

対談：交通事故のない社会へ 官民が一体とな って取り組む 交通安全活動の進化



Hondaの交通安全情報紙
The Safety Japan
Since 1971

●編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
TEL 03(5412)1736
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>
●編集人：千葉英雄
※年間購読をご希望の方は、下記までお問合わせください。
(株)アストクリエイティブ 安全運転普及本部係
TEL 03(5439)1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

12★1
2009→2010
DECEMBER・JANUARY

SJ ホームページは

CONTENTS

- 対談：交通事故のない社会へ
官民が一体となって取り組む交通安全活動の進化……①
危険予測トレーニング(KYT)/普通自転車通行可の歩道を走行する(自転車)……④
The教材/「自転車交通安全教育マニュアル」……④
SJクイズ……④
DOCUMENT EYE (23)
街を走る小学生の自転車利用者の行動を観察する……⑤
2009年活動報告……⑥
TOPICS ①/ 2009 トラフィック・セーフティ・フォーラム in 鈴鹿/
2009 トラフィック・セーフティ・フォーラム in 浜松/
2009 トラフィック・セーフティ・セミナー in 熊本……⑦
TOPICS ②/ Honda エンジョイセーフティフェスティバル……⑦
教育最前線/立命館アジア太平洋大学・二輪車安全教室……⑧
読者の声……⑧



交通事故発生件数の減少傾向は今年も続いており、「平成24年までに交通事故死者数を5000人以下にする」という政府目標の達成も目前となっている。達成に向けて官民、そして地域と一体となった取り組みはいかに行われ、成果をあげてきたのか。また、「今後10年間を目標に、更に交通事故死者数を半減させる」という新たな目標に向けた課題について、東川一・警察庁交通局長と曾田浩・本田技研工業(株)取締役 安全運転普及本部本部長に話し合っていた。

はじめに交通局長から、今年これまでの交通事故状況についてお話しください。

東川 今年10月末時点の交通事故発生件数は60万件あまり。死者数は3891人ということと、昨年と比べ現時点でマイナス214人(5.2%減)と、順調に減少していると思えます。交通事故死者の内訳については、自動車乗車中が、前年比でマイナス103人の1302人(7.3%減)、原付乗車中がマイナス66人の285人(18.8%減)で、自動車、原付などによる死者数の減少が顕著です。事故類型別に見ると、車両相互の死亡事故も減少しており、前年比でマイナス191件の1678件(10.2%減)という状況です。このように、今年に入って事故発生件数、死者数、負傷者数ともに減少しており、死者数5000人以下という当初の政府目標は、このままいけば達成可能ではないかと思えます。警察としてもなるべく早くこれを達成すべく、取り組みを強化しているところです。

—このような減少傾向は、官民をあげて交通安全活動に取り組んだ成果だと思えます。ホンダでは今年、主にどのような活動を展開されたのでしょうか。

曾田 私どもは子どもから高齢者まで、すべての交通参加者を対象に参加体験型の教育を展開することを基本としております。その一環として昨年、地区普及ブロックという活動拠点を熊本に設けました。今年はさらに栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の4つの製作所にも設置。地区普及ブロックを中心に全国各地で子どもや高齢者を対象に、地域に根ざした交通安全教育を展開しようと取り組んできました。結果として、今年4～10月で地区普及ブロックの活動だけでも、子どもや高齢者、地域の指導者養成も含めて、3万人以上に啓発活動を行いました。こうして活動の面的な広がりが出てきたことが、今年の活動の特徴だといえます。



曾田 浩 本田技研工業(株)取締役 安全運転普及本部本部長

東川 一 警察庁交通局長

より多くの教育機会を社会に提供していくことが重要



東川 一 ● Hajime Higashikawa

高齢者が安心して参加できる交通社会へ

平成20年中の交通事故死者数の半数近くは高齢者であり、今後も引き続き高齢者の事故防止対策が、重要な課題になると思えます。警察庁では今年、高齢運転者に関する法整備を進められましたが、その背景にある考え方について、「説明ください」。

東川 これから高齢化が進むなか、高齢者の事故防止対策は最重要課題の一つだと認識しています。特に、地方におけるクルマの利用は、公共交通機関の利用に制限があるなか、今後も不可欠となります。ですから考え方としては、高齢運転者を交通の場から排除するのではなく、いかに安全に、日常生活をつつがなく送っていただくかという発想が重要であり、今回の法整備にしても、そうした認識のもとで行ったものです。

「高齢運転者標識（もみじマーク）」の表示については、いわゆる義務化、罰則などが、果たしてこの施策の意図に馴染むのか

るようにすることがなりたいです。認知機能の度合いに応じて講習を差別化し、問題ない方は一般的な講習、機能低下が認められる方にはそれに応じた講習を受講していただくという制度にしました。

曾田 私どもも、高齢者の行動特性や身体機能を踏まえた安全教育に力を注いできました。高齢ドライバー教育のポイントは、やはり加齢に伴う自分の身体の変化を、きちんと自覚をしていただくことに尽きます。自分の知らない間に身体機能が低下したり、注意力が弱まったりしますから、それを実際にいろいろ体験しながら、自ら気づいていただく。その考え方のもと、交通安全教育センターでは平成19年より、「ホンダ健康ドライバースクール」という高齢ドライバー向けの講習を開催しています。

今年から、栃木県はこのスクールのプログラムを採用し、「しあわせ高齢ドライバースクール」を開催、県内の高齢ドライバーの方々を受講されています。スクールの中で体験を通じて自分の運転を振り返り、自分で改善策を考えられる点が高齢者には効果的であると判断し、栃木県では採用を決めたそうです。

また、「(社)日本自動車工業会では「いきいき運転講座」という教育プログラムを開発しました。これは走行コースや教習車両など特別な機材を必要としないため、多人数への教育に対応できることが特長です。さらに、私どもがこのプログラムの簡易版をつくり、先ほどの地区普及ブロックが主体となり、全国各地に幅広く普及させていく活動も進めています。

東川 高齢化社会を迎えるにあたり、高齢者福祉の観点が重要だと考えています。高齢者に生き甲斐をもつて、元気で生活していただける社会をつくるという意味で、そうした取り組みが今後発展し、地域の高齢者福祉の一つとして位置づけられれば、非常に有意義なことだと思いますので、ぜひ活動の継続と拡大をお願いします。

高齢歩行者教育の課題

平成20年中は歩行中の死者数が自動車乗車中を上回って最多となり、その約7割を高齢者が占めるなど、深刻な状況です。高齢歩行者への教育については、どのような考えですか。

東川 高齢歩行者については、教育機会を今後どのように増やしていくかが、一つの鍵になると思います。私たちも、老人クラブの集まりにうかがって出前講座を行うなど、なるべく多くの方々を対象に、安全教育を行うよう努めています。そうした場所にお出かけにならない方もいらつしやいます。そこで、地域交通安全活動推進委員や地域の交通ボランティアの方々が高齢者宅を回って安全を呼びかけています。また、秋の全国交通安全運動期間中、ある県では小学生が高齢者宅を訪問しながら、反射材を手渡し、夜間の外出時の着用を呼びかけるといった活動も行いました。

曾田 私どもも同様の問題意識を持ち、多くの高齢者の方に、安全について楽しく学んでもらうための教材も開発しています。その一つが「あやとりい、長寿編」です。これは、子ども向けに開発した教材「あやとりい」を、高齢者向けに再構成したもので、幅広く活用いただくための指導者養成を地区普及ブロックが行い、高齢歩行者教育の輪を全国に広げていく取り組みを進めています。

東川 高齢歩行者への教育の場合、教えられる側になると、「こんなことわかってる」ということが少なくありません。しかし、横断歩道でないところを横断したり、斜めに横断したりすることで事故にあうケースが多い。こうした基本的なことを高齢者の方々にも興味をもってもらえるように伝えるというところは、大きな意味があると思います。

自転車の安全な利用に向けて

次に、自転車教育の話に移ります。自転車交通の整序化に向け、道路交通法が改正され、施行後1年以上がたちました。自転車利用者への交通ルールの周知徹底、教育の普及は、どのように進んでいるのでしょうか？

東川 自転車については、手軽な乗り物ということもあり、歩行者と同じような感覚をもたれてしまい、通行場所などを意識していない人が多いのが実態です。道路交通法の改正では、そのあたりの整序化を図るべく、「自転車は基本的に車両なので、車道を走行することが原則」「ただし、標識で指定された場合や児童、幼児等が運転する場合など例外として歩道を走行することができる」ということを明確化したわけですね。

しかし、現実の交通社会では、なかなかそれがきちんと守られていません。歩行者側からすれば、自転車が後ろからすり抜けていくのは、かなり危険な状況ですから、まずはこうしたルールの周知徹底を図り、守っていただくことが基本になります。実践的な指導については、自転車に乗り始める小学校高学年から、正しい交通ルールを身につけてもらうための啓発活動に力を注いできました。しかし最近では、こうした従来の教育に加え、スタントマンを使って、自転車が安全確認をせずに飛び出すといった危険な感覚を体験してもらえないような、一歩踏み込んだ教育も行っています。自転車の場合も、対象が子どもから高齢者まで非常に幅広いので、いかに効率的に、より多くの方に教育を実践していけるかが課題になります。

曾田 自転車教育については今年10月、安全運転教育用「ホンダ自転車シミュレーター」(6面参照)を開発しました。これは、私どもが培ってきた二輪・四輪のシミュレ

対談：交通事故のない社会へ——官民が一体となって取り組む交通安全活動の進化

「ター」技術を用いて、自転車乗用中の危険予測トレーニングができるようにしたものです。この自転車シミュレーターを活用することで危険を安全に体験していただき、より安全を意識した運転をしていただくと考えています。

自転車シミュレーターは体験する人自身の教育にもなりますが、その画面を大きなスクリーンなどに映し出すことで、いわゆる集合教育も可能になります。今年、青森県の自動車教習所では高校生が集まっていただき、生徒の代表が体験している画面をスクリーンに映しながら、参加者全員でいろいろと討論してもらいました。臨場感をもって学んでもらえますので、今後の自転車教育において効果を発揮するのではないかと思います。

東川 先ほど、自転車シミュレーターを体験しましたが、実際に自分で運転してみている気がされました。特に子どもには、自転車の交通ルールや安全運転に興味をもってもらいやすくなるでしょう。シミュレーターの中には、今まで自分が体験したことがないような危険場面も出てくるので、安全教育のためには有効だと思います。

曾田 自転車利用者は、ある意味で加害者にもなり、被害者にもなるという二面性をもっています。しかも事故の相手は四輪車が多いことから、自動車メーカーとしても事故削減に貢献すべく、こうしたツールの開発、教育促進に力をいれていくことが大切だと考えています。この他、家庭でも自転車の交通ルール・マナーを遊びながら学べるように、「ホンダ交通安全かるた」を開発しました。現在、イベントなどの交通安全教室で、この「交通安全かるた」を使った啓発活動に取り組み始めています。

飲酒運転は重罪という意識の徹底

次に、自動車運転者の話題に移ります。ドライバーへの対策では、何よりも飲酒運転の根絶が重点課題になってくると思いますが、この点についてはいかがですか。

東川 お酒を飲む時には意識があるわけですから、飲酒運転は故意の行動であり、うっかりではありません。一人ひとりが意識

を徹底することで、根絶が可能だと思っています。飲酒運転事故はかなり減ってきているものの、また依然として存在します。一昨年に厳罰化され、運転者を取り囲む人々にも車両提供罪、酒類提供罪、同乗罪などが設定されました。今年6月からは、行政処分も大幅に厳しくなりました。例えば、飲酒運転でひき逃げをした場合の運転免許の欠格期間は従来の5年から10年に引き上げられています。飲酒運転はそれだけ重罪であるということを、皆さんに自覚していただきたいと思っています。

曾田 飲酒運転対策については、私どもも企業ドライバー向けの教育を通じて、機会あるごとに啓発を行ってきました。今年7月、沖縄県で企業の安全運転管理者等を対象に「ホンダ交通安全企業セミナー」を開催しましたが、この際には、当社で実践している従業員に対する飲酒運転防止の取組みをご紹介します。私どもの製作所では、クルマで通勤する従業員が大半ですから、歓迎会など会社に関わる飲酒を伴う会合の際には、必ず届け出をもらい、クルマを置いて参加することを徹底する。あるいは社用車を使う場合は、事前にアルコールチェッカーを使って、体内のアルコール濃度を確認するといったようなことを実施しています。そうした実例をご紹介します。少しでもお役に立てただければと思います。

東川 自動車運転者については昨年、後部座席シートベルトの着用を義務化しました。近年はクルマ自体の衝突安全性が向上し、仮に事故が起きても被害が軽減されるようになっていますが、それは使う人がきちんと使わなければ、宝の持ち腐れになります。その最たるものがシートベルトだといえます。

曾田 シートベルトに関しては、乗員の安全性確保の観点から「全ての席でのシートベルト着用」を交通安全センターでの研修の場、販売会社の店頭、安全啓発を目的とした各種発行物等を通じて推進しています。また自動車メーカーとして、後部座席のシートベルトをより着用しやすくしていくことで、着用率の向上に寄与していきたいと考えています。

東川 CO₂の排出削減は、いまや世界的な流れです。近年はクルマの燃費性能自体、格段に進歩していますが、やはり地球温暖化への対応ということでは、技術の進歩だけでなく、人の部分、つまりドライバーの意識改革も大切です。最近「エコドライブ」という言葉が定着してきましたが、これを実践することで、総量で相当量のCO₂削減が可能であることが確認されていますので、今後はさらなる普及をはかっていく必要があります。



曾田 浩 ● Hiroshi Soda

曾田 私どもはエコドライブの普及についても、力を入れております。今年2月のインサイト（ハイブリッドカー）の発売を契機として、アクセルやブレーキの操作方法など、燃費向上に効果があり、安全運転にもつながる運転スキルを、お客様や社会に幅広くお伝えするよう、さまざまな取り組みを行っています。実はエコドライブとは、「急」のつく動作、特に「急発進」「急ブレーキ」をしないことであり、これらはそのまま安全運転にもつながるわけです。ホンダの交通安全センターでは、そうした観点から、企業ドライバーを対象に「セーフティ&エコドライブ研修」などを実施しています。さらに今年5月には、「環境」と「安全」の両方にやさしい運転の普及を目的に、「ホンダセーフティナビ」という安全運転教育用ソフトを発売しました。

官民一体となり、交通安全教育を拡充

今年1月に、麻生太郎・前首相が「今後10年間で、交通事故死者数のさらなる半減を目指す」という談話を発表されました。この新たな目標にどのように取り組んでいくべきか、お聞かせいただけますか。

東川 交通事故死者数のさらなる半減というのは高い目標です。私たちとしてもその実現に向け、できる限りのことをしていきたいと思っています。今年、交通事故死者数が5000人を切る段階にまで来たことは、私たちだけでなく、自治体や民間の活動も含め、交通安全に携わっている皆さんの意識込み、取り組みの成果が出てきたものです。私たちとしても、今後は高齢者、自

転車などへの重点的な施策展開とともに、先端技術を駆使したITS（高度道路交通システム）の整備活用、社会の変化に応じた安全標識、信号機の再整備など、インフラの見直しなども視野に入れていく必要があります。

しかし、最後に強調しておきたいのは、やはり教育の重要性です。交通安全を構成しているのは、結局は「人」ですから、国民一人ひとりの意識・行動が変わらないと、大きな目標達成はなし得ません。官と民が独自でやれるところはやっていくべきです。民間の取り組みも一緒にできるところは協力したいと思っています。そうした活動がうまく噛み合っていけば、新たな目標も達成できるでしょう。今後も引き続き、より多くの教育機会を社会に提供し、教育の機会に恵まれない人たちが出ないようにしていくことが重要だと考えています。

曾田 私どもも、交通安全のすべての参加者に生涯にわたって、交通安全教育を提供していくことが大事だと考えています。しかし、私どもだけでは限界があります。から、地区普及ブロックなどを通じて各地域で活動の核となっていた指導者の育成にも取り組んでいます。その際に重要なことは、警察や自治体、学校、ボランティアなどの方々と緊密な連携をはかっていくことです。現在、ホンダの安全運転普及活動に共感いただける全国の自動車教習所と連携し、お互いにノウハウを共有しながら、教習所が「地域の交通安全センター」となっていくような取り組みを進めています。今後、こうしたさまざまな連携を模索し、活動を進化させていきたいと思っています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 Honda健康ドライブスクール＝少人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、「我が身振り見て、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。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/

※2 いきいき運転講座＝高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム。4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせて、効果的に安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容となっている。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.jama.or.jp

※3 地域交通安全活動推進委員＝道路交通法に基づき、各都道府県公安委員会から委嘱され活動している交通ボランティアで、地域の交通安全リーダーの役割を果たしている。

※4 あやとりい＝鈴鹿普及ブロックが鈴鹿市と協力して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「あんぜんを やさしく とときあかし りかいして 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/

※5 Honda交通安全かるた＝子どもたちに覚えてほしい交通ルールやマナーを45種類紹介。かるたで遊びながら、親子で「正しい交通行動」や「命の大切さ」について学べる。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/karuta/

※6 Hondaセーフティナビ＝「環境」と「安全」にやさしい運転を楽しむ学習のための安全運転教育用ソフト。エコドライブのポイントを学べる「エコドライブ」と、さまざまな道路状況で想定される危険を踏まえた安全運転のポイントを学べる「SD（セーフティ・ドライビング）コーチャー」の2種類で構成されている。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/simulator/safetynavi/