

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：吉田宏樹
※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：世界一安全な道路交通社会へ
「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現に
向けた官民の取組み……①

2013年活動報告……④

TOPICS①/2013トラフィック・セーフティ・フォーラムin埼玉
②/第14回セーフティジャパンインストラクター競技大会
③/宮城光スポーツライディング……⑤

STREAM / 全国に広がるHondaの高校生交通安全教育活動 第4回……⑥

NEWS REVIEW①/第44回全国白バイ安全運転競技大会

②/(公財)交通事故総合分析センター……⑥

危険予測トレーニング(KYT)/路側帯を走行している時(自転車)……⑦

指導者ファイル/大崎市・交通指導員の皆さん……⑦

SJクイズ……⑦

DOCUMENT EYE ②/路側帯を走行する自転車を観察する……⑧

対談：世界一安全な道路交通社会へ 「事故ゼロ」のモビリティ社会の 実現に向けた官民の取組み



平成23年度からスタートした第9次交通安全基本計画では究極的には交通事故のない社会をめざすことを基本理念としている。そして今年、Hondaはグローバル安全スローガン「Safety for Everyone～すべての人の安全をめざして」をあらためて制定し、「事故ゼロのモビリティ社会」の実現に向けた取組みを強化した。今後、更なる交通事故低減のために官と民の取組みや連携はどうあるべきか、倉田潤・警察庁交通局長と峯川尚・本田技研工業(株)安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。

——はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、おうかがいします。
倉田 平成24年中の交通事故は、発生件数が6万5138件で前年比2万6991件・3・9%の減少、死者数が4411人で前年比252人・5・4%の減少、負傷者数が82万5396人で前年比2万9214人・3・4%の減少であり、死者数は12年連続の減少、発生件数と負傷者数は8年連続の減少と、いずれも減少傾向が定着していますが、死者数に占める65歳以上の高齢者が占める割合が過去最高の51・3%であったほか、依然として飲酒運転等の悪質違反に起因する死亡事故が後を絶たないなど、交通事故情勢は厳しい現状にあると認識しています。

——本年の状況は、死者数が年初から増加傾向で推移し、上半期において前年比70人・3・6%増加で平成12年以降13年ぶりに前年を上回るという極めて厳しい状況でしたが、その後、各月の死者数が前年を下回って推移したため増加数が徐々に減少し、10月に入って前年比で減少に転じ、10月末現在3452人で前年比24人・0・7%減少となっています。
——続けて、第9次交通安全基本計画の進捗状況と目標達成のための課題について、お聞かせください。
倉田 ご存知のとおり、第9次交通安全基本計画では「平成27年までに24時間死亡者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標が掲げられており、死者数の減少に向けた更なる努力が必要な状況にあります。

——目標達成を見据えた死者数減少率に関して具体的に触れれば、平成24年中の死者数を基準に必要な減少率を単純に計算しますと、本年を含めて、毎年12・1%以上減少させていかなければならないところであり、このことから、減少に転じたとはいえ僅かな減少率に止まっている本年の現状を重く受け止めています。
——死者数を大きく減少させるためには、死者数に占める割合が高い高齢者対策、交通事故全体の約2割を占める多くの何らかの法令違反が認められる自転車利用者対策、未だに後を絶たない飲酒運転の根絶対策など、様々な対策を総合的に推進しなければなりません。
——近年の交通事故情勢や高齢社会の進展などから、特に高齢者対策を重要課題と位置づけており、これまでもリアフリー対応型信号機や標識の大型化・高輝度化・自発光化等の交通安全施設整備をはじめ、交通安全教育、広報啓発などハード・ソフト両面から対策を推進してきましたが、高齢社会の更なる進展などを踏まえれば、今後一層、高齢者対策を確実かつ強力に推進することが極めて重要であり、そのためにはこれまでの施策の効果を検証しながら、必

要な見直しや新たな施策の展開を図るなど創意工夫を凝らし、真に効果的な高齢者対策を展開しなければならないと考えています。
——私たちが商品やサービスを通し、「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現をめざして、安全の取組みを進めています。これまでもクルマやバイクに乗っている人のみならず、歩行者、自転車利用者など交通社会に参加するすべての人の安全を追求するため、「Safety for Everyone」という考えのもとに取り

組んでまいりましたが、技術の進化や法規制といった世の中の変化に合わせて今年、「事故ゼロのモビリティ社会」の実現をめざすため、あらためてグローバル安全スローガン「Safety for Everyone～すべての人の安全をめざして」を制定しました。その根底には、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」をつくりたいという想いがあります。そして、この想いを具現化するための3つの柱が「ヒト(安全教育)」「テクノロジー(安全技術)」「コミュニケーション(安全情報)」です。安全の知識や運転技術をたくさんの「ヒト」に伝えること、安全に関わる「テクノロジー」の開発



峯川尚 本田技研工業(株) 専務執行役員 安全運転普及本部部長 | 倉田潤 警察庁交通局長

交通事故死者数の減少に向けた 更なる努力が必要

安全情報を伝え合う「コミュニケーション」を推進する活動、それぞれを進化させるとともに、相互に連携することで新しい価値の創造をめざしています。このシナジー効果には大きな可能性があると考えています。

倉田 高齢者対策を最重点としつつ、その他の対策を含めた総合的な死亡事故抑止対策をより効果的に推進するためには、関係省庁、地方公共団体、関係機関・団体、交通ボランティア等がこれまで以上に連携を強化することが重要であり、また、御社をはじめとする自動車メーカーにおいて取り組まれている最先端の技術やシステムを駆使した車両構造面からの未然防止対策や衝突時の被害軽減対策、更には独自に展開されている交通安全教育などの位置づけも一層重要になってくると感じています。

峯川 「テクノロジー」においては、エアバッグなど衝突安全の領域に加え、予防安全の領域への取組みを本格化させています。現在、普及が進んでいる「追突軽減ブレーキ」も10年前にホンダがCMBBS (Collision Mitigation Brake System) として世界で初めて開発した技術です。更に、「ぶつからないクルマ」をより多くのドライバーへ」という考えのもと、事故回避支援システム「シティブレーキアクティブアシスト」の搭載を拡大しています。これは、約30km/h以下の前方車両との衝突の回避・軽減を、自動ブレーキで支援するというものです。また、前方に障害物がある状況で、アクセルペダルを踏み込んだ場合に、急な発進を防止する機能も備えています。一方、進化型のCMBBSでは、前車だけでなく、対向車もレーダーが検知できるようになり、正面衝突による被害軽減にも有効となるなど機能を進化させました。こうした先進安全装備を、お客様に正しく理解していただき、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たく



倉田 潤
Jun Kurata

と考えています。

また、安全情報としての「コミュニケーション」の1つとして、未然に事故を防止し、安全な街づくりに貢献するためのプラットフォームとして新たに立ち上げたのが「SAFETY MAP」で、3月より一般公開しています。これは地域住民の方々をはじめ、小・中学校や企業などの団体が地域の安全活動に活用できることを目的としたソーシャルマップです。インターナビから収集した急ブレーキ多発地点データと、各警察本部や(公財)交通事故総合分析センターから提供していただいた交通事故情報、警察庁から提供していただいたゾーン30情報、地域住民の方々などから投稿される危険スポット情報が地図上に掲載されています。二輪車や四輪車だけでなく、自転車や歩行者の立場からも危険エリアを特定し、共有することが可能です。サービス開始時は埼玉県内のみでしたが、9月より提供エリアを全国に拡大しました。パソコンやスマートフォンから無料で利用できます。9月末現在、7万5000件のビュー

1と9000件の書き込みがありました。この他、車載のインターナビおよびスマートフォンアプリを通じて「安全運転コーチング」を提供しています。こうした「コミュニケーション」(安全情報)の力を活用することも、事故防止に有効であると考えています。

10月には東京でITS世界会議が開催されました。私たちは車両単独の安全技術ではカバーできない「見落とし」を車両同士の通信で減らす技術や安全運転支援技術などを発表し、交通参加者と通信協調した知能化運転技術により、安全・安心で自在な移動を来場者の方々に実感していただきました。こうしたITS技術の実用化と普及は今、問題となっている高齢の運転者や歩行者、自転車の事故の低減にもつながると考えます。

段階的かつ体系的な教育の実現をめざす取組み

第9次交通安全基本計画では「講じよ

うとする施策」の1つとして、「交通安全思想の普及徹底」があります。この「交通安全思想の普及徹底」に向けた考え方や、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 道路を利用するすべての国民が、交通事故を自らの問題として捉え、具体的な安全行動を常に意識し実践することが非常に重要であり、そのために不可欠なのが「交通安全思想の普及徹底」で、それを実現させるための手段が交通安全教育や広報啓発などであると思っています。

また、安全行動の意識は、自分の安全を確保することのみならず、他者の安全にも配慮する意識として普及・定着させなければなりません。

そのため、これまでも関係機関・団体等のご協力をいただきながら様々な機会を活用し、幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育に取り組んできており、近年では、参加・体験・実践型の交通安全教育や広報啓発を重視し、取組みを強化しています。

具体的には、中学生や高校生を中心としたスケアード・ストリート方式の自転車安全教室、高齢者を中心とした歩行シミュレーターや自転車シミュレーターを用いた交通安全教室、夜間における反射材の効果確認、シートベルトコンピュンサーや飲酒体験ゴーグルを活用した広報啓発などによって、交通事故の危険性、安全行動の必要性などを強く認識させる取組みを強化しています。

しかしながら、交通安全思想は一朝一夕に普及徹底が図られるものでないことも事実であるため、より多くの方やすべての年齢層を対象に必要な教育や啓発を反復・継続していくことが重要であると認識しています。

峯川 私たちは交通安全教育を、先程申し上げた3つの柱の「ヒト」として位置づけています。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、モビリティをつくるメーカーとしての使命と考えています。モビリティの主体は運転者すなわち「ヒト」ですから、事故予防の観点からも安全教育は必要不可欠です。そのため、交通事故死者数がピークとなった昭和45年に

安全運転普及本部を設立し、お客様に商品正しく理解して使っていただくための安全教育を「人から人への手渡し」の安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開してきました。

また、複雑化している混合交通社会において交通事故を防止するためには、お客様である運転者のみを対象にしているだけでは不十分です。私たちは交通安全教育を生涯教育ととらえ、子どもから高齢者まで各年代に応じた交通安全啓発活動を地域社会と一体となって取り組んでいます。こうした活動はホンダの栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各工場にある地区普及ブロックという組織が担っています。しかしながら、地区普及ブロックのみでは活動を地域に根づかせ、継続させていくことはできません。そこで、私たちの志にご賛同いただいた交通指導員の皆様をはじめ地域の指導者にホンダの教育プログラムと指導方法をお伝えし、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月までに、累計で約1万3000人の指導者にお伝えすることができました。なかでも、「止まる」「観る」を子どもや高齢者に身につけてもらうための「あやとり」は、地域の交通指導員の皆様に好評で、交通安全教室で活用していただいています。この方々を通じて、「あやとり」などホンダの教育プログラムを受講した人数は195万人以上になります。全国47都道府県で一定の普及を行うことができました。

昨年より、ホンダでは高校生への交通安全教育に力を入れていますが、どのようなお考えで取り組んでいるのでしょうか。

峯川 私たちは生涯教育としての交通安全教育に取り組んでいるわけですが、高校生を対象にした活動が少ないという現状がありました。一方で、バイクの「3ない運動」が「自転車・バイク・歩行者のマナーアップ」という啓発活動へ移行するなど、高校生への交通安全教育の必要性が高まっています。そこで、高校生が交通安全について主体的に考え、自ら行動できる学習機会を提供していくこと、自転車および原付の実技・座学のプログラムを独自に開発しました。単に自転車や原付の乗り方を身につけるのではなく、「事故は絶対に起こさない。

※1 インターナビ=Hondaが開発した双方向通信型カーナビ。

※2 ゾーン30=歩行者や自転車が優先される生活道路の安全対策として、区域内の道路を最高速度30km/hに制限した上で、ゾーンの入り口やゾーン内に標識および路面標示を整備して事故の防止に役立てるためのもの。

対談：世界一安全な道路交通社会へ

高齢運転者対策のより一層の強化が必要

「巻き込まれない」という意識の向上とともに、「絶対に人に迷惑をかけない」という道徳心の向上をめざすためのものです。これを使って昨年、熊本県で行政や教育委員会、高校と連携して、高校生交通安全教育を実施しました。行政や学校から高評価をいただいたので、今年はこの活動を全国に拡げています。地区普及プログラムのインストラクターが今年9月までに17府県の96校で教育を行いました。将来的には「自らの安全は自らが守る。自らの学校の安全は自分たちで守る」という意識向上を図り、高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。交通社会人としての第一歩を踏み出す高校生への教育を充実させることで、真の段階的生涯教育を実現させたいと思っています。

——事故防止においては、運転者への安全運転教育の更なる充実が必要だと思いますが、「安全運転の確保」に向けた考え方で、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 増加している運転免許保有者数からも、運転者対策は重要性を増しており、第9次交通安全基本計画においても「交通安全思想の普及徹底」とともに「安全運転の確保」が講じようとする施策の柱として位置づけられており、運転免許制度に基づく各種講習の充実、企業等における安全運転管理の重要性から受講を義務づけている安全運転管理者等講習の充実などを図っているほか、団体や企業の運転者を対象とした交通安全教育などを推進しています。

先程、目標達成の課題として高齢者対策を挙げましたが、高齢者人口の増加から高齢者の運転免許保有者数も確実に増加しており、現に高速道路における逆走事故の多発、アクセルやブレーキの誤操作による店舗等への衝突事故の発生が見られるなど、高齢運転者対策を一層強化する必要があります。認められることから、加齢に伴う身体機能の変化が運転におよぼす影響などを正しく理解していただくため、講習予備検査や高齢者講習の内容充実、関係機関・団体等と

連携した交通安全教育などを推進しています。

また、地方公共団体や関係業界の理解と協力を得て、運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関やタクシーの運賃割引などの各種支援措置も講じており、これら支援措置の一層の充実も必要と感じています。

峯川 私たちの安全運転普及活動は、「一人から一人への手渡し安全」を基本に、全国7カ所にあるホンダの交通安全センターでの「危険を安全に体験する参加体験型の実践教育」を中心に展開しています。その内容は教え込むのではなく、受講者自身の「気づき」を促す教育です。例えば、高齢運転者を対象にしたスクールでは、高齢者の運転行動を小型のカメラなどで記録し、後でインストラクターとそれを見ながら、ご自身の問題点に気づいていただくという自己観察法によって気づきを促進するというプログラムを取り入れています。

これまでの安全運転普及活動は、そのほとんどが健康者を対象にしたものでした。私たちは身体の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おり、今後、交通社会へ参加する障がい者の方の増加が予測されます。しかし、こうした方への教育機会がほとんどないといえるでしょう。そこで今年、福祉関連施設および福祉関連団体の協力のもと、身体に障がいのある方を対象にした安全運転プログラムを開発し、交通安全センターで受講できるようにしました。福祉領域にも目を向け、身体に障がいのある方の安全運転も支援したいと考えています。

また、交通事故では多くの高齢歩行者が亡くなっていることから、私たちは早稲田大学の協力のもと、埼玉警察本部、レインボーモータースクールと連携し、「高齢歩行者横断事故削減」をテーマにプロジェクトを立ち上げ、事故の要因などについて検討を行いました。1月に報告した結果をもとに、運転者と高齢歩行者それぞれに注意すべきポイントをまとめた夜間横断歩行者事故防止DVDを共同で制作し、警察署や県トラック協会などで活用していただいています。

官民が良好な関係を維持し、取り組み内容のレベルアップを

——あらためて、「世界一安全な道路交通社会をめざす」上で今後の取り組みに対するお考えを、お聞かせください。

倉田 先程、御社安全運転普及本部が昭和45年に設立されたとお話をうかがいましたが、当時の我が国における交通事故情勢は、急激な社会の発展など様々な背景や要因により「第一次交通戦争」とまで称されるほど死者数が激増し、昭和45年には1万6765人を記録したものの、国を挙げて諸対策に全力を傾注した結果、10年後には半数近くまで減少させ、その後時代や社会の変化によって生じる様々な交通情勢の変化に的確に対応し、近年の死者数減少の定着に至っています。

しかし、未だ4000人を超える尊い命が交通事故によって奪われ、多くのご遺族等が悲しみに暮れていることを思うと、まだまだ取組みを強化していかなければならないと痛切に感じています。

世界一安全な道路交通社会を実現するためには、高齢者対策のみならず、自転車利用者対策、飲酒運転根絶対策、通学路対策等の様々な課題を克服する必要があります。そのためには、国や地域レベルにおいて、

道路、交通、車両、教育、広報等の多方面にわたる関係者が一層連携を密にし、交通事故情勢と課題を正しく認識し、それぞれの取組み内容や必要な情報を共有し、効果を検証しながら各種交通安全対策を強力に推進することが重要であると感じています。

峯川 ホンダとしての究極の目標は「事故ゼロのモビリティ社会」の実現。そのためには、「Safety For Everyone」の3本柱を更に進化させていく必要があります。「ヒト」領域であります安全運転普及活動も継続していきますが、その内容は時代に合わせ、先進性・独自性を発揮させながら進化させていく方針です。

日本では世界一安全な道路交通を実現するための努力を最大限行うことはもちろんですが、国内だけでなく、グローバル視点で交通安全を普及していくことも必要です。新興国では制度やインフラが未整備なところも多く、また先進安全装備もユーザ

ーの安全意識が高まって見合うコストを理解していただく必要がありますから、まず「ヒト」の領域で安全性を高めることが有効であると考えています。現在、海外で安全運転を推進する担当者による会議を定期的に開催し、情報共有を図っています。これまで培ってきた安全教育を活用し、アジアを中心に進展中の国々における教材開発や指導者養成を支援することで、そうした国々の交通事故防止に貢献していきたいと

考えています。このようにグローバルでスバイラルアップする中で日本が世界一になることに大きな意義があると思います。

倉田 最先端の技術を駆使した車両の安全に関する各種システムの開発・普及のみならず、安全教育に携わる指導者の育成、高校生を対象としたプログラムに基づく安全教育、高齢歩行者の横断事故を減少させるためのプロジェクトによる教育教材の制作など、多角的で深みのある取組みを強力に展開されていることに、改めて御社の安全に対する崇高な精神を感じたところであり、また、教育手法等をはじめ学ぶべき点多々あると感じたところです。

御社のみならず、他の自動車メーカーや民間団体等においても交通安全に関する様々な取組みを展開されておりますが、今後も官民が良好な関係を維持しながら、共に取組み内容の質的・量的なレベルアップを図っていくことが重要であると認識しています。

加えて、安全に関する考え方や具体的な取組み内容をあらゆる手段によって国民に向けて発信することにより、交通安全に関する意識が企業界には家庭の隅々にまで広がりをみせ、企業における安全活動への参画や自主的な安全対策の推進、家庭における安全に関する話し合いなどとして根づき、大きな成果として現れ、国民の皆様が安全で安心して生活できる世界一安全な道路交通社会が必ずや実現するものと確信しています。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



峯川 尚
Sho Minekawa

※3 安全運転コーチング＝フローティングカーデータ（日本中のインターネット装着車の走行データ）を活用して、急減速が多発している信号機のない交差点に接近すると、その旨をドライバーに事前に知らせ、安全確認を促すことにより、交通事故の防止をめざす。また、交差点を通過した際の運転診断結果をスマートフォンやパソコンでいつでも詳しく振り返ることができる機能により、安全運転の習得を支援してくれる。

※4 スケアード・ストレイト方式＝スタントマンがクルマやバイク、自転車等を使って交通事故を再現し、ヒヤリ・ハットする場面を体験させることにより、交通事故の危険性を認識してもらい、交通ルール・マナーの向上を図る手法。

※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。詳細は以下のホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/>

※6 自己観察法＝東北工業大学の太田博雄教授らが（公財）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。