

[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：原田洋一

※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。

2016・2017

12・1

December・January

NO.481

CONTENTS

P1 対談：第10次交通安全基本計画初年度にあたって
世界一安全な道路交通を実現する
ために求められる交通安全教育

P4 2016年活動報告

P5 TOPICS ①/Honda Cars 三河

TOPICS ②/第17回セーフティジャパン

インストラクター競技大会

TOPICS ③/第3回「Honda 交通安全ポスター・

動画コンテスト」結果発表

P6 FRONT LINE /山口県教自動車学校・波田昌之さん

P7 危険予測トレーニング (KYT) /夕暮れ時に対向車

とすれ違う時 (四輪車編)

SJクイズ

指導者ファイル / (一財) 長野県交通安全教育

支援センター・指導員の皆さん

P8 SAFETY FOCUS /長野県塩尻市



対談
第10次
交通安全基本計画
初年度にあたって

世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育

はじめに、今年を含む、近年の交通事故情勢について、お話しがいきます。

井上 平成27年中の交通事故は、発生件数が53万6899件で前年比マイナス3万6943件・マイナス6.4%、負傷者数が66万6023人で前年比マイナス4万5351人・マイナス6.4%であり、11年連続で減少となったものの、死者数は4117人で前年比プラス4人・プラス0.1%となり、15年ぶりの増加となりました。

近年は、交通事故に遭った際の致死率が高い高齢者人口の増加が交通事故死者数を押し上げる要因の一つとなっています。昨年の高齢者の死者数は2247人で前年比プラス54人・プラス2.5%であり、死者数に占める割合も54.6%と、過去最も高くなっている状況です。

本年の交通事故発生状況は、発生件数、死者数及び負傷者数いずれも前年と比べて減少しており、10月末現在の死者数は3134人、前年比マイナス161人・マイナス4.9%となっていますが、高齢者の死者が引き続き交通事故死者全体の半数以上を占める高い水準で推移しており、また、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大事故も後を絶たないなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあります。

昨年年度までの第9次交通安全基本計画の総括および今年度からスタートしました第10次交通安全基本計画の理念と目標について、お聞かせください。

井上 冒頭にも申し上げましたが、平成27年における交通事故死者数は、4117人であり、第8次交通安全基本計画の最終年である平成22年と比べますと831人減少したものの、第9次交通安全基本計画で掲げられた「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。」という目標は、残念ながら達成することができませんでした。警察として、高齢者の事故防止、自転車の安全利用の促進、すべ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、交通安全教育や広報啓発、交通安全施設の整備、交通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、一定の成果を上げたものと考えています。

第10次交通安全基本計画においては、「平成32年までに24時間死者数を2500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」「平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。」という目標が掲げられています。警察としては、同計画において重点的に対応すべき対象として掲げられている、

- 高齢者及び子供の安全確保
- 歩行者及び自転車の安全確保
- 生活道路における安全確保

等に向けて、交通安全教育や道路交通環境の整備、交通事故抑止に資する指導取締りを推進するとともに、関係機関・団体等と連携を図りながら、交通死亡事故等を更に抑止し、政府目標を達成するための諸対策を強力に推進してまいりたいと考えています。

竹内 第10次交通安全基本計画の目標は世界一安全な道路交通社会をめざす非常にチャレンジングなものであり、達成するためには、安全技術の進化と普及が一層重要になります。既に実用化されている安全運転支援技術をより高度化させ、かつ広く早くお客様に提供していくことが交通事故の抑止につながると思っています。

更に、安全運転や交通安全の普及もモビリティをつくるメーカーとしての使命ととらえています。安全技術が進化しても、モビリティ



井上 剛志 警察庁交通局長

竹内 弘平 本田技研工業（株）取締役専務執行役員 安全運転普及本部長

対談 第10次 交通安全基本計画 初年度にあたって

世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育

の主体は「ヒト」であり、事故を防ぐのも「ヒト」です。私どもは、昭和45年に安全運転普及本部を設立し、お客様に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交通安全教育を「人から人への手渡し安全」と「参加体験型の実践教育」を基本に展開してきました。その活動領域は、ドライバー・ライダーから歩行者、自転車利用者などにも広がっています。現在、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）」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。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。これは「交通事故のない社会をめざして」という第10次交通安全基本計画の理念にも通じるものです。私どもも、世界一安全な道路交通社会の実現に向けて、引き続き努力してまいります。

横断中事故を防ぐための 高齢歩行者への教育が重要

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27年中はその約7割を高齢者が占めていました。高齢歩行者対策の考え方や重点を置いている施策についてお聞かせください。

井上 ご指摘のとおり、平成27年中の歩行中死者は1534人で、死者数全体の約4割を占めており、そのうち、高齢者は1070人（69.8%）で、前年比プラス7人と増加しています。また、高齢歩行者の死亡事故を類型別にみますと、横断中が最も多く、これらの事故の原因は、当然のことながら、クルマの運転者側の不注意によるものが多いわけですが、一方で、横断中歩行者の死者の6割以上で歩行者側にも交通違反がありました。高齢者では、特に、走行車両の直前・直後横断が多いこと、横断時に左方から進行してくる車両との衝突が多いことが分かっています。

これらの特性を踏まえ、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ため、歩行用シミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の推進に努めています。また、高齢者の歩行中死者のうち、約8



井上 剛志 Takeshi Inoue 警察庁交通局長

割の方が運転免許を保有していないことから、幅広く教育の機会を提供するため、関係機関・団体や交通ボランティア等と協力し、家庭訪問による個別指導や医療機関等における交通安全教育・広報啓発を行っているほか、反射材用品等の着用促進に向けた普及啓発を図っています。

これらの取組みに加え、交通事故多発時間帯・場所に重点を置いた交通街頭活動、バリ・フリー対応型信号機の整備等高齢歩行者が安全・安心に通行できる交通環境の整備等を推進しています。

更に、他の世代に対して、高齢者の特性を理解していただくことにより、高齢者に対する保護意識が醸成されるような交通安全教育・指導啓発活動を推進しているほか、特に、ドライバーに対しては、横断歩行者の早期発見に向けた前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用を呼びかけています。

竹内 私どもは全国各地の交通指導員の皆様をはじめとする地域指導者との連携を深め、その方々を通じてホンダの交通安全教育プログラムを普及させています。その中で、高齢者の歩行中の死亡事故を防ぐ教育手法を求める地域指導者の声が高まっています。

このような現場のニーズに応えようと昨年、新たに「高齢歩行者プログラム」を開発し、提供しました。近年の高齢歩行者の事故実態をみると、代表的な形態は死者、負傷者ともに単路で横断歩道以外を横断中に起きているケースで、交通局長のおっしゃるような、横断の前半よりも後半に左側から来るクルマと衝突する割合が高くなっています。ですから、横断後半に左側から来るクルマとの事故を防ぐための安全行動を高齢者にご理解いただけるよう工夫しまし

た。映像を使って道路横断を疑似体験できる内容を取り入れるなど、高齢者に意識と行動のミスマッチに気づいてもらえるようになっていきます。

このほか、夜間はクルマを運転しているドライバーから歩行者が見えにくいことを示す映像を使って、歩行者の立場では反射材の着用、ドライバー・ライダーの立場ではヘッドライトのハイビーム使用、それぞれの効果についても言及しています。

今回の開発にあたっては、現場で指導を担っている全国各地の交通指導員の皆様の意見や要望をうかがい、開発の途中段階でもアドバイスをいただくなど、より使いやすくなるための検討を重ねました。その結果、多くの地域指導者にご活用いただいております。「豊富な映像や画像によって、話だけでは伝えきれないことが上手く説明できる」「映像を止めて、質問したり、説明できるので、高齢者とコミュニケーションをとりながら進行できる」と好評です。この「高齢歩行者プログラム」の更なる普及拡大に努め、少しでも高齢者の歩行中の死者数低減に寄与していきたいと考えています。

様々な教育の場と機会を創出するために

自動車運転中の死者数についても、高齢者が半数近くを占めています。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。

井上 平成27年中の自動車乗車中の死者数は1322人で、そのうち、高齢者は638人で約半数を占めています。また、高齢運転者による死亡事故を法令違反別にみますと、「運転操作不適」が最も多く、他の年齢層

と比較して全体に占める割合が高くなっています。更に、年齢層別の免許人口当たりの交通事故死亡事故件数をみますと、75歳以上の運転者によるものが多く状況にあります。

警察では、これらの特徴を踏まえて、高齢者講習等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・標示の整備等の取組みを推進しています。

また、平成28年3月に施行される改正道路交通法により、75歳以上の運転者については免許更新時のみならず、一定の交通違反をした場合には臨時の認知機能検査を義務付けるとともに、認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された方すべてに医師の診断を義務付ける制度が導入されることとなり、その円滑な施行に向けた準備を進めているところです。

さらに、自動車等の運転に不安のある高齢者等が自らの運転に頼らずに移動手段を確保しやすい環境づくりも重要ですので、警察としても、地域公共交通網の形成に向けた関係機関との連携・協力にも取り組んでいます。

このほか、高齢運転者に限ったことではありませんが、昨年のシートベルト着用状況の実態調査結果を見ますと、一般道路における運転席や助手席の着用率が90%台であるのに対して、後部座席では約35%とまだまだ低い状況でありますので、今後ともシートベルトの被害軽減効果に関する広報啓発等を一層強化し、すべての座席におけるシートベルトの着用、幼児等においてはチャイルドシートの使用の徹底を図ってまいりたいと考えています。

竹内 私どもは「ホンダ センシング」と総称する先進安全運転支援技術の普及拡大を図っています。これは、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、対歩行者事故や正面衝突などの事故被害を軽減することが期待できます。このような先進運転支援システムの設定車種を拡大し、お求めやすい価格で提供すること、高齢者の安全運転をサポートしていきたいと考えています。

一方、安全運転教育においては、ホンダの交通安全教育センターを通じて、加齢による身体の衰えを自ら気づいてもらうための参加体験型の教育を展開しています。また、今後は高齢運転者をはじめ、運転中の体調変化に起因する

る事故に対する予防啓発も必要があると認識しているところです。

自転車運転者講習制度の運用が開始され、1年以上が経過しましたが、これまでの成果と今後の取組みについてお聞かせください。

井上 自転車運転者講習制度については、昨年6月1日の施行から本年5月末までの1年間に24人の方が講習を受講しています。講習受講者の受講後の感想として、「当時は悪いことをしているという意識はなかったが、二度と違反してはいけないと認識した」、「人を死傷させれば罰則や損害賠償が科されることを改めて認識した」など、反省の弁、責任の重大性の再認識、安全意識の共有等の意見が得られたところです。

また、本制度施行後1年間の自転車関連事故の発生状況をみますと、発生件数は9万3484件、死者数は517人で、前年同期に比べて事故件数はマイナス1万4032件・マイナス13.1%、死者数はマイナス89人・マイナス14.7%と、いずれも減少しています。

これらの状況をみますと、本制度については、自転車利用者の法令遵守、安全意識の向上に一定の効果が発揮しているものと認識しています。今後も、本制度を適切に運用するとともに、関係機関・団体等との連携による自転車利用者に対するルールの周知や悪質・危険な違反に対する指導取締り、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まいりたいと考えています。

竹内 自転車利用者への教育については、高校への普及支援に力を入れています。高校生が自転車の交通安全について主体的に考え、他の交通参加者への思いやりを身につけてもらうことを目的に、私どもは独自に教育プログラムを開発し、全国の高校に普及してまいりました。普及開始から5年目を迎えた今年、高校の先生方だけで座学や実技による自転車教育ができるように「指導マニュアル」を完成させました。ご利用された先生方からは「自転車教育のフォローアップがきちんと出来上がっている」という評価をいただいています。このマニュアルによる教育を行うことにより、先生方の交通安全への理解が深まり、それが学校全体の安全意識の向上につながっていくと思います。さらに、私どものホームページには関連教材なども公開しています。こ

※1 Honda SENSING =フロントグリル内に設置したミリ波レーダーと、フロントウインドウ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。2種類のセンサーを組み合わせることで、より精度の高い認識を可能にし、通常走行時から緊急時のリスク回避までの運転を支援する。詳細は右記ホームページを参照。 http://www.honda.co.jp/hondasensing/

世界一安全な道路交通を実現するために求められる交通安全教育

対談
第10次
交通安全基本計画
初年度にあたって

れらを活用して、多くの高校が自主的に生徒への交通安全教育を実施していただければと期待しています。

また、自転車教育の機会を創出するために、昨年から自転車販売会社のイオンバイク(株)と連携した活動に取り組んでいます。全国に300店舗を展開する同社は、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を対象にした自転車教室を開催するための体制づくりをめざしています。私どもが持っている自転車教育のノウハウの提供を通じて、同社に協力しています。今年

は、私どもが同社の社員を対象に自転車教室の指導者を養成するための勉強会を実施しました。今後、受講された社員の方々が中心となって全国各地で自転車教室を開催していく予定です。自転車利用の第一歩を踏み出すという子どもと、その保護者の双方に安全意識を高めてもらうことは、たいへん意義のある取り組みだと考えています。

今年、ホダは大阪府警察本部のSAFETY MAPを活用した交通事故分析など相互に協力する協定を締結しました。SAFETY MAPの活用が地域の交通事故の防止に、どのような役割を果たすと考えているのか、お聞かせください。

竹内 SAFETY MAPは、パソコンやスマートフォンから誰でも無料で利用できる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、(公財)交通事故総合分析センターから提供いただいた交通事故情報、警察庁から提供いただいたゾーン30情報、地域住民など一般の方々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。このSAFETY MAPは、交通事故の未然防止や交通環境改善にもお役立ていただくことができ、第10次交通安全基本計画にある「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」につながるものであると考えています。

私どもと協定を締結した大阪府警察本部は、SAFETY MAPに表示される急ブレーキ多発地点データを、同府警本部の交通事故分析用地図データ内に反映し、より多面的な事故分析に活用するなど、交通事故防止対策に役立て、既に数箇所の改善を実施したと伺っております。福井県では昨年、交通安全推進連絡協議会を立ち上げ、各市町にSAFETY MAPの活用を促進し、県内の通学路の道路改善に活用しています。また、

SAFETY MAPの投稿機能を道路改善に向けた住民の意見収集に利用している自治体もあると聞いています。今後、更にいろいろな団体・組織に活用していただき、事故予防に役立てていただければと思います。

すべての交通参加者のために 自動運転技術を活用する

政府は東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される平成32年までに自動運転を実用化することを目標としています。昨年の東京モーターショーでも自動運転に大きな関心が集まりました。自動運転をめぐる警察庁の取組みをお聞かせください。

井上 自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和に寄与する技術であると考えられ、警察庁では、その進展を支援する観点から、取組みを進めているところです。昨年度は、有識者を交えて「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」を開催し、自動走行についての法律上・運用上の課題を整理するとともに、本年5月には、公道において自動走行システムに関する実証実験を行うための条件を明確にするとともに、実施に当たっての安全上の留意事項や実施方法等を示す、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」を策定・公表しました。

また、今年度も、有識者を交えて「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」を開催し、本年5月に決定された「官民ITS構想・ロードマップ2016」等を踏まえ、
○ 高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題
○ 遠隔型システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた措置
等に関する検討を進めているところです。

竹内 (一社) 日本自動車工業会では会員各社の共通理念のもと、自動運転ビジョンとして「世界で最も安全、効率的で自由なモビリティ社会の実現をめざす。事故ゼロ、渋滞ゼロ、自由な移動と高効率物流を目標とし、二輪車、自転車、歩行者を含むすべての交通参加者のために自動運転技術を活用する」を掲げています。複雑な混合交通環境下で自動運転を実現させるためには技術の高度化だけでなく、関

連する制度やインフラの整備も必要になります。自動車産業界はもちろんで、自動車産業の枠を超えた技術的協力関係および政府との連携が不可欠です。また、社会的なコンセンサスを深めるためにも、自動運転技術やその有効利用を広く社会と議論することも大切だと考えています。自工会では平成32年までを自動運転技術の実用化・導入期として位置づけています。私どもも、この平成32年頃までに高速道路における自動運転技術の実用化をめざし、技術開発に取り組んでいるところです。

「事故に遭わない社会」の実現に向けて

あらためて「世界一安全な道路交通を実現する」上で、今後の取組みに対するお考えを、お聞かせください。

井上 第10次交通安全基本計画で示された「世界一安全な道路交通を実現する」という政府目標を達成するためには、交通事故分析の高度化を推進するとともに、これまでの対策の実施による効果を検証し、検証結果を次の対策に反映するPDCAサイクルにより、交通事故抑止対策を一層効果的に推進することが必要です。また、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術の活用を一層促進していくことが重要です。

さらに、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者や自転車利用者の割合が高い状況にありますので、今後、諸外国における交通安全対策等も参考とし、各種対策を講じていく必要があるものと考えています。

このほか、我が国の交通事故発生状況等の十分な分析に基づき、道路交通環境の整備、

交通安全思想の普及徹底等による安全運転の確保、道路交通秩序の維持に向けた諸対策を一層総合的かつ強力に推進していくこととしていきます。そのためには、自治体や道路管理者、御社を始めとする自動車関係団体等と一層緊密に連携していくことが非常に重要であると考えています。

竹内 はじめに申し上げましたように、私どもがめざしているのは「事故に遭わない社会」です。その実現のために、将来的な自動運転を見据え、先進安全運転支援技術の進化と普及に努めていきたいと考えています。また、クルマやバイクの運転者のみならず、歩行者や自転車利用者、子ども、高齢者など人に焦点を当てた活動を地道に継続していくことがお客様やそのご家族をはじめ社会全体のお役に立つことだと確信しています。

ホダは、先進性・独自性のある教育プログラムを開発し普及にも、より一層力を入れていきます。9月には、幼児の交通事故を防ぐために重要な「止まる」「観る」「待つ」という動作を習得してもらうための体操を取り入れるなど、小さいお子さんに親しみやすい内容にした「幼児向け交通安全教育プログラム」を完成させました。幼児に生活道路を横断する際の映像をアニメーションで見せながら、指導者が幼児に問いかけることで、道路上の危険を認知する力を養うことができるなど、新たな観念の教育内容を盛り込んでいます。「高齢歩行者プログラム」同様、地域指導者の皆様に提供し、ご活用いただく予定です。

このほか、高齢社会の進展を踏まえ、福祉・介護施設で利用者の送迎を担う運転者向けにホダが開発した安全運転教育プログラムの普及を進めています。これはホダの交通安全教育センターで実施しているものですが、そのノウハウ

を地域で送迎運転者向け安全運転講習会を主催している団体等に提供するようにしました。群馬県や山形県では、私どものプログラムを取り入れたことで、それまで座学のみだった講習会に実技を加えられるようになり、内容を充実させることができました。

今後、その時代の社会情勢や、地域が抱える事故実態を見据え、「交通事故のない社会」をめざして活動されている様々な分野の皆様と連携しながら、交通社会における課題解決に積極的に取り組んでいきたいと思っております。

井上 御社は、これまでも交通安全に関する多くの教育プログラムや教材、資機材等を開発してこれ、「Safety for Everyone」の安全スローガンの下、「事故に遭わない社会」実現のため、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います。

御社が開発された教育システムやSAFETY MAPを活用した交通事故分析・情報発信手法等については、警察としても学ぶべき点多々あると認識しており、交通事故の更なる減少を図るためには、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を始めとする関係機関・団体と相互に協力、連携し、より一層効果的な取組みを展開していくことが必要と考えています。

また、近年、御社を始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・障害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、関係省庁と連携しながら、自動運転の実現に向け、制度面の検討を更に進めるなど、交通安全と円滑を図る観点から必要な取組みを推進していくこととしていきます。

第10次交通安全基本計画の計画期間最終年である平成32年は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される年であり、これを機に、我が国が更に発展し豊かな国となることをめざして各方面の取組みが進められているところですが、警察としても、世界に誇ることができる「安全で安心な道路交通社会」をめざし、今後とも、官民一体となった取組みを推進してまいります。

長時間にわたり、ありがとうございました。



竹内 弘平
Kohji Takeuchi
本田技研工業(株) 取締役専務執行役員
安全運転普及本部長

※2 インターナビ= Honda が開発した双方向通信型カーナビ