

Sj

人とクルマのいい関係をめざして

12

2006 DECEMBER

●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)1736
●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

交通安全対策、交通安全教育については、各分野でいろいろな取り組みがなされており、官民あげて、国民あげてという意味で、わが国の交通安全対策の取り組みは大変成功していると思います。(対談より)

CONTENTS

- 対談：世界一安全な国へ—第8次交通安全基本計画初年度の成果と今後の取り組み 1
- 国民あげての交通安全対策への期待
- 2006年活動報告 4
- 交通安全の生涯教育をめざして安全運転普及活動に地道に取り組む
- TRAFFIC ADVICE 5
- 2006 トラフィック・セーフティ・フォーラムin浜松 / 交通安全を考える—今求められる安全運転管理～気づき教育と意識改革～
- SAFETY REPO 5
- アール・エス・イノウエ(二輪販売店) / ライディングトレーナーは地元に着目する二輪販売店に必要な教育機器
- 活動短信 / 交通安全センター11月
- DOCUMENT EYE 2006 6
- 後部座席同乗者のシートベルト着用状況を観察する

対談：世界一安全な国へ—第8次交通安全基本計画初年度の成果と今後の取り組み

国民あげての交通安全対策への期待

今年4月、第8次交通安全基本計画がスタートした。交通事故のない社会、人優先の安全思想を基本理念として平成18年度から22年度までの5年間にわたり実施される。道路交通では事故による死者の一層の削減に加えて、事故そのものの減少に積極的に取り組むことを重点課題としている。実施初年度にあたり、その対策による成果と今後の展開へ向けた新たな取り組みなど、矢代隆義・警察庁交通局長と吉見幹雄・本田技研工業株式会社安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。 (対談実施日：10月中旬)



吉見幹雄

本田技研工業株式会社専務取締役
安全運転普及本部部長

矢代隆義

警察庁交通局長

取り組んでいます。従前の施策に比べて力を入れているのが、道路交通環境の整備では生活道路事故抑止対策とITSの推進。交通安全思想の普及徹底では反射材の普及促進、後部座席シートベルトの着用促進と自転車の安全利用の推進、安全運転の確保では高齢運転者対策の充実です。また、負傷者数を減らすことでは、交通事故93万件のうち車両相互が80万件で、そのうち追突が29万件、出会い頭が25万件ですから、これを減らしていく必要があるわけです。こうした課題に取り組むにあたり、警察として重点的に取り組んでいくべき施策をまとめた「交通安全対策推進プログラム」を策定し、その中で2つ数値目標を入れました。1つが歩行中・自転車乗用中の死者数を平成22年までに約2割以上減少させること、もう1つが70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故を平成22年までに約1割以上抑止することです。

—政府目標を踏まえて、警察がやるべき重点的取り組みを目標別にあげていますね。もう少し具体的にお願いしますか。

矢代 歩行者・自転車利用者対策、高齢運転者対策、ITSを活用した車両事故防止対策、悪質・危険運転者対策等です。歩行者・自転車対策では、まず、平成15年から実施している「あんしん歩行エリア」の整備があげられます。これは交通規制から道路構造までハード・ソフトを含めて、歩行者、自転車の安全通行を確保するもので、ランプ(道路の一部を盛り上げたもの)をつくらしたり、道路線形を微妙に変

はじめに、第8次交通安全基本計画の骨子をおうかがいします。

矢代 まず計画の目標について、第一に、平成22年までに交通事故死者数(24時間以内)を5500人以下にすること、第二に死傷者数は昨年116万3504人ですが、これを100万人以下にすることです。目標達成の視点として4点、少子高齢社会への対応、歩行者の安全確保、国民自らの意識改革とITSの活用をあげました。計画の中で、警察は、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実などの施策に

※1 ITS(Intelligent Transport Systems)＝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、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

常に原点を踏まえ、息の長い活動を継続していくことが、活動の進化や拡大に結びつくものと思います。

えたり、標識を工夫するなどしています。今は全国で800カ所弱指定しています。次に、生活道路対策では市町村道が多いので、場所を選定するだけでなく、今ある対策を万遍なく広げるため、市町村と協力しながら取り組んでいます。

自転車については、自転車事故が18万件あり、93万件ある交通事故の約2割。自転車ももう少し利用しやすく、走行しやすい環境を作りつつ、一方でルールを守ってもらうための対策を考えています。1つの重点は悪質自転車対策で、自転車の歩道通行が一般化するなかで、自転車のルール無視が非常に目立っていますし、無謀な運転もありますので、これについて交通安全教育と交通指導取締りの両面からきちんと対応していくということです。自転車の台数自体も年々増えている中で、自転車の安全利用対策を強化していくことになりました。2つ目の高齢運転者対策の柱は、信号灯器のLED(発光ダイオード)化など高齢者が運転しやすい道路環境の整備と高齢運転者教育の二本立てです。ITの活用では、力を入れているのは安全運転支援システム(DSS)と、追突時の被害軽減防止装置とか障害物発見装置といったASVです。これが今後の5年間、更にその先の5年間の交通安全水準を高める大きな切り札だと考えています。悪質・危険運転者対策は最高速度違反、飲酒運転などの死亡事故に直結する違反に対するもので、対策はかなり進んだと思いますが、まだまだ相当な件数がありますので、更に対策を進めていくということです。

交通対策を持続的に行うことが計画の基盤

第8次交通安全基本計画が施行されてまだ6カ月余りで、短期間ではありますが、今年の状態はかがみでしょうか。

矢代 8月末あるいは上半期のデータですが、事故の発生件数、死者数、負傷者数はいずれも減少しており、総括的には一部の問題を除いて、今年も目標達成に向けて順調に歩んでいるとみています。シートベルトの着用率は着実に上昇しており、自動車乗車中死者の減少の相当部分がエアバッグも含めたシートベルト着用の被害軽減効



矢代 隆義 ● Yashiro Takayoshi

果によります。違反別では、死亡事故や重大事故に直結する最高速度違反が引き続き減少しています。歩行者の違反で一番危いのは信号無視などの乱横断ですが、歩行者の「違反あり」の割合は年々減少しており、今年も減少しています。ここで、問題なのが飲酒運転です。平成13年の道路交通法の改正以降、劇的に減少しましたが、今年も飲酒運転による交通死亡事故件数を8月末までで見ますと少し増えています。制度改正の効果に陰りが見えてきてまいりましたので、悪質運転者対策として対策を打つことにしていたところに、8月25日、福岡県で飲酒運転のクルマに追突され3人の幼児が亡くなるという痛ましい事故が起きました。この事故を受けて、更に対策を強化しているところです。全体として対策自体は今までやってきたことを継続することが一番大事で、そのうえで重点的な対策を行うことにより効果をあげることができると考えています。

吉見 私どもホンダの交通安全の取り組みも持続という観点が重要だと言えます。1970年から取り組んでおります安全運転普及活動を今後とも基本的に持続しつつ、時代背景を反映した新たな方策、プログラムを付け加えて進化させていきたいと思っています。

今年を振り返って私どもの活動を3つの視点から紹介します。小泉前首相が掲げた「道路交通で世界一安全な国にする」という趣旨を汲んだ第8次交通安全基本計画は、広くいろいろな領域の方々と連携し、協力しあって達成できることだと思えます。そういう意味で1点目の切り口は横へ

の連携を深めること。2点目は継続的活動の中身の質を上げていくこと。3点目は経常的に展開してやってきた領域の中どこに重点を置いたのかということ。まず横への連携では、1つは全国8カ所にあるホンダの交通安全センターが中心となって開催している

ティ・フォーラムです。これは企業・団体で交通安全活動を推進される管理者にご参加いただき、専門家も交えて企業の活動事例を共有し、研鑽する、お互いの啓発の場、交流の場です。別な言い方をいたしますと、動機づけの場の提供をさせていただいてきたと思えます。スタートして15年目を迎えました。今年も5会場約400社800名の方々にご参加いただき、充実した内容になったと思えます。2つ目は、全国の自動車教習所の教習指導員の方々にご参加いただく安全運転競技大会です。2001年に始めて6回目の今年も32都府県の100校、205名の選手が二輪、四輪の各部門で2日間の熱戦を展開しました。この大会は教習指導員の方々の安全運転技術向上のお手伝いと、交流を深めていただく場となることをめざして開催してまいりました。この大会により高いレベルで技術を競うと同時に、自らの目標をさらに高め、地域に戻られてから教習所の枠を、あるいは都府県を越えてお互いに交流し、指導法の研究や練習会を行う活動にまで広がってきています。

トライフック・セーフティ・フォーラムや、この教習指導員の皆様の安全運転競技大会がホンダの安全運転普及活動のレベルアップにもつながっているということも言えますね。

吉見 まさに私どもの活動の展開においても大変有意義な場になっていくわけです。それと関連して、2点目の継続的活動の質を上げる観点では、ホンダの交通安全センター、ホンダの製作所・研究所、二輪・四輪の販売会社、海外事業所のインストラク

ターなどを対象としたセーフティジャパンインストラクター競技大会をあげることができそうです。1997年より毎年開催して、今年も節目となる第10回大会を開催することができました。年々、海外からの参加者が増え、今年も11カ国からの選手20名、国内の選手と合わせて総勢で114名が大会に参加しました。この大会の特徴は運転技術を競うだけでなく、指導力審査という種目を入れていることです。今年の場合には四輪販売会社の店頭へ、ご家族で来店されたお客様を想定して、クルマの死角を理解していただき、どのように指導をすれば効果があるのかといった課題を加えています。こうした競技に参加し、観戦した人たちが、それぞれの国や地域に戻って、伝え広げていくという横への展開も今年はどうやら緒について見えています。3点目の経常的な活動の重点課題としては、参加体験型の安全教育です。交通安全センターで個人のお客様向けにホンダモーターサイクリスト・スクール、ホンダドライビング・スクール、親子でバイクを楽しむ会を開いており、いずれも参加者が増えています。中でも親子でバイクを楽しむ会は、昨年よりも10%伸びています。また、販売店での安全運転普及活動も重要で、今年10月末時点でのホンダの四輪販売拠点は全国に約2400あります。この拠点は、お客様に安全運転をお伝えするセーフティコーデイネーターが同じく10月末時点では約2万人になりました。

意識改革は教育によって培われる

第8次交通安全基本計画がスタートして6カ月経過している中で、4つのテーマについて議論いただきました。1つが規範の重要性です。飲酒運転が大きな社会問題になっていますが、社会的な規範その前提になる個人的な規範の問題です。2つ目が高齢社会に対応した交通社会のあり方です。3つ目は子どもの事故です。少子化で全体的にみれば減少していますが、子どもの事故も目標はゼロにすべきだと思います。4つ目に安全教育、安全啓発についての質の向上と普及の問題です。まず、規範の問題について吉見さんにかかっています。

吉見 私どもは、交通安全教育とは人間教育だと考えて安全運転普及活動を続けてきましたので、安全啓発の重要性については十分に認識しています。問題はどのように啓発をしていくかです。クルマだけでなく自転車も含めて運転をすることの意味と具体的な行動内容を原点に戻って考える必要があると思います。運転は、大部分が脳でやるわけです。脳の働いて情報を取って、認知し、判断して決定するということからすると、飲酒運転の問題はアルコールによって脳の活動を低下させることだと言えます。そういう意味で飲酒運転は許されないこと、あつてはいけないことの基本中の基本だととらえることができます。しかし、脳の活動を弱める、低下させるのは、飲酒だけではなくないと思います。例えば極端な疲労、寝不足などがあるし、心配事やストレスなども安全運転を阻害する原因になるわけです。広い意味で安全運転を阻害しかなないそうした可能性のあることに対して、どのような啓発内容、具体的なプログラムを考え、開発し、どのような方法で広く普及をしていくのかということが課題だと思えます。これは、最終的に人間に求められるところから、規範という言葉を出されていますが、わかりやすく言うとモラルであり、広くとらえようと意識の問題になります。例えば、「飲んだら乗るな。乗るなら飲むな」は大変わかりやすい明解なメッセージですが、飲んだらなぜ乗ってはいけないのかというところまで啓発の対象にするのではなく、意識の改革が少しも広がっていきたくはないかと考えています。そして、そうした意識改革を社会構造の側からも併行して進めることも大事ではないでしょうか。警察では飲食店への協力依頼をされているようですが、例えば家族を含めた同乗者の意識なども含めて、改めてみんなで考えてみないといけないと思います。

啓発するのであれば運転という行為の原点に戻って、徹底的に取り組むべきだということですね。

矢代 飲酒運転が社会問題になった時に、小泉前首相が、新聞記者の「更に罰則を強化すべきではないか」という趣旨の質問に対し、「飲酒運転の罰則の強化も必要だが、国民意識の改革が必要ではないでしょうか

対談:世界一安全な国へ――第8次交通安全基本計画初年度の成果と今後の取り組み

か」と答えられています。吉見さんがいみじくも指摘されたことです。人の行動とは、その人の意識が具体化したもので、思いやりのある人はそれなりの運転をしますし、思いやりのない人は身勝手な運転をします。そうした意識を培うのはまさに教育であり経験であって、意識から行動に向かうところのあるべき規範が教育によって培われることが最も大事であると思います。法律はある意味、規範の一部を定めたもので、場合によっては制裁を科すということですが、飲酒運転を例にとりますと、道路交通法の規範は酒気を帯びたらいつさい運転をしなければならないということですが、実際に罰するのはそのうちの一定以上のアルコールを保有した場合になっていきます。これは規範と制裁との関係を非常に象徴的に表していると思います。飲酒運転についても、規範意識を国民的に広げていくためには、1つは、国民の多くが運転者ですので、運転者教育の中でしっかりと交通社会人としてのあり方といったことを教育することで底辺を上げていく。もう1つは、国民全体の中にそういう雰囲気、風潮を形成していくということが必要だと思えます。

高齢者が安心、安全に移動できる街づくり

―次に高齢社会における交通安全対策についてですが、単に事故を減らすというだけでなく、未来に向かって交通を通して高齢社会をいきいきとしたものにしていくという非常に積極的な意味もあると思います。矢代 これについては、個々の高齢ドライバーをいかに支援していくかという問題と、どのように交通社会の中で位置づけて、交通管理をしていくのかという2つの問題があります。事故の推移を見ますと、乗車中の死者数、負傷者数ともに完全に若者層と高齢者層の数が以前とは逆転しているわけです。今後、高齢者層人口の絶対数が一段と増えてきますので、この安全対策が更に大事になります。その1つとして高齢者に対する新しい検査の導入を検討しています。高齢者が安心して、安全にクルマを活用していただけるようにお手伝いをすること、運転に影響すると思われる記憶力、判断力等

の状況を見て、それが低下している方には的確にその事実を伝え、その結果に合った運転をしていただけるような安全教育をしようということですね。ただし、例えば認知症の方など安全な運転ができないと見られるごく一部の人には、医師の診断結果等によって免許を取り消すといった対応をすることが、ご本人の安全のためにも必要だと思えます。

―もう1つの対策は、高齢者がスムーズに安心して移動できる環境づくりです。これは高齢者の移動手段の確保ということですが、手段はクルマであったり、公共交通機関、自転車であったりするわけですが、このことは具体的に各交通全体の通行区分の問題や、更に街づくりの話にもつながってきます。移動の前提としての生活環境と交通をどのようにとらえ、方向づけていくか、その中で、私ども交通を管理するものとしてはどんなことができるのかという問題意識です。私どもも生活道路対策や、バス優先対策などを進めており、これらの施策が高齢社会に向けた街づくりに活かされていけばいいと考えています。

吉見 高齢ドライバーについて、当然ながら個人差がありますが、一般的に共通して見られる特徴もあって、その1つにご自身の運転を客観的に見つめられないというところがあげられています。例えば、自分では一時停止をしているつもりでも、停止していなかったり、そのこと自体に気がついていなかったりするようなケースです。したがって、高齢ドライバーご自身の弱点を自分で気づいていただき、自分の意思で修正していくことがキーポイントになるということです。私どもは高齢ドライバーの特性に対応する教育カリキュラムの開発に取り組んできました。この私どものプログラムの特徴は、講習後も高齢ドライバーがご自身で継続して勉強し、トレーニングできる教材の提供を合わせて考えていることです。「健康ドライブ読本」「危険予測トレーニング30」というようなテキストを開発して、目下検証中ですが、今後、私どもの交通安全センターで実施する予定です。これは、私どもが目標とする高齢ドライバーも含めたすべての人々が元気にいきいきできる交通社会の実現への入口だと考えています。

―次に少子化です。確かに子どもの事故は減っていますが、子どもが少なくなるなかで、さらに事故を減らさないといけないと思えます。

矢代 少子化と言いましても、年間100万人を超える子どもたちが生まれているわけですね。この子どもたちが大人になって交通社会を作ること考えると、その入口の所できちんとした教育がなされることは不可欠だと思えます。現状を見ますと、幼稚園・保育園、小学校低学年における交通安全教育は、かなりよく行き届いていますが、自転車教育などを含め、小学校高学年から中学の子どもたちに対する教育が不足しているように思えます。こうした子どもたちの教育の場はやはり学校です。学校における交通安全教育の質と量をもう少し高めてもらうことによって、子どもに対する交通安全教育が充実し、非常に良い交通環境になっていくと思っています。

これからも官民協力を自信を持って推進

―小学校高学年から中学校の自転車教育が課題ということですが、鈴鹿市で「あやとり」の自転車教室が展開されていますね。吉見 今年も小学生の「あやとり」自転車教室」を継続して開催し、年間1万2000人以上の子どもたちが参加しています。学校という場で、学校と地域と私どものような企業と一緒に取り組んでいいますが、そうした官と民の関わり方が、とくに子どもの教育では大切だという感じがします。「あやとり」については、数年前になりませんが部分的な修正を行いました。

た。これは私たちが鈴鹿市との連携で行った調査から、子どもたちの危険予測能力を高めていくことがどうしても欠かせないということですね。危険予測能力の部分を少し強調して、いろいろな種類のクルマの動きを想像させていく力、動きを見ながら自分の行動を決めていく力を付けていくといった内容で修正したものです。この「あやとり」は、日本から海外にも広がりをみせ、タイでは政府と連携しながら「あやとり」をモデルにした子ども対象の交通安全教室をスタートさせました。タイでは今後、販売店での全国展開をめざしています。

4番目の安全教育の質の向上について

吉見 今、鈴鹿サーキット交通安全センターを教育内容の改善に大きな重点を置き、そうしたことを具現するために設備や建物を改修しています。私どもが一貫して取り組んでまいりました「危険を安全に体験する」という参加体験型の交通安全教育をどのように進化させるかをキーワードに、新たな形でリニューアルを進めています。

矢代 安全教育の質の向上ということですが、ドライバー教育については、運転免許試験の見直し、端的には学科講習や学科試験の内容の見直しを検討していきたいと考えています。今の試験では「この標識は何に見えますか」「この時にはどういうルールになっていますか」という質問ですが、これでは不十分で、なぜその標識があるのか、なぜそういうルールになっているのかまで踏み込んで問うようにしたいと考えています。参加体験型の教育については全く同意見です。スローガンとしては浸透しています。問題はそれのための機材、それを使いこなせる指導者、基本的なマニュアル、の3つをそろえることです。色々な形で安全教育が行われていますが、その中でよりよいものが、事実上普及していき、主流、スタンダードになっていくだろうと思



吉見幹雄 ● Yoshimi Mikio

っています。

吉見 参加体験型では、危険を安全に体験できて、画面上で再現できるという観点でシミュレーターも重要な役割を担っていると思います。現在は二輪、四輪のシミュレーターが普及していますが、課題とされる自転車についてもシミュレーターを開発しています。そろそろゴールが見えてくるころまでできております。こうしたシミュレーターにどういうプログラムやシナリオを盛り込むのが最も有効なのかという研究をしているわけですが、警察としていろいろデータを分析される中で、こういうケースは入れたらいいとか、こんなことを付け加えたらどうか、といったようなことを指導などいただけると、私たちも新たなより有効なプログラムの開発に向けて加速していけると感じています。

矢代 交通安全対策、交通安全教育については、各分野でいろいろな取り組みがなされておられ、官民あげて、国民あげてという意味で、わが国の交通安全対策の取り組みは大変成功していると思えます。これから官民協力して自信をもって進めていきたいと考えています。

吉見 今日、矢代さんのお話をうかがって、私自身、原点に立ちかえった息の長い活動を継続していくことが、進化や拡大に結びつくものと確信しました。私の夢は、日本の交通社会を将来担っていく子どもたちが安心してのびのびと遊べるような環境にしていくことです。そのために官や学校・地域社会、そして私たち民がいろいろな分野でそれぞれの領域で連携して取り組んでいくことが重要だと思えます。

―本日はどうもありがとうございます。

※1 安全運転支援システム(Driving Safety Support System) 二輪車に対し、周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる運転環境を創り出すことにより、交通事故を防止することを目的としたシステム

※2 ASV(Advanced Safety Vehicle) 国土交通省が推進し、自動車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。ホンダは二輪と四輪を手掛けるメーカーとして、車間通信(車両間の通信)を主体とした独自の技術を開発したASV-3(先進安全自動車)を完成させた

※3 あやとり 鈴鹿市とホンダとの協力で設立した鈴鹿モビリティ研究会が開発した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」、小学生向けの「あやとり」自転車教室、幼児向けの「あやとり」ひよこ編、高齢の歩行者・自転車利用者向けの「あやとり」長寿編がある。あやとりは「あんせんを、やさしく、ときあかし、りかいて、いたく」の略。あやとりに関する詳細については以下ホームページを参照 http://www.honda.co.jp/safety/info/ky/ayatori/index.html