



人とクルマのいい関係をめざして

3

2005 MARCH

- 編集室：〒351-0188 埼玉県和光市本町8-1  
本田技研工業株式会社  
安全運転普及本部内  
電話 048(452)0304
- 編集人：河野光彦
- 年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)  
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273  
※加入者名：(株)アストクリエティブ  
安全運転普及本部係

今月の  
スポット

事故防止は万人の問題  
ですが、それぞれの  
世代で、それぞれのア  
プローチをして、全体  
の交通事故を減少して  
いきたく考えています。  
(特集より)

CONTENTS

- 対談◎2004年の交通事故傾向からこれからの対策を考える ..... 1
- 高齢者対策、最高速度違反などに  
起因する事故の減少に向けて
- TRAFFIC ADVICE ..... 4
- 交通教育センターの個人向け活動2005/安全に運転を  
楽しむための個人向けスクール 四輪・二輪ともさらに充実!
- SAFETY REPO ..... 4
- ホンダクリオ栃木/宇都宮駅周辺のヒヤリマップを作成  
し、お客様へ安全運転に役立つための情報を提供
- TOPICS ..... 4
- ホンダ輸送グループ安全協議会 無事故表彰式/物流の  
場で広がる無事故を目指す活動
- 活動短信/交通教育センター2月
- OPINION ..... 5
- 安本守男/静岡県が独自に取り組む高齢歩行者や高齢  
ドライバーへの事故対策
- VOICE ..... 5
- DOCUMENT EYE® ..... 6
- 郊外でチャイルドシートの使用状況を観察する

対談◎2004年の交通事故傾向からこれからの対策を考える

# 高齢者対策、最高速度違反などに 起因する事故の減少に向けて

課題  
克服へ

2004年の交通事故死者数はさらなる減少に転じたが、一方で、発生件数は5年連続で90万件を超え、負傷者数は6年連続で100万人を超えるなど、依然として憂慮すべき交通情勢にある。世界一安全な道路交通の実現に向け、いま、どのような対策が必要か事故分析をもとに、岡野道治日本大学教授と菅沼篤警察庁交通安全企画官に話し合っていた。



菅沼 平成16年の事故死者数は、昭和32年  
以来、46年ぶりに8000人を下回った平  
成15年をさらに下回って、7358人まで  
減ってきました。これは、非常に大きな成  
果だと思えます。ただし、それでも7000  
0人以上の方が亡くなっているわけです。  
死亡事故の特徴をあげますと、1つは、若  
者の事故が依然として減ってきていること  
です。年齢層別の人口10万人当たりの死者  
数で見ても、若者の全体数の減少以上に大  
さいのです。反面、高齢者の占める割合が  
約4割と相対的に増えてきており、とくに  
70歳以上の高齢者の死者が増えています。  
高齢者については免許保有率も高くなって

きていますし、日常生活で、クルマに乗る方が  
増えてきていると思えますので、これは高齢  
者人口の増大に伴う増加と見えます。実  
際、年齢層別の人口10万人当たりの死者数  
では、高齢者も確実に減ってきています。  
状態別では、大きな特徴として、自転車  
乗用中が大きく減りました。近年、自動車  
乗用中はずっと減ってきたのですが、自転  
車乗用中がなかなか減らなかったのです。違  
反別で見ると、速度違反、飲酒による死亡  
事故が大きく減っています。  
死亡事故が減った要因は大きく3点ほど  
あります。1つはシートベルトの着用者率  
の向上です。2つめは事故直前の車両速度

の低下。直前速度別の死亡事故では、80  
km/hを超える部分が近年、大きく下がっ  
てきています。直前速度ですから、極端な  
高速走行による事故が減ってきていると考  
えられます。3つめは、著しい速度超過と  
か飲酒といった悪質で危険性の高い違反を  
原因とする事故の減少です。速度違反によ

◎対談出席者

岡野道治 (日本大学理工学部機械工学科教授 工学博士)

菅沼 篤 (警察庁交通局交通企画課交通安全企画官 警視正)

# 「高齢者の知恵」を活かす事故防止対策を考える

る死亡事故全体も減ってきていることから、全体的に走行の速度が下がってきているものと考えられます。もう一つの特徴は、違反のある歩行中の死傷者の構成率が減っています。つまり、歩行者側にルール違反のある死亡事故が減ってきているということ、これはやや漠然としています。歩行者教育の成果ではないかと思えます。

**岡野** まだ昨年の負傷者数の統計が出ていないので、正確なことはいえませんが、重傷者と死者数を合わせた数で見ると、これも年々減少して、平成元年あたりと比べて1万人ぐらい減っています。これは、菅沼さんが指摘されたシートベルトの着用率の向上と、車両の安全性が非常に高まって、エアバッグとシートベルトの合わせ技で、今までなら亡くなっていた方が重傷で済むようになったといえます。それと同じように、重傷だった方が軽傷に移ってきている傾向があるのではないのでしょうか。そうした意味で、事故件数が増え続けていることをどのように考えたらいかがか。1つのポイントになってきます。それは対策の重点を今後、どういったところに移していくのかということとです。総合的に対策をやっても、どの対策が効果的なのかわかりにくい面もありますから、交通安全対策の効果評価の方法をできれば数量的に見えるかたちで開発する必要があります。

**菅沼** 事故対策の本来の目的は、やはり発生そのものを抑えることだと思います。しかし、まだ7000人を超える方が亡くなっているわけで、国民に対して、事故の危険性を認識し、実感してもらわなくてはいけないとなると、人の生命が失われることはいちばん大きな損失ですから、行政としては、死亡事故に焦点を当ててアピールするということになります。

**岡野** 私が死亡と重傷を合わせて考えると、これは重傷ですむ人がたまたま運悪く亡くなったのだらうというのが素直

な考え方で、そこに大きな違いはないと思うからです。軽傷も全治30日未満という定義は大雑把すぎるかなと思いますが、診断で10日程度の事故は実際には大したことないわけですね。ですから、そういったものももう対策の重点からはずしてもいいのではないかと気がするのです。本当に重大な事故が起きる要因を拾い上げ、死者と重傷者が出るメカニズムとは何が原因だったのかということ明らかにして対策を立てるといいます。

**菅沼** 死亡事故だけを見ると、各警察署単位での死亡事故は年に数件になってくるので、分析上の全体としては小さすぎて、それをもとにした対策は一般化できないという問題があります。ですから、死亡事故と負傷事故を合わせた累計で発生の要因を探って対策を打つということを実践にはやっておきます。死亡事故と負傷事故に関しては、考え方が2通りあるのです。1つは、負傷事故の延長線上に死亡事故があるという考え方です。これは一般的に理解できる考え方です。もう1つは、根本的に負傷事故と死亡事故は事故の質自体が違う、発生のプロセスも違うという考え方です。というのは、最近のシートベルト着用率は運転席ですと90%を越えているということから私が考えているのは、シートベルトを締めないから死亡事故になるのではなく、シートベルトを締めないような人が死亡事故を起こすという点です。非着用者の運転の仕方が根本的に違うところがあるとすれば、死亡事故と負傷事故はやっぱり質が違うという考え方もありうるわけです。

## 負傷事故減少のカギは自転車

**岡野** 負傷事故に限って見ると、自転車が少なくなっただけとはいえ、まだ相当の割合を占めています。たまたま私の家の前が中



**菅沼 篤** Suganuma Atsushi

学生の通学路になっていて、自転車通学を見ていると、ヘルメットをしていてもあご紐をしていない生徒を見ます。それを見ると、ヘルメットが女子中学生にとつてかぶりにくいような白い色で、あご紐をしにくい気持ちもわからないわけではありませんが、もう少し自転車用のカッコいいヘルメットを用意するといったことも必要だろうと思いますね。もう1つ、自転車通学は制服ですとどうしても目立ちにくい。自転車通学、あるいは高校のバイク通学の生徒に限っては、もう少し目立つ蛍光色のような羽織るものを考えてみたらいいのではないのでしょうか。負傷事故減少のカギは自転車だろうと思っていますので、そういった中学生が20歳ぐらいになって普通免許を取るわけですから、その初期の段階の交通社会人としての自己責任の意識を、その時期に学ぶことができるかと思っています。

**菅沼** 自転車乗用の過去10年間を見ますと、平成6年の死者数を100とすると、

**菅沼** これは、自転車対策の一貫性の問題だと思います。小・中までは何とか自転車のルール、マナーなどについて教育しているのですが、高校生では、二輪車と自転車両方における教育が必要とされ、自転車教育だけに力を入れられないということもあるようです。

——自転車については、高齢者の問題もあると思います。

**菅沼** 年齢層別人口10万人当たりの自転車乗用の死者数を出してみましたら、若い方は確かに少なく20歳代は0・20人です。60・64歳代は0・79人ですが、65歳以上になると一気に2・10人まで跳ね上がり、70歳以上では2・49人ですから、自転車については高齢者の交通事故死者率はきわめて高い。これを高齢の一言で片づけていいのか、問題があると思えます。

**岡野** ひと度事故が起きると高齢者は致死率が高いということもありますね。

**菅沼** 30日以内で亡くなった死亡事故を30日の日付軸で年齢層別に追っていくと、すぐにわかります。高齢者の山は事故発生日に近く、多くの方が発生から1週間以内に亡くなってしまふ。30日近くまで経過して亡くなるのはやはり若い方に多い。

——歩行中の事故についてはどうですか。

**菅沼** 高齢者では歩行中の事故もまだ多い。いわゆる後期高齢者では歩行中の事故が大半です。とくに夜間に多くて、75歳以上の死者で見ると55・2%と半数以上が歩行中で、その6割以上が夜間です。夜間に高齢の歩行者がクルマにはねられるのは、クルマから見えにくいからです。ですから、夜間の高齢歩行者を中心にしたクルマから見られやすい存在になる対策が必要になります。そのために、反射材の活用を推奨はしていますが、反射材に対する認識度はまだ低い。内閣府の世論調査では、有効回答が約2000人で、反射材を使っている人は約1割。またまた認知・活用率が低いのが現状です。

# 対談◎2004年の交通事故傾向からこれからの対策を考える

## 若者の意識変化と事故の減少

——若者の事故が、なぜ減ってきているのでしょうか。

菅沼 減った理由の1つは、平成元年に初心運転者期間制度を導入して、免許を取って1年以内は暫定免許のような形で、特定違反者に関しては再講習・再試験を受けないと免許を返してもらい、かなり厳しい制度にしたわけです。これはデータの出てきたわけです。自動二輪車の1万台当たりの死者数も、やはり元年から急激に下がってきていますので、このインパクトは大きかったと思います。

岡野 ただ、ここまで大きく減ってきている要因は、正直いうとよくわからない。高速域での事故直前の認知速度の低下などを見ると、パソコンやゲームなどバイク以外にいろいろ楽しむ対象が出てきて、若者の意識が多少変わってきているのではないかと思います。

菅沼 確かに初心運転者期間制度だけで説明しきれないとは思いません。死亡事故に関して衝突前の認知速度が全体的に低くなっ



岡野道治 Okano Michiharu

てきた理由も、速度取締りが厳しくなっているというほかにこれだと明確にいえるものがあります。

岡野 速度違反の内容として、大幅な速度違反は減っているわけですね。

菅沼 そうですね。超過速度50km/h以上の違反は、平成16年中で見ると、対前年比で1割ぐらい減っていますから、取締り機会が仮に同じだとすれば、より高速で走るクルマが少なくなったといえます。

岡野 もう1つはクルマの安全性が非常によくなって、衝突安全性の社会的なインパクトが大きかったせいもあるのかと思います。

菅沼 確かに衝突安全性をアピールするメーカーのCM映像の印象は強いですね。それから、速度が落ちたのは道路環境がよくなったことも関係があるのではないかと思います。渋滞対策をかなり進めましたから、平均的な走行速度が上がって、目的地までの旅行時間が短くなると共に、所要時間が読める様になってきたと思います。かつては渋滞から抜けたところで速度を上げる、という問題も多分あったと思います。それで事故になった時には直前速度が高くなっていたのではないのでしょうか。

——若者については、仲間と同乗してスピードを出し過ぎて事故を起すという同乗者

の問題がよくいわれますが、最近では同乗している高齢者の問題が出てきています。高齢者の面接調査をしますと、70になったら、80になったら息子さんやお嫁さんのクルマに乗せてもらうという方が多い。ですから、高齢者に乗せる時には静かに走ろうとか、後部座席もきっちりシートベルトを締めるといったことを問題にすべき時期にきていると思います。

岡野 高齢者事故では同乗で亡くなっている方が増えていますね。

菅沼 高齢者の同乗中の死者は、この10年で1・4倍に近い数値になっています。ほかの世代の同乗中の死者はすべて減っています。20代の自動車乗車中で同乗中の死者は10年前を100とすると35で、7割近く減っていますから、明らかに高齢者の同乗中の死者の問題はありますね。

岡野 やはり高齢者は後ろの席で亡くなっている方が多いのですか。

菅沼 同乗中の死者は、今は助手席よりは後部座席のほうが多くなっていると思います。

岡野 後部座席で衝突した時に前に衝撃を与えようというところが後部座席でもするようだが、シートベルトを後部座席でもするよう運動が必要になるでしょうし、高速道路では着用義務付けが考えられてもいいかもしれません。

菅沼 後部座席のシートベルトの着用率率調査の結果では、一般道で7・5%、高速道路でも11・5%です。罰則をつけて指導・取締りを強化するという方法もありますが、これまでの例からすると、やはり自発的に締めるという意識を定着させ、段階的に進めていくことになるでしょうね。

## 高齢者に対する人間的な対策

——高齢者の事故について、高齢者をどのように捉えたらいいのかという問題があると思います。

岡野 高齢者は一般的にいうと、人生経験が豊かで、知恵が豊富で、お年寄りを敬いなさいということできたわけですが、交通事故に関しては「高齢者の知恵」がまだ、出ていない。おそらく、運転経験が豊かになつてくれば、自分が危険な目にあわない、危

険を避けるような知恵ができるだろうと思うので、これからはそういった高齢者のプラスの面を活かせないかと思えますね。

菅沼 私の持論は、高齢者の事故防止対策はイコール高齢者対策で、要するに高齢者に対する人間的な対策です。人が恋しくなる、社会が恋しくなる、あるいは人から認められたいというのが人間誰しも持っている欲求ですが、とくに高齢者においてはこういった社会的な要因もあわせて対策を考えなければと思っています。

例え、高齢者は何に弱いかというと孫に弱い。これはもう人間の心理で、子どもに言われるよりは孫に言われた方が影響力があるということですね。

岡野 高齢者については、これからさらに人口が増えてくるわけですので、ひと括りで「高齢者」というのはいいのだろうか、高齢者のなかでもどこにアプローチをするのかも考える必要があります。高齢者講習が70歳からという時に、ひと括りで「高齢者」というのもだ」と対応してしまつと、高齢者のなかには反発を感じる方もいるでしょう。また、私たち団塊の世代が高齢者になった時は、ほとんど普通免許を持っています。少し世代が変わると様相は現在とはやや違ってくるわけです。ですから、加齢による変化と、世代が変わること、今の時代とい

か、時代的なものと、その3つが表面に出てきたのが現在の姿だという考え方も必要だと思えます。時代的なことでは、今の世の中は、いくつになっても常に学習をしないといけないかと思えます。高齢者は、自分が育った世代のころの感じ方で自転車に乗っていたものが、まわりの環境が変わっていくと、それに応じて学習して自分を変えていかなくてはならないのに、それがどこかでできなくなったということはあるでしょうね。

菅沼 医学的に見て年齢を重ねていった時に、身体的な機能の衰えがどこかではつきりしてくるという加齢のターニングポイントみたいなものがあると思いますが、それと同じで意識の面でもターニングポイントがあるのかもしれない。自分はどういう意識でいるのかということ、育ってきた過程による違いはあるかもしれませんが。

岡野 「あなたの考える安全運転とは何ですか？」といった簡単な質問でも、年代によって違うと思います。その時代に育った時の印象を引きずることは大いにあるでしょうね。

菅沼 高齢者は、そのへんの切り換えができなくなっているところがあるのかもしれない。「あなたの運転は30年前をベースにした安全運転ですよ。今の社会はこう変わっています」と伝えることが必要かもしれません。それと共に、まわりが高齢運転者に対して配慮する意識も必要です。

——高齢者へ伝えていく社会的ルーツが老人会ぐらいで、それも組織率は非常に小さいため、どのように啓発していったらいいのかという問題があります。

菅沼 そこは、非常に悩んでいるところで、明確な解決策が見つからないところ、いま取り組んでいることは、高齢者宅の訪問事業です。つまり、一人ずつ訪問していくわけですから、非常に手間がかかる施策ですが、それでもやらざるをえない。また、高齢者が集まっているところ、例えば病院など医療関係機関に向いて、待合室の時間を割いてもらうということもしていますし、お寺に行くこともあります。出前型教育といっていますが、問題はそういったところでは、やれる中身が限られてくる、いろいろな人が集まってくるので的が絞りがいいということがあります。

岡野 お昼近くに、例えば喫茶店などに入ると高齢者の方がたくさんいます。これを考えると、教育をするというのではなくて、高齢者が自転車に乗ってあるいは、道の駅のようにクルマで集まって、話をしたい、自分を認めてほしいという場をつくること、なかなか難しいことですが、そこから始めるということもありません。

菅沼 難しいと思いますが、お年寄りの知恵を持ち寄り、高齢者の方と共に事故防止していくことも、これからの課題だと思います。事故防止は万人の問題であります。それぞれの世代で、それぞれのアプローチをして、全体の交通事故を減少していきたいと考えています。

——本日はありがとうございました。