

[Hondaの交通安全情報紙]

SJ

Since1971

SJ ホームページは

●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

※ご不明な点がございましたら、  
下記までお問い合わせください。  
(株)アストクリエティブ  
安全運転普及本部係  
TEL 03 (5439) 1191  
E-mail : sj-mail@spirit.  
honda.co.jp



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。

2015 ▶ 2016

12・1

December・January

NO.475

CONTENTS

- P1 対談：交通事故のない社会をめざして  
更なる交通事故死傷者数の  
低減に向けた官民の取組みと連携
- P4 TOPICS ①/埼玉県ホンダ会  
TOPICS ②/第2回交通安全動画・ポスター  
コンテスト結果発表
- P5 TOPICS ③/Hondaの高校生交通安全教育  
TOPICS ④/第46回全国白バイ安全運転競  
技大会
- P6 2015年活動報告
- P7 危険予測トレーニング (KYT) /  
前車の先に右折待ちのクルマがある時 (四輪車編)  
SJクイズ  
指導者ファイル/  
兵庫県西宮市・交通安全対策課の皆さん
- P8 SAFETY FOCUS /栃木県宇都宮市



対談：交通事故のない社会をめざして

# 更なる交通事故死傷者数の低減に向けた官民の取組みと連携

平成23年度にスタートした第9次交通安全基本計画が最終年度を迎えている。今後、更なる交通事故死傷者数の低減に向けて、今、どんな課題があり、それを解決するためには官と民がどのように取り組み、連携していくべきか、鈴木基久・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、おつかがいます。  
鈴木 平成26年中の交通事故は、発生件数が57万3842件で、前年比マイナスイナス5万5179件・マイナス8.8%、死者数が4113人で前年比マイナスイナス260人・マイナスイナス5.9%、負傷者数が7万1374人で前年比マイナスイナス7万120人・マイナスイナス9.0%という状況にあり、死者数は14年連続の減少、発生件数と負傷者数は10年連続の減少となりました。しかし、死者数の減少幅は縮小傾向にあり、また、全死者数のうち65歳以上の高齢者が占める割合は、53.3%で過去最も高くなっています。

本年10月末現在の死者数は3296人で、前年と同数となっており、今後の状況によっては15年ぶりに年間死者数が増加に転じることとなりかねない大変厳しい情勢にあります。  
今年度は第9次交通安全基本計画の最終年度となりますが、これまでの取組みと課題について、お聞かせください。  
鈴木 ご承知のとおり、第9次交通安全基本計画の目標は、「平成27年までに24時間死者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」というものであり、10月上旬に交通事故死者数が3000人を超えたことので、残念ながら目標を達成することはできないこととなりました。ただし、計画期間を通して見ると、交通事故死傷者数は概ね目標に向けて減少していますし、死者数も第8次交通安全基本計画の最終年度である平成22年に比べると相当程度減少しています。  
第9次交通安全基本計画では、「高齢者及び子どもの安全確保」「歩行者及び自転車の安全確保」「生活道路及び幹線道路における安全確保」の3つの視点が示されており、警察としては、高齢者の事故防止、自転車の安全利用の促進、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶等を重点に、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きたところであり、これらの施策や官民一体となった取組みが、一定の成果を挙げたものと考えています。

近年、交通事故の減少に比べて死者数が減少しにくくなっている大きな要因として、交通事故によって死亡に至る割合が他の年齢層に比べて高い高齢者の人口が増加していることが挙げられます。

また、状態別では、平成20年以降「歩行中」が「自動車乗車中」を上回り最も多くなっていますので、如何に効果的な対策を講じて高齢者の事故や歩行者の事故を抑止するかが今後の大きな課題であると考えています。  
峯川 私どもはモビリティをつくるメーカーの使命として「事故に遭わない社会」の実現のために「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、世界6極(北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本)において、各地域の事情に応じた活動を推進しています。「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)」という3つの領域を進化、相互に連携させることによって、運転者のみならず、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めざしています。



鈴木 基久・警察庁交通局長 (写真右)  
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 (写真左)

例えば、「テクノロジー」の領域では、自動運転のような将来技術の研究にも取り組んでいます。歩行者事故や路外逸脱などの事故を軽減できる「ホンダセンシング」と総称する先進安全運転支援技術の着実な普及を図っています。「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、適用車種を順次拡大しているところです。日本においては「ホンダセンシング」の設定がある車種での装着率も高く、お客様の安全に対する期待の高さを感じています。  
また、ホンダではモビリティの主体である運転者すなわち「ヒト」に対して、昭和45年に安全運転普及本部を設立し、お客様に商品であるクルマやバイクを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

※ Honda SENSING = フロントグリル内に設置したミリ波レーダーと、フロントウィンドウ内上部に設置した単眼カメラという、特性の異なる2種類のセンサーで構成されたシステム。詳細は以下ホームページを参照。 <http://www.honda.co.jp/hondasensing/>

## 対談：交通事故のない社会をめざして



## 鈴木基久

Motohisa Suzuki

警察庁交通局長

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。安全技術が進化する一方、安全な社会の根底にはそこに参加する運転者だけでなく、歩行者、自転車利用者などもルールを遵守し、他者への思いやりの心を持つことが不可欠です。安全教育は、交通に関わるすべての人にとって必要だと思っています。

—現在、策定中の第10次交通安全基本計画に向けての課題をどのように捉えているか、お聞かせください。

**鈴木** 第10次交通安全基本計画については、来年3月の中央交通安全対策会議決定に向け、現在政府において検討作業が進められているところですが、今後高齢化が更に進むことが予想されますので、高齢者の事故防止が重要課題となることは間違いありません。高齢者の交通事故死者の6割以上は歩行中又は自転車乗用中ですので、こうした高齢者が被害に遭う事故を防止する必要があるのはもちろんですが、高齢者の免許保有人口の増加に伴い、高齢運転者による事故の防止も益々課題になると考えられます。

また、状態別死者を国際比較で見ますと、我が国は自動車乗車中の割合は低いのですが、歩行中、自転車乗用中の割合が諸外国に比べ高くなっており、ここ10年での減り方も相対的に少なくなっています。高齢者や子どもをはじめとして、歩行中等の方が被害に遭う事故を防ぐ観点からも、いわゆる生活道路における安全対策に一層力を入れる必要があると考えています。

このほか、平成32年のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向け、我が国を訪れる外国人が増えることを想定した安

全対策も講じる必要がありますし、他のインフラと同様に信号機等も老朽化が進んでいる現状がありますので、交通安全施設等の計画的整備、戦略的維持管理といったことも今後5年間の重要課題と考えています。

**峯川** 今、交通局長がお話しされましたように、高齢化の進展もあり、今後なかなか死者数が低減しにくい状況かと思っています。私もパーソナルモビリティメーカーであり、個人の自由な移動の喜びを追求してまいりました。現実には地方における高齢者の移動を考えた時にクルマは重要な手段の1つであると思っています。一方、死者数の多くを高齢者が占め、また他の年齢層に比べ致死率が高いという状況の中で、まずは先ほど申し上げた「ホンダセンシング」のような先進安全運転支援技術の早期普及に努めたいと思います。昨今、自動運転が話題となっておりますが、技術は段階的な積み上げであり、過密で複雑な交通環境下で完全自動化するには極めて高い技術と関連する制度やインフラの整備も必要となります。着実に先進安全運転支援技術を普及させ、将来的な自動運転に向けて技術を高度化することは、クルマ乗員のみならず、事故の相手としての歩行者や二輪車に対しても当然大きな効果があると考えています。

また、安全教育の領域ではこれまで通り、年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進すべきであり、特に高齢者については二輪車も含めてより効果的な教育を普及させていかなければなりません。また高齢者・障がいをお持ちの方の施設への送迎や、高次脳機能障がい者の方の運転復帰といった、高まる福祉ニーズに対しても取組みを進める必要があると考えています。

重要課題となる  
高齢歩行者の事故防止

—交通事故死者数を状態別にみると、平成20年以降は歩行中が最多となっており、平成26年中はその7割を高齢者が占めていました。高齢歩行者への教育に対するお考えや重点を置いている施策について、お聞かせください。

**鈴木** ご指摘のとおり、平成26年中の歩行中死者のうち、71%に当たる1063人が高齢者です。その約8割は、運転免許を保有していない方であり、また、走行車両の直前・直後横断、横断歩道外横断、信号無視等高齢者側は何らかの法令違反があるケースが6割を超えています。

高齢者の歩行中事故を防ぐためには、高齢者自身に、加齢に伴う身体機能の低下が行動に及ぼす影響等を理解していただくことが重要であり、歩行用シミュレーター等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育に力を入れておりますほか、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に対して、関係機関・団体や交通ボランティア等のご協力をいただきながら、高齢者が集まる場所等に出向いて安全指導を行う取組みも進めています。

地域には、ボランティア活動等に積極的に参加している高齢者も多くいらっしゃいますので、これらの方々をシニア・リーダーとして、相互啓発により交通安全意識の高揚を図ることも有効と考えています。

また、高齢者の歩行中死亡事故の約7割は薄暮時間帯や夜間に発生しています。こうした事故を防ぐには、自動車のドライバーに歩行者の存在を早く知らせることが何より重要です。高齢者（自身やご家族に働きかけ、外出時の目立ちやすい服装の着用や反射材製品を身に付けていただくよう、その活用促進を図っています。

こうした取組みとともに、薄暮時間帯等高齢者の事故が多発する時間に警察官をできるだけ動員して交通街頭活動を行っているほか、バリアフリー対応型信号機の整備や道路標識・標示等の大型化・高輝度化、生活道路における交通安全対策等を推進しています。

さらに、ドライバーの皆さんに、高齢者の特性を理解し、高齢者を保護しようという意識を高めていただくことが重要であり、車両の前照灯の早期点灯やハイビームの適正使用の促進を呼びかけるほか、交差点における歩

行者妨害、信号無視等の指導取締りと合わせて、歩行者保護に関する広報啓発等も推進していきたいと考えています。

**峯川** 高齢者の歩行中の死者数を減らすことが、全体の死者数減につながると言えます。高齢者の場合、加齢による様々な要因により、安全な歩行行動ができなくなっているケースもあります。そこで私どもは今年、高齢歩行者を対象にした新たな教育プログラムである、「安全な道路の渡り方について」交通安全教室を開発いたしました。

（公財）交通事故総合分析センターの資料によれば、高齢者が単路で横断歩道以外を横断中に死傷したケースでは死者数、負傷者数ともに横断前半よりも横断後半の構成率が高くなっています。このプログラムでは、横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐことを目的としました。高齢者に意識と行動のミスマッチを理解していただき、指導者が映像や動画を活用して事故防止のポイントをわかりやすく解説できるようにしています。

従来、ホンダは全国の交通指導員の皆様と連携し、普及活動を進めてまいりましたが、開発にあたっては、現場で指導を担当している全国各地の交通指導員の皆様の意見を要望をうかがうところからスタートしました。また開発の途中段階でも交通指導員の皆様のアドバイスをいただく機会を設け、より使いやすくなるための検討を重ねてきました。私どもの目的はより良い教育プログラムを、より多くの方々に使っていただくことです。こうした皆様との連携は活動の重要な鍵になると考えておりますし、実際使っていたら受講された高齢者の方々の反応や理解はどうであったのかPDCAサイクルを回す上で必要であります。こうしたプログラムの普及に努め、高齢者の歩行中の事故の低減に貢献していきたいと考えています。

また、高齢者においては、教育コンテンツのみならず、どのように教育の機会をつくり出していくかも大きな課題です。こうした点についても、私どもと連携していただいている交通指導員の皆様と、より良い解決策を模索していこうと思います。

高齢運転者に対して  
より一層の支援が必要

—自動車乗車中の死者数についても高齢者が4割以上を占めています。高齢運転者の事故

防止に対するお考えや重点を置いている施策について、お聞かせください。

**鈴木** 自動車等が第1当事者となった交通事故について見ると、運転者のうちの約4分の1が高齢者なのですが、さらに、免許保有者10万人当たりの死亡事故件数を見ると、特に75歳以上は、他の年齢層の約2.5倍と、非常に多くなっています。

警察では、高齢運転者が交通事故の加害者とならないよう、免許更新時の高齢者講習において個々の運転者に応じた安全運転指導を行っているほか、高齢運転者の特性等に関する広報啓発、高齢運転者が見やすい大型・高輝度の道路標識・標示の整備などの取組みを推進しています。

特に、75歳以上の高齢運転者については、認知機能の低下が運転に影響を及ぼしていると考えられることから、平成21年から免許更新時に認知機能検査を行っているところですが、本年6月に成立した改正道路交通法により、更に臨時認知機能検査制度を導入し、その結果に応じて、よりタイムリーな講習を行うこととされており、合わせて、高齢運転者講習の内容の高度化・合理化を図り、より一層の高齢運転者支援を進めることとしています。

また、認知症と医師に診断されるなどして免許を取り消された方や運転免許を自主返納した方、自動車の運転に不安のある高齢者などが自らの運転に頼らずに移動できる環境づくりも重要ですので、警察としても自治体や運輸当局等に協力し、地域公共交通の充実に向け取り組んでいきたいと考えています。

**峯川** 高齢運転者においては、行政の実施する70歳以上の免許保持者に3年毎の高齢者講習など教育の機会があります。こうした教育の場で身につけた安全意識を高齢者にいかに持続させてもらうか、また、3年の間に加齢が進みますし、個人差も大きいですから人によってはもっと細かい運転アドバイスが必要になってくる場合もあるでしょう。高齢者の身近でタイムリーな教育機会の提供が求められるのではないのでしょうか。私どもも、ホンダの交通安全センターを通じて、高齢運転者向けに運転の振り返りを中心とした教育を実施していますが、参加者は限定的で、やはり教育内容と普及との両立が課題です。

また、高齢運転者においては、四輪だけでなく二輪、特に原付乗車中の事故防止も重要です。そのため、私ども二輪業界団体は行政と連携して、高齢の原付ユーザーを対象

# 対談：交通事故のない社会をめざして

に簡易型のシミュレーターであるホンダライディングトレーナーを使って、多発事故パターンや危険予測の重要性の理解に特化した教育の試みを始めました。

## 自転車の安全利用を促進していくために

「自転車事故も年々減少していますが、自転車加害者となる事故はあまり減っていませんが、より一層の自転車交通事故防止が急務ですが、どのような対策を講じられているのかお聞かせください。」

**鈴木** 自転車関連事故の交通事故全体に占める割合は、毎年約2割を占めており、ご指摘のとおり、総数は年々減少していますが、対歩行者事故は、過去10年間を見てもほぼ横ばいで推移しています。

また、自転車乗用中の死傷者のうちの5分の3以上で、自転車側何らかの法令違反があるなど、自転車利用者において依然としてルールが守られていない状況が見られます。

こうした状況を踏まえ、警察では、平成23年から「自転車の通行環境の確立」、「自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進」、「自転車に対する指導取締りの強化」を柱とする「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」を推進しています。特に、「自転車安全利用五則」等を活用したルールの周知に努めるとともに、児童・生徒を対象とした自転車教室の開催はもとより、大学生、成人、高齢者等に対しても自転車安全教育をできる限り実施するため、大学や企業への働きかけ、自転車関係団体等が行う安全教育活動の支援等を推進しています。

また、自転車利用者の違反に対する指導取締りを強化し、悪質・危険な違反に対しては、積極的な検挙措置を講じているほか、道路管理者と連携して、自転車通行環境の整備にも努めています。

さらに、平成25年の道路交通法改正により、自転車運転者講習制度が導入され、本年6月1日から施行されています。この制度は、自転車の運転に関し一定の違反行為を反復して行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずることができることとしたものであり、9月に全国初となる講習が既に実施されています。

残念ながら、本年は、高齢者等の自転車乗用中の死亡事故が昨年比で増加しており、自

転車利用者のルール遵守もまだまだ十分とは言えませんが、今後、自転車運転者講習制度を適切に運用していくとともに、関係機関・団体等との連携を一層強化して、自転車利用者に対する広報啓発や交通安全教育、自転車の通行環境の整備等を更に推進し、自転車の安全利用の促進を図っていききたいと考えています。

**峯川** 自転車運転者講習制度の対象となるのが14歳以上ということもあり、中学生・高校生への自転車教育は今後ますます重要になると思います。ここ最近ではホンダも高校を中心に自転車安全教育の普及支援に力を入れてきました。学校が独自で行っていくことが理想ですが、今のところは自治体や警察を含めた地域が支援して実施できる仕組みづくりも必要です。そうした地域や学校には、単に講話だけで終わるのではない、体験や観察、デモスカッションを通じて生徒自身に安全や自分の目ごころの走りについて考えさせるといった私どもが持っている自転車教育のノウハウの提供など、引き続きお手伝いしていきたいと考えています。

今年新たな取り組みとして、自転車販売会社のイオンバイク(株)、さいたま市と連携し、9月にショッピングモールで自転車教室を開催しました。対象は自転車の補助輪を外すことを検討している子どもとその保護者です。展開に当たっては双方の強みを生かし、教育プログラムは、ホンダの自転車教育のノウハウを提供し、イオンバイク(株)は非常に集客力のある場所と意欲の高いスタッフの協力をいただき実現しました。自転車に乗れる喜びを感じるとともに、ルールやマナーを守ることの重要性を理解できる内容です。補助輪を外して自転車に乗るといことは、運転者の第一歩を踏み出すことでもあります。この段階から、子どもと保護者の双方に安全意识を高めてもらうことは大変重要です。また、今後はイベントだけでなく、イオンバイク(株)の店頭で日常活動としてのアドバイザーができるような取り組みも展開してまいります。お客様との接点のある現場でこのような取り組みを広げることができれば、新たな教育機会の創出につながると思います。

## 官民が取組みの質的・量的なレベルアップを図る

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

**鈴木** 世界一安全な道路交通社会を目指すためには、地道な取組みですが、子どもから高齢者までの各年齢層について、また、歩行者、自転車、二輪車、自動車などの各交通モードに関して交通安全教育を引き続き着実に実施し、国民の交通安全意識の一層の高揚を図ることが重要です。

それと併せて、生活道路中心に、現在進めているゾーン30の取組みやバリアフリー型信号機の整備、見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備等高齢者や子どもの安全を確保するための環境整備に道路管理者と連携しながら一層力を入れる必要があります。交通指導取締りにしても、歩行者妨害等の交差点違反に重点を置いて実施したり、生活道路でも速度取締り効果的に実施するための新たな取締り機材の導入に向けた検討を進めており、これらの取組みを総合的に実施することにより、生活道路等における安全確保が図られるものと考えています。

また、最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、警察もUTMS(新交通管理システム)の開発・整備を更に進めることとしており、PTPS(公共車両優先システム)やDSSS(安全運転支援システム)等のほか、信号情報に基づく走行支援情報を運転者に提供することでゆとりある運転等を可能にする信号情報活用運転システム(TSPS)を今後整備していく考えです。そして、これらの取組みを進める上でも、自治体や道路管理者、御社をはじめとする自転車関係団体等との連携を更に強化することが重要です。

警察では、現在、交通事故分析の高度化を図るためGIS等を活用した分析システムの導入なども進めているところですが、交通事故実態等に関する関係者や国民の皆様への情報提供・発信を一層効果的に行っていきたく考えています。

**峯川** ホンダは創業以来、二輪車、四輪車など、個人が自由に移動することのできる「モビリティ」を通じて、お客様と「喜び」を共有してまいりました。この「喜び」を次世代へ受け継いでいくための安全スローガンが「Safety for Everyone」です。事故ゼロに向けた取組みは、責務のひとつであり、またお客様の期待に応えるものでもあると捉えています。政府の言う「世界一安全な道路交通を

実現する」とことと私どもの「事故ゼロの交通社会の実現」の方向性は同じであります。繰り返しになりますが、メーカーとして事故軽減に寄与できる、より安全なクルマやバイクを開発し、それをいち早く普及していくことは当然のこととして、安全教育の領域においても、過去にとらわれずに、現場の実態をよく見て、お客様や関係している方々の声に耳を傾けながら、新たな視点や発想を加えることにより、常に活動を進化させていく必要があると思っています。

最近の例を申し上げますと、ホンダの四輪販売会社では、自らのスタッフが近隣の幼稚園・保育園に向いて園児に交通安全指導を行うといった活動がスタートしました。また、クルマの運転復帰をめざす高次脳機能障害者が向けにホンダの開発した安全運転教育プログラムを活用を拡大させていくため、ホンダと連携する自動車教習所が近隣の病院やリハビリ施設と協力して、安全に運転を再開するというプロセス構築に着手しています。

また、リハビリテーションセンターやデイケアセンターを活用される高齢者の方も今後ますます増えていくことから、そうした方々の安全で安心な移動に向けた積極的な取組みも進めてまいります。普及を広げるためには当然、ホンダだけでは限りがあります。一人でも多くの人に身近な場所で交通安全に親しみを今後も進めてまいります。そのためにもこれまで以上に行政、関係団体、地域社会をはじめ志を同じくする多くの皆様との連携を深めてまいりたいと思います。

**鈴木** 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

開発してこれら、「Safety for Everyone」の安全スローガンの下、利便性と安全性との両立に向けた多面的で深みのある取組みを展開されているところであり、その交通安全に対する熱意と崇高な使命感に敬意を抱いております。

特に、御社が開発された教育手法等には、警察としても学ぶべき点が多々あると認識しており、幼児や高齢者などに対する交通安全教育についても警察と関係機関・団体、そして、御社のように交通安全に熱心に取り組んでいただいている企業の皆様方が、相互に協力、連携しつつ取組みの輪を広げていくことで大きな効果を挙げるものと考えています。

また、最近では、御社をはじめ各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展を遂げていますが、こうした自動走行システムを含む技術の進歩が交通事故の防止や高齢者・障がい者の移動手段の確保等に大きく寄与していくものと期待しています。

警察庁としても、関係省庁と緊密に連携しながら、自動走行システムに関する公道実証実験を安全に行うための環境整備や法制度面の検討を進めていくこととしています。

今後、官民が良好な関係を維持しながら、共に交通安全対策の取組みの質的・量的なレベルアップを図っていくことにより、交通安全意識が企業や家庭の隅々にまで広がって、国民の安全行動が根付いていき、「世界一安全な道路交通社会」が我が国で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

本田技研工業(株) 専務執行役員  
安全運転普及本部 本部長