

Sj

人とクルマのいい関係をめざして

3

2006 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：機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

交通安全の施策をさらにもう一段深めるためには、行政機関だけの力では足りず、今までの枠組みを超えて、もっと広く民間の方々、地域の方々など、外部の知恵や力を借りていく必要があると思います。(対談より)

CONTENTS

対談：2005年の交通事故傾向から対策を考える ①

死亡事故だけでなく、発生件数を抑えることが大きな目標

TRAFFIC ADVICE ④

●Hondaドライビング・スクール(HDS) / クルマの特性を理解し、安全運転スキルを向上させるスクール

SAFETY REPO ④

●(株)ホンダクリオ京葉・Honda First Aid (HFA) 講習会 / 応急救護を学ぶことで、人命の尊さを再認識し、安全運転に活かす

NEWS REVIEW ④

●ホンダ輸送グループ安全協議会無事故表彰式 / 流通の現場から広がる事故ゼロへの取り組み

●活動短信 / 交通安全教育センター2月

OPINION ⑤

松村みち子 / 子どもといっしょに地域を歩き、まちの人々を知ること、子どもの安全を守る

HOW TO LEAD ⑤

(株)ホンダ二輪・新宿 / 安全運転講習会

DOCUMENT EYE (®) ⑥

●信号機のない横断歩道で歩行者保護を行う車両を観察する

対談：2005年の交通事故傾向から対策を考える

死亡事故だけでなく、発生件数を抑えることが大きな目標



少子高齢化の影響が交通社会にも大きく表れている中で、交通事故死者数は1956年以降、49年ぶりに7000人を下回った。2005年の交通事故の傾向と施策を踏まえ、道路交通において世界一安全な国に向けて、どのような対策が必要であるかを岡野道治・日本大学理工学部機械工学科教授と、石井隆之・警察庁交通局交通企画課長に話し合っていた。

※対談日：2006年2月14日



岡野道治 日本大学理工学部機械工学科教授(左) 石井隆之 警察庁交通局交通企画課長(右)

最初に、石井さんから、昨年の交通事故の状況と問題点についてお話しいただきたいと思っています。

石井 平成17年の交通事故については、死亡事故が統計的にまとまった段階であり、発生件数、負傷者数を含めた詳細な分析はもう少し時間がかかります。事故分析は完全に終わっていませんのでこれからの話は、現時点でのデータを基にした私の見通しであることをご承知ください。まず、数字が確定している昨年の交通事故の状況ですが、死者数が1956年以来49年ぶりに7000人を下回り、6871人となりました。対前年では487人、6・6%の減少です。交通事故の発生件数、負傷者数も3年ぶりに前年を下回り、いずれも2%前後の減少になりました。交通事故の特徴の一つとしては、死者数に占める高齢者の割合が4割強であることです。高齢者の死者数自体は前年より122人、4%減っています。状態別では高齢運転者の死亡事故が1033件で、対前年比14件、1・4%の増加でした。全体が下がっているなかでの増加ですので際立った特徴といえます。しかも、70歳以上が758件で、前年より68件、約1割も増えました。次に、法令違反別の状況ですが、最高速度違反は引き続き減少、飲酒運転による死亡事故もほんのわずか、0・4%ですが、前年より減少しています。このように交通事故全体の数は、ここ数年の傾向で下がってきています。そのなかで、高齢者の死亡事故、特に高齢運転者の問題が、社会の高齢化とともに、より一層顕著になってきています。

岡野 死者数の減少に何が寄与しているのかについて、警察庁が分析されていますね。シートベルトの着用率が上がっていること、車両のほうではエアバッグが普及したこと、事故直前のいわゆる危険認知速度がかなり低下していること、いろいろなキャンペーンが功を奏してきたというようなことだと思います。

石井 もちろん道路改良とか、自動車自体

の安全性の向上とか、救急救命医療の進展など、いろいろな要因がありますが、警察だけに限ってみると、やはりシートベルトの着用率の向上が大きいと思います。シートベルト着用者の致死率は、非着用者の約10分の1であり、ぶつかった時の救命率、被害軽減がかなり違ってきます。次に危険認知速度の低下が挙げられます。80km/hを超える高速の事故の占める割合が少なくなっています。ほかに、飲酒運転や、過度の速度違反のような悪質・危険な運転の減少、さらには、歩行者側に違反のある死亡事故が減っています。これは歩行者の交通規範意識が高まってきているのだと思います。

岡野 シートベルトは単体の効果も相当ありますが、エアバッグと一体になってさらに効果を発揮するものです。一時、コマーシャルなどにも出ていたようですが、シートベルトがあつて、さらにエアバッグがセツトになって効果があることをみんなが知り始めて、シートベルトを自発的にすることにつながり、着用率を上げたと思います。もちろん、取締りの効果も大きいと思います。

石井 シートベルトの取締り件数は例年、そんなに大きく変わっていませんが、昨年は携帯電話に取締りを強化した関係で、シートベルトの取締り件数は下がっています。しかし、下がっていても、シートベルトの着用率がそれに比べて下がったかというところ、決してそうではありません。やはり、多くの方がシートベルトの重要性を認識されているほか、近年、着用しなくてはいけないという意識が高まっているのだと思います。もう一つ考えられるのは、運転免許のメリットシステムです。着用しないで検挙されると点数が1点ついて、ゴールド免許がもらえなくなってしまう。ゴールド免許がもらえないとリスク細分化保険に加入する際などに損な扱いになってしまいます。だからこそ守ろうという方もいるという気がします。

昨年の死者数の減少には、3年ぶりで発生件数、負傷者数が減り、全体の交通事故が減ったという要素もあるのではないかと思います。これは自動車保有台数、自動車走行キロ、運転免許保有者数などとの関係



石井 隆之 (Ishii Takashi)

も見ていかないといけないわけで、ここ5年、10年の傾向ではこの3つが伸びて、事故が増えるという感じですが、昨年は昨年と比べてこの部分は横這いか、微減ぐらいであり変化はないようです。そうすると、なぜ事故件数が減ったのか、それは昨年と一昨年を比べて大きく変わったのは、運転中の携帯電話の使用禁止等違反の取締りを積極的に推進したことが大きく効果をあらわしていると思います。これは、取締りそのものが発生件数なり負傷者数を抑えた面もありますが、街頭に立って、通過交通を警察官が直接監視をしている取締りの手法が「あ、おまわりさんがいる。気をつけなくてはいけない」ということで安全マインドに寄与した面も大きいと思われま

高齢者にしかるべき教育を受けていただく 仕組みづくりを

死者数の減少は、全体としては交通行政による取締り、クルマや道路環境の安全性の向上、そして、シートベルト着用率に見られる国民の安全意識の高まりと交通安全教育の推進の3つがうまく融合したことによると思いますが、今回の第8次交通

安全基本計画は、死亡事故だけでなく、発生件数を抑えることを大きな目標にしました。これは画期的なことだと思いますが、今後、発生件数、負傷者数をどのように減らしていくのでしょうか。

石井 負傷者数の相当部分は軽傷事故で、追突事故と出会い頭事故が多くを占めています。ちょっとした脇見運転による1週間程度の負傷事故を取締りなどで減らすことは、難しい面があります。やはり、国土交通省などで推進している追突被害軽減ブレーキ、追突の防止警報、レーンキープ・アシストシステムのような蛇行運転防止警報といった機械的な安全装置が改良され普及していけば、これはかなり効果があると思います。現実には警察で締めているものとしては、高齢運転者対策の1つですが、認知症の疑いがある、あるいは認知機能の低下について、運転免許の更新時に簡易に見分ける簡易テストの開発を進めています。

高齢ドライバーの死亡事故が増えている

これは、高齢ドライバーの死亡事故が増えているわけですが、これは負傷事故全体とあわせて見ないといくぶん分らないように思いますが、高齢者についてはどのようにお考えですか。

65歳以上の高齢者は人口比でいうと、昨年で20%ぐらいです。それに対して高齢者の死者数が全死者数に占める割合は約42%ということ、非常に大きいですね。

しかも、運転者の死者が増えています。それから、歩行中の死者も46%ぐらいと大きな割合を占めています。運転者の対策とともに歩行者もあわせて対策を立てることが、重要なポイントになってくると思います。

石井 高齢者の死者のうち、歩行中の割合は46・9%です。昨年の死者数は1372人で、一昨年と比べて119人、8%減と大幅に減らすことができました。ここ数年、高齢歩行者の交通安全意識を高めるために、各都道府県警察が既存の教育のシステム、ルートでは把握しきれない、一人暮らしの高齢者の方々などを対象に、自宅を訪問して交通安全指導を強力に行っていました。「こんなことに気をつけてください」とか、「あそこは交通事故が多いですよ」といったことです。これが効いてきていると考えています。それから、夜に歩いている、はねられてしまうケースが多いものから、反射材の利用促進などのキャンペーンを展開しています。衣料品メーカーにお願いをして、反射材を組み込んだ衣服をつくり、インターネットで販売してもらったりしています。

岡野 高齢者対策のターゲットは、たぶん団塊の世代ですね。私も団塊の世代ですが、65歳を迎えて時間にゆとりができ、運転免許をもっていますので、クルマで街のなかに出て行きます。その時に考えられることは、石井さんが紹介された認知症、認知機能の衰えの対策もその一つだと思います。今のうちからいろいろと試してみても、どれが効果があるのかということ、明らかにしていけばいいと思います。私は警察庁主催の高齢運転者に対する認知機能検査の開発のための委員会に参加させていただいておりませんが、CDRという認知症の尺度で、0・5は認知症に至らない認知機能低下、1が軽度の認知症ということだそうなんです。警察庁の考え方は、0・5の方が1・0になるまでの期間をなるべく長引かせて、それまでの期間は安全に運転できて人生を楽しんでほしいということなのですが、認知機能をいかに健全に、健康な状態で長引かせるかということも、医療に近い話ですが、大きな目で見れば、交通安全対策の大きなテーマではないかという気がします。

石井 その部分が、実はいちはん難しいと

とは、現在の技術でもできそうですね。

石井 確かにドライブレコーダーは有効な装置だと思えます。ぶつかった時の事故捜査にも有効です。また、交通安全教育の手法として、加速度センサーでブレーキをかけたことや、アクセルを踏んだことがわかれますので、それぞれのドライバーの運転の特徴をつかんで指導もできます。教育指導という点でも有効な道具になるのではないかと思います。

岡野 私たちもドライブレコーダーでデータを取って、事故の時に人間はどういった行動をとるのか、その事前の様子などを見る研究を盛んにしているところですが、デジタルのデータは書き換えることができるということで、現状ではまた証拠能力といった点で弱いようです。そのあたりがクリアできれば、事故防止のためにかなり普及するでしょうね。

—高齢ドライバーの死亡事故が増えているわけですが、これは負傷事故全体とあわせて見ないといくぶん分らないように思いますが、高齢者についてはどのようにお考えですか。

岡野 65歳以上の高齢者は人口比でいうと、昨年で20%ぐらいです。それに対して高齢者の死者数が全死者数に占める割合は約42%ということ、非常に大きいですね。

※1 致死率(自動車乗車中) = 死者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100
 ※2 ドライブレコーダー = 車両に装備され、交通事故などによる衝撃を感知し、前後数十秒の映像等を記録する装置

対談：2005年の交通事故傾向から対策を考える

ころです。認知機能が低下していることを、本人に自覚させること自体にも意義があります。しかし、さらに進んで認知機能低下を防ぐための専門機関を指示したり、認知機能低下の自覚に基づいた安全運転について指導することを考えています。そこで、これらの指導を効果的に行うための研究も進めているところです。

岡野 宣告することはできませんが、あとケアについて研究しておられるわけですから、一定年齢以上から認知機能を長引かすように積極的に教育していくということになりますか。

石井 その通りだと思いますが、警察として難しいと思う点は、高齢者の肉体の衰えには個人差が非常にあって多様ですから、教育するにしても一律にはいかないことです。しかるべき方に、しかるべき教育を受けていただくような仕組みをつくらないといけないと思います。現在は、70歳以上の免許保有者は更新時に高齢者講習を受講することになっています。この講習は、高齢者ができるだけ安全運転を継続できるように支援するためのものですが、受講者に過度の負担をかけないように今後とも努めていく必要があると考えています。お尋ねの認知機能に関する教育についても、高齢者の負担を増やすことなく運転免許制度に位置付けることについて検討しているところだと思います。いずれにせよ、これらを国民に広く説明し、国民や社会のコンセンサスを醸成することが重要だと思っています。

地域コミュニティの力を交通安全に生かす

—高齢者の問題は、世間的な常識ではペダルの踏み替えの反応時間が遅いといった操作が鈍くなるということ、認知や判断の時間が長くなることとはとらえていません。これは間違いで、認知から判断までの反応時間が長くなることを、常識化して、みんなが「ああ、そうか」と思うように社会的に啓発していく必要があるように思います。実は認知・判断が非常に問題であることは、高齢者に限らず、各年代にも共通しています。こうした認知・判断は交通だけでなく日常生活でも非常に重要で

から、危険予測を学ぼうといったことが社会的にできないものでしょうか。

石井 都道府県の交通安全協会の中には、危険予測のためのソフトをホームページで公開して、子どもから大人までやっているだけの仕組みのところもありますが、大々的なPRをしているわけではないので、さほど知られているとは言えないのが現状です。これをもっと強化していくことも必要かもしれません。

岡野 昔は、おまわりさんといわれる人たちが、街頭で「違反です」という前に、「こうすると危ない」とか、「ここを気をつけましょう」「みなさんの迷惑になります」といったマナーの注意とか、モラル教育みたいなことがされていたかと思いますが、もちろん地域の大人も言っていたと思います。自分が自身も含めて今の生活のなかで、大人が子どもにどれだけモラル教育をしているのかというと、面倒くさがるというか、回避しがちなわけです。そこをどうするかという、やはり地域のコミュニティで受け持つようにしていかなければいけないのではないかと考えています。

石井 昔は、警察官がルールの前にモラルみたいなものを教えることができたのは、地域社会におけるモラルについて、ある程度共通の理解があったからだだと思います。警察官から言われても、「さうだな」と納得できたのですが、今はこれだけ価値観が多様化していると、警察官が何か言っても、「それは違う」という意見も出てくるので、警察官としても明確に法律に書いていないことやモラルについてあまり口やかましく言うことはできなくなっています。社会の変化にあわせて警察の関わり方が変わってきたということですね。

岡野 そういった点で限定的な範囲になります。民間の力、地域のコミュニティの力を生かすということが改めて必要になってきていると思います。

石井 これは、国や地方自治体といった行政でも、個人でもない、地域のコミュニティが交通安全について指導していけるようになれば、警察としても有り難いと思えます。治安も同じことで、治安が悪くなった個人では何もできません。そうした個人を守るような地域の力をいかに再生してい

くかということが問題となります。

治安では、防犯のモデル地区とか、消防団と組んだ防犯運動とか、いくつかのモデル事業を全国で展開しています。ところで、交通安全には交通安全協会のような既存のシステムがいろいろとありますので、先ほどの高齢者に対する訪問指導は交通安全協会や交通安全母の会など民間ボランティアの方々にご協力いただいております。既存のシステムをさらに活性化できないかという意見も出ています。

岡野 交通安全協会に、行政と地域コミュニティの間に立つコーディネーターとしての役割を担っていただけるといいですね。

石井 岡野さんが言われた団塊の世代の動きは、日本社会の今後のあり方を大きく決めると思います。たとえば交通安全に対して、どのように協力してもらえればいいのか、それによって地域のあり方もかなり違ってくるのではないかと考えます。

岡野 たとえば信号機をどこに設置するかとか、この交差点をどのようにしたら良くなるかといったことは、すべて官または国におまかせではなく、地域が一緒になって考えていけるはずです。そういったところで、地域に戻った団塊の世代が今までの経験などを生かして意見を述べていく、プランを出していくといったことが成り立

つかということですね。

石井 交通安全の施策をさらにもう一段深めるためには、行政機関だけの力では足りず、今までの枠組みを超えて、もっと広く民間の方々、地域の方々など、外部の知恵や力を借りていく必要があると思います。

—最後になりますが、交通事故を減らす施策を評価する時に効果測定が必ず出ます。しかし、教育の効果測定といわれても、明らかに効いていることは確かですが、データできちんと出せません。この点はいかがでしょうか。

石井 教育の効果はなかなか測定しづらいものですが、警察庁でも、その手法について研究を始めています。例えば、小学生等を対象に自転車免許証の発給モデル事業を実施しています。いくつかの学校でいろいろな方法で自転車免許発給という手法を取り込んだ自転車安全教育を行ってもらいます。それを1年ぐらいフォローして、どのような教育手法をやったところが、最も事故率が低かったのかを調査しています。現状では、対象となっている全員に自転車免許証を渡していますが、学校で集合教育をしたうえで全員に渡すのがいいか、それとも何かしらの試験を受けてもらい、合格した者だけに渡すのがいいか。さらには、学校ではなく、免許試験場のコースで教え

て全員に渡すのがいいのか、それとも、この試験に合格した者だけに渡すのが効果があるのかなど、教育手法を変えて、ほぼ同じ対象をターゲットにして、どれだけ効果があるか検討しています。モデル事業の結果、この方法が最も効果があったので、小・中学生に対する自転車の免許事業をやる時には、こうした研究成果に沿ってやると、効果があるということを各都道府県に伝える予定です。

岡野 自転車は、歩行を除けば子どもにとって最初のモビリティです。自転車教育の手法としての免許証発行は、いい方法だろうと思っていました。そういった拠り所があると、教育に携わる方たちが、検証された効果をもとに考えはじめることができるわけで、効果を示すことは非常に重要なことだと思います。また、今回の第8次交通安全基本計画では、PDCA (Plan-Do-Check-Action) 手法による効果評価が議論されています。PDCAに加え、交通事故のデータ分析により、どの分野に、どのように力を配分したらいいのかという、リスクマネージメントという考え方をいれることにより、力が散発的になるのではなく、重点はどこなのかという議論がよりしやすくなるのではないかと考えます。

—本日は、どうもありがとうございました。



岡野 道治 Okano Michiharu