取材会」が開催され、新聞社やテレビ局など報道関係者が参加した。

初めに、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が、Hondaが安全運転普及活動に取り組んだ背景、半世紀にわたって継続してきた意義を説明。「既に日本を含む41の国と地域で安全運転普及活動を展開しています。この50年で培った国内外の交通安全のノウハウを世界の共有財産として、すべての交通参加者に安全・安心で自由な移動の喜びを最大化できる社会の実現に向けて活動を継続、進化させ

てまいります」と述べた。

続いて、鈴木英樹 本田技研工業(株)安全運転普及本部事務局長が活動の3つの柱となっている「人づくり」「場づくり」「ソフトウェアの開発」それぞれの具体的な取り組みについて紹介。「事故ゼロ社会の実現に向けて、時代に先駆けた交通安全教育の手法や機器の研究・開発に引き続き取り組んでまいります」と今後の展望を語った。会場にはHonda ライディングシミュレーターやHonda 自転車シミュレーター、リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフトなど教育機器も展示され、多くの報道関係者が各機器を体験した。



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



取材会では参加した報道関係者がHondaの様々な教育機器を体験