

Hondaの交通安全情報紙

SJ

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。

12・1
2014→2015
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：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—安全な道路交通の実現へ
**交通事故のない社会をめざす
 官と民の取組みの進化に向けて**……1
 2014活動報告……4
 教育最前線／Hondaの福祉関連安全運転教育プログラム……5
 TOPICS①／リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト
 ②／家族で学ぶHondaの交通安全教室
 ③／交通安全動画・ポスターコンテスト結果発表……6
 NEWS REVIEW①／第45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)／夜間、信号機のない交差点を右折する時(四輪車編)⑦
 指導者ファイル／広島県呉市の県交通安全協会交通安全教育指導員の皆さん……7
 SJクイズ……7
 SAFETY FOCUS／愛知県豊橋市……8

対談：世界—安全な道路交通の実現へ

交通事故のない社会をめざす 官と民の取組みの進化に向けて

第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会をめざすこと」である。その実現に向けて、Hondaも安全技術の開発や、関係行政や団体と連携して交通安全教育の普及に取り組んでいる。今後、更なる交通事故低減のための対策、官と民の取組みと相互の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 本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25年中の交通事故は、発生件数が
 62万9021件で前年比マイナス3万611
 7件・5.4%、死者数が4373人で前年
 比マイナス38人・0.9%、負傷者数が78万
 1494人で前年比マイナス4万3902
 人・5.3%という状況にあり、死者数は13
 年連続の減少、発生件数、負傷者数は9年連
 続の減少となりました。しかし、死者数の減
 少率はわずかにとどまり、特に65歳以上の高
 齢者の死者数は平成13年以来12年ぶりに増加
 し、死者数に占める高齢者の割合は過去最高

の52.7%となっています。
 本年についても10月末現在の死者数は32
 96人で前年比マイナス4.5%となっております
 ですが、交通事故発生件数の減少率と比較し
 て死者数が減りにくくなっている状況に変わ
 りはなく、また、飲酒運転や危険ドラッグ使
 用者による悲惨な交通事故等が発生し社
 会の注目を集めるなど、厳しい交通情勢が続
 いていると認識しています。
 —来年度が第9次交通安全基本計画の最終
 年度となりますが、これまでの警察の取組み
 と今後の課題について、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時間死者数を
 3000人以下とし、世界—安全な道路交通
 を実現する」という目標が掲げられています。
 警察においては、本計画に基づき、「高齢
 者の交通事故防止」「飲酒運転根絶」「自転
 車の事故防止」「すべての座席のシートベル
 トの着用徹底」等について、安全教育や広報啓
 発、交通安全施設の整備、指導取締り等の各
 種施策を推進しているところであり、死亡事
 故が減りにくくなっている現状におい
 ては、なお一層の取組みが必要と考えていま
 す。特に、高齢者については、人口当たりの
 死者数を見ても他の年齢層の3倍以上となっ
 ており今後更に高齢社会が進むだけに、高
 齢者の事故防止をいかに図るかがこれからの最
 重要課題の一つで
 す。ご自身が運転
 する場合を含め、
 高齢者の皆さんに
 安全な交通行動を
 とっていただくよ
 う安全教育等を強
 化するとともに、
 他の世代の方々に
 高齢者への保護意
 識を醸成するよう
 な取組みも更に進
 めていきたいと考
 えています。
 もちろん、こう
 した対策は、警察
 だけでなし得るも
 のではありません
 りませんので、関
 係機関・団体との
 連携をより一層
 緊密に行っていく
 ことが肝要と考
 えています。
 御社をはじめ自
 動車メーカーにお
 いて取り
 組まれている最先
 端の技術、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
 安全教育の位置づ
 けも一層重要にな
 っていると感じて
 います。
峯川 私たちはクル
 マ・バイクといった
 モビリティを提供
 することで、お客
 様に利便性や夢
 を提供し、喜びを
 拡げることが事
 業としてありま
 す。交通事故死傷
 者数は減少傾向
 にありますが、身
 近なリスクであ
 ることには違い
 ありません。お
 客様に製品を安
 全にご利用いた
 だく上で、こう
 したリスクを低
 減していくこと
 とはモビリティ
 を提供する企業
 の社会的責任

計画では、「平成27年までに24時間死者数を
 3000人以下とし、世界—安全な道路交通
 を実現する」という目標が掲げられています。
 警察においては、本計画に基づき、「高齢
 者の交通事故防止」「飲酒運転根絶」「自転
 車の事故防止」「すべての座席のシートベル
 トの着用徹底」等について、安全教育や広報啓
 発、交通安全施設の整備、指導取締り等の各
 種施策を推進しているところであり、死亡事
 故が減りにくくなっている現状におい
 ては、なお一層の取組みが必要と考えていま
 す。特に、高齢者については、人口当たりの
 死者数を見ても他の年齢層の3倍以上となっ
 ており今後更に高齢社会が進むだけに、高
 齢者の事故防止をいかに図るかがこれからの最
 重要課題の一つで
 す。ご自身が運転
 する場合を含め、
 高齢者の皆さんに
 安全な交通行動を
 とっていただくよ
 う安全教育等を強
 化するとともに、
 他の世代の方々に
 高齢者への保護意
 識を醸成するよう
 な取組みも更に進
 めていきたいと考
 えています。
 もちろん、こう
 した対策は、警察
 だけでなし得るも
 のではありません
 りませんので、関
 係機関・団体との
 連携をより一層
 緊密に行っていく
 ことが肝要と考
 えています。
 御社をはじめ自
 動車メーカーにお
 いて取り
 組まれている最先
 端の技術、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
 安全教育の位置づ
 けも一層重要にな
 っていると感じて
 います。
峯川 私たちはクル
 マ・バイクといった
 モビリティを提供
 することで、お客
 様に利便性や夢
 を提供し、喜びを
 拡げることが事
 業としてありま
 す。交通事故死傷
 者数は減少傾向
 にありますが、身
 近なリスクであ
 ることには違い
 ありません。お
 客様に製品を安
 全にご利用いた
 だく上で、こう
 したリスクを低
 減していくこと
 とはモビリティ
 を提供する企業
 の社会的責任



峯川 尚

本田技研工業(株)専務執行役員 安全運転普及本部 本部長

倉田 潤

警察庁交通局長

広く交通安全教育を受ける機会を提供していく

であると考えています。ホンダは長年、より安全なクルマやバイクを開発し提供するとともにそれらを運転する「ヒト」に焦点を当てた安全運転普及活動を継続してきました。

そして昨年、私たちは「事故ゼロのモビリティ社会」の実現をめざすため、グローバル安全スローガンとして「Safety for Everyone」すべての人の安全をめざして」を制定しました。その根底にあるのは、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です。これを具現化するための3つの柱は、「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)」。安全の知識や運転技術をたくさん「ヒト」に伝えること、安全に関わる「テクノロジー」の開発、安全情報を伝え合う「コミュニケーション」を推進する活動です。

一例ですが「テクノロジー」の領域では、10月に「ホンダ センシング」と総称する安全技術を発表しました。「ホンダ センシング」は、外界の検知情報を基に運転支援や事故回避をサポートする先進運転支援システムです。これまでの運転支援システムに世界初の「歩行者事故低減ステアリング」など新たな機能を追加しています。周囲の状況に加えて、ドライバーの意思と車両の状態を認識し、ブレーキやステアリングなどの車両各部を協調制御することで、車速・車間制御と車線維持支援制御の双方において、通常走行時から緊急時のリスク回避までの運転を支援します。国内においては近く発売を予定している新型車から適用し、今後順次拡大していく予定です。このように今後ますます進化していくことが予測される安全技術の普及はたいへん大切な取組みです。しかし、その一方、技術だけでは真の安全に結びつけることはできません。技術は人がいて初めて機能するもの

であり、正しく理解していないと、本来の機能が果たされない可能性もありますから、「テクノロジー」の進化だけでなく、「ヒト」領域との相互に連携した取組みが必要であると思っています。

交通安全の確保を自らの問題として捉えることが重要

——第9次交通安全基本計画の「講じようとする施策」の一つとして、「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」に向けた考え方と、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 交通安全意識や交通マナーを真に身につけるためには、人間の成長過程に合わせた生涯にわたる学習により、国民一人ひとりが交通安全の確保を自らの問題として捉えていただくことが重要です。

このため、交通安全教育指針等に基づいて、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おり、特に、受講者が安全に道路を通行するための必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるよう、参加・体

験・実践型の交通安全教育を積極的に進めています。

先ほども申し上げた高齢者について言えば、交通事故死者の約3分の2が歩行者であり、その7割以上が運転免許を保有していない方々です。こうした高齢者の方々に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が自身の交通行動に及ぼす影響等を理解いただくため、歩行者用・自転車乗用シミュレーター等各種教育用教材を活用した交通安全教室を実施するとともに、できるだけ広く交通安全教育を受ける機会を提供するため、民間ボランティアや多くの関係機関・団体にも協力いただき、家庭訪問による個別指導や、病院や福祉施設等高齢者の方が集まる場での広報啓発なども行っています。

峯川 私ども安全運転普及本部は交通事故死者数がピークとなった昭和45年に設立された領域として、「人から人への手渡し」の領域として、「参加体験型の実践教育」を基本的な考えに置き、交通安全指導者の養成、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に取り組んできました。

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、個人向けのバイクとクルマのスクール、ホンダの二輪・四輪販売会社社のお客様向けの安全運転講習会などによる普及活動を行って

います。更に、すべての人の安全をめざすために、お客様である運転者という枠を超えた総合的な取組みも推進しています。子どもから高齢者まで、地域における段階的かつ体系的な交通安全教育を定着させるために活動しているのが、ホンダの栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の各事業所にある地区普及ブロックです。地区普及ブロックは、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「あやとりい」シリーズなどホンダの教育プログラムと指導法をお伝えし、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。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することを目的とした高校生交通安全教育は、全国展開を開始して2年目に入っています。今年2年目を迎えた高校では、先生方だけで座学や実技による自転車教育等ができるよう体制づくりを支援しています。



倉田 潤 ● Jun Kurata

今年度は新たな試みとして、全国各地で交通指導員の皆様にご参加をいただき、新たな教材開発に向けた討議の場を設けました。現場で指導を担当する方々の知識・経験と、私たちのノウハウを組み合わせることで、より効果的で使いやすい教材を開発することが目的です。このような連携によって、より効果的で使いやすい教材に結びつくことを期待しています。

多くの人に事故を未然に防ぐための情報を提供

——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が、「安全運転の確保」に向けた考え方と、特に重視している施策をお聞かせください。

倉田 安全運転を確保するためには、運転者の運転技能や安全運転意識の維持向上を図ることが必要であり、自動車教習所や企業等の運行管理者、安全運転管理者の果たす役割が大きいと考えますが、警察としても、各種講習の充実や運転者を対象とした広報啓発に努めています。

高齢者の運転免許保有者数も年々増加し、高齢者が第1当事者となるケースが死亡事故の4分の1を占めることから、高齢

運転者の方々に対し、加齢に伴う身体機能の変化が運転に及ぼす影響などを正しく理解し安全な運転行動をとっていただくため、高齢者講習の充実等にも努める必要があると考えています。なお、「安全な運転行動」には、状況により運転をひかえて、他の移動手段を利用するという場合も含まれていきますので、高齢者の方がそのような選択もできるよう、国土交通省等が進めている地域公共交通機関拡充の取組みに関与、協力することも重要だと思っています。

峯川 ホンダでは「コミュニケーション」の力によって、多くの人々に交通事故を未然に防ぐための情報を提供していきたいと考えています。そこで、交通事故を未然に防ぎ、安全な街づくりを貢献するためのプラットフォームとして「SAFETY MAP」(8面参照)を昨年から一般に公開しています。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、パソコンやスマートフォンから無料で利用できます。インターネットから無料で利用できます。インターネットから無料で利用できます。

この「SAFETY MAP」から得られる情報を活用し、埼玉県のように路面表示の追加など道路環境の改善に役立てている自治体もあります。こうした対策の具体的な事例も「SAFETY MAP」上に公開され、誰でも閲覧することができます。また、SJ紙においても、「SAFETY MAP」で表示されている危険箇所を実際に観察し、道路環境の改善に向けた提言を行う記事も連載しています。兵庫県などでは、こうした提言を今後の検討項目として取り上げていただいています。更に、ホンダの一部の四輪販売会社においても、法人のお取引先様を対象にした交通安全講習の題材に「SAFETY MAP」を活

※1 Honda SENSING=詳細は右記ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/safety/hearts/topics/2014/1024/>

※2 Honda調べ(平成26年10月現在)

※3 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/ayatorii/>

対談：世界一安全な道路交通の実現へ

用しています。

一方で、イベント会場やショッピングモールなど多くの人々が集まる場所へ私たちが積極的に出向いて、子どもやその家族を対象にした啓発活動を行っています。例えば、福岡県にある大規模レクリエーション施設でのイベントの中で「家族で体験！ホンダの交通安全教室」を3回開催し、「シートベルト重要体験」「自転車交通安全教室」「交通安全クイズ」などを実施しました。多くの来場者に交通安全への理解を深めていただけたと思います。また、この時、来場者や施設のスタッフには、白地図にその施設周辺でヒヤリとした経験のある場所を示すシールを貼ってもらいました。これをもとに、私たちがヒヤリマップを作成し、地元の警察署や会場となった施設などに寄贈しました。

——また、ホンダは二輪車業界をリードする立場として、安全・安心な二輪車利用環境の醸成に向けて、どのように取り組まれているのでしょうか。

峯川 (一社) 日本自動車工業会など二輪車関連団体および自治体(三重県、鈴鹿市、静岡県、浜松市、熊本県)は5月、協働にて二輪車産業の成長戦略として、「二輪車産業政策ロードマップ」の取りまとめを行いました。このロードマップにおいて、安全・安心な二輪車利用環境の醸成に向けて、様々な実施施策を掲げています。その一環として、7月には原付利用者への安全運転啓発ビデオを制作し、公開しました。インターネットを通じて、誰でも自由に視聴することができます。その他、一般ライダー対象の講習会であるグッドライダーミートアップの拡大、高校生通学許可校への教育の支援、ヘルメットや胸部プロテクターの適正着用を推進する活動にも、業界として力を入れています。

障がいをお持ちの方への安全運転教育の普及

——今年6月、一定の病気等に係る運転者対策に関する諸規定が施行されましたが、法改正の目的と内容をお聞かせください。

倉田 この度の改正は、運転者の持病の発

作を原因とする重大事故が相次いで発生したことを受け、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気にかかっている者等の確かな把握及び負担の軽減を図ることを目的として行ったものです。具体的には、公安委員会が、免許を受けようとする者等に対し、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等に関する質問票を交付することができることとし、その質問票に虚偽の記載をして提出した者には罰則を設けることとしました。

また、診察を受けた者が一定の病気等に該当すると認め、かつその者が免許取得者であると知った場合は、医師が診断結果を公安委員会に届け出ることができるとする規定を設けました。

更に、公安委員会は、交通事故を起こした者が一定の病気等に該当する疑いがある場合に、その免許の効力を停止することができることとしました。

一方で、病気に該当することを理由として免許を取り消された方が免許を再取得する場合の運転免許試験の一部免除や免許証の有効期間のみなし継続に関する規定も整備しています。

今回の改正は、病気等による運転免許の取消しの基準を厳しくするものではなく、仮にもこのような病気をお持ちの方々への差別につながるのではないよう、丁寧な説明や徹底した広報を行っています。

峯川 私たちは身体に障がいをお持ちの方も自らクルマを操り(自操)、自由に移動できる喜びを味わえることを、安全運転の想いとともにも、多くの人々へ届けたいと考えています。今後、交通社会へ参加する障がいをお持ちの方の増加が予測されます。安全運転教育を通じて、こうした方々の自立を支援したいと考え、私たちは一昨年に「自操安全運転プログラム」を開発しホンダの交通安全センターで受講できるようにしました。このプログラムは、安全運転に必要な「走る」「曲がる」「止まる」といった基本行動を実車走行による体験を重ねることで、運転操作・感覚を把握できるのが特長です。高次脳機能障害等でリハビリ加療中の方がこのプログラムを利用し、運転復帰を果たされた事例もあります。公共交

通機関が十分に整備されていない地域では病院を退院した後、運転ができないと生活自体が成り立たないケースもあることから、そうした地域の医療機関の関心も高まっています。また、これ以外にも、高齢者を含む障がいをお持ちの方々を病院やリハビリテーションセンター、デイサービスなどへ送迎するドライバーの交通事故やトラブルの防止を目的とした「移送安全運転プログラム」を交通安全センターを通じて提供し、安全安心な移動の実現に向けた活動も進めています。

国内外を問わず、1件でも交通事故を減らすために

——あらためて、「世界一安全な道路交通社会をめざす上で」、ソフト面(交通安全教育)などで今後どのような取組みが必要か、お聞かせください。

倉田 交通事故死者は、昭和45年には1万6765人に上りましたが、政府が一体となり、また官民を挙げて諸対策に取り組んできた結果、昨年までにピーク時の4分の1近くにまで減少しており、この国の車両保有台数や免許人口の大幅な増加等を合わせて考えれば、大変なことだといえることが分かります。

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、取組みをなお一層強化していかなければなら

ないと痛切に感じています。

近年の交通事故死者の減少要因として、累次の厳罰化や取締りの強化等による飲酒運転を伴う事故の減少、高速度での事故の減少、シートベルトやチャイルドシートの着用率の向上などが考えられますが、ここ最近では、飲酒運転を伴う事故の伸び悩み傾向、シートベルト等の着用率の伸び悩み傾向等も見られます。飲酒運転根絶に向けた国民意識の醸成や、後部座席を含む全席でのシートベルト又はチャイルドシートの着用等については、更に広報啓発等を強化して浸透・定着を図る必要があります。危険な運転行為の厳正な取締りを推進したいと考えています。このほかにも、自転車利用者対策、通学路対策等様々な課題があり、交通安全教育や広報啓発、的確な交通規制や交通安全施設の整備、指導取締り等の交通街頭活動等を総合的に推進する必要がありますが、これらの活動の効果もよく検証しながら、交通事故防止に効果のある諸対策を強力に推進していくこととしております。

峯川 私たちの究極の目標は「事故ゼロのモビリティ社会」の実現です。そのために、「Safety for Everyone」の3つの柱である「安全技術」「安全情報」「安全教育」を更に進化させてまいります。特に安全教育においては安全技術の進化に伴う誤解や過信を防ぐとともに、超高齢化社会、福祉社会における安全なモビリティを支援するため、ホンダらしい先進性・独自性のある教

育の提供にチャレンジし、また多くの方々と引き続き連携し、その普及に努めてまいります。また、私たちの製品は様々な国や地域で利用されていますから、国内だけでなく、グローバル視点で交通安全教育を普及していくことも重要な役割ととらえています。毎年、海外で安全運転を推進する担当者による会議を開催し、東南アジアやインドを中心に進展中の国々の交通事故防止に貢献するため、日本のノウハウや各国の成功事例を共有しています。多くの仲間と一緒に、各現地法人の実態に即した支援をしていきたいと考えています。国内外を問わず、1件でも交通事故を減らすことのお役に立てれば、これ以上の喜びはありません。

倉田 御社はこれまでも交通安全に関する多くの教材や教育プログラム、資機材などを開発してこられ、最近も「SAFETY MAP」を一般公開するなど、多面的で深みのある取組みを展開されていることに、改めて御社の交通安全に対する熱意と崇高な使命感を感じております。教育手法等我々として学ばべき点も多々あり、御社をはじめとして交通安全に取り組む多くの皆様と協働し、協働してより安全で快適な交通社会をめざしていきたいと考えております。

また、先ほど「自操安全運転プログラム」等のお話もありましたが、御社をはじめ自動車メーカーにおける安全運転支援システムの開発が急速な進歩を遂げています。いわゆるパーソナルモビリティや自動走行に関する技術開発を含め、技術の進歩が高齢者や障がい者の移動手段確保にも寄与しつつ、一層の交通安全につながることを期待しています。今後も、官民が良好な関係を維持しながら、共に取組みの質的・量的なレベルアップを図っていくとともに、国民に向けた確かな情報発信等により、交通安全に関する意識が企業や家庭の隅々にまで広がり、交通安全活動や自主的な取組みとして根づくことにより、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

※4 インターナビはHondaが開発した双方向通信型カーナビ。
※5 ゾーン30=歩行者や自転車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。