

Sj

人とクルマのいい関係をめざして

3

2007 MARCH

●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

高齢者を「保護する」ということでなく、周囲のドライバーが人生の大先輩に敬意を持って接するという気持ちにつながれば、日本の交通社会がもっとよくなるのではないかと考えています。

(対談より)

CONTENTS

- 対談：2006年の交通事故の傾向から対策を考える ①
**事故減少傾向を持続させ、死者数5500人
 死傷者数100万人以下をめざす**
- TRAFFIC ADVICE ④
 ●東京ガス(株)・安全運転指導員新規養成教育/
 相手が理解しやすく納得できる指導方法の習得をめざす
- SAFETY REPO ④
 ●柳河精機(株)／安全意識は当たり前のことをきちんと
 守ることで身につく
- NEWS REVIEW ④
 ●ホンダ輸送グループ安全協議会年間無事故表彰式
 ●活動短信／交通安全センター2月
- OPINION ⑤
 ●大須賀美恵子／ドライバーの期待通りに提供される
 運転支援システムが求められている
- SAFETY COMMUNITY ⑤
 ●二輪教習指導員合同練習会in関西／教習生の模範となる
 運転を追求する自動車教習所教習指導員による練習会
- DOCUMENT EYE ⑥
 ●交差点を左折するドライバーの安全確認状況を観察する

対談：2006年の交通事故の傾向から対策を考える 事故減少傾向を持続させ、死者数5500人 死傷者数100万人以下をめざす



2006年は交通事故死者数、負傷者数、発生件数いずれも前年を下回った。この傾向をふまえ、さらなる事故削減をめざし、道路交通において世界一安全な国を実現するために、2007年以降の課題とどのような対策が必要か、早川治・警察庁交通安全企画官、岡野道治・日本大学教授のお二人に話し合っていた。

早川 治 (写真右)警察庁交通局交通安全企画課
交通安全企画官**岡野道治** (写真左)日本大学理工学部機械工学科
教授

自動車乗車中が前年比マイナス13.3%と大きく減っています。

死者数が減少している理由は、ここ数年の傾向ですが、1つはシートベルトの着用率率の上です。事故にあった方の着用率率は、昨年は89%になりました。着用率率の上と反比例するように自動車乗車中の致死率が下がってきていることから、シートベルトの着用が被害軽減に果たしている効果は非常に大きいと言えます。ただし、すでに9割近い着用率率で、かなり上限に近い状況です。

2つ目は危険認知速度、つまり事故直前の車両速度が下がってきたことです。とくに80km/h超の事故が減ってきていて、10年前の平成8年から見ると3分の1に減っています。これは若者の死亡事故が大きく減っていることにつながっています。実は高速道路においても100km/h超の事故が減ってきていて、危険認知速度の低下が見られます。平成15年から大型貨物自動車にスピードリミッターの装着が義務づけられて、かなり装着率が上がってきていることも影響していると考えています。また、違反別でも最高速度違反の死亡事故が前年比マイナス21%ということで、全体よりも非常に大きい減り方をしています。

最初に早川さんから、平成18年の交通事故の状況についてお話しいただけますか。

早川 まず死者数が6352人と、51年ぶりに6千人台前半になりました。また、負傷者、発生件数についても5%ほど減って、前年に引き続き、そろそろ減っています。

死者を年齢層別で見ますと、ほとんどの年齢層で減りましたが、割合では、やはり65歳以上の高齢者が多く、44.2%を占めています。平成15年に初めて4割を超えてから、年々上がっており、あと数年すると死者数の半数は高齢者ということになるかもしれません。状態別で見ると、とくに

交通教育は人間教育、まわりを気遣う心を育てるところから始めるべきだと思います。



Osamu Hayakawa

早川 治

差点で止まらなかつたり、信号待ちで信号が変わる前に飛び出したりする例がよく見受けられます。それに対して「スピードを出さないことだけが安全運転ではないですよ」ということに気づいてもらうことは、高齢者講習でもなかなか難しいところだと思います。

早川 それから、昨年の特異な状況としては飲酒運転をめぐるときの動きがあります。飲酒運転については、平成13年の道路交通法の改正で罰則が強化されて翌年6月から施行され、飲酒事故は死亡事故も含めて平成13年からかなり減っています。ところが平成16年から横ばいになり、昨年の上半期が終わった段階では、前年に比べ飲酒運転による死亡事故は3・7%増えています。前回の改正の抑止効果が低減しているのとみられていた中で、8月25日に福岡県で幼児3人が亡くなる事故が起きて、飲酒運転が大きな社会問題になったわけです。その後、警察も取締りを一層強化し、各方面で飲酒運転を根絶しようという動きが広がったことで、9・12月の4ヵ月をみますと、飲酒死亡事故は前年に比べてマイナス43・4%、すべての飲酒運転による事故もマイナス38・6%と大幅に減りました。昨年1年のトータルでは飲酒運転による死亡事故は611件で前年比マイナス13・6%になっています。前半は増えて、後半大幅に減って、この数字になったということですね。ちなみに昨年9月の交通事故死者数は504人で、平成17年9月が629人ですからマイナス19・9%です。単月で前年比2割も減ることはあまりないことで、マスコミ報道などを通じて国民の関心が飲酒運転を通じて交通問題に集まったことが、飲酒事故だけでなく交通事故死亡事故全体を減らす効果があったと思います。

早川 飲酒運転で3人の幼児が亡くなったことでマスコミが大きく取り上げ、社会に大きなインパクトを与えたわけですね。交通事故に対する社会の関心の高まりを一過性に終わらせないでほしいと思います。

岡野 全般的にスピードを上げて危険な運転をする人が減っているという感じですか。
早川 暴走族の数も減ってきていますし、以前のような若者の無謀運転による事故もあまり目立たなくなり、少し落ち着いてきているような印象があります。いろいろなスピード抑止対策が効果を上げてきていると、最近の若者は速く走るよりも快適に走りたいという志向が強まっているのかもしれない。若者の最高速度違反による死亡事故件数はマイナス28%で、全体よりもさらに高い割合で減っています。
また平成16年あたりから、これまで右肩上がりが増えてきた走行キロつまり交通量が減少してきており、燃料消費量も減少してきています。今後も急激に交通量が減ることはないでしょうから、日本も成熟した交通社会になってきて、その中でどのような事故防止対策を取っていくか考える時期にきていると思います。

早川 高齢者については、自動車乗車中の死者数は減りましたが、トータルとしてはそれほど減っていないということ、75歳以上の後期高齢者の歩行中の事故が目立つようになってきた感じがします。
早川 歩行中の死傷事故では「違反あり歩行者」の割合が平成8年の57%から、昨年は40%まで減ってきています。歩行者側にも違反があると、重大事故になる可能性が高いので、歩行者の法令遵守の傾向が死者数の減少にもつながっているといえます。ただし、歩行中の死者の3分の2が高齢者で、その66・9%が「違反あり」です。高齢者には免許を保有していない方も多く、交通ルールを知る機会がない、教育を受ける機会がないために、違反をして事故にあってしまうケースも多いわけですが、今後、高齢の免許保有者が増えてくれば、その点は改善されてくるかもしれません。

岡野 地域の開発で道路が新しくできたり、拡張されたりして、生活圏が分断され変化し、高齢者がこれまでの生活習慣で対応できない状況もあるように思います。新しく道ができて、以前に歩いていた昔の道も残っていますから、なじんだ習慣で歩いていると「違反あり」ということになったりするというのも背景にあるのではないのでしょうか。
早川 高齢者に関しては、歩行中でも運動中でも、やはり、身体機能の低下が交通行動に影響を与えていると考えられますし、認知機能の低下という問題もあります。これらの機能の低下自体もさることながら、本人がそれを自覚していないことは更に問題です。いかに自覚し慎重な交通行動をとっていただくかが大きな課題です。
岡野 高齢者の中には例えば、40km/hで走行しているから自分は安全運転していると思ってしまう方もいます。また一時停止の交

後部座席シートベルト着用義務化と自転車通行の整序化
— 昨年の事故状況と分析をふまえて、今年は事故を減らすためにどのようなことが課題になるのでしょうか。
早川 昨年8月第8次交通安全基本計画が始まり、計画最終年度の2010年度までに年間死者数を5500人以下に、死傷者数を100万人以下に抑えることを目標にしています。死者数だけではなく、死傷者の抑止目標を示したのは初めてのことです。
目標達成に向け、警察庁としても取り組むべき対策をいろいろと検討しており、それが国会に提出を予定している道路交通法の改正につながっています。改正案は、飲酒運転を中心とした悪質・危険運転者対策、高齢運転者対策、自転車利用者対策、被害軽減対策を大きな柱としています。
1つ目の悪質・危険運転者対策は、飲酒運転の根絶をめざして、飲酒運転をした本人だけでなく、酒気を帯びた者にクルマを貸したり、クルマで来て運転して帰る人が明らかかな者に酒を提供したり、あるいは自ら依頼をして飲酒運転のクルマに同乗した者といった、周辺に飲酒運転を助長する者に対する制裁を強化するものです。「飲酒運転をしない、させない」という社会環境をつくっていくことで、飲酒運転の根絶に近づけることができると思っています。また、いわゆるひき逃げの増加傾向が止まらないので、大幅に罰則を引き上げて、とにかく「逃げたら重罰」ということを周知したいと思っています。
シートベルトでは着用率が上限に近づいているというお話がありました。
早川 着用率の実態調査でも、運転席と助手席については約9割が着用しており、全般的には、前席についてはシートベルトを着用するものだという意識が定着してきたといえます。問題は後部座席です。昨年10月の調査でも、着用率は高速道路で10%強、一般道では7・8%という状況で、助手席も努力義務だった時にはなかなか着用率が伸びなかったことからすると、やはり義務づけることで着用を促すべきではないかと考えています。後部座席でも、着用しない場合の事故にあった時の致死率は、着用している場合の4倍であり、私がタクシーに乗っていて事故にあった時の体験からも、後部座席の方にシートベルトをしていただきたいと思います。

岡野 義務づけるべきですが、取締りとなると非常に難しいと思う。最近のワンボックスカーはプライバシーガラスになって、後部座席の様子が見えない。警察官が停めて「ちょっと窓を開けてくれませんか」と言えるかがポイントでしょう。さらに、マスキングを活用していただくと後部座席のシートベルトへの関心も高まると思います。
早川 次に自転車対策ですが、自転車については、車道通行が原則であり、自転車通行可の標識等のある場所のみ歩道を通行できることになっています。しかし、車道を安全に走れる環境が少ないこともあって、自転車が自由に歩道を通行しているのが実態です。
警察庁としては、現在のように自転車は自由に歩道を走って、秩序が保たれていない状態を是正して、自転車の交通秩序を回復することが重要であり、それが自転車に関する事故の防止にもつながると考えています。
そこで、自転車はどこを通行すべきかについて、車道通行の原則を維持しつつ、法改正により歩道通行要件を見直して、こういう場合だけは歩道通行可ということを確認化します。自転車利用者が「守ることができるルール」とした上で、要件に該当しない場合には、車道を通行するか、歩道を押して行くか、ルールの遵守を求めています。ただし、車道に自転車の走る空間がないと、やはり徹底できませんので、道路管理者と連携して、自転車の通行環境を整備していきます。やや先の長い話になりますが、これらの対策を計画的に進めていって、徐々に自転車の交通秩序の整序化を図っていきたく考えています。
岡野 日本の自転車の使い方が多いのは、自分の家から駅までの交通手段ではないでしょうか。せいぜい10分とか15分ぐらいの時間で、ルールを守ってきちんと乗ろうという意識も特になく運転していることが多いのではないのでしょうか。そのあたりの交

対談:2006年の交通事故の傾向から対策を考える

通意識が非常に貧弱という気がします。一方、サイクリングが好きな人から言わせると、歩道はかえって危ないのでやはり車道を走りたいそうです。

早川 子どももそうですし、主婦が買い物に使ったり、高齢者が病院に使う場合は、自転車は歩道の延長で、少し楽になるとか、荷物を運べるという意識ではないかと思えます。本当は、クルマとしてか、歩道の延長から自転車というものを2つに分けられればいいのかもしれませんが、自転車の性能自体で分かれるわけではなく、乗る人によっても違いますし、目的によっても違います。このような多様性から、自転車道がない場合は、車道と歩道の両方に通行空間を確保する必要がありますが、交通管理の観点からしますと、自転車は非常に扱いにくいというのが正直なところです。

岡野 高齢者が自分も危ないと自覚してクルマの運転をやめたときに昔、二輪に乗ったことがあるから原付に、あるいは自転車で乗ろうとなるわけです。そうすると、自転車の走り方のルールに慣れていないので、これもまた危ないですね。

早川 日本の今の道路事情では、車道はとも怖くて走れないという道も多いことは確かですが、歩道での自転車のルール違反やマナーの悪さから、歩行者の目には自転車は危険と映っています。これから、いかに自転車のルールを周知して、安全教育や指導取締りにより遵守の徹底を図るか、なかなか大変ですが、自転車は軽車両であるということをおぼえて、「車両として使いたい人は当然車道を走ってもらって、ただし歩道を通行せざるをえないような方は、歩道も通れることにして、その場合は当然のことながら歩行者優先でゆっくり走っていただく」というように、通行場所、通行方法を含めて、徐々に整序化が図られればと考えています。

岡野 自転車が停まらずに歩行者に突っ込んでくるようなことになりがちで、いったん危ないかと思えます。ですから、いったん足をつけて待って待つことをわかってもらう必要があります。小学校のころからそのことをきちんと教えるといけば、歩道を走ってもあまり歩行者に脅威を与えない走り方ができると思います。

高齢者が交通安全教育を受けるメリットを

早川 次に高齢運転者の問題ですが、免許を持つ高齢者が増えるのに伴って事故も増えていきます。高齢運転者が第1当事者になつた死亡事故は平成18年は1012件ですが、これは若者による死亡事故を上回っています。高齢の免許保有者が今後さらに増える中で、高齢運転者対策はこれからの大きな課題です。

今回の法改正では、75歳以上の高齢者が免許更新をする際に認知機能の検査を受けていただくことを検討しています。検査は簡単なものですが、その結果、認知機能が低下しているようであれば、それに応じた高齢者講習を実施して、安全運転を支援していこうという事です。一方、検査の結果、認知症のおそれがあるとされた方については、その方の違反状況も見た上で専門医の診断を受けていただくこととなります。

それから、現在、70歳以上の高齢運転者には、本人が身体機能の低下の影響があるかと判断した場合に、高齢運転者標識、いわゆる「もみじマーク」をつけていただく努力義務がありますが、表示率が低いのが現状です。アンケート調査では、75歳以上でも35%ぐらいで、身体機能の低下を自覚していない、あるいは自覚していても認めたくないということも原因のようです。この制度は、本来周囲のクルマに幅寄せと分割



Michiharu Okano

岡野道治

り込みを禁止して、もみじマークを表示したクルマの保護を図る趣旨の制度です。で、今回、75歳以上の高齢運転者にももみじマークの表示を義務として全員につけていただくことを考えています。個人的には、高齢者を「保護する」ということでなく、周囲のドライバーが人生の大先輩に敬意を持って接するという気持ちにならなければならない。日本の交通社会がもっとよくなるのではないかと思っっています。

岡野 近い将来、死亡事故の半数が高齢者になると言われましたが、今は過渡的な状態だとみています。今の高齢者と違って、ほとんど全員が免許を持っている私たち団塊の世代が高齢者になっていくと様相が少し変わる気がします。例えば、定年後の趣味としてクルマの運転が考えられるわけですね。中には、スピードを楽しむ人もいます。中には、免許を持っていない私たちが訓練をしていますが、若い時にある程度の訓練をしておくから、今の高齢者とは違ったことにはなるだろうと思います。団塊の世代は人数が多いということでは、やはりポイントになります。環境が激変している時代に育った年代でもあって、環境の変化にはわりと強いという気がします。

早川 高齢社会が進み、高齢者のライフスタイルや行動が変わってくると、事故の形態が変わってくることも考えられます。話が自転車の戻りますが、最近では高齢者が単なる足としてではなく、健康の観点から乗ることも増えているように思います。高齢社会が進むと、例えば、歩道上で、高齢者の乗った自転車と高齢の歩行者がぶつかる事故というのにも出てくるかもしれません。そういう社会の人口構成の変化とか生活様式の変化に応じて事故形態も変わってきますので、また、それに対する事故防止対策も必要になるということでしょう。

岡野 やはり、高齢者の事故防止においては学習する以外にないと思います。その学習のチャンスをとどのように築いてもらうかということですね。交通安全教育は、先ほどの自転車でもそうですが、身構えて教育をするあるいは罰則を強化することではなく、例えば、荒川区の小学生の自転車免許証はもうとれいらしくして、それで参加するというように、高齢者にも学習するなにかメリットや楽しさがあるといいわけです。学習することでプライドがもてるのか、役に立つといったことが必要だと思えます。押さえるような教育は自覚を促していくと思います。

早川 歩行中でも、自転車乗用中にも、死者の6〜7割は高齢者ですから、高齢者に対する安全教育が重要です。岡野さんが言われたように「教える」ということではなく、高齢者の方に感じていただく、自分のこととして認識していただく、警察もその手助けをするという視点が大事だと思えます。

岡野 交通安全教育はよくいわれることですが、やはり人間教育だということですね。まわりを気遣う心を育てるところから始めるべきだと思っっています。そういう心ができて初めて危険予知ということの意味をだんだん理解していく。自分の命ももちろん大事だが、まわりの人の命も大事だということを理解していく。そういう心をつくるのが大切だと思っっています。そのうえで、まわりにいる人たちがどういことを考えて、どういう行動をしたがるのかということも、

小さいうちから教えないといけないのでしようね。高齢者については、なかなか難しいのですが、人とかかわりを求めていると皆さんいわれますので、高齢者がお互いに気遣い、気遣われる関係がつけられる仕掛けができるというのはいいかと思っっています。その意味で、警察庁がやられている高齢者への訪問から、地域の横のつながりができているのではないかと見ています。

早川 最後にありますが、総事故数、死傷者数を減らすうえで、かなり減ってきているとはいえ、絶対数では多い車両同士の事故についてお話を聞かせてください。

早川 これはなかなか難しいのですが、運転者教育や指導取締りのほか、交通安全施設などのインフラを地道に整備することだと思っますし、最近ではIT技術を活用したDSSSの社会実験なども行っっています。また、事故件数として多いのはいわゆる追突です。それを減らすため有効なのはASVの被害軽減ブレーキや追突防止システムが普及することだと思っます。こういったインフラや技術が普及していくと、事故そのものを大きく減らすのは難しいと思っます。

岡野 事故防止の安全技術ではいろいろなものがあり、今や、技術の幕の内弁当みたいになってきます。課題としては、数年前にITSのビジョンが出しましたが、それをもう一回振り返って、どのような交通社会にしたいのかというビジョンを見直すこと。すでに様々な技術が揃っっていますから、ビジョンをもう少し現実のものとしていく必要があると思っます。

早川 今ある安全技術を全部普及させるといっても現実的ではないので、どのような事故を防止したいのかというポイントを明確にしていく必要があると思っます。

本日はどうもありがとうございました。

※1 DSSS (Driving Safety Support Systems) ■安全運転支援システム。運転者に対し、周辺の交通状況を視覚・聴覚情報により提供すること、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/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。ホンダは四輪と二輪を手掛けるメーカーとして、車間間通信(車両間の通信)を主体とした独自の技術を盛り込んだASV-3(先進安全自動車)を完成させた

※3 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、渋滞などを未然に防ぎ、交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム