

Hondaの交通安全情報紙



Since 1971



~ Safety for Everyone ~  
Hondaはすべての人の  
交通安全を願い活動しています。



●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、下記までお問い合わせください。  
(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

SJホームページは

CONTENTS

- 対談：交通事故のない社会へ  
交通安全思想の普及徹底に向けた官と民の連携…①
- 現場訪問／(株)NTTファシリティーズ……④
- TOPICS①／塩尻市・幸せを呼ぶ交通安全市民の集い  
②／安全運転研修ご視察体験会  
③／熊本県立天草高等学校・文化祭……④
- TOPICS④／北陸地区交通安全指導員研修会  
⑤／伊勢崎地区親子交通安全教室……⑤
- NEWS REVIEW①／公益財団法人 交通事故総合分析センター  
②／内閣府……⑤
- 2012年活動報告……⑥
- 危険予測トレーニング(KYT)／対向左折車に続いて右折する(四輪車)……⑦  
指導者ファイル／岐阜市・交通指導員の皆さん……⑦  
SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE ⑧／信号機のある交差点を右左折する車両と横断する歩行者を観察する……⑧

# 対談：交通事故のない社会へ 交通安全思想の普及徹底に向けた 官と民の連携

昨年スタートした第9次交通安全基本計画。計画の目標達成に向けて、2年目となる今年、官民の取り組みはいかに行われてきたのか、交通安全思想の普及徹底に向けた官と民の連携はどうあるべきか、石井隆之・警察庁交通局長と大山龍寛・本田技研工業(株)安全運転普及本部部長のお二人に話合っていた。

はじめに、2年目を迎えている第9次交通安全基本計画の進捗状況について、おながいします。

**石井** 第9次交通安全基本計画においては、平成27年までに24時間死者を3000人以下、死傷者数を70万人以下にすることを目標としています。平成23年の交通事故の死者数は4612人で、前年比5.2%の減少となっています。死傷者数は85万9105人で、前年比4.7%の減少となります。目標を達成するためには、極く単純に言うところ、毎年死者数については約10%、死傷者数については約5%ずつ減少させていかなければなりません。死傷者数はある程度順調に減少していますが、死者数についてはさらなる努力が必要な状況です。現在、警察では本計画に基づいて、高齢者の事故防止対策、飲酒運転の根絶対策、自転車の事故防止対策、すべての座席でのシートベルトの着用徹底など各種施策を推進しているところですが、官民の努力の成果が着実に表れていると思います。ただし、24時間死者数を3000人以下にするというのは、たいへんチャレンジングな目標だと認識しています。また、今年には社会問題となるような悲惨な交通事故も発生しました。

**大山** 今年4月には社会的反響の大きな事故が続きました。まず京都府亀岡市では、集団登校中の小学生が随伴の保護者とともに無免許で運転していた少年の軽自動車にはねられ多数の方が死傷する事故が起こりました。群馬県では、関越道の藤岡ジャンクション付近でツアーバスが遮音壁にぶつかって、バスの乗客多数を死傷者とする事故が発生しました。さらに、京都市祇園では軽自動車が行進中の歩行者を次々とはねるといふ事故も発生しています。最初の亀岡市の事故は、無免許運転の少年が一晩中走り回った上で朝方、自宅に帰る途中で、居眠りをして事故になったというものです。関越道での事故も、ツアーバスの運転手が居眠りをしたために発生しました。今それぞれの事故について対策を検討していますが、亀岡市の事故では、通学路の安全確保というのが大きなテーマとなっています。国土交通省、文部科学省、警察庁の3省庁では、副大臣等会議を開催し、通学路の安全確保のため連携して対策を進めています。また、この事故の被害者は無免許運転の少年であったことから、被害者のご遺族からの陳情等を踏まえ、無免許運転に対する罰則の強化について、警察庁において検討しているところです。ツアーバスの安全対策については、国土交通省が主体となって業態の改善等を検討していることから、警察として協力をしているところです。

**大山** 私たちも交通事故を1件でも減らしていくため、引き続き協力させていただきたいと思っています。今年には私たちが昭和37年9月、三重県鈴鹿市に建設した鈴鹿サーキットが開場50周年を迎えた年です。このサーキットを建設した背景には、創業者である本田宗一郎の「バイクに乗っている若者に、安全で安心して走れる場所を提供したい」という考えがありました。また、

鈴鹿サーキットは警察とも深い関わりがあります。開場2年後の昭和39年に、現在の交通安全教育センターにあたる鈴鹿安全運転講習所を開設し、お客様第1号が中部管区白バイ隊員の方々でした。これを契機に、全国の白バイ隊員への教育が本格的に始められたと聞いています。また、昭和44年から始まった全国白バイ安全運転競技大会も鈴鹿サーキットで開催されてきました。平成5年から会場は茨城県に移りましたが、Hondaは第1回大会以来、継続して開催に協力しています。

そして、昭和45年には安全運転普及本部を設立しました。より安全性の高い製品を

開発し提供するとともに、それを使う「人」に焦点を当てた活動の必要があると考えたわけです。以来43年にわたり、ハード(技術)とソフト(教育)の両面から取り組んでいます。鈴鹿サーキットで始まった官公庁や企業の運転者を対象とした安全運転教育は私たちの現在の活動につながっており、ソフトの原点と言っても過言ではないでしょう。

**歩行者や自転車利用者をどのように守るか**

——第9次交通安全基本計画の目標達成に向けて、どのようなことが課題だとお考えでしょうか。

**大山龍寛** 本田技研工業(株)取締役専務執行役員 安全運転普及本部部長

**石井隆之** 警察庁交通局長



# 官と民で、重層的に交通安全教育を普及して「気づき」が必要

**石井** 第9次交通安全基本計画の目標を達成するためには歩行者や自転車利用者の方々をどのように守るかが大きな課題となっています。これを解決する施策の1つが「ゾーン30」というものです。「ゾーン30」は、生活道路では最高速度を30km/hに規制して、クルマにはゆっくり走ってもらおうというものです。生活道路においては歩行者・自転車優先で交通規制をつくっていくというのが「ゾーン30」の考え方です。その一方で、できるだけ通過交通を生活ゾーンの中に流入させないようにする代わりに、幹線道路ではスムーズに走れるような対策をとって、生活道路が抜け道にならないようにすることも考えています。その他、歩行者等に係る交通事故が多発する道路において、一時停止等の交通規制、信号機の高高度化、信号交差点の歩車分離化などを、道路管理者との連携とともに、地域や道路利用者の意見を反映させながら推進することとしています。

また、通学路の安全確保については文部科学省、国土交通省と連携して全国の通学路を対象に緊急合同点検を実施した結果、約6万箇所での安全対策を必要とする箇所を把握したところです。現在、各箇所において、児童や保護者、学校関係者、道路管理者及び警察がそれぞれの立場で確認し、個別に対策を講じているところです。引き続き、教育委員会や学校、道路管理者などの関係機関と連携して、必要な対策を講じていきたいと考えています。

**大山** 自動車メーカーとしては目標を達成するために、ハードすなわち安全技術の進化と普及が一層重要であると認識しています。私たちは二輪車のリーディングカンパニーとして、先進安全装備の開発および搭載車種の拡大に努めています。二輪車の先進安全装備の1つ、CBSを中・大型の二輪車だけでなく125cc以下の車種にも搭載することで、普及率の向上に努めているところです。将来的には125cc以下の車種にはCBSを、126cc以上の車種には四輪車では当たり前となつていく



**石井隆之** Takashi Ishii

B Sを全車種に適応していかなければならないと考えています。

四輪車についてはESC（横滑りを防止装置）の搭載が、日本でも今年10月から登録車の新型生産車に義務化されました（軽自動車は平成26年）。さらに、私たちは新たな安全技術の開発にも取り組んでいます。「ぶつからないクルマを、より多くのドライバーへ」というコンセプトの安全技術の1つが、歩行者AEB（自動緊急ブレーキ）です。AEBはクルマが対象物体の状況を把握、予測してリスクを判断し、ブレーキをかけるというものです。事故回避が可能な速度を高め、より事故実態に即した緊急停止が可能で、対象となる歩行者が立ち止まっている場合だけでなく、道路横断時にも対応可能にしたいと考えています。

数年後の実用化を目標に開発を進めているのが「協調してお互いを守る。リスクに近づかない」というコンセプトの安全技術です。例えば、iACC（割り込み予測機能付きACC）という技術はクルマが自車の前方にいる複数の他車との関係を評価し、予測される他車の軌跡に合わせて減速するなど、知能化により車両を制御するものです。これにより、追突事故のリスク低減と快適性の両立が可能になります。この

他、車両単独技術のほかに他車やインフラと協調して安全性を高める技術の開発にも取り組んでいます。特にホンダは二輪のトップメーカーでもありますので四輪側から二輪を守る安全技術についても積極的に研究開発して参りたいと思います。二輪車、四輪車の安全性能の向上が交通事故死者数の低減に果たす役割は大きいので、こうした先進安全装備を、お客様になるべく負担をお掛けしないように提供することで普及を図っていききたいと考えています。

**石井** 今のお話をうかがって、たいへん心強く感じます。交通事故全体の約3割を占める追突事故を防止することができれば、交通事故は相当減少させることができるでしょう。ホンダをはじめとする自動車メーカーの交通安全にける技術開発・普及には、大いに期待をしているところです。

——規制やハードの問題とともに、やはり運転者自身への教育も重要になってくると思います。高齢運転者では、特に75歳以上の方による事故が10年前の2倍になっています。

**石井** 日本が高齢化社会になって、全人口に占める高齢者の割合が高まっていくため、高齢運転者による事故の絶対数はやはり増えていきます。警察としても、高齢運転者

が引き続き安全運転をできるように様々な対策をとっていますが、その大きな柱の1つが、免許更新時における高齢者講習です。70歳以上の方には高齢者講習を受けていただく、加齢によって、身体機能がどのくらい低下しているのか自覚してもらい、安全運転に心掛けていただくというものです。また、加齢により認知機能が低下する方もおられますので、75歳以上の方については、自己の認知機能の状況を自覚してもらうために、高齢者講習の前に講習予備検査を受けていただいております。今般、より適正を期するため、講習予備検査の配点を改めるなどの改善を図っているところです。

**大山** 高齢運転者とともに、自転車利用者への対策も大きな課題ですね。

**石井** 自転車関連事故の減少率は、自動車乗車中事故など、他の状態別で見た事故の減少率と比較して鈍く、また、自転車利用者のルール違反に対する国民の批判が後を絶たないなどの状況から、昨年10月、全国の警察に対し、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」を指示しました。基本的な考え方は「自転車は『車両』である」ということの徹底を図り、「車道」を通行する自転車と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保することにあります。

今年4月には、国土交通省と共催した有識者による「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」から提言をいただきましたので、その提言に基づいて、国土交通省と「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を準備しているところです。また、この委員会の中で「そもそも自転車利用者ルールを守っていない」という意見がありましたので、警察庁として独自に「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」という有識者会議を立ち上げ、ルール・マナーを遵守するための方策について検討しています。中学校や高校など、学校に通っている時には、自転車教育を受ける機会がありますが、社会に出るとなかなかその機会に恵まれません。特に、

そのような仕事をしている社会人の方々に対して、どのように交通ルールの周知と安全教育ができるのか、意見を出し合っているだけでいいと思います。

一方で警察は指導取締りという面もあります。現在、自転車利用者のルール違反に対して約200万件の指導警告をしています。また、悪質・危険な違反者を約4000件検挙しており、自転車であっても悪質・危険な違反に対しては取締りもやむを得ないということは、国民の皆様にも理解していただけたようになってきたと思います。

## 教育効果が期待できる「気づき」を促す手法

——ソフト面から言えば、交通社会に参加する一人ひとりの安全思想をいかに高めていくかということが課題となると思っています。交通安全思想の普及徹底に向けての考え方を聞かせてください。

**石井** 警察庁では「交通安全教育指針」をつくり、年齢層別、また心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に推進しています。例えば、高校生に対しては、スケアードストリートという教育手法を活用しています。高校生くらいの年代になると、警察が口で説明するだけでは素直に受け入れてもらえません。そこでスタントマンにより、交通事故を再現し、安全確認を怠ることがいかに危険かを伝えていきます。

また、高齢歩行者の方には、交通事故のリスクを軽減するため、交通安全教育を受ける機会の少ない者に、関係機関・団体やボランティア等の協力を得て、高齢者世帯を訪問し、交通ルール等の理解促進を行っています。その際に併せて、夜間の外出時にはドライバレーに目立つ明るい服の着用や反射材を身に付けていただけるようをお願いしています。

**大山** 私たちが普及している交通安全教育は、単に教え込むのではなく、受講者自身の「気づき」を大切にして、自ら考え、体験

※1 CBS=前後輪連動ブレーキ。同時に最適な前後配分でブレーキをかけられ、制動距離を抑えることで衝突などの危険を回避できる効果がある。

# 対談：交通事故のない社会へ

することが基本です。本人が気づくことで、「意識」が変わり、そこから「行動」が変わります。こうして一人ひとりの「行動」を変えることで、社会全体を変えていこうと考えています。

運転者へは、鈴鹿をはじめ全国7カ所にある交通安全センターでの企業研修やバイクとクルマのスクール、ホンダの二輪・四輪販売会社のお客様向けの安全運転講習会などで対応しています。例えば、交通安全センターでは一般のドライバーに、すべりやすい路面での急ブレーキなど危険を安全に体験してもらい、本人の気づきを促すことで行動変容につなげようとしています。加えて最近では、自他の運転行動を観察し、振り返るミラーリング手法によって気づきを促進したり、ドライバーの内面に踏み込んで自己コントロールを促す「感情コントロール」というプログラムも企業研修に取り入れています。

**石井** 警察も、同じような考え方で交通安全教育に取り組んでいます。「交通安全教育指針」では、交通安全教育を実施するにあたっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用するとしています。座学で説明を聞くだけではなく、受講者自身が参加し、体験をして、その中で安全行動が必要なることを気づいて、安全行動を実践していただくということが必要です。単に交通ルールやマナーについて一方的に話すだけでは受講者の安全行動には結びつかないので、気づきを促す手法というのは、意義があるものだと思います。

**大山** 私たちは運転免許を持っていない方々に対しても、気づきを促すためのプログラムを開発し、普及しています。その一つが高齢の歩行者、自転車利用者向けの教材「交通安全ビデオ講座」です。これは、実際の交通場面を撮影した映像の中の歩行者や自転車、クルマの動きを観察して、自分の歩き方や運転を振り返り、問題点に気づいていただくという教材です。また、子ども向けの教育プログラム「あやとりい」でも、気づく能力を養うことに重点を置いており、指導者が教え込むのではなく、子ども

もたちが考え、何が危険なのか気づくことができる題材を提供しています。過去に、ある小学校で「あやとりい」の教育効果を検証したところ、教育の実施前に比べて、「安全知識」「危険回避行動」などすべての項目で効果が確認できました。交通安全教育においては、気づきを促す教育というものが一定の成果を上げられると考えています。

こうした教育の普及はホンダの栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各工場にある地区普及プログラムという組織が担っています。普及プログラムという組織があり、私たちがだけでは限界があります。そのため、地区普及プログラムでは私たちの考え方に共感していただいた交通指導員の皆様など地域の指導者にホンダの教育プログラムと指導法をお伝えして、その方々を通じて子どもや高齢者への普及を図っています。平成20年から今年9月までの4年間で、累計約1万1000人の指導者にお伝えすることができました。この方々を通じてホンダの教育プログラムを受講した人数は158万人以上になります。子ども、高齢者への普及活動においては、交通指導員の皆様に期待するところが大きいのです。

一方、高校生については、交通指導員の皆様がなかなかカバーしきれないという現状があります。そこで今年度から、ホンダが主体となって、新たな高校生交通安全教育活動の試みを熊本県でスタートさせました（6面参照）。県内の16の高校で、私たちが開発した自転車または原付の実技と座学を組み合わせた教育プログラムを実施しているところ。ここでも気づきを大切にして、説得ではなく納得してもらうことで、高校生の自主的な行動変容を促すことをめざしています。将来的には、受講した高校生がインストラクターとなって、学校と生徒が主体となった自主活動へ発展させることが目標です。これまでのところ、行政や学校からは、高評価をいただいております。他県にも拡げていきたいと考えています。

## 効果・効率を高める 官民の連携

交通安全思想の普及徹底においては、交通指導員の役割はたいへん大きいと思います。そして、地域では官民が一体で進め

ないと交通安全は拡がっていかないでしょう。

**大山** 交通指導員の皆様は様々な工夫を重ね、現場で指導されています。皆様の持っている良いノウハウを共有し、お互いに刺激を与え合っていたらこうと、交通指導員同士が情報交換できる機会を設けています。今年は東北、関東、北陸、近畿、四国、九州で情報交換会や研修会を8回開催しました（4面参照）。こうした場を通じて、交通指導員の皆様にも、ホンダの安全教育についての理解を深めていただいています。受講者の気づきをより引き出す指導ができる人材を養成するということも、「交通安全思想の普及徹底」を実現していく上で必要だと考えています。

**石井** 交通指導員など指導者の育成に取り組んでおられることに対しては、警察としても高く評価しています。また、ホンダをはじめ民間の方々が交通安全教育を実施することによって、未受講者の減少につながり、交通安全思想の普及が図られていると思います。今後も、交通指導員と協働した普及展開を期待しています。

**大山** 官と連携した活動では昨年末、埼玉県警察本部とホンダとの間で「交通事故削減のための協力に関する覚書」を交わし、今年、共同研究に取り組みしました。また先ほどの、熊本県での高校生交通安全教育活動も、県や県警、教育委員会などの共催

で行っているものです。

地域での普及活動においては、私たちのお取引先会社も「親子交通安全教室」を主催するなど力を入れていらっしゃいます。今年（4月9日）は全国8カ所で開催し、978人の親子が参加しました。この教室では、インストラクターとして養成されたお取引先の従業員が近隣の親子に事故に遭わないためのポイントをお伝えしています。これもお取引先会社だけではなく、周辺の自治体や警察署からの協力をいただいで開催しているものです。

私たちは、実施したほうが良いと思えるものは、できるだけ早く形にしていきたいと考えています。実施した上で検証を行い、問題があれば改善しますし、期待した効果が見込めないとわかれば、やめることもあります。民が、そうしたトライ・アンド・エラーを繰り返しながら、効果のある教育手法を生み出し、それを官と一緒に水平展開していくというやり方も、限られた予算や人員の中で効果を発揮させるために必要ではないでしょうか。今後も、効果・効率を高めるための官民の連携を探っていききたいと思います。

## 事故ゼロのモビリティ 社会の実現をめざして

最後に、今後に向けての抱負をお願いします。

**大山** 事故の予防には安全技術の進化や道路環境の整備とともに、交通参加者一人ひとりの意識と行動を変える必要があります。そのために、私たちは本人の「気づき」を促すことを基本にした効果の高い交通安全教育を、PDCAを回しながら進化させていきたいと思います。

また私たちは、身体が不自由な方が快適に移動できる福祉車両の開発と普及にも力を入れていきます。ホンダの安全スタンスは「Safety for Everyone」であり、安心して自由な移動の喜びを得るため、お客様をはじめとし、交通社会に参加するすべての人との共存安全により事故ゼロのモビリティ社会の実現をめざすとしています。現在、福祉車両の普及に合わせて、運転される身体障がい者の方や介護車のドライバーへの安全運転プログラムの開発も進めています。

**石井** 様々な場で重層的に交通安全教育を行い、すべての年齢層の方々に広く普及していくことが、世界一安全な道路交通を実現する上で鍵です。引き続き、ホンダをはじめとする民間の団体の方々の協力をお願い申し上げます。本部長との対談は今回で3回目となりますが、この3年の中でもホンダの安全に関する取組みは着実に進化していると感じました。自動車メーカーですら車両の技術進歩は当たり前なのに、それなのに、交通安全教育でも「あやとりい」の全国への普及をはじめ、今回の熊本県での活動など、毎年、レベルアップしているのではないのでしょうか。民間の方々の意欲的な取組みに対して、できる限り協力するとともに民間の良いところを取り入れて、官の教育の中でもそれを活かしていくかと思っています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



**大山龍寛** Tatsuhiro Oyama

※2 ミラーリング手法＝太田博雄・東北工業大学教授らが研究成果を報告している手法。  
※3 感情コントロール＝運転中のネガティブな感情（焦り・怒り）をドライバーが運転時に自己コントロールして安全運転に結びつけていくかを心理学的に検証するプログラム。公益財団法人 国際交通安全学会の研究プロジェクトが発表した。  
※4 交通安全ビデオ講座は太田博雄・東北工業大学教授が監修。  
※5 あやとりい＝Hondaが三重県鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。幼児～小学校低学年対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりい」、幼児～小学校高学年対象の「あやとりい 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「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 としあかし 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/ayatorii/>