

Hondaが新「N-WGN」発売に合わせ、全国のドライバー1,200人を対象に「クルマと移動に関する調査」を実施
コロナ禍でクルマ移動が増える新たなライフスタイルに適した安心できるクルマの機能とは？

ほぼ毎日運転する運転に慣れた人でも約4人に1人が

「アクセルとブレーキの踏み間違い」を経験

そんな中、「アクセルとブレーキの踏み間違い」を含む運転中のヒヤリハット経験者の

約4割はクルマの安全運転支援システムに助けられた経験有り

「N-WGN」に標準装備の安全運転支援システム Honda SENSING

障害物の有無に関わらず、アクセルとブレーキの踏み間違いによる急加速を抑制する

「急アクセル抑制機能」をHonda車として初めてオプション設定

Hondaの軽自動車「N-WGN（エヌワゴン）」が9月22日にモデルチェンジし、23日に発売を開始します。「N-WGN Custom」はより精悍（せいかん）でスポーティーなデザインへと進化。全タイプに標準装備した安全運転支援システムHonda SENSINGへ新機能が加わり（オプション設定）、安全性能を高めています。

今回Hondaは、新型コロナウイルスの流行以降のライフスタイルの変化について、全国1,200人のドライバーを対象に、「クルマと移動に関する調査」を行いました。

「クルマと移動に関する調査」主な調査結果

ドライバー全体の約8割が運転中のヒヤリハットを経験し、さらに運転中に怖い思いをした経験も…

- ドライバー全体の約8割(80.4%)が運転中のヒヤリハットを経験。運転頻度の高いデイリードライバー（87.8%）や、ペーパードライバー（87.8%）では、約9割が経験。
- ドライバー全体の約8割（79.2%）が「運転中に周囲のクルマの動きに怖い思いをした」。デイリードライバー（79.8%）、ペーパードライバー（82.3%）でも怖い思いをした経験あり。怖さを感じる理由としては「必要以上に車間距離を詰めてくる」（67.1%）、「無理な追い越し」（53.8%）など。

ドライバー全体の約3割が「アクセルとブレーキの踏み間違い」を経験

- ドライバー全体の28.5%が「踏み間違い」を経験。60歳以上（16.9%）より若年層（18～29歳 36.1%、30～39歳 34.6%）や新人ドライバー（36.5%）に多く、運転に「自信がある人」（25.9%）でも踏み間違いを経験している。
- 新型コロナウイルス流行以降、クルマの運転頻度が増えた人では、約3人に1人（34.9%）がアクセルとブレーキの踏み間違いを経験。

ヒヤリハット経験者の約4割がクルマの安全運転支援システムに助けられた経験あり

- ヒヤリハットを経験した人のうち、約4割（40.3%）はクルマの安全運転支援システムに助けられた経験が「ある」。
- 助けられた安全運転支援システムTOP3 ①衝突を予測してブレーキをかける機能（23.1%） ②先行車の発進を知らせる機能（13.1%） ③障害物の有無にかかわらず、踏み間違いによるアクセルペダルの操作ミスを検知し、意図しない急な加速をしないようにする機能（9.7%）。

クルマ購入時、価格よりも「安全運転支援システム」を重視

- クルマ購入時の重視ポイントは、「運転のしやすさ」（62.8%）、「安全運転支援システム」（61.2%）、「価格」（60.8%）の順。
- 安心して運転できると思うクルマの安全運転支援システムTOP3 ①衝突を予測しブレーキをかける機能（65.3%） ②障害物の有無にかかわらず、踏み間違いによるアクセルペダルの操作ミスを検知し、意図しない急な加速をしないようにする機能（45.7%） ③前方に障害物がある状態で、強くアクセルを踏み込んだ際、急加速しないようにする機能（39.2%）。

「クルマと移動に関する調査」調査概要 ■実施時期：2022年8月18日（木）～8月22日（月） ■調査手法：インターネット調査

■調査対象：18歳以上の普通免許保有の男女1,200人（ペーパードライバー、デイリードライバー、新人ドライバー各400人）

■調査委託先：マクロミル ■構成比（%）は小数第2位以下を四捨五入しています。合計が100%にならない場合があります。

■ コロナ禍以降、免許保有者の12.8%は運転頻度が「増」 運転に不安を感じる人も増えている？

コロナ禍以降、移動手段やクルマとの付き合い方にも変化が生じています。全国の普通免許保有者82,235人のうち、2020年3月のコロナ禍以降の運転頻度が「増えた」と答えたのは10,498人（12.8%）。普通免許保有者の約8人に1人は、コロナ禍以降運転をする頻度が増えています〔図1〕。

これまで運転する機会の少なかった方も運転するようになったりと、不安を抱えている人も多いのではないのでしょうか。そんな中、今回の調査により、ドライバーの皆さんが日頃抱えている不安やヒヤリハット経験が明らかになりました。

〔図1〕 コロナ禍以降、
運転頻度が「増えた」



ここからは、18歳以上の普通免許保有者で、運転キャリア別に

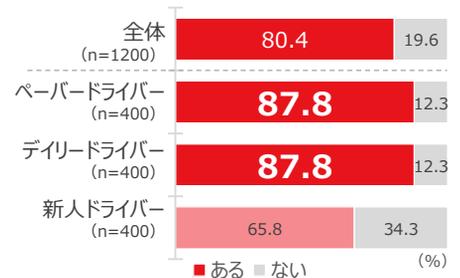
- ① コロナ禍で運転機会が増えたが運転に自信がないペーパードライバー
- ② コロナ禍前から運転機会が恒常的に多いデイリードライバー
- ③ この1年以内に免許を新たに取得し、かつ運転経験がある新人ドライバー

①～③各400人
（①～③の間で性年代別に均等）ずつ、
計1,200人を対象に調査しました。

■ ドライバー全体の約8割が経験するヒヤリハット

まず初めにクルマを運転中のヒヤリハット経験について聞きました。ヒヤリハットとは、交通事故には至らないものの、ドキッとする危ないことが起こった事象のことです。すると、全体の80.4%がヒヤリハットを経験しており、ペーパードライバー（87.8%）もデイリードライバー（87.8%）も、同数がヒヤリハットを経験しています〔図2〕。運転に自信がなくても、運転に慣れていてもヒヤリハット経験が約9割と非常に高いことから、ヒヤリハット経験は、クルマの運転をする人なら誰にでも起こり得ることだと推察されます。

〔図2〕 運転時のヒヤリハット経験



■ 新人ドライバーやコロナ禍以降運転頻度が増えた人は、「アクセルとブレーキの踏み間違い」が多発

経験したヒヤリハットの内容は、「追突しそうになった」（55.5%）、「前のクルマが進んだことに気が付かず後ろに迷惑をかけた」（31.3%）、「駐車時の後方確認が不足」（29.1%）が多くなっています。運転キャリア別に見ると、3層とも「追突しそうになった」が最多ですが、1年以内に免許を取得した新人ドライバーは、発進時や駐車時などの「アクセルとブレーキの踏み間違い^(計)」が39.2%と2番目に多くなっています。また、コロナ禍以降運転頻度が増えた人と答えた人も、約3人に1人（34.9%）が発進時や駐車時などに「アクセルとブレーキの踏み間違い^(計)」を経験しています〔図3〕。

※「アクセルとブレーキの踏み間違い^(計)」は、発進時や駐車時、交差点やカーブでの踏み間違いを合算した数値。

〔図3〕 経験したヒヤリハットの内容（複数回答）



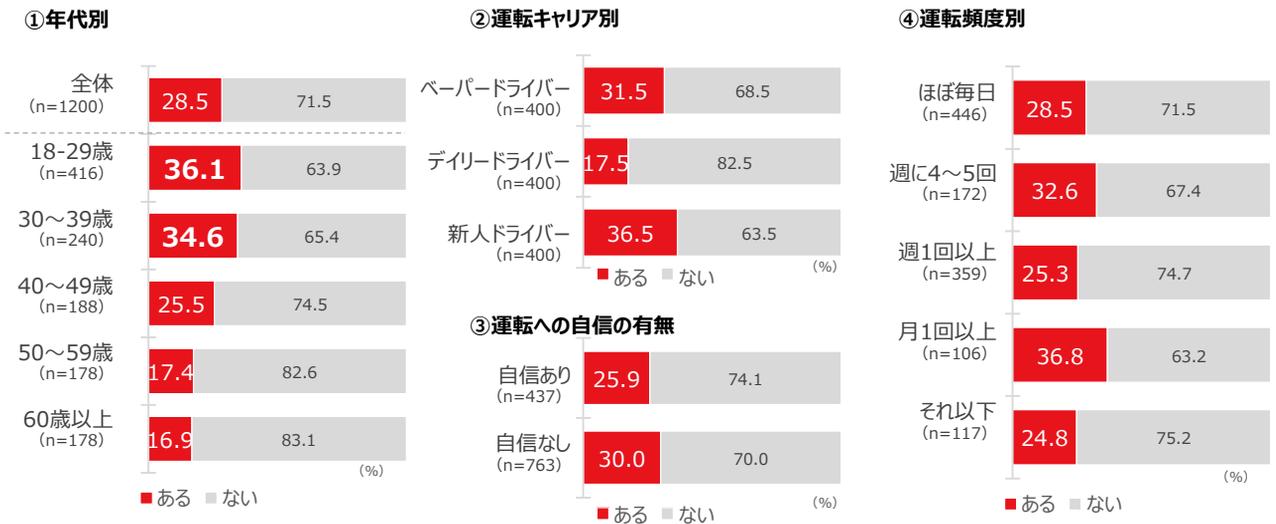
■ ドライバー全体の約3割が「アクセルとブレーキの踏み間違い」を経験

■ 高齢者より若い世代に多く、ほぼ毎日運転している人でも約4人に1人は踏み間違いをしてしまう

シーンやシチュエーションを限定せず、改めてアクセルとブレーキの踏み間違いの経験を聞きました [図4]。すると、全体で約3割（28.5%）が踏み間違いを経験しています。踏み間違いは高齢者に多いと思われがちですが、年代別に見ると、18～29歳が36.1%、30～39歳が34.6%と若い世代が多くなっています。

運転キャリア別に見ると、コロナ禍前から運転機会が多いデイリードライバーでは、踏み間違いが約2割（17.5%）と少なくなるものの、ペーパードライバーでは31.5%、1年以内に免許を取得した新人ドライバーでは36.5%となり、踏み間違いをしてしまう割合が3割を超え高くなっています。また、運転に「自信がある」と答えた人でも約4人に1人（25.9%）、「ほぼ毎日」運転する人でも28.5%、「週4～5回」運転する人では32.6%と、運転への自信や頻度に関係なくドライバー全体の約3割が踏み間違いを経験しています。

【図4】 アクセルとブレーキの踏み間違い経験

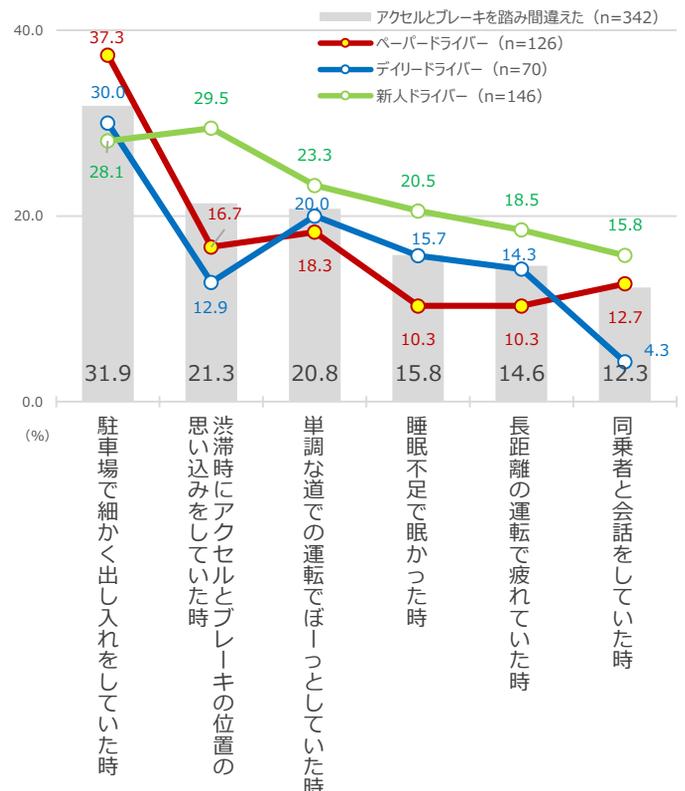


また、アクセルとブレーキを踏み間違えたシチュエーションを聞くと、「駐車場で細かく出し入れをしていた時」（31.9%）、「渋滞時にアクセルとブレーキの位置の思い込みをしていた時」（21.3%）、「単調な道での運転でぼーっとしていた時」（20.8%）が多くなっています [図5]。

運転キャリア別に見ると、1年以内に免許を取得した新人ドライバーは「駐車場で出し入れの時」（28.1%）だけでなく、「渋滞時にアクセルとブレーキの位置の思い込みをしていた時」（29.5%）に踏み間違いをすることが多くなっています。

また、ペーパードライバーと運転機会が多いデイリードライバーを比べると、「単調な道」「睡眠不足」「長距離運転」のシーンではデイリードライバーの方が踏み間違いをする割合が高くなっています。運転に慣れているが故の気の緩みを感じられます。

【図5】 アクセルとブレーキを踏み間違えたシチュエーション（複数回答）



■ ドライバー全体の約8割が運転中に怖い思いをした経験あり！

デイリードライバーも新人ドライバーも同様の結果に

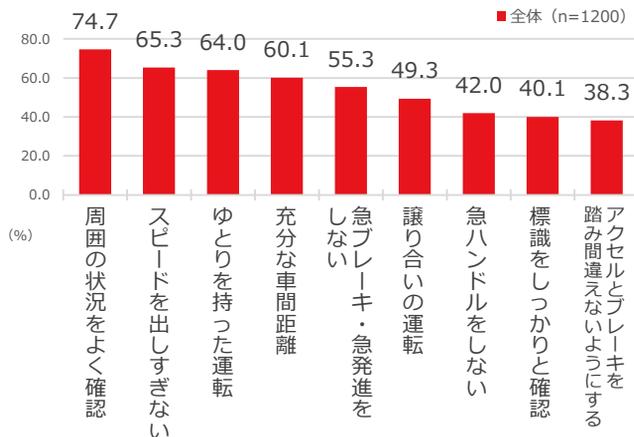
クルマの運転で気をつけていることを聞くと、「周囲の状況をよく確認する」(74.7%)、「スピードを出しすぎない」(65.3%)、「ゆとりを持った運転をする」(64.0%)、「十分な車間距離」(60.1%)、「急ブレーキ・急発進をしない」(55.3%)などが上位に挙げられました【図6】。

日頃からドライバーの多くが十分に気をつけて運転していますが、運転中に周囲のクルマの動きに怖い思いをした経験を聞くと、ドライバー全体の約8割(79.2%)が「怖い思いをしたことがある」と答えました。ペーパードライバーでは82.3%とさらに多くの人が怖い思いを経験していますが、運転に慣れているデイリードライバーでも79.8%が怖い経験をしています【図7】。

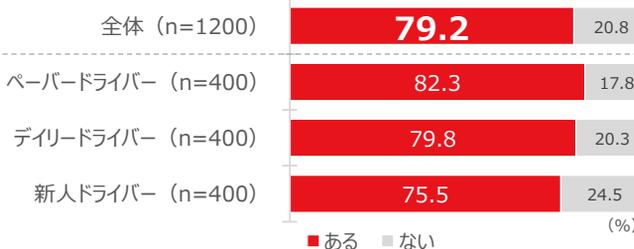
運転中に怖い思いをした内容を聞くと、「必要以上に車間距離を詰めてくる」(67.1%)、「無理な追い越し」(53.8%)などのあおり運転行為が上位となっています【図8】。

今回の調査で運転に自信がないと答えた763人に自信が持てない理由を聞くと、「事故を起こすことが不安」(62.0%)、「運転に対する恐怖心」(48.9%)、「駐車に不安」(32.8%)が上位に挙げられました。約4人に1人(25.2%)は「あおり運転が怖いから」、約5人に1人(18.9%)は「周りの運転が荒く、恐怖を抱くから」と運転時の周囲の環境が原因になっています【図9】。運転中に自分の身に起こった恐怖が蓄積されることで、運転に自信が持てなくなっていると推察されます。

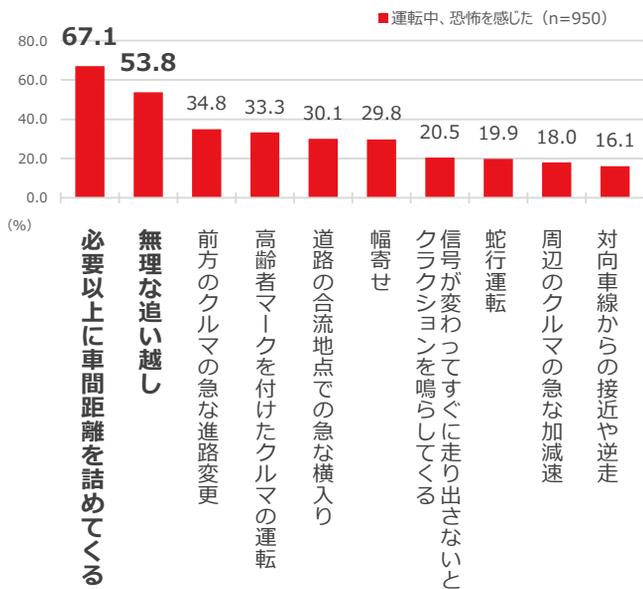
【図6】クルマの運転で気をつけていること (複数回答)



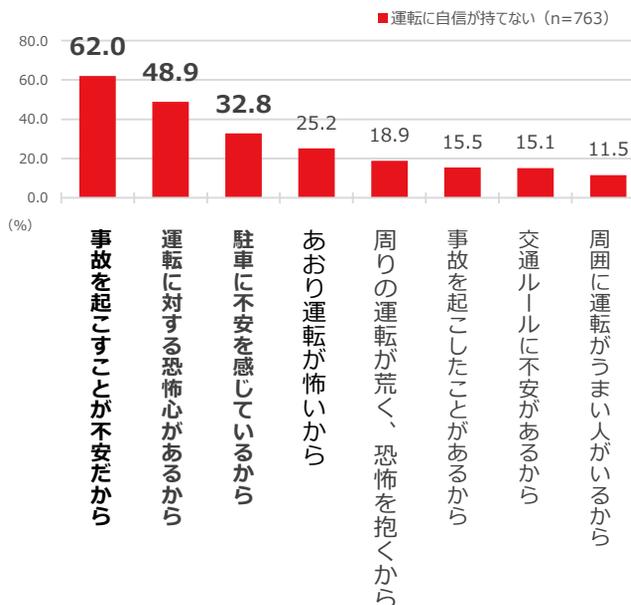
【図7】運転中に怖い思いをした経験



【図8】運転中、怖い思いをした内容 (複数回答)



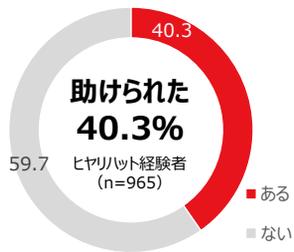
【図9】運転に自信が持てない理由 (複数回答)



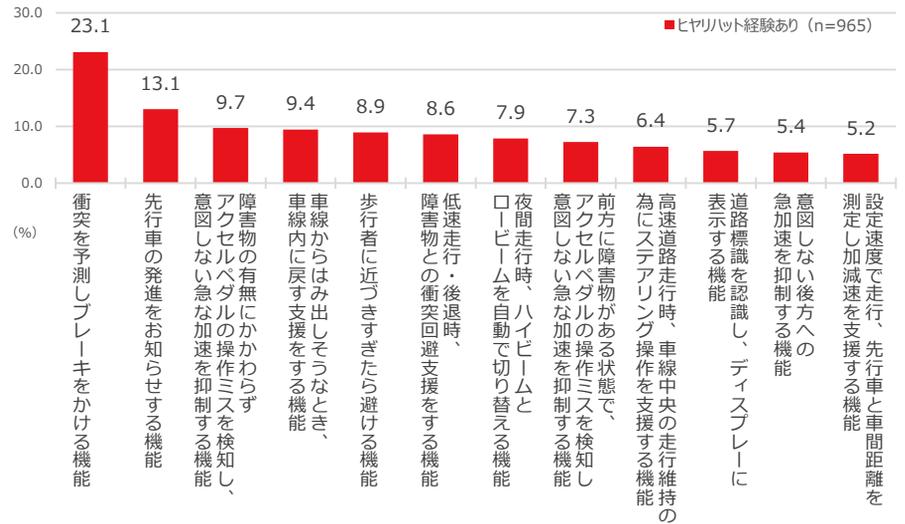
■ ドライバー全体の約4割はクルマの安全運転支援システムに助けられている

前述のヒヤリハットを経験したドライバーに、ヒヤリハットの時にクルマの安全運転支援システムに助けられたかと聞くと、約4割（40.3%）が助けられた経験が「ある」と答えています〔図10〕。具体的な安全運転支援システムを聞くと、衝突を予測してブレーキをかける機能（23.1%）、先行車の発進をお知らせする機能（13.1%）、障害物の有無にかかわらず、踏み間違えによるアクセルペダルの操作ミスを検知し、意図しない急な加速をしないようにする機能（9.7%）、車線からはみ出しそうとき、車線内に戻す支援をする機能（9.4%）などに助けられています〔図11〕。

【図10】 運転中ヒヤリハットでクルマの安全運転支援システムに助けられた経験



【図11】 助けられた安全運転支援システム（複数回答）



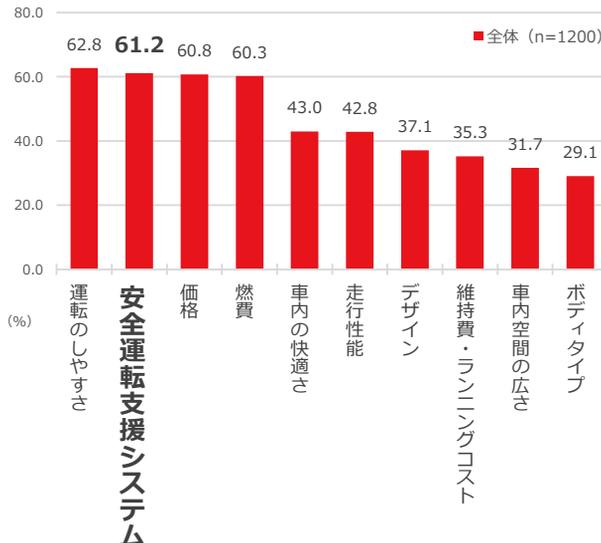
■ 価格よりも重視されるポイントは安全運転支援システム！

クルマの購入時に重視するポイントを聞きました。すると、「運転のしやすさ」（62.8%）、「安全運転支援システム」（61.2%）、「価格」（60.8%）、「燃費」（60.3%）の順となり、価格よりも安全運転支援システムの方が重視されています〔図12〕。

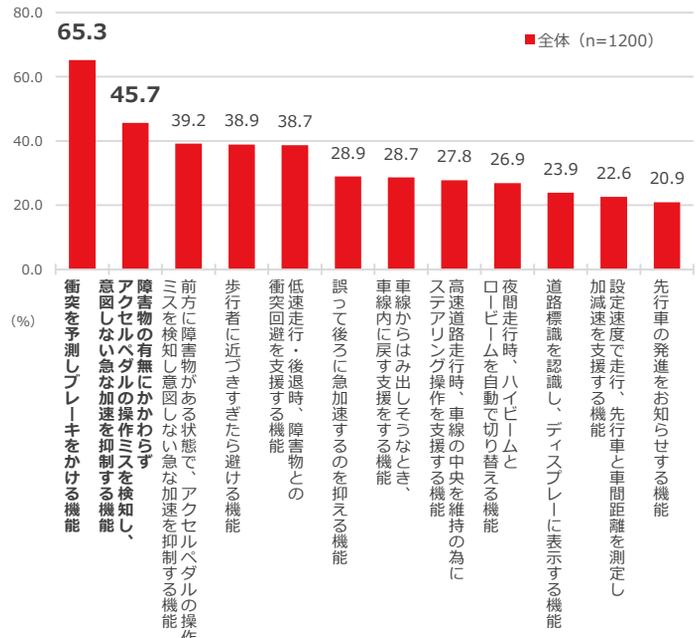
そこでどんな安全運転支援システムがあればクルマを安心して運転できるかと聞くと、上記の通り実際の利用率が高い衝突を予測してブレーキをかける機能（65.3%）がトップで、次いで障害物の有無にかかわらず、踏み間違えによるアクセルペダルの操作ミスを検知し、意図しない急な加速をしないようにする機能（45.7%）を選ぶドライバーが多くなっています〔図13〕。

ドライバー全体の約3割が経験するアクセルとブレーキの踏み間違い。アクセルペダルの操作ミスが未然に防げるようになれば、ヒヤリハットもそれ以上の事故も、ぐっと少なくなりそうです。

【図12】 クルマ購入時の重視ポイント（複数回答）



【図13】 安心して運転できるクルマの安全運転支援システム（複数回答）



NEW N-WGN この秋、登場

Hondaの軽自動車「N-WGN（エヌワゴン）」が9月22日にモデルチェンジし、23日に発売を開始します。

すべての人が安心して、自由に移動できる社会を目指して。

Hondaはこの目標に向けてさまざまな取り組みを続けてきました。

いろいろな人の生活に身近な軽自動車Nシリーズは、

全タイプに先進の安全運転支援システムHonda SENSINGを標準装備。

なかでもN-WGNは、安心感のある運転をサポートする先進機能をいち早く採用し、

Hondaの安全へのつよい想いをカタチにしてきました。

さらに今回、Nシリーズ誕生10周年を機にスタートした新ブランド「N STYLE+」から

第3弾となる特別仕様車「STYLE+ BITTER」を同時発売します。

「STYLE+ BITTER」は、シンプルで親しみやすいN-WGNのデザインはそのままに、

よりシックで落ち着いた、大人の世界観を表現しました。

ひとりひとりの毎日に、おおきな安心を。N-WGNは今日も、あなたと走り続けます。



N
WGN



N
WGN
Custom

Honda SENSING

先進の安全運転支援システムを、全タイプに

Hondaは、「Safety for Everyone.」の安全思想のもと「事故に遭わない社会」の実現を目指し、リアルワールドでの実態に基づく開発を行っています。「事故に遭わない社会」の達成に向けてHondaは早期から独自研究を進めるとともに、実用化に努めてきました。2002年にはカメラを用いた「車線維持支援システム（LKAS）」を、2003年には世界で初めてミリ波レーダーを用いた「追突軽減ブレーキ（CMBS）」を実用化。

そして蓄積してきたこれらの技術をさらに進化、高機能化させた先進の安全運転支援システムが「Honda SENSING」です。Nシリーズでは全タイプに標準装備しています。

Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力（認識能力・制御能力）には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。詳細はホームページをご参照ください。
<https://www.honda.co.jp/hondasensing/>

万が一の踏み間違いに備える

急アクセル抑制機能〈Honda SENSING〉

ブレーキを踏んだつもりが、誤ってアクセルを踏み込んでしまった。そんなもしもの時に備えた機能を、Honda車として初めて※1「N-WGN」に採用しました。

「急アクセル抑制機能」は、障害物がない場合も、踏み間違いによる急発進、急加速を抑制し、音と表示で警告。安心感のある運転をサポートします。

※1 2022年9月現在。Honda調べ。

「急アクセル抑制機能」は、工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セットアップ費用（ディーラーオプション）が必要となります。

N-WGN 製品サイト：
<https://onl.sc/c82X1Nn>