

# Sj

人とクルマのいい関係をめざして

12

2007 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：千葉英雄

●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

安全運転普及活動ホームページ <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

## 今月の スポット

交通安全活動は、これで終わりというものがない持続的で地道な活動です。そして、事故の予防にはあらゆる交通参加者の意識と行動を変えていく必要があります。(対談より)

## CONTENTS

- 特集：交通事故のない社会へ—平成24年までに死者数を5千人以下へ—  
**社会全体で取り組む交通安全対策に向けて** ①
- 2007年活動報告 ..... ④  
安全運転普及活動の継続と交通環境に対応した活動の拡大
- TRAFFIC ADVICE ..... ⑤  
●交通安全を考える～安全教育と企業責任～/'07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—交通教育の進め方—/'07トラフィック・セーフティ・フォーラムin鈴鹿
- SAFETY REPO ..... ⑥  
●(株)今仙電機製作所/子どもたちへの自転車教育を通じて、地域に貢献する
- NEWS REVIEW ..... ⑥  
●第27回交通安全シンポジウム  
●ふじのくに交通安全県民フェア  
●活動短信/交通教育センター11月
- DOCUMENT EYE ②③ ..... 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：交通事故のない社会へ—平成24年までに死者数を5千人以下へ—

# 社会全体で取り組む 交通安全対策に向けて

昨年4月にスタートした第8次交通安全基本計画。目標の交通事故死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を達成するために、2年目となった今年、官民一体となった取り組みがどのように行われ、どのような成果をあげてきたのか、そして、今後の課題などを、末井誠史・警察庁交通局長と吉見幹雄・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のお二人に話し合っていた。



日本の交通社会が抱えている課題のなかで、特に問題とされることは何か、また、重点施策は何かについて、お話を伺いいたします。

末井 当面の課題は「平成24年までに交通事故死者数を5000人以下」という政府目標を如何に達成するかということです。死者の減少にこだわることで事故全体も減っていくと考えられます。その視点として、悪質・危険な違反は、これまでの対策により相当減っていますが、飲酒運転の問題が残っており、対策の限界効用が通減する中でいかなる措置を講じるかということがあります。また、現在の社会では「安全」の価値が従来より上がっています。同時に、「ゆとり」や「環境」にも国民は価値を置いている。そうした国民意識の変化への対応を意識する必要があります。

吉見 一昨年から、交通事故死者数と合わせて事故件数も減ってきていますが、今年も10月までの状況では、死者数、発生件数、負傷者数ともに、昨年同期比で見ても大幅に減っていますね。2年目に入った交通安全基本計画が、交通事故死者数を目標値に掲げて減らしていくことにより、事故の低減にも結びつけていくという観点で交通安全対策に取り組まれているという方向は、当を得ていると思います。

### 歩行者、自転車と 高齢運転者の事故防止が課題

末井 第8次交通安全基本計画の目標を達成するため、警察庁では昨年「交通安全対策推進プログラム」を策定しました。その大きな柱が歩行者・自転車の事故防止、もう一つが高齢運転者対策であり、意識的な取り組みが必要です。

今年の道路交通法改正では、自転車の通行ルールを見直しましたが、幅広い年齢層が様々な目的・用途で自転車を利用しており、それぞれに對しルールをどのように教え、遵守してもらうか、かなり戦略的に取り組む必要があると考えています。



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

末井誠史 警察庁交通局長

# 社会の中で、安全の価値が非常に高まってきている



## 末井誠史

Seishi Suetani

り、教育・トレーニング用の場を作り、教材を作り、シミュレーターのような教育機器を開発することです。現在、国内に

高齢運転者については、その総数が増加する中で、むしろ個別化という発想で対応する必要があると考えており、今回の改正で認知機能検査を導入しています。

それから、飲酒運転について制裁強化の強い要請があったわけです。飲酒事故自体は相当減ってきていますが、昨年の福岡での痛ましい事故を契機に、飲酒運転根絶の気運が盛り上がり、社会全体としての取組みが求められています。そこで、飲酒運転をした本人だけでなく、それを助けた周辺者に対する制裁も強化しました。これらの規定は今年9月既に施行されており、引き続き飲酒運転対策に取り組んでいきます。

さらに今年の改正のもう一つの柱として被害軽減対策があり、後部座席におけるシートベルトの着用を義務としました。後席同乗者自身の被害軽減はもちろん、後席乗員の衝突による前席の乗員の被害を防ぐためにも、後席シートベルトの着用を促進したいと考えています。

**吉見** ABS(アンチロックブレーキシステム)やエアバッグなど、いわゆる安全デバイスの装着率が近年、顕著に向上していることも事故の減少や被害の軽減に貢献しているのではないかと思います。また、確かに、末井さんも指摘されたように、国民の意識が安全に価値をおくように変化していることもあると思います。安全デバイスは付いているから大丈夫という変な曲解を招いては本末転倒になりますので、こうした過信や誤解を取り除きながら、本来の安全デバイスの効果が発揮されるように教育、啓発活動をさらに継続する必要があります。私どもの活動の基本は、指導者を作

交通教育センター18カ所を有し、受講者は昨年度で年間約7.5万人を数えました。さらに、二輪・四輪販売店にも教育、啓発の場として、参加体験型の実践教育・トレーニングの輪を広げました。例えば、四輪販売店では敷地内の駐車場などを使い、お客様の苦手克服のためのスクールを行っています。これは日本全国で1年に3000回ほど実施しており、受講者は年平均で1万人ほどです。

### 子ども、高齢者、障害者に対する支援

**吉見** 少子高齢化が進み、地方と都会で交通事情が異なるなかで高齢者、障害者、子どもたちのモビリティの確保と、円滑で安全な交通社会のバランスをとることが求められています。こうした課題に対応するため、すでに取り組みをしているもの、新たに取り組むべく準備をしているものがあります。まず1つ目は、子どもの安全と未来を守るために、子どもが自らの命を守るための交通安全教育です。具体的には、子ども自身が交通社会のなかでこれは危ないということを自ら発見することから始めて、次にそういう環境のなかで自らがどう動き、予防していくのかということをやってみようという「あやとり」という教育プログラムを展開し普及しています。このプログラムは、幼児から小学生を対象にしています。2つ目は、高齢者がいつまでも交通社会のなかでいきいきと生活していただくための支援です。すでに7カ所の交通教育センターで高齢運転者教育を始めています。また、

「あやとり」に高齢の歩行者、自転車利用者を対象とした「あやとり、長寿編」が加わりましたので、こうしたプログラムの展開により地域のニーズに添えていきたいと考えています。3つ目は、障害者の社会参加のためのモビリティの確保です。そのためには障害者が使いやすい安全な製品を開発し提供するとともに、障害者のニーズに応えた安全教育や、さらに健常者への理解促進活動も必要だと考えています。

**末井** 高齢者や障害者のモビリティの確保という視点は重要だと思います。今回、聴力が低い方についても安全を確保した上で免許を取ることができるようになる改正を行っています。また、警察でも安全教育を行うための体制のつくり方というのが難しいのですが、幼児から小学生、中学生と段階的に、参加させ体験させていくことが重要であり、段階的・体系的に作られた「あやとり」は大変素晴らしい取り組みだと思います。

### 認知機能検査と高齢運転者の気づきを促す教育

高齢者には運転者の問題と、歩行者・自転車利用者の問題があると思います。まず、高齢運転者の問題についてはどのようにお考えですか。

**末井** 現在の免許保有者は7900万人強ですが、そのうち65歳以上は約1040万人。自動車乗車中の死者も実は高齢者が約30%で、年齢層別で最も多いのです。

警察庁では、高齢運転者対策について段階的に手を打っており、平成5年の道交法改正で75歳以上の方の免許の更新期間を3年とし、9年改正で実車を使用した高齢者講習を導入、高齢者標識(もみじマーク)の表示努力義務と免許の自主返納の仕組みも取り入れられました。13年改正では高齢者講習の対象を75歳以上から70歳以上に拡大しました。

そして今回、75歳以上の高齢運転者について、認知機能検査を導入することとしました。ポリシーは従来どおり高齢者の安全運転を支援するということが、認知症のおそれありという結果が出た方について

は、専門医に診ていただき認知症と診断されれば免許が取り消されます。実は平成13年改正で認知症は免許の取消事由として明記されていますが、対象者の発見が難しいこともあり、認知症による取消は5年間で約250件しかありません。ご家族から運転をやめさせたいという相談などがあつて取消しを行うわけですが、この数字は専門家による認知症患者の推計ともかなり乖離があります。

**吉見** ご自身から言い出せるかどうかは、なかなか難しいところがあるかもしれませんが、認知機能低下の度合いには個人差がありますので、基本的には、それに応じた高齢者講習を行うわけです。高齢者の運転の支援ということでは、ASV(先進安全自動車)等の取組みもありますが、警察としては、高齢者特有の運転行動を踏まえ、いかに高齢者に合った教育ができるかということですね。再来年の施行に向け、認知機能検査の結果を踏まえた実効性の高い高齢者講習となるよう、現在研究しているところです。

他方、運転をおやめいただくということになった場合に大事なことは、モビリティの確保です。免許の自主返納は昨年で約2万3000件ですが、一部の自治体などでは、自主返納した方に公共交通機関の無料パスを交付したり、その他色々な優待制度を設けるなどの支援をしています。こうした関係方面の努力が更に進めばと思います。

**吉見** 高齢者教育については、交通教育センターで最近始めたホンダ健康ドライブスクールと呼んでいる少人数制の高齢運転者の教育プログラムがあります。このカリキュラムを作るにあたって、私どもがたどり着いた結論は、気づきを促すところに最大の効果があるということです。インストラクターや他の参加者と和気あいあいとした話し合い、時には励ましあいながら進めていくことも特徴の1つです。モニター調査では、参加した8割の方が、「こんなはずではなかった」「自分の運転の問題点に気づいた」と答えられています。自分の運転行動の特性もわかり、直すところもわかって安心感が芽生えたといったお手紙も、いただいております。このようにスクールの評判はいいのですが、マンツーマンの教育の

ため、定員が3名までで、一度に多くの方を教育できないという課題があります。効果的な教育プログラムの普及を考えると、少なくとも20人、30人規模の、参加体験実践型の集合教育が可能な教育プログラムの開発が急がれていますし、こうした教育プログラムを教えられる指導者育成をする必要があると考えています。

**末井** 運転免許は大量行政ですので、制度としてはできるだけ裁量性をなくして客観化する必要があるのですが、最初に申しましたように、高齢運転者については個別化、ニーズに合った個別の対応が必要と考えています。高齢者講習の受講者が増えていますが、高齢者講習と同程度であれば「一定期間内に別の運転者教育を受けていただくのも結構です」という仕掛けも従来から設けています。また、今回は75歳以上の方を検査の対象としています。若年性の認知症もありますので、その対応も考えていく必要があるかもしれません。

高齢運転者の支援としては、標識等の大型化・高輝度化など高齢者が運転しやすい環境づくりや、今回75歳以上の方のみマークの表示が義務化されますが、表示車両への周囲のドライバーの配慮の徹底にも更に取り組む必要があります。

**吉見** 私どもが加盟しております(社)日本自動車工業会が開発している高齢運転者向け教育プログラムも普及を前提にしたミラリング方式の簡易版などで構成されているわけですが、これを実施するには地域レベルでやっていただけるリーダーの育成と場所、機会、予算が必要です。効果的な教育を具体的に実施し普及するためには、質と量のバランスをどうしたらいいのかが大きな課題だと思います。官と民、そして当事者の高齢運転者も知恵を出し合う必要があると思います。

### 有効な戸別訪問による安全指導

高齢の歩行者、自転車利用者については、どのようにお考えですか。  
**末井** 歩行者、自転車の事故防止が課題と申しましたが、これらの事故で亡くなる方の7割近くは高齢者です。高齢者特有の行

# 対談：交通事故のない社会へ——平成24年までに死者数を5千人以下へ——

動や事故の特徴を理解した上でのアプローチが必要ですが、免許も持っていない、普段そういふ場に出ない高齢者を安全教育の場に集めるということが実は大変です。そこで、ボランティア等と共に戸別訪問による安全指導も行って、今年の秋の安全運動では高知県警が1日で1万世帯を訪問しました。ほかにも、高齢者と日々接する医師やお坊さんに一口アドバイスをお願いしたり、孫に当たる小学生から手紙を書いてもらったりと色々工夫しています。自治体にも自らの責務として更に取り組みをお願いしたいと考えています。

自転車についても、最近では高齢者対象の自転車教室を開き通行ルールや安全な乗り方を指導する取り組みを強化しています。

また、「歩行空間のバリアフリー化」や「生活道路対策」による環境整備も進めています。

吉見 鈴鹿サーキット交通安全教育センターを今年8月、28年ぶりにコースや教育機器などを刷新し、新たな教育プログラムに対応できるようにいたしました。そのなかで、夜の歩行者、夜の自転車の安全について、クルマからの視認性など、臨場感豊かな映像で学べる視覚教材を導入し、歩行者、自転車利用者への安全教育ができるようなカリキュラムをつくりました。また、鈴鹿モビリティ研究会では、自治体の要望を受けて、先ほど紹介した「あやとりい」長寿編<sup>※4</sup>を使って高齢歩行者、自転車教育を継続的に実施しております。

末井 高齢者の方に映像シミュレーション装置を使って道路の横断を疑似体験していただく、多くの方が渡りきれなかったりしてクルマと衝突してしまいます。高齢者が事故に遭う要因としては、ご自身の運動能力の衰えとそれに対する意識が合っていないということがありますので、こうしたシステムも使って自ら体験して、自覚していただくことが重要だと思っています。

## 発達段階に応じた子どもへの教育

子どもの安全教育については、どのようなことをお考えですか。  
末井 子どもは発達程度が急激に変わって



吉見 幹雄  
Mikio Yoshimi

いきますから、小学生と中学生と高校生、小学生は学年によっても分けて考え、発達段階に応じた取り組みが必要です。

自転車については、警察庁でモデル事業を行っており、小学生では自転車免許を用いた安全教育、自転車をよく使い事故も多い中学生や高校生に対しては別の教育手法を使うといったことを検討しています。子ども達に対する自転車安全教育の場合は、やはり学校が一番だろうと思えますので、どのようなカリキュラムや教え方がよいかなど、文部科学省とも協議し、教材の作成も検討している状況です。

また子どもに対する安全教育では、「危険を如何に自覚するか」という観点が重要です。交通ルールはこうだと教えることは当然必要ですが、ルールを守っていても事故は起こり得るわけで、ルールを守らないクルマや自転車などをどのように見つけて対処するかが大事です。いわゆる犯罪抑止対策でも同様の取り組みがありますが、子どもに危険をどう見つけて対応するかも教えていく必要があります。中学・高校生には、そのような自転車の乗り方が歩行者にどういう危険を与えるかという教育も必要です。

このような安全教育を警察と学校がしっかりと連携して、また、模範になっていただく意味で保護者の方にも協力いただいて取り組んでいければと考えています。  
吉見 子ども自身が危険を自覚する、見つけていくというのは、まさに「あやとりい」を核にして、私どもは子どもに対する交通安全を大きく2つの方向から行っています。1つはホンダの事業所周辺の幼稚

園・保育園に対して行っている交通安全キャラバン<sup>※5</sup>です。もうひとつは、末井さんが「学校」というキーワードを言われました

が、「あやとりい」を小学校の先生に年間授業の中に取り入れていただき展開するものです。三重県鈴鹿市の例ですが、今年「あやとりい」を約30校で実施しています。子どもたちが町の交通状況を実際にその場に行って観察をしたり、危ないところを見つたり、危険を予測したりするとう参加体験実践型の内容です。教える指導者は、先生方だけでなく、地域に住む方々も多く入っています。「あやとりい」には自転車教室編もありまして、昨年は年間延べ約1万3000人の小学生が参加しています。この「あやとりい、自転車教室」は学校からの要請を受けて行うもので、ホンダの事業所を定年退職した有志30名ほどで構成している「あやとりい、同好会」が指導に協力しています。

## 企業による地域活動の拡がり

吉見 「あやとりい」の普及については、すでに始まっている三重県だけでなく、私どもの事業所のある県から拡大を図りたいと準備を進めているところですが、実はホンダ以外にも普及活動の輪が広がってきています。私どもと取引のある企業から「あやとりい、自転車教室」の指導員を何人か育ててほしいという要請があり、指導員となった方々が自分たちの会社のある地域のなかで子どもたちに教育をされています。交通安全の領域でも企業の社会的責任と

きといえますか、これまでの社会的責任という観点からさらに一歩踏み出された動きが始まっています。

私どもは15年ぐらい前から、交通安全センターに求められた企業の安全運転管理者、運行管理者の方を対象として交通安全の事例研究などを中心に啓発の場、相互交流の場としてトラフィック・サーフェイ・フォーラムというものを各地で開催しています。ここでも、企業が地域に対して何ができるのかという議論を始めていただける環境ができてきたと考えています。個々の取り組みから全体での取り組みへと進む1つの突破口が見えてくる可能性を感じています。

末井 警察も色々な手法で広報啓発や安全教育を行っています。警察の知らないところでも地域で自主的な取り組みが広がっているというところはありがたいことです。社会全体として交通安全意識の底上げが図られることが望ましいと思います。

## 飲酒運転は悪いという意識の徹底

悪質運転者対策ということで、要するに飲酒運転ですが、これはモラルあるいは意識にかかわる問題なので、まさしく啓発と教育のテーマでもあります。

末井 酒を飲むことが悪いのではありませんが、酒を飲んで運転することは絶対にいけません。昨年来飲酒事故が減ったのも、「飲酒運転は悪だ」という意識がかなり社会に浸透したためでしょうし、飲食店業界なども真剣に捉えていただいています。それでもまだ飲酒運転をする者がいるわけですが、「飲酒運転は他人の人生を狂わせる最たるものであり、絶対にやってはいけない」ということを訴え続け、企業や地域社会の中に浸透していくことが大事だと思えます。また、政府では、常習飲酒運転者対策について、相談機関等の情報提供などの取り組みを実施しているところで

です。

吉見 もう一方で、飲酒を過労、病氣、寝不足などと同じ不安定運転の要因として捉えることも重要です。こうした要因は交通事故に結びつく認知、判断力の衰えとか、操作ミスになっていくという意味では共通項があるわけですから、どういう状態になったら運転してはいけないのかということ、罰則強化と並行して、粘り強く継続的に教育・啓発していく必要があります。

最後に一言ずつお願いします。  
末井 交通安全については、警察はもちろん自治体、企業、住民が一体となって取り組まないとうまくいきません。コミュニケーションの機能が弱まっているといわれますが、地域のオピニオン・リーダーとか企業経営者、マスコミ等各方面で交通安全活動の核となる方が出てきて、地域社会の中で凝固剤のような役割を果たしていただければと思います。いわゆる団塊世代の方々がお元気です。そういう中から出てきていただけるのではないかと期待しています。

そのためには、警察は交通情勢について客観的・科学的に分析し、社会に訴え、地域において共通認識を持っていただけるようにしなければならぬと考えています。  
吉見 交通安全活動は、これで終わりというものがなく永続的で地道な活動です。そして、事故の予防にはあらゆる交通参加者の意識と行動を変えていく必要があります。生涯教育としてあらゆる年代にわたってそれぞれに教育が重要となります。それを普及し継続するためには官・民・地域社会と交通参加者自身も巻き込んで連携していかないと、豊かな交通社会の構築は達成できないと考えています。私どもホンダもそのために率先して努力し、時代の変化に即したより進化したプログラムや教材の開発にチャレンジし、地域に広げていく活動に参画していきたいと思っています。

長い時間、ありがとうございました。

※1 あやとりい＝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3・4年生向けの「あやとりい」、幼児向けの「あやとりい ひよこ編」、小学生向けの「あやとりい、自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者向け「あやとりい、長寿編」がある。あやとりいは「あぜんをやさしく、ときあかし、りかいて、いただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/

※2 Honda健康ドライブスクール＝少数制の高齢運転者用教育プログラム。自分の運転行動を客観的に振り返る自己観察法が特徴。自己観察法は東北工業大学の太田博雄教授らが(財)国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振って見て、我が振り直す」手法である。具体的には交差点通過や一時停止のあるコースを走行してもらい、その運転行動をビデオで録画し、あとでビデオを見ながらインストラクターと受講者がマンツーマンで振り返りを行う。

※3 自動車教習所その他の施設を用いて行う免許取得者教育の課程で、高齢者講習と同等の効果があるとして公安委員会に認定されたものを受けた場合には、高齢者講習の受講が免除される。

※4 鈴鹿モビリティ研究会＝鈴鹿市とHondaが、将来のより良い交通環境づくりをともに進めることを目的として1993年に設立され、道路環境の改善や交通安全プログラムの開発、教育の実施などを行っている。

※5 交通安全キャラバン＝トレーニングを積んだプロの俳優が幼稚園・保育園を訪問し、名作絵本の読み聞かせと、「あやとりい ひよこ編」を使用して交通安全の話をするというもの。ミニチュアの信号機を設置して横断歩道体験を行うなど、楽しみながら幼児に交通ルールを身につけてもらう。昨年は590の幼稚園・保育園で約7万6000人の園児が体験した。