



人とクルマのいい関係をめざして

2

2003 FEBRUARY

編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
本田技研工業株式会社
安全運転普及本部内
電話 03(5412)1575

編集人：木村正夫
年間購読料：1200円(定価1部100円)
郵便振替 口座番号：00170-7-173273
加入者名：(株)アストクリエイティブ
安全運転普及本部係

今月の
スポット

痛みとは、身体のみだけではなく、人生の損失、周りの人に多大な迷惑をかける責任の重みでもあります。その痛みの大きさを伝えることで、安全を人に依存しない、心のブレーキを踏むことの大切さが自覚されることを願っています。(OPINIONより)

CONTENTS

特集 交通事故死者数半減 新たな交通安全教育に向けて ...1

**交通事故死者数8326人
1970年のピーク時の半減に**運転能力の自覚を促す参加体験実践型教育の積極活用 2
SJ「新しい動き」.....4

TRAFFIC / トラフィック・セーフティ・フォーラム2003

FOCUS / ホンダプリモ東城

NEWS REVIEW / 第43回交通安全国民運動中央大会
活動短信 / 交通教育センター1月

OPINION5

宮城光 / レーサーの経験を活かし、
「安全確保は自己責任から」を若者に伝える

FRONT LINE5

(社)新交通管理システム協会 / 安全・快適で環境にやさしい交通
社会の実現に向け真に有用なシステムの研究開発を推進

DOCUMENT EYE 1566

高速道路での後部座席のシートベルト着用状況を観察する

特集 交通事故死者数半減——新たな交通安全教育に向けて

交通事故死者数8326人
1970年のピーク時の半減に

2002年の交通事故死者は8326人で、前年より421人(マイナス4.8%)少なくな。交通事故といわれた過去最悪の1970年に記録した1万6765人の半分以上であることが警察庁のまとめでわかった。これは、政府の第7次交通安全基本計画(01～05年度)が目標とした「年間死者数8466人以下」を2年目に達成したことによる。

特筆されるのは、この間急増してきた交通事故発生件数、負傷者数も12年ぶりに減少になったことだ。死者数、事故発生件数、負傷者数いずれもが減少したのは、1984年以来実に18年ぶりとなる。

飲酒厳罰、安全意識の高まりが奏功

昨年の月別死者数では、前年同期比で5月以降の減少が目立つ。事故の原因別では飲酒運転による死者が大幅に減少。飲酒運転の厳罰化を柱にした改正道路交通法が6月に施行された効果が大きいと、警察庁は分析している。

さらに長期的に見ると、この10年間の減少傾向には地道な交通安全教育の普及、企業の安全運転への取り組みなども功を奏したといえるのではない。

小泉純一郎首相はこうした状況を受けて、「今後10年間を目標に交通事故死者数の更なる半減を目指す。政府は交通安全教育の推進を含め安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力を尽くし、国民と共に力を結集して、『世界一安全』な道路交通の実現を目指す」という趣旨の談話を発表した。

高齢者の交通事故防止が交通安全教育の重要な柱に

今後の事故減少へ向けての最大の課題は、高齢社会における安全対策である。警察庁は、2003年度の交通警察の重点施策の第一に、高

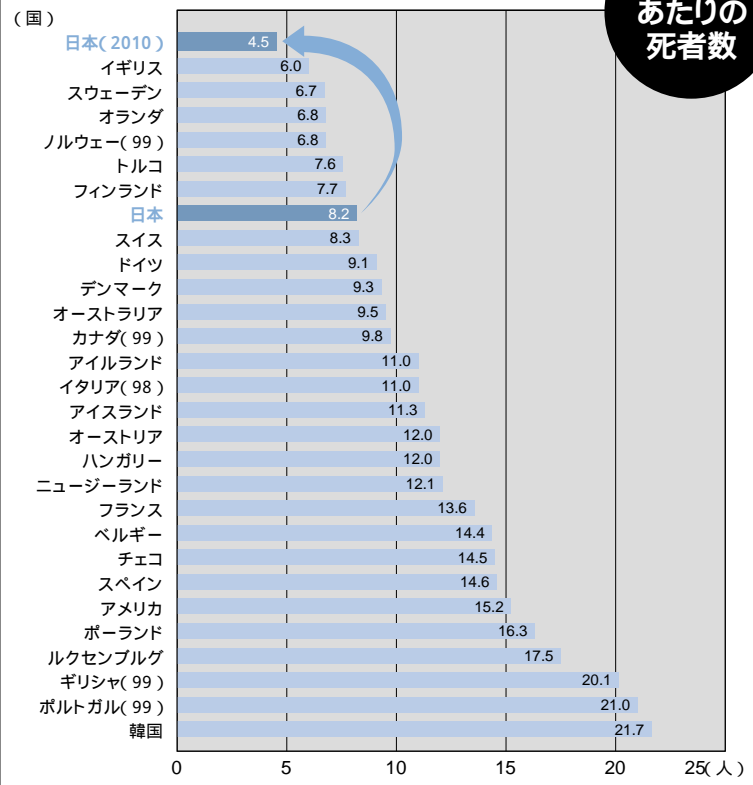


高齢者対象の交通安全教育が広がりをみせている
(鈴鹿サーキット交通教育センター「鈴鹿市高齢者交通安全研修会」)

齢者の交通事故防止対策の推進として、高齢者に対して、加齢に伴う身体機能の低下が行動に及ぼす影響、高齢者の事故特徴及び交通ルール等を理解させるため、交通事故実態等の調査分析に基づいた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するを挙げている。

本紙においても、これまでたびたび高齢者教育を取り上げ、言及してきた。

02年3月号座談会「21世紀の高齢者に対する

10万人
あたりの
死者数

注1: IRTAD Selected Risk Values for the Year 2000より引用

注2: 数字のない国は2000年の数値。

注3: 日本の2010年の目標値である24時間以内の死者5000人を世界標準である

30日死者に換算するため、2001年の24時間死者と30日死者の比率1.15を2010年の目標値にかけ、5750人と算出した。

この数値を2010年の日本の人口将来予測1億2747万3000人で割り、4.5と算出した。

(2010年の人口将来予測は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数:中位推計」より引用)

交通安全教育のあり方を探る「では(財)交通安全総合分析センターの長嶋良さんは「クルマの販売会社の方が安全アドバイスという形で最低限のブレーキングや、手をたたいたときにブレーキを踏んでもらうなどの反射能力について調べ、個別指導していく」と販売店の活用を提言している。

また、同年6月号座談会「きめ細やかな安全教育をめざして」において、東北工業大学の太田博雄教授は、「国際交通安全学会の調査研究でも、高齢になればなるほど自己評価が高まる結果が出ています。ところが、実際の運転行動では、他者評価は逆に下がっていくわけです。そのギャップはデータではつきり出ているので、そのズレを埋めるような内容のテストなり、診断、適正検査を検討していきたい」と更新時講習に「人間ドック的な考え方の導入」を提案した。

2・3面では、高齢者教育のなかでも、高齢ドライバーの教育に焦点を当てて、その現状と展望を特集する。