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

12・1
2010→2011
DECEMBER・JANUARY

●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。
㈱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

SJ-Netは ホンダ SJ 検索

CONTENTS

対談：世界一安全な道路交通の実現を目指して
交通事故削減に向けて、官と民が果たすべき役割……❶
危険予測トレーニング（KYT）／信号機のない交差点を通過する時（自転車）……❹
交通安全指導「知っ得」情報／電動アシスト自転車事故の特徴……❹
SJクイズ……❹
DOCUMENT EYE ㉔⓪
自転車利用者の自転車横断帯の通行状況を観察する……❺
2010年活動報告……❻
現場訪問／西日本旅客鉄道（株）……❼
TOPICS／Hondaと熊本県による次世代パーソナルモビリティの実証実験……❼
NEWS REVIEW／（財）交通事故総合分析センター第13回研究発表会……❼
教育最前線／秋田県立雄物川高等学校・交通安全講話教室……❽
読者の声……❽

対談：世界一安全な道路交通の実現を目指して

交通事故削減に向けて、官と民が果たすべき役割

平成21年の日本の交通事故死者数は4914人。ピーク時（1万6765人・昭和45年）の3分の1以下にまで減少し、これは他の先進国と比べても誇れる成果といえる。そして今後、さらに高い目標に挑もうとしている。この目標を達成するために官民が果たすべき役割は何か、石井隆之・警察庁交通局長と、大山龍寛・本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部本部長のお二人に話し合っていただいた。

石井隆之
◎警察庁交通局長

大山龍寛
◎本田技研工業（株）専務取締役
安全運転普及本部本部長

―平成21年は57年ぶりに交通事故死者数が4千人台となり、国の計画を上回るスピードで死者数が減少しました。警察庁ではその要因をどのように分析されていますか。

石井　交通事故死者数が減少しているトレンドについての主な要因は4つあります。1つ目はシートベルト着用率の向上です。2つ目は事故直前の車両速度で、これがかなり低下してきています。昔は100km／hを超える速度で衝突して亡くなる方が多かったのですが、そういうケースが近年は少なくなりました。3つ目は、悪質・危険性の高い違反による事故の割合が減ったことです。飲酒運転や最高速度違反による事故の割合が減少しており、これも死者数が減った要因に挙げられます。4つ目として、歩行者の法令遵守率が高まったことが挙げられます。私たちは「乱横断」と呼んでいますが、歩行者が交通事故で亡くなるのは、以前は横断禁止場所の横断違反などの事故が多かったのですが、そうした事故も減っています。その他、クルマ自体の安全性能の向上、道路環境の向上、救急医療体制の整備など、様々な要因が相乗効果を発揮して、現在の結果につながったと見ています。

今年は、事故発生件数と負傷者数については、10月末で対前年比を下回っていますが、交通事故死者数は3869人で前年同期と比較して22人の減少にとどまり、交通事故死者数が減少をはじめた平成13年以降でこの時期としては最も低い減少率となり、極めて厳しい状況にあります。今年度は「第8次交通安全基本計画」の最終年度でもあり、警察としても何とか対前年減少傾向を維持したまま終えるべく、現在、諸対策を強化しているところです。

大山　9年連続で交通事故死者数が減少しているということで、これまでのハード、ソフトを含めた様々な取組みの成果が着実に表れてきていると思います。ホンダは「安全」と「環境」を経営の最重要課題ととらえ、業界のトップランナーを目指して活動に取り組んでいます。とりわけ「安全」については、先進性・独自性のある技術や活動を通じて、積極的に対応してきたつもりです。私たちはクルマ・バイクといった、道路を移動する製品を販売することで、お客様に利便性や夢を提供し、喜びを広げることを事業としています。しかしお客様にご利用いただくなかで、マイナス側面の1つが交通事故であり、これを可能な限り最小化していくことが、企業の社会的責任であると考えています。

進化を続ける安全技術

―メーカーが取り組むべき課題として、先進安全技術の開発が挙げられます。ホンダはこうしたハード面では、どのように取り組まれているのですか。

大山　ホンダはこれまで、「予防安

ハード・ソフト両面の進化が必要不可欠

全」と「衝突安全」、さらに車両の側で衝突の危険を判断し、被害の軽減をはかる「プリクラッシュ・セーフティ」という技術の研究を重ねてきました。

「予防安全」の分野では、例えば四輪車の横滑りを防ぐための「VSA（ビークル・スタビリティ・アシスト）」という装備があります。これは日本での装着率が約12％と、欧米に比べてまだ低いのが実情ですが、装着車と非装着車の一般道・高速道路における事故率を比較すると、装着車のほうが約36％も低いというデータがあります[※1]。また、二輪車ではCBS（コンバインド・ブレーキ・システム）という技術があります。これは同時に最適な前後配分でブレーキをかけられるようにする技術で、制動距離を抑え、衝突などの危険を回避できる効果があります。

私たちは、こうした先進安全装備の搭載車種の拡大に努めています。また、その効果をお客様に理解していただくために、ホンダの交通教育センターにも、先進安全装備を搭載したクルマを用意し、一般ドライバー向けのスクールの中でお客様に体験試乗していただく機会を設けています。

石井　近年の安全技術の進歩は目覚ましいものがあります。例えば、ABS（アンチロック・ブレーキ・システム）にしましても、車体の剛性にしましても、クルマ単体の安全性能の向上は交通事故死者を減らすうえで大きな役割を果たしていると思います。これから交通事故死者数を、平成30年を目途に2500人以下にするという大目標を達成するためには、やはり何らかの技術的なブレークスルーが必要です。その意味でも先進安全技術の開発とその普及において、自動車メーカーの取組みには大いに期待しています。

交通安全対策は、やはり総合政策ですので、自治体や民間団体、自動車メーカー、自動車教習所、道路環境を整備する国土交通省などとも連携し、総合的に進めていく必要があります。取締りや免許行政などは、もちろん警察にしか担えない仕事であり、そこは私たちが責任をもってやっていきます。しかしそれだけでは、安全な交通社会は実現できないわけで、今後も官民が協力し、うまく役割分担と相互協力をはかっていく必要があります。そうしたなかで、40年も前から継続されているホンダの交通安全への取組みについては、大変ありがたく感じています。

大山　ホンダでは創業者の時代から安全運転や交通安全の普及を、クルマ・バイクをつくるメーカーとしての使命と位置づけ、取組みを進めてきました。昭和45年に安全運転普及本部を設立した以後は、とくに「参加体験型の実践教育」を活動の柱として、交通安全指導者の育成、各種教育機会の提供、教育プログラムやシミュレーター等教育機器の開発などの取組みを展開してきました。

また、ホンダは昭和49年に財団法人 国際交通安全学会を設立し、交通に関わる様々な研究活動も続けています。今年は同学会から、「感情コントロール」という運転者向けの教育プログラムが発表されました。これは運転中の「いらいら」や「あせり」など、感情コントロールのまずさに起因する事故防止を目的とした教育プログラムで、すでにホンダの交通教育センターでは、このプログラムを使った教育を実践しています。こうして技術開発だけでなく、ソフトの分野でも時代の変化に合わせ、常に進化させるべく努力を続けています。

石井隆之
● Takashi Ishii

高齢運転者を支援するために

―ここから各論に入ります。まず高齢運転者の問題ですが、平成21年の65歳以上の運転免許保有者数は、10年前の約1・8倍に増え、全体の約15％を占めるに至っています。高齢運転者対策についてはどうお考えですか。

石井　私たちは高齢者の方々にできるだけ運転を継続してもらえるよう、支援していこうという考えで取り組んでいます。その支援を行うための仕組みが大きく2つあります。1つは、12年前から始めた「高齢運転者講習」です。これは70歳以上の運転者に、運転免許の更新時に受講していただくよう義務づけられたもので、ご自身の身体機能の現状を認識して、より安全運転を心がけていただくよう指導することを目的とした講習です。さらに道路交通法の改正により、平成21年6月から、免許更新をする75歳以上の運転者には、「講習予備検査」を受けることが義務づけられました。これは、高齢者講習の前に記憶力や判断力の簡易検査を行い、検査結果を参考にきめ細かなアドバイスを行って、高齢者の安全運転の継続を支援しようとするものです。

検査結果が一定基準に該当し、一定の期間内に信号無視等の違反行為があった場合には、専門医の診断を受け、結果によっては運転免許の取消し等を行うことがあります。

もう1つの柱は、高齢運転者が運転しやすい道路環境を整えていくこと。その一環として、現在、普及を進めているのが「高齢運転者等専用駐車区間制度」です。これは日常生活において、高齢者の方々がよく利用する病院、福祉施設、官公庁などに十分な駐車場が確保されていない場合に、その周辺道路に専用の駐車スペースを設け、駐車しやすい環境を整えていくのが目的です。

この他の取組みとしては今年、高齢運転者標識のデザインの変更作業を行いました。今の「もみじマーク」は、デザイン等に関して様々な意見をいただいたため、新しいマークのデザイン案を広く公募しました。そして、外部の有識者で構成された「高齢運転者標識の様式に関する検討委員会」で議論してもらい、その結果等を踏まえ、「もみじマーク」に代わる新しいデザインを決定しました。もちろん、現行のマークも使えるということにしますので、すでに持っている方はわざわざ買い換える必要はありません。

大山　高齢運転者は確実に増えていくわけですから、効果的な教育プログラムを多人数に普及させていくことが重要だと思います。そこで、一般社団法人 日本自動車工業会では2年前に、「いきいき運転講座」[※2]という教育プログラムを開発しました。これは座学中心のプログラムなので、教習用の車両やコースがいりません。参加者同士が互いに意見を出し合いながら、安全意識を高めていけるように工夫されており、交通安全の専門知識がなくても、高齢者自身がリーダーとなって講座を進行させることも可能です。

ホンダでは栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の5ヵ所にある「地区普及ブロック」という活動拠点で、このプログラムを使って高齢者を教育できる指導者を養成する取組みを進めています。これは地域に指導者を増やすことで、安全運転教育の輪をさらに拡大することをねらった活動です。例えば、浜松普及ブロックでは静岡県の浜松市や磐田市、藤枝市などの交通安全指導員の方々を「いきいき運転講座」の指導者として養成しました。すでに、その方々が「いきいき運転講座」を使って、地域の高齢者に指導を開始しているそうです。

―高齢者の交通事故死者数は歩行中が半数近く（49・0％）を占めているという実態があります。高齢歩行者対策はどのように取り組まれているのでしょうか。

石井　高齢歩行者については、運転免許をお持ちの方だと、既存の安全教育のネットワークを利用できるのですが、免許を持っていない方に対しては、なかなか教育機会

※1（財）交通事故総合分析センター調べ
※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、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。
詳細は右記ホームページを参照。　http://www.jama.or.jp/safe/safety_elderly/

対談：世界一安全な道路交通の実現を目指して——交通事故削減に向けて、官と民が果たすべき役割

が持てないのが実情です。そのため私たちも、老人クラブなどで出前講座を行ったり、警察官が直接、高齢者宅をまわって安全を呼びかけ、反射材を手渡して夜間の外出時の注意を促すといった活動も行っています。

大山　私たちが開発した交通安全教育プログラムに、「あやとりぃ」[※3]シリーズがあります。そのなかに「あやとりぃ　長寿編」という高齢者向けの教育プログラムがあり、これは交通ルールの教育だけでなく、高齢者の事故は道路横断中が多いことを踏まえ、横断前に「止まって見る」ことの重要性を理解してもらうよう工夫するなど、実践的な内容になっています。このプログラムも地区普及ブロックを通じて、地域の警察署や自治体と連携しながら展開しています。

より安全な自転車利用のために

—次は自転車利用者の安全対策です。自転車については、どのような対策が打たれているのでしょうか。

石井　自転車の問題には2つの側面があります。1つは「車道における『弱者』としての自転車」、もう1つは「歩道における『強者』としての自転車」です。自転車は本来、軽車両なので、基本的には車道を走行してもらうのが道路交通法上の原則です。しかし、自転車の事故が非常に多かった時代に、車道では危険だということで、歩道でも一部走れるようにしました。それが2つ目の状況、「歩道における『強者』としての自転車」をつくってしまった側面があります。そこで道路交通法を改正し、自転車は基本的に車道を走ってもらいますが、高齢者や子どもについては、歩道も通行できるというルールに変更しました。

大山　自転車が関係した事故の相手は約9割がクルマ・バイクです。私たちとしても、自転車の事故対策は重要だと考えています。自転車利用者は年齢が非常に幅広いので、各年代に応じた対応が必要になります。例えば、しっかりとした乗り方や交通ルール、マナーへの理解が不十分な小学校低学年までは実技を中心とした自転車教室。小学校高学年から中学・高校生には危険予測の理解促進などを中心とした教育を心がけています。

さらに今年2月には、「ホンダ自転車シミュレーター」[※4]を発売しました。これは安全な自転車利用の普及を目的として、私たちが独自に開発した教育機器で、自転車に関する交通法規の理解の向上はもちろん、自転車の走行時に起こりやすい「危険」な場面を「安全」に体験することで、危険予測能力などを向上できるように設計しています。すでに発売以来、警察や自治体、自動車教習所などに納入し、各地域で座学と実技をつなぐ効果的な教育機器として幅広く活用していただいています。

—高齢者や自転車の問題に対して、ホンダでは地域に根ざした活動を展開されていますが、活動を通じて、どのような手応えを感じていますか。

大山　実際に地域のなかに入り、一緒に活動を実践してわかったことは、良い効果の見込める教育手法については、どの地域でも大変ニーズが高いということです。「自転車シミュレーター」や「いきいき運転講座」を活用した教育は、受講者だけでなく指導者の方々にも大変好評です。各地区普及ブロックが実施した交通安全普及活動では、累計で約7万人の方々に参加いただいています。さらに私たちの教育プログラムを活用して教育ができる指導者も、すでに累計で約3500人養成しました。こうした指導者を通じて教育を受けた人も含めると、その参加人数は約48万人にのぼります。

石井　各地域の中に核となる指導者がいて、そういう方が正しい知識を普及していくというのが、交通安全思想の普及の基本です。警察のほうでは基本的な交通安全に対する民間の団体として、各都道府県の交通安全協会がありますが、それ以外の様々なネットワークのなかでも教育を実践していただければ、国全体の交通安全につながっていくと思います。

安全運転支援システムの可能性

—警察庁ではDSSS（安全運転支援システム）のプロジェクトを立ち上げ、平成20年より自動車メーカーと連携しながら公道での実証実験を行っているそうですが、その目的をお聞かせください。

石井　DSSSには「追突防止支援システム」「出会い頭衝突防止支援システム」など、いくつかのサブシステムがあります。これらはいずれも、ドライバーの安全な走行のために、先進の情報通信技術を駆使して運転支援を行うことを目指したシステムです。国では今後、長期的にはこうしたシステムの導入が不可欠と考えており、そのためのプロジェクトをつくって実証実験を行い、将来の本格導入の可能性を探っています。

大山　DSSSについては、ホンダでも「車車間」「路車間」通信を利用した安全運転支援システムの開発に協力しています。そうした技術を搭載した先進安全自動車「ホンダ ASV−4」の開発を進めるとともに、栃木県宇都宮市、東京都お台場で行われた実証実験、公開デモンストレーションにも参加しました。具体的には、「ホンダ DSSS」機能搭載の二輪車と四輪車を持ち込み、車両と道路インフラ間の通信によって得られる情報を活用して、見通しの悪い道路環境における追突事故、右直事故、左折事故など、頻度の高い交通事故を防止することを目指した技術です。

石井　例えば、このDSSSを高齢運転者への支援に活用する場合、そうした技術へのニーズが高いのは都市部ではなく、公共交通が十分整備されていない地方といえます。ではそこで、どれだけの社会インフラが整備できるのかというと、これは財政的になかなか厳しい面があります。今後はそうしたことも踏まえ、日本の交通社会のインフラ全体について、より総合的な観点から検討していく必要があるでしょう。

大山龍寛 ● Tatsuhiro Oyama

交通事故のない社会を目指して

—最後に、世界一安全な道路交通の実現に向けての抱負をお願いします。

石井　日本での交通事故は、近年減少傾向にあるものの、まだ年間5千人近くの方が亡くなっていますし、約90万人の方が負傷されています。したがって交通安全は、まだまだ大きな行政の課題であり、今後も警察として、1つひとつの目標を確実にクリアしていかなければならないと考えています。

大山　メーカーとして、私たちがまずやるべきことは、製品であるクルマ・バイクの安全性を高めることです。そして、地域における交通安全教育については、私たちも活動を推進していきますが、やはり限界があります。より実効性を高め、活動を定着させるためには、今以上に地域の行政や団体などにリードしてほしいと思います。私たちは教育プログラムや指導者養成のノウハウを持っていますから、各地の交通実態やニーズに合わせて、それらを提供するという形で、地域の交通安全教育をサポートしていきたいと思っています。

また、私たちの製品は国境を超えて、様々な国や地域で利用されています。そのため国内だけでなく、グローバル視点での交通安全普及も、今後は重要度が増していくのではないかと思います。これまで培ってきた日本の安全技術・制度・教育などを、モータリゼーションが進展中の国へ積極的に移転することで、そうした国々の交通安全にも貢献できればと考えています。

石井　日本の交通管理技術、安全教育や諸制度の海外移転については、私たちも過去にODA（政府開発援助）を通じて、交通管制の考え方や技術、システムを中国などの国々へ導入するための支援をしたことがあります。それぞれの国における交通管制システムの向上に役に立ったのではないかと思っていますが、交通管制技術だけを持っていっても不十分です。今後は交通安全政策全体をパッケージにして、相手国に指導していくことが大切だと感じています。これからはぜひ、そうした議論も深めていければと考えています。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※3 あやとりぃ＝本田技研工業（株）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「あやとりぃ」、幼児向けの「あやとりぃ　ひよこ編」、小学生向けの「あやとりぃ　自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者向け「あやとりぃ　長寿編」がある。あやとりぃは「**あ**んぜんを　**や**さしく　**と**きあかし　**り**かいして　**い**ただく」の略。詳細は右記ホームページを参照。 http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/

※4 Honda自転車シミュレーター＝自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発した体験型教育機器。詳細は右記ホームページを参照。 http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/