

SJ

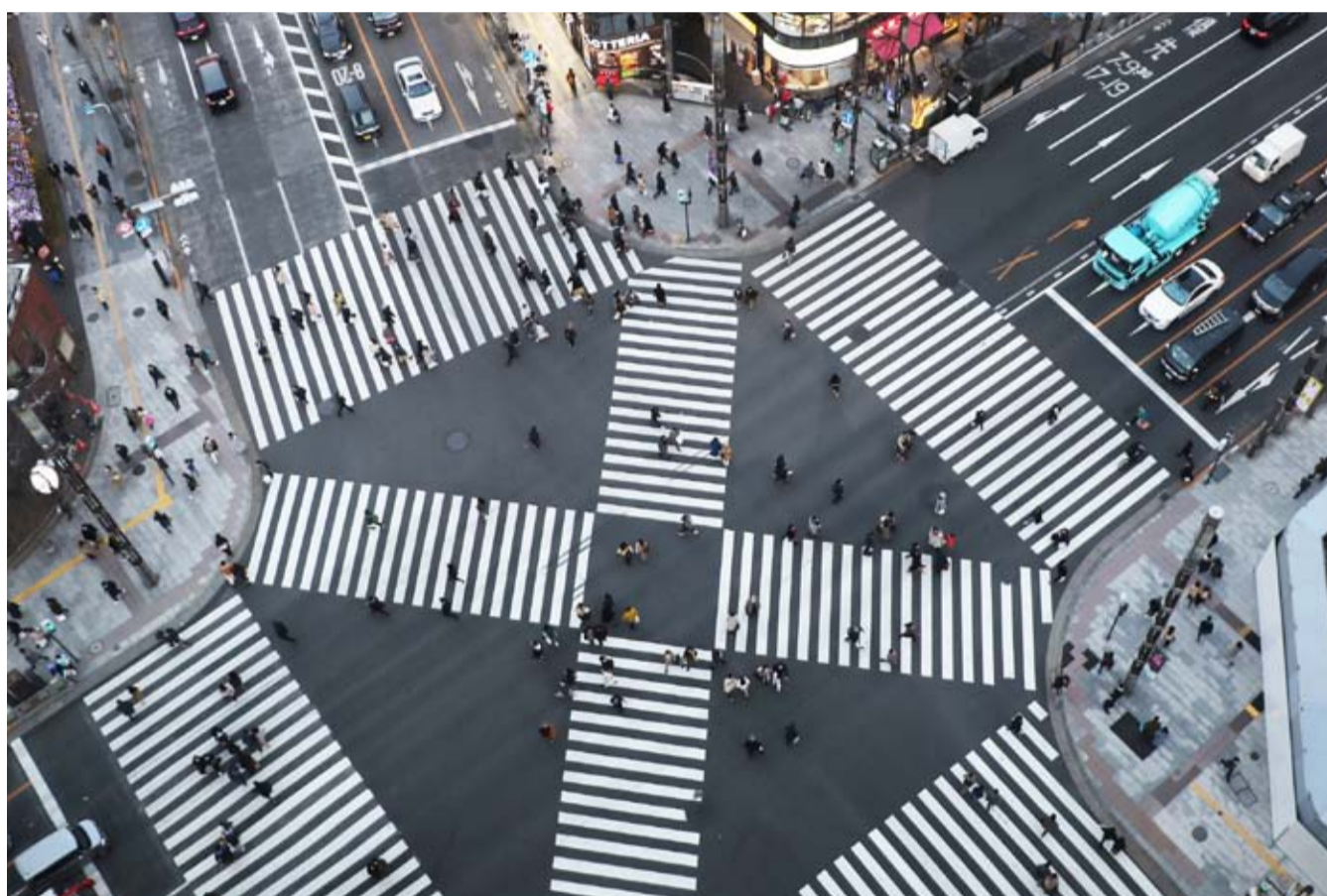
The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

調和のある混合交通社会を
実現するために

令和3年度から第11次交通安全基本計画がスタートした。同計画は究極的に交通事故のない社会をめざすことを基本理念として、令和7年度まで実施される。実施初年度にあたり、計画の目標達成に向けたビジョンや官民の交通安全活動はどうあるべきか、楠芳伸・警察庁交通局長と安部典明・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2021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。

楠 令和2年中の交通事故情勢ですが、交通事故死者数は2,839人と、5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。また、交通事故死傷者数についても、372,315人と、17年連続で減少しています。

本年11月末現在では、交通事故死者数は2,352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、本年6月には千葉県八街市で児童5人が死傷する痛ましい事故が発生しました。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、高齢者の死者数が全体の半数以上を占めていることなどを踏まえ、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。

—今年度から第11次交通安全基本計画がスタートしましたが、計画の理念と目標について、お聞かせください。

楠 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時間死者数を2,000人以下にするとともに、重傷者数を2万2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」との政府目標が示されました。

交通安全基本計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取り組みにおいて、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて約6分の1にまで減少させるなどの成果をあげてまいりました。一方で、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故等が引き続き発生しております。また、欧米諸国と比べても、交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、さらにこれらの約7割が高齢者となっており、高齢者及び子どもの安全確保が課題であると考えております。警察においても、計画に基づき、関係機関・団体等と連携しながら、歩行者の安全確保に向けた交通安全教育や運転者に対する指導取締り、自転車の遵法意識の向上に向けた交通安全教育・指導取締りの推進、生活道路における安全確保に引き続き取り組み、「交通事故のない社会を目指して」、「人優先の交通安全思



右：楠芳伸 警察庁交通局長
左：安部典明 本田技研工業（株）安全運転普及本部長

Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 SJ Interview (株) Ashirase 代表取締役 千野歩さん
- P5 Close Up クローズアップ Honda の活動
Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P6 Close Up クローズアップ 交通安全センター
- 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



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 安全運転普及本部内
〒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係
TEL：03(5439)1191
E-mail：sj-mail@spirit.honda.co.jp

想」、「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」という、計画の基本理念に基づいて諸施策を推進してまいります。

—Hondaが安全運転普及本部を発足させて50年以上となりますが、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。

安部 私どもがめざしているのは、バイクやクルマに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現であり、「交通事故のない社会をめざす」という第11次交通安全基本計画の基本理念にも通じるものです。この想いを込めたグローバル安全スローガン「Safety for Everyone」に基づき、各地域・国の交通事情に応じた活動を推進しています。そして、「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)」の3つの要素をもって、交通安全に取り組んでいます。

1970年に設立した安全運転普及本部が担っているのは「人の能力」です。認知、予測、判断、操作の運転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を使命として、設立以降、お客様に商品であるバイクやクルマを正しく理解して使っていただくための安全教育を「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に活動しています。その活動はバイクやクルマの運転者のみならず、子どもから高齢者まで交通社会に関わるすべての人に広がっています。

そして、私どもは今年4月、「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」と表明しました。Hondaは人が生まれ持った好奇心を大切にしたい。新しい場所、新しい出会い、新しい仲間、自由な移動が、人と人を繋ぎ、異なる価値観や文化、社会を繋ぎ、人々の生活を豊かにすると信じています。だからこそ、より安全なモビリティ、より安全な社会をつくるために、誰よりも頑張らなくてはいけない、という決意です。今後も各地域・国が抱える事故の実態をとらえた交通安全の取り組みを積極的に進化させていきます。



安部典明

Noriaki Abe

本田技研工業(株)執行役常務 安全運転普及本部長

子どもを含めた歩行者への交通安全教育を強化

—交通事故死者数や交通事故件数は減少傾向にあるものの、次代を担う子どもが被害に遭うケースは後を絶ちません。子どもに対する交通安全教育へのお考えをお聞かせください。

楠 警察では、これまでも子どもに対する交通安全対策を推進してまいりましたが、本年6月には千葉県八街市の路上で、下校中の小学生の列に飲酒運転のトラックが衝突し、5名の児童が死傷するという大変痛ましい事故が発生しました。

この事故を受けて、全国の通学路において、学校、道路管理者等との合同点検が行われたところです。

その結果を踏まえて必要な交通安全施設等を整備し、道路管理者と連携して最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定するなどの速度抑制対策を推進するとともに、登下校時間帯に限った車両通行止めを始めとする各種交通規制を的確に実施してまいります。

さらに、飲酒運転根絶に向け、本年11月に道路交通法施行規則を改正し、安全運転管理者の業務として、運転者の運転前後にアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等を義務化しました。来年4月1日から段階的に施行されます。

また、横断歩行者の安全確保のため、運転者に対し横断歩道での歩行者優先義務等を徹底することはもちろん、子どもを始めとする歩行者が自らの安全を守るための交通行動を理解し、実践することも重要と考えており、本年4月には、交通の方法に関する教則及び交通安全教育指針の改正を行いました。

この改正等を踏まえ、都道府県警察には、歩行者に対する交通安全教育等では、運転者に対して横断する意思を明確に伝えること、安全を確認してから横断を始めること、横断中も周りに気を付けること等を促すよう指示しているところです。

—Hondaでは子どもへの交通安全教育について、どのように取り組んでいるのでしょうか。

安部 私どもは子どもの発達段階に合わせた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。

コロナ禍が続いている状況では、子どもたちを集めて対面で行う交通安全教室の開催が難しいケースもあります。地域の交通安全指導者の皆様は創意工夫を凝らし、非接触でも交通安全教育ができる仕組みや内容をつくり上げています。その中に、私どもが開発したプログラムを取り入れていただいています。これらのプログラムの特徴は、一方的に指導するのではなく、イラストやアニメーションを活用し、子どもに問いかけながら道路を歩く時の危険などに気づいてもらう対話型になっていることです。そのため、リモートでの交通安全教室でも双方向性があり、対面に近い指導ができる点が好評を得ています。2020年はコロナの影響があったものの約33万人の子どもたちがHondaのプログラムによる交通安全教育を受け、過去3年間の累計では約148万人になります。

こうしたニーズを踏まえ、プログラムそのもののデジタル化にも取り組んでいるところです。例えば、「あやとりいひよこ」という子ども向けプログラムでは指導者が大型のワークシートを見せ、子どもたちとやり

とりしながら進行します。このワークシートをデジタル化したものを映像版として作成しました。パソコンやタブレットからの操作で画面や電子黒板などへの表示が容易になっており、リモートでの交通安全教室でより使いやすくなりました。

中学生・高校生は自転車を利用する機会が増えてきますから、自転車の安全運転教育が必要になります。今年は新たな取り組みとして、静岡県浜松市を拠点に活動している私どものサッカークラブ(Honda FC)の下部組織に所属する小・中・高校生を対象に自転車講習会を実施しました。私どもが開発したプログラムを活用し、クラブの監督・コーチが実技と座学の両面から指導を行いました。今後、練習試合の機会を通じて、対戦相手のクラブチームや学校に自転車教育の輪を拡げていく予定です。

また、小・中・高校生などの自転車利用者には、クルマのドライバー側の視点を体験することも大切です。クルマから自転車はどのように見えているのか、ドライバーが見えない死角はどこなのかを体験できるプログラムを自転車教育の中に取り入れる検討を始めました。

官民による重層的な高齢者対策の推進

—第11次交通安全基本計画では、高齢者の安全確保も重点テーマとなっています。高齢者の対策について、お聞かせください。

楠 運転免許証の更新に当たっては、年齢が70歳以上の方は高齢者講習、75歳以上の方はこれに加えて認知機能検査が義務付けられており、検査の結果、認知症のおそれがあると判断された場合には、医師の診断を受けることとなっています。

令和4年5月13日に施行予定の改正道路交通法では、75歳以上の方のうち、一定の違反歴を有する方は、運転技能検査の受検が義務付けられるほか、運転に不安を覚える方等に対して、より安全な自動車に限って運転を継続する選択肢として、申請による安全運転サポート車等限定条件付免許の制度が導入されます。

また、高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識の習得を目標として、各種教育教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進してまいります。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。

—高齢者の事故を防ぐために、Hondaはどのような取り組みを進めているのでしょうか。

安部 高齢運転者のもとより事故防止には、安全運転支援システムの普及拡大が寄与できます。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を、軽自動車を含めたすべてのモデルに標準装備化しています。

しかし、そのようなシステムが装備されていないクルマを利用されるお客様もまだ大勢いらっしゃいます。

そのため、四輪販売会社の店頭などにおけるお客様への安全アドバイスも大切です。私どもは自前のプログラムを使って、高齢のお客様を中心にすべての運転者の方に事故を防ぐための安全行動を啓発しています。車両の死角の確認やじゃんけんを用いた反応体験などを通じて、日頃の運転を振り返りながら、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」の重要性をお客様に気づいていただくのです。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の安全アドバイスに役立てています。現在、コロナ禍で非接触での対応に配慮し、簡易版を作成しています。従来よりも短い時間で簡潔に啓発・指導ができるようになります。

また、高齢歩行者向けにも様々なプログラムを開発し、普及しています。これらは子ども向け同様に気づきを促す対話型で、高齢者の方々に歩行中の事故を防止する安全行動への理解を深めてもらうためのものです。地域の交通安全指導者の皆様が交通安全教室で活用されています。2020年はコロナの影響があったものの約3万人の高齢者の方々がHondaのプログラムによる交通安全教育を受け、過去3年間の累計では約15万人になります。私どもでは、指導者の皆様が使いやすいように、ご意見を伺いながらアップデートしています。

自動運転社会に向けたルールの検討や過渡期の対策が必要

—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。自動運転社会の実現に向けた警察庁の取り組みについて、お聞かせください。

楠 自動運転については、警察としても、安全を第一としつつ、必要な取り組みを進めています。

昨年4月には、SAEレベル3の自動運転に対応した改正道路交通法が施行されました。

さらに、従来の「運転者」の存在を前提としないSAEレベル4相当の自動運転の実現に向けた取り組みも進めています。「官民ITS構想・ロードマップ2020」(※2)等において2022年度頃の実現を目指している無人自動運転移動サービスを念頭に、SAEレベル4相当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対応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。

警察では、自動運転に係る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引き続き必要な取り組みを推進していきたいと考えています。

—Hondaは自動運転社会の実現に向けて、どのように取り組んでいるのでしょうか。

安部 今年3月、私どもは世界初となるレベル3自動運転技術を搭載したレジェンドを発売しました。Hondaが国土交通省より自動運行装置として型式指定を取得した自動運転レベル3に適合する先進技術「トラフィックジャムパイロット(渋滞運転機能)」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です。

ただし、自動運転の普及には社会受容性の醸成など様々な課題を解決する必要があります。これと並行して、先ほど紹介した「Honda SENSING」の進化と普及、そしてお客様への安全運転教育に取り組んでいきます。

「Honda SENSING」においては、自動運転技術の研究開発で培った技術やノウハウを活かし、さらなる安全性能の向上をめざしています。また、これまでお客様は四輪販売会社のスタッフが運転するクルマに同乗する形で衝突軽減ブレーキなどを体感していましたが、お客様自身が運転して体験できるプログラムを開発しているところです。お客様の安全運転支援システムに対する正しい理解を促進し、誤解や過信による事故防止と装備の普及拡大につなげていきます。

自動運転社会は官民が協力しなければ実現できません。引き続き、ご支援をお願いします。

交通事故死者ゼロをめざし、官民が連携して取り組む

—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。

楠 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り、昨年の交通事故死者数は統計が残っている昭和23年以降で最少となり、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、「高齢者及び子どもの安全確保」や「歩行者及び自転車の安全確保」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。

—「世界一安全な道路交通社会をめざす」上で、Hondaの役割をどのようにとらえているのでしょうか。

安部 お客様の命をお預かりするモビリティカンパニーにとって、安全と環境への取り組みは最重要課題です。

先進安全技術の開発はさらに進化をしていきますが、「広く誰もが安全」という視点で考えると、やはり「普及」なくして理想とする安全を語れません。これからも安全運転支援システムが装備されていないクルマを利用される方々の事故をいかに防ぐかという課題において、教育は依然として有効な手段です。いかに技術が進化しても、自他の生命の尊重やルール遵守、思いやりの心をはぐくむための教育は欠かせません。運転者の安全意識を向上させることで防げる事故はまだありますから、私どもが50年以上にわたり継続している「人から人への手渡し」の安全」が果たす役割は大きいのです。従来のように、Hondaの二輪・四輪販売会社や交通教育センターなどの啓発活動をより一層強化するのはもちろん、情報の受発信が多様化する中でSNSなどを活用し、すべての道路交通利用者に対しても安全への理解を深めていただくための普及活動も進めています。

特に、二輪車は四輪車との衝突において被害者になることが多い実態もあり、Hondaは二輪車と四輪車の両方を製造販売するメーカーとして、それぞれの運転者がお互いを尊重した運転ができるような教育活動に



楠芳伸

Yoshinobu Kusunoki

警察庁交通局長

も力を入れていきます。

また、技術や社会の変化に応じ、交通に関わる様々なルールも改正されることが求められます。Honda個人の取り組み以外に、業界を通じ、関係省庁へ交通事故低減のための提言等を行っているところです。

最後になりますが、新興国での二輪車死亡事故をゼロにすることは大きなチャレンジです。これを実現するためにも、まず日本における死亡事故ゼロの達成に向け、警察庁をはじめとする関係省庁と連携しながら全力を挙げて取り組んでまいります。

—こうしたHondaの取り組みに対する評価、また官民一体となって推進していくために、官として民間団体等に期待することを、お聞かせください。

楠 先程お話しいただいたとおり、御社がめざす「『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めざします」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、子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3年中の交通事故死者数は2,636人

※2 2020年7月15日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部等会議決定