

# Sj

人とクルマのいい関係をめざして

**12****2005 DECEMBER**

●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)アストクリエイティブ  
安全運転普及本部係

**今月の  
スポット**

道路交通において世界一安全な国という目標を実現するには非常に難しい面がたくさんあります。しかし、交通事故は必ず原因がありますから、適切な対策を打てば必ず効果があるということです。

(対談より)

**CONTENTS**

対談：.....	1
道路交通において世界一安全な国へ向けて—官民をあげた新たな取り組み	
民間の力が生きる民と行政の連携	
2005年活動報告.....	4
お客様と社会にもっと喜ばれる安全運転普及活動の輪を広げる	
TRAFFIC ADVICE.....	5
●2005トライフック・セーフティ・フォーラムもてぎ／費用対効果からみた安全運転管理について	
SAFETY REPO.....	5
●本田技研工業(株)鈴鹿製作所／家族へ、子どもたちへ、「あやとり」の輪	
NEWS REVIEW.....	5
●第39回東京モーターショー／来場者の注目を集めたHondaのシミュレーター	
●活動短信／交通安全教育センター11月	
DOCUMENT EYE®.....	6
●商業施設内(大型ショッピングセンター)の駐車場でクルマを降りた歩行者の行動を観察する	

## ◎対談：道路交通において世界一安全な国へ向けて—官民をあげた新たな取り組み

# 民間の力が生きる民と行政の連携



年間の交通事故死者数を5,000人以下にして、道路交通において世界一安全な国にする—小泉首相が掲げた高い目標を達成するために、今の第7次交通安全基本計画、そして先日、中間案が発表された次の第8次交通安全基本計画では、国と自治体が国民とともに、つまり民間の参画を得て総力をあげて進めるものであることが強調されている。「官民あげて」、目標に向けどのように取り組むのか。警察庁交通局長である矢代隆義氏と本田技研工業(株)安全運転普及本部本部長の土橋哲氏に、官と民それぞれの視点から語っていただいた。

**土橋 哲**

本田技研工業株式会社専務取締役  
安全運転普及本部本部長

**矢代隆義**

警察庁交通局長

人、軽傷者が111万3433人で、死者数は合わせて約119万人です。30日たちますとさらに1134人の方が亡くなります。そして、1年経過後では、交通事故が原因で死亡したとみられる方がさらに1714人。常時介護を要する重度後遺障害の方が試算で1979人。それ以外の治る方、あるいは一部後遺症が残る方が約6万8000人と推定されています。これまでは、象徴的な意味で24時間の死者数が目標とされてきました。これは次の交通安全基本計画でも変わりませんが、大きなポイントは事故全体をみるということで、軽傷111万人を含む死傷者全体を抑えていくことが新たに目標として掲げられると思います。

土橋 10月までの数字ですが、課題とされた負傷者数ばかりでなく、事故件数も減少していることが、今年の特長というわけですね。これは、人・クルマ・道、それぞれの面で官民がいろいろな立場で取り組んできたことが評価できると思います。その上で、さらに死者を減らすと同時に事故全体も減らしていくという方針に基づき、どのように取り組むのが一番難しいところですね。

—はじめに矢代さんから、今年の交通事故の傾向と状況、それをふまえて第8次交通安全基本計画は何を課題として考えられているのか、お聞かせください。

矢代 まず、交通事故の状況です。図(次ページ参照)に昨年までの事故発生件数、24時間以内の死者数、30日以内の死者数、1年以内死者数、負傷者数の推移をあげました。今年10月末の状況はいずれも前年より減少しており、死者数は順調に減っています。これまで発生件数は死者が大きく減少するなかで増加を続け、一つの課題になっていたのですが、今年はずかながら減少に転じています。昨年の事故後24時間以内の死者数は7358人。1カ月以上の治療を要する重傷者が7万2777



矢代隆義 ●Yashiro Takayoshi

### 安全は人と技術の調和と協働

矢代 よくよく考えてみると、死亡事故だけ

を防ぐ対策というものは実はないわけで、事故が減って死者が減るといふことです。そして、目標ですが、政府は24時間死者について「平成24年までに5000人以下」を掲げていますから、これを次期の交通安全基本計画5カ年に置き換えますと、「計画最終年度の平成22年までに5600人以下にする」という非常に高い目標を設定することになります。これを實現するための課題の第1は、やはり高齢者です。高齢者が増えるなかでこれから10～15年、とくに75歳以上の後期高齢者が引き続き急増します。年齢層別に人口当たりの負傷者と死者をみますと、高齢者の負傷者数は他の年齢層に比べて比較的少ないのですが、死者数については10万人当たり12・24人で、若者の1・7倍と非常に多く、死亡事故発生率のリスクが飛躍的に高まります。これについて対策を進めても、高齢者人口が増えてきますから絶対数が減らないという状況です。次の課題が夜間事故です。昨年の全人身事故で夜間事故の割合が28%に対し、夜間の死亡事故では52%と非常に高くなります。3つ目の課題は自転車事故です。車両相互事故81万件のうち自転車絡むものが19万件ほどあります。とくに出会い頭事故25万件のうち自転車は10万件弱と約4割を占めています。4つ目は対象道路ですが、一般国道、主要

地方道、一般都道府県道、市町村道とあるうち

で、第1次交通戦争の時は道路実延長1km当たりの事故件数を幹線道路の国道、地方道で大きく減らしてきたわけです。しかし、市町村道についてはずっと横ばいの状況が続いており、現在、死亡事故は市町村道で3割、国道で3割強、残りの道路で3割とだいたい同じ割合で発生しています。ただし、全人身事故で見ると市町村道、つまり生活道路が46%と圧倒的に多いわけです。市町村道ではより一層の取り組みが必要になると思います。先ほどお話をした、事故全体を減らすために全体に目配りし、対策を進めていく。そして、また十分に機能していない領域を動かすことにより全体の効果をあげることができると。それがここでの市町村道とか自転車だということ。こうした取り組みべき対象に組み合わせる対策として、ITSあるいは先進安全自動車への期待を大きな柱の1つとして打ち出していることが次期計画案の特徴です。90万件ほどのクルマ側が原因と思われる人身事故の原因の4分の3ほどは安全運転義務違反と総称される安全確認、動静不注意、脇見運転、漫然運転などです。こうした人間の注意の限界あるいは反応速度の限界を補うものとして、ITSのなかでも、衝突安全センターの対策から予防安全へとということ、追突防止装置あるいは追突時には相当ブレーキがかかるといった装置が開発されています。クルマ単体だけではなく道路側にセンサーを置いた警報装置などによる防

止効果にも大きく期待しているわけです。重点課題である高齢者対策は、歩行者・自転車利用者としての高齢者と、高齢ドライバー対策の2つがあります。特に、高齢歩行者対策では交通安全教育を続けていく必要があります。高齢歩行者の死亡事故のほとんどは信号無視や乱横断が原因ですから、課題は高齢歩行者の横断事故防止なのです。厚生労働省が実施した地域緊急雇用創出対策の交付金制度を平成12年度から制度終了の平成16年度まで活用し、総額52億円強で半年間毎非常勤で延べ2800人以上の方々に活動していただき、高齢者に対する訪問教育等を全国25府県で行いました。愛媛県では、訪問を受けた高齢者は、受けていない高齢者と比べ関与事故数および関与死亡事故数ともに3分の1程度に減っています。また、この交付金制度によって訪問教育のノウハウが各県に蓄積されたわけです。

土橋 それは国民が参加していく、官と民が

協力して取り組む実例の一つといえそうです。私もでも申し上げると、1970年に交通事故の防止をクルマと人の両面から進めることを明確にし、安全運転普及本部を設立して今年で35年になります。当時、実験安全車への取り組み、最近でいいますとASVのような展開で、クルマの安全性向上をめざし、技術開発に相当力を入れてきました。また、ドライバー教育でもこの35年、力を入れてやってきたと思いますが、このソフト領域のところがいよいよ重要になってきたと考えています。ここ数年の死者数減少の理由の一つに、エアバッグ、衝突安全設計ボディ構造など、クルマの安全性の向上とこれらのクルマの普及があることは間違いなくです。同時に一例ではありますが、エアバッグがあってもシートベルトを締めなければ本来の効果が発揮されないことがあるように新技術の恩恵は、シートベルト着用を促進など、使う側の人に対する教育・啓発活動と法整備によってはじめてもたらされるということ。時代はクルマのIT化から、さらにITSの実用化に向かっています。人々が新しい技術を間違って使わないように、教育・啓発は欠くことができません。「人」に対する安全と教育の啓発、人のエラーをカバーする「クルマ」、将来的には人がエラーしにくい「道路環境」もいれた3つの要素が緊密に連携しあって、そこから、死者を平成22年で5600人以下にすると共に全体の事故も減らし、安全な交

通環境が実現していくのだと考えています。

矢代 ASVなどクルマの安全性については、いまだという状況になっていますか。

土橋 最近「Safety for Everyone」すべての人に安全を」という言葉を使っていますが、私どもは「共存安全」を基本理念に置いて次の時代の安全システムの研究、開発に取り組んでいます。「共存安全」とは、実際の混合交通のなかで大きいクルマ、小さいクルマ、バイク、自転車、歩行者などがモビリティ社会で暮らすすべての人の安全を追求するという考え方です。

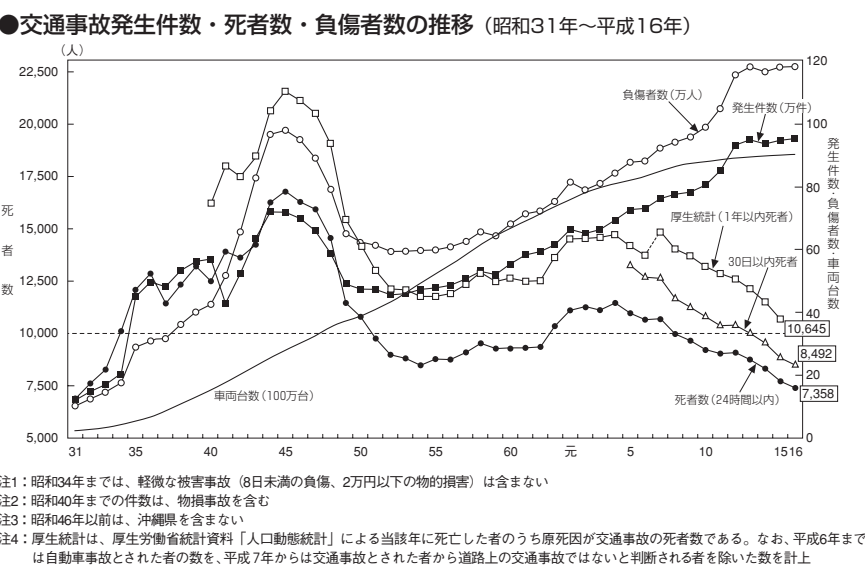
クルマの安全性では2つの面から開発を進めています。その1つは衝突安全性を向上させていく領域で、これはエアバッグなどで、最近死者を出さないだけではなく、重度の障害者を出さないような研究・開発も進んでいます。さらに自己保護性能の向上と相手車両への攻撃性低減を両立させたボディ、歩行者との事故があった時に衝撃を吸収して歩行者のケガを軽減するような歩行者傷害軽減ボディも実用化されています。

2つ目は、予防安全の領域で、この中には衝突安全にまたがる技術も含まれますが、ドライバーの負担を軽減する、エラーを未然に防ぐ、あるいは衝突が避けられない場合の被害を軽くする技術の実用化で、ASV2技術の活用によるレーンキープアシストシステム、追突軽減ブレーキ、夜間の歩行者との事故を防ぐインテリジェント・ナイトビジョンといったシステムがあります。また、9月2日に発表しましたASV3の技術についても、実用化に向けて開発を進めています。

矢代 確かに安全は人と技術の調和と協働というイメージですね。自動車自体が非常に技術の集積のようなもので、その自動車がいろいろな安全、環境の問題を背負っている部分がある。しかし、それは次の技術でまた解決していく、そこに人間が介在しているという関係だと思えます。ITSの活用とは、社会が発展していく方向のなかで望ましい、ごく自然な流れを追求していると思えます。

### 参加体験型実践教育の普及がますます重要に

—今の第7次交通安全基本計画でも、次の第8次でも一貫して言われている参加体験実践



●交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移(昭和31年～平成16年) 型の教育を広げるための課題などについてお話しただけですか。

矢代 参加体験型教育について国家公安委員会が交通安全教育指針をつくった時に唯一欠けていたのが、「それを誰が実施するか」ということでした。誰の負担で、誰が実施するかという問題は今でも続いています。効果があることはわかっていますが、率直なところ、行政改革による小さな政府ということ、次期の交通安全基本計画においても、行政として新たに税金を投入して安全教育を進めていく用意はないのです。今あるなかでいろいろやりくりをして、重要なところについて投入していくことになると思います。現在、警察が関与している交通安全教育は膨大な数になっていますが、さまざまな人たちの協力を得ながら取り組んでいるわけです。先ほどの高齢者に対する訪問事業でも、予算がなくてもボランティア活動でやっているという団体も出てきています。そういう状況を見ていくと、警察なり市町村が核となって参加体験型教育の重要性を明らかにしていくことで、それに協力するグループの力を大きくし、継続的な取り組みにしていけることを考えているわけです。そのためにいちばん大事なことは、「これは大事だ」「効果がある」ということを繰り返し提供していくことだと思います。

◎対談:道路交通において世界一安全な国へ向けて—官民をあげた新たな取り組み

土橋 私どもも参加体験型実践教育が必要だということ、その指導者の育成と教育の場機会を増やしていくことを重点に活動を続けてきました。

交通安全教育の場では、交通安全センターを全国に8カ所持ち、年間フル稼働で研修等を実施していき、年間の受講者数は約7万人です。

それから、草の根的な安全活動も大事だということ、全国の四輪および二輪の販売店店頭や近くの教習所などをお借りして簡単な講習会を開催しています。現在、これは四輪販売会社で年間約2400の販売拠点での開催しております。

また、地域で実践できる教育カリキュラムの開発に取り組んでいます。三重県の鈴鹿市のご協力を得まして、10年ほど前に小学校3、4年生用の交通安全教育プログラム「あやとりい」を開発し授業などで活用されています。また、「あやとりい 自転車トレーニングマニュアル」を使った小学生対象の自転車教室が開催されています。その後、幼稚園保育園用に「あやとりい ひよこ編」も開発しました。さらに昨年11月に高齢者を対象とした「あやとりい 長寿編」を開発し、この1年間で市役所主催と警察署主催による高齢者教育の集まりが31回開かれて、約1700人が受講されました。やはり行政との連携がなければ、1年間でこれだけの回数ではできないと思います。

矢代 参加体験型教育を広げていく1つのポイントが指導者の問題と指導要領、マニュアルで、そこで「あやとりい」のようないものができて、拡がりつつあるということだと思えますね。次期交通安全基本計画案にもカリキュラムや手法を交流しあつてレベルアップしていくことをあげています。行政のほうからいいますと、市町村でも県でも、問題意識をもって解決したいということがある時は、各方面からの情報を集め、いいものがあれば、最終的には「○○方式」と言われて拡がっていきます。そのようなくつつかのノウハウをどうつなげていったら、どのように展開する可能性があるのかといったことに、大いに関心をもって進めていくことも、行政の役割ではないかと思えます。

土橋 「あやとりい」の普及など地域で10年あまり活動をしてきました実感でいえば、自

治体など行政が民間活動を支援していただければ、成果がもっと早く出てくるということがあります。

昨年、(社)日本自動車工業会「Safety Action 21」という高校生の交通安全教育の教師用参考資料を作成しました。長野県や愛知県など、各地での先生方を対象とした研修会などで紹介の機会をいただき、すでにたいへん高い評価をいただいていると聞いておりますが、「日本自動車工業会でございます」といっても学校現場ではまだまだ普及しにくいところがあります。これももう少し行政などのご協力をいただければ拡がり加速すると思えます。

交流ということでは、私どもの他にも、安全運転に対して非常に積極的に取り組み、活動をされている企業が数多くあります。運輸や流通の分野でもあり、損害保険の分野でもいろいろと議論されていると聞いています。お互いもっているいろいろなソフトや材料を提供しあつて、その相乗作用により効果が出てくるようにする必要があると思っておりますが、民間同士で議論しようとするとなかなかうまくいかないところがあります。行政で企業がうまく力を出すための場づくりをしていただければ、民間の力をもっと発揮できると思えます。

矢代 地域でいろいろな主体が参画するとなると、だいたい関係分野の協議会方式になります。職域では安全運転管理者、運行管理者の協議会となります。今のお話のような地域的あるいは職域的な協議会方式を越えたもの

は確かにこれまではやっていませんので、示唆に富む、考える必要があることだと思えます。

事故は減らせるという意識の持続

最後に高齢者対策です。歩行者・自転車とドライバーの2つあるわけですが、これら数年で高齢者の免許保有数が1.7倍ぐらいに増えるといわれるドライバーに絞ってお話をうかがいたいと思います。

矢代 高齢ドライバー対策では、やはりクルマは生活の手段、とくに地方ではクルマなしでは生活できないこと、それから個人差がありますので一律に年齢で運転を制限すべきではないと考えています。ただし、高速道路を逆走したりする問題ドライバーも確かにいますので、適性検査などを行うことにより個別に対応する必要があります。高齢ドライバー対策の中心となつていく更新講習は、まだ始まったばかりで、とりあえずは一律に行っているわけです。これから対象となる受講者も増えていきますので、受け入れ体制とのアンバランスが生じないように、まずはその体制の手当てをしながら進めています。その上で、その内容と手法、制度の組み立て方についていくつか課題があつていきます。率直なところで3年に1回、同じ講習内容でいいのか。違うことをするとすれば、1回目の人と2回目の人ではどう変えていくのか。今、行っている身体機能や運転行動の変化を本当

に自覚させることができるのか。あるいは具体的に行動に現われたかどうか。そういったことを丁寧に見ていき、そこから改善を要するところが出て、次の施策になってくると思えます。

土橋 私どもは今、高齢者向けの新しいプログラム開発に取り組んでいます。これはインストラクターが「かくあるべき」と教えるスタイルを少し変えて、実際の自分の運転状況を映像化して、後でその映像をベースにインストラクターがブレーキのかけ方、アクセルの踏み方、安全確認といった課題となるポイントを受講者自身から引き出すというもので、日常生活のなかで気づいていただきためのいろいろな材料も用意して、トータルとして自分の運転を客観的に評価し、問題となる点を自らの意識で改めていただけるようなプログラムです。これが今、いわれた段階的に進むというなかで、使っていただけるようなことになるといいですね。

矢代 最後に申し上げたいのは、高齢者対策も含めて、道路交通において世界一安全な国という目標を実現するには非常に難しい面がたくさんあります。しかし、交通事故は必ず原因がありますから、適切な対策を打てば必ず効果があるということなんです。今年の「警察白書」で交通安全の取り組みについて特集をしました。そのなかで、戦後のわが国の道路交通の安全対策について分析をしましたが、その時につくづく思いましたのが、その時代の変化、問題の所在に対していろいろな対策を打って、これがかつくりと効果をあげているわけです。この点を確認したいと思うのです。

次期の交通安全基本計画で視座の1つに国民意識をあげた理由は、交通事故がひとところに比べれば減っているではないか、あるいは交通事故はクルマがある限り避けて通れない

という意識に対して、まだ減らすものは減らすことができる、手の打ちようがあるんだという意識をもつていただきたいためです。

子どもの死者がひとりの年間2000人から、今は200人ぐらいまで10分の1以下になっていきますが、現場の感覚でいうと、2歳、3歳のお子さんを事故で失ったお父さん、お母さんの心の傷は大変なもので、数字で何件まで減らせばいいというものではないという思いがあります。そうした根源からの心の動きが国民の間に共有されて、対策を打つという意味もあつて、国民の理解と認識が非常に大きな視点だと位置づけているのです。そうした課題が民間と行政の各方面に共有されて、対策に取り組んでいくモチベーションを持ち続けていくことがいよいよ大事だと思っております。

土橋 今のお話は私ども、自動車業界の員として、たいへん心に響くものがあります。最近、ホンダの社名ロゴの下に「The Power of Dreams」というグローバルブランドスローガンを付けています。それぞれが持っている夢の一つひとつを実現するために、最大限の努力をして生きていくという企業の決意を表現しています。より豊かなモビリティ社会の実現をめざすなかで起こる事故は、加害者、被害者、そして関係する人の人生や夢まで奪ってしまうことになりかねない。だからこそ交通事故を少なくすることは私どもモビリティに携わる企業にとって何にも増して重要なことだと考えています。国をあげて世界一安全な国というのは、私どもの「The Power of Dreams」と共通する想いを感じます。民間として、国、自治体と協力して、これからも精一杯取り組んでいきたいと思えます。本日はどうもありがとうございました。



土橋 哲 Dobashi Satoshi

※1 ITS (Intelligent Transport System) = 最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故や渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム  
※2 ASV (Advanced Safety Vehicle) = 国土交通省が推進し、自動車/二輪車・全メーカーが自主的に取り組む先進安全自動車開発プロジェクト。Hondaは四輪と二輪を手掛けるメーカーとして、車車間通信(車車間の通信)を主体とした独自の技術を盛り込み、Honda ASV-3(先進安全自動車)を完成させた  
※3 あやとりい=子どもたちに知識を与えるだけでなく、自ら考えることによる「気づき」を引き出し、「生きる力」を育てていくことをめざして作成された新しい交通安全教育プログラム。小学校3、4年生向けの「あやとりい」をはじめ、幼児向け「あやとりい ひよこ編」、小学生向け「あやとりい 自転車教室」、高齢者向け「あやとりい 長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしくときあかし りかいして いただく」の略  
※4 Safety Action21=1学年7~8時限の授業を想定し、3年間で21項目の学習ができるように構成された高校教師用の参考資料。次の4つの特長がある。  
①高校生世代の交通事故の現実に向き合う  
②高校生が自分で考え、実行できるようにする  
③生徒が参加する授業  
④交通安全教育をすぐ始められる