

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

交通事故ゼロ社会の実現をめざす
官民の取り組み

平成 28 年度からスタートした第 10 次交通安全基本計画は 2 年目を迎えている。同計画の目標達成に向けて、官民の取り組みはいかに行われてきたのか、交通事故ゼロ社会を実現するために官民の連携はどうあるべきか、梶田好一・警察庁交通局長と竹内弘平・本田技研工業（株）安全運転普及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。

梶田 平成 28 年中の交通事故は、発生件数が 49 万 9,201 件で前年比マイナス 7.0%、死者数が 3,904 人で前年比マイナス 5.2%、負傷者数が 61 万 8,853 人で前年比マイナス 7.1%という状況にあり、発生件数と負傷者数は 12 年連続の減少、死者数は昭和 24 年以来 67 年ぶりに 3 千人台となりました。

本年 10 月末現在の発生件数及び負傷者数は、前年同期比マイナス約 5%、また、死者数は 2,940 人で前年同期比マイナス 6.2%と、いずれも減少傾向で推移しております。

しかしながら、多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりはなく、また、高齢者の死者数が全体の半数以上を占めていること、高齢運転者による事故や飲酒運転等の悪質・危険な運転による事故が依然として発生していることなどを踏まえ、引き続き、官民の緊密な連携の下、地域の実情に即した交通安全対策を推進していく必要があると考えております。

—第 10 次交通安全基本計画(10 次 5 計)の進捗状況と、目標達成に向けたお考えについて、お聞かせください。

梶田 第 10 次交通安全基本計画において、平成 32 年までに「24 時間死者数を 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」、「死傷者数を 50 万人以下にする」という政府目標が掲げられております。

これまでの官民挙げた取り組みにより、交通事故死者数は、「交通戦争」と言われた時期に比べて大幅に改善され、ピーク時の 4 分の 1 以下となり、また、交通事故死傷者数についても、ピーク時の半数近くにまで減少しました。しかしながら、高齢者人口の増加等を背景として、死者数の減少幅が縮小する傾向にあることなどから、政府目標の達成に向け、なお一層の取り組みを進めていく必要があると考えております。

—Honda は、これまでも積極的に交通安全に取り組んできましたが、自動車メーカーとして、どのような考えで安全に取り組んでいるのでしょうか。

竹内 今年 4 月に、私どもは時代の変化にいち早く対応し、次代へ向けた Honda の新たなチャレンジとして「2030 年ビジョン」を社内発信しました。この中

右：梶田好一 警察庁交通局長
左：竹内弘平 本田技研工業（株）専務取締役 安全運転普及本部長



Contents

- P1 Dialogue 対談
- P4 Safety Report セーフティポ 子ども Safety Info. インフォメーション
- P5 Close Up クローズアップ 交通教育センター Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P6 2017 年 活動報告
- P7 SAFETY FOCUS / 神奈川県横浜市
- P8 危険予測トレーニング (KYT) SJ クイズ



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。SJ ホームページは

編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部長
〒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

では、「移動の進化」と「暮らしの価値創造」という2つの領域において、「すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する」、そのために「移動と暮らしの進化をリードする」というビジョンステートメントを定めました。

そして、このビジョン実現に向けた方向性の一つとして「クリーンで安全・安心な社会へ」を明示しました。これは、カーボンフリー社会と交通事故ゼロ社会の実現をリードする存在となることをめざすというものです。

とりわけ、後者につきましてはこれまでも「Safety for Everyone～すべての人の安全をめざして」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)各地域の事情に応じて、安全知識や運転技術を多くの人に伝えること、安全に関わる技術の開発、安全情報を伝え合う事を推進してきました。

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実現させたい、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10次5計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、引き続き協力させていただきたいと思っています。

高齢運転者の事故防止に期待されるハードとソフトの両立

—今年1月から開催されてきた「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」が6月にまとめた提言等を踏まえた高齢運転者による交通事故防止対策について、お聞かせください。

榎田 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における総理指示を踏まえ、警察庁では、「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」を開催し、高齢運転者の特性が関係する交通事故を防止するために必要な方策について幅広く検討を行ってきたところ、本年6月、同会議において「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」が取りまとめられました。

同提言では、「改正道路交通法の確実な施行」、「認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応」、「運転免許証の自主返納等」、「先進安全技術等」の4つの論点



竹内 弘平

Kohei Takeuchi

本田技研工業(株) 専務取締役 安全運転普及本部長

に関して、それぞれ取り組みを進めていくべきとしており、これを踏まえ、警察庁では、緊急に実施する対策として、「運転適性相談の充実・強化による自主返納の促進」や「安全運転サポート車(セーフティ・サポートカーS:略称サポカーS)の普及啓発の推進」等の方針を示しました。このうち、サポカーSについては、高齢運転者による事故の防止や被害軽減に効果があると期待され、関係機関・団体等と連携して普及啓発を推進しているところです。

また、提言において、認知機能と安全運転の関係、視野と安全運転の関係、高齢者の特性に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方に関し、それぞれ調査研究を行うべきとされたことを受け、現在、有識者会議の下で分科会を開催し、専門家の御意見を伺いながら、調査研究を行っているところです。引き続き、これらの取り組みも含め、高齢運転者による交通事故防止を図ってまいります。

竹内 先ほど局長からサポカーSの普及啓発のお話がありましたが、政府では交通事故の防止や被害軽減を図るため、特に高齢運転者向けに推奨するクルマとして、自動ブレーキに加えてペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載したクルマを「安全運転サポート車(Ver 1.0)」(サポカーS)と定義し、また、自動ブレーキの機能や、車線逸脱警報、先進ライトの搭載状況に応じて、ワイド、ベーシック+,ベーシックの3つの区分に分け、本年から官民をあげて普及啓発を行っています。さらに、すべてのドライバー向けには、自動ブレーキを搭載したセーフティ・サポートカー(略称:サポカー)を推奨しています。

そして、私どもは「Honda SENSING」と総称する更なる安全装置を擁した先進安全技術の普及拡大に力を入れています。これは、将来の自動運転につながる安全技術で、衝突を予測してブレーキをかけたり、前のクルマに最適な距離で追従できる、安心・快適機能を搭載した先進の安全運転支援システムです。車外からの情報を基に、運転や事故回避をサポートし、前走車・歩行者・対向車との衝突回避または被害軽減が期待できるものです。今年9月に発売した新型N-BOX以降、軽自動車を含めた新型モデルで標準装備化をしています。

また、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等に対して誤解や過信をしないよう、私どもの四輪販売会社スタッフがお客様に正しい使い方を啓発するための体制づくりも進めているところです。

—今年、改正道路交通法が施行され、75歳以上の運転免許証更新時の認知症対策が強化されましたが、その目的をお聞かせください。

榎田 我が国の交通死亡事故件数が年々減少しているのに対し、75歳以上の運転者による死亡事故件数は、横ばいで推移しております。このため、死亡事故全体に占める75歳以上の運転者による死亡事故の割合が増加しております。また、第1当事者(※1)の免許人口10万人当たりの死亡事故件数を年齢層別に比較すると、75歳以上の運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者によるもの比べて高くなっております。さらに、75歳以上の高齢運転者が第1当事者となった死亡事故のうち、約4割が認知症のおそれがある者又は認知機能が低下している者によるものであったとの調査結果もあります。

こうした高齢運転者の交通事故情勢や、今後、高齢の運転免許保有者数の一層の増加が見込まれることな

どを踏まえ、高齢運転者による交通事故の防止を目的として、本年3月、認知機能が低下しているおそれのある高齢運転者をよりタイムリーに把握し、医師の診断又は所要の高齢者講習を受けていただくことを内容とした改正道路交通法を施行したところであります。

竹内 高齢運転者への安全運転教育について、まずは加齢に応じた身体機能の低下に対する高齢運転者自身の気づきと、それを補う運転の知識や技術を学ぶ教育が必要と考えます。

私どもの交通教育施設の一つであるアクティブセーフティトレーニングパーク(栃木県茂木町)では、栃木県と連携して、県内の高齢運転者を対象にしたスクールを平成21年度から定期的に開催しています。昨年度までに約1,070人が受講しました。このスクールは受講者3人に対してインストラクター1人がつくという少人数制です。

受講者が運転する様子を車内外に設置したカメラで撮影し、クルマの速度や加減速の様子を記録します。その後、記録された映像やデータをもとに、インストラクターと各々の運転について話し合います。「自分の運転行動を客観的に振り返る(自己評価法)(※2)」「受講者自ら答えを見つけ出す」コーチングの手法が特徴で、高齢者の運転リスク減少につなげていきたいと考えています。

高齢者や子どもの歩行中の事故を防止するために

—高齢者においては歩行中の交通事故防止も重要だと思えます。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。

榎田 平成28年中の歩行中事故死者数を年齢層別に見ますと、65歳以上の高齢者が歩行中死者数全体の7割以上を占めております。また、高齢者の歩行中死亡事故の特徴として、夜間に道路を横断中、道路の中央を過ぎた先で左方向から進行してくる車との衝突が多いなどの傾向があることから、このような事故特徴を踏まえた広報啓発や、歩行者用シミュレーターを使用した参加・体験・実践型の交通安全教育等の取り組みを関係機関・団体等と連携して推進しております。さらに、薄暮時間帯や夜間の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等について、高齢者を含めた全年齢を対象に着用促進を図っております。

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、その方々を通じて私どもの交通安全教育プログラムを普及しています。

その一つが「高齢歩行者プログラム」の提供です。このプログラムは、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内容になっています。

—昨年末からプログラムの提供を開始し、今年10月末までに全国約680地域に普及し、今後も普及拡大に努め、少しでも高齢者歩行中の死者数減少に寄与していきたいと考えています。

—10次5計では、高齢者とともに子どもの安全確保も重点テーマとなっています。幼児や小学生に対する交通安全教育へのお考えをお聞かせください。

榎田 子どもが関係する交通事故について、平成28年までの過去5年間の人口当たり死傷者数を年齢別に

見ますと、歩行中事故は7歳が突出して多く、また、自転車事故は小学校3年生以降に多くなっています。こうした状況を踏まえ、幼児、小学生と心身の発達段階に応じて、歩行者や自転車利用者として必要な交通ルール・マナーを身に付けさせる交通安全教育を幼稚園・保育所、小学校や保護者等と連携して、段階的かつ体系的に実施しています。

竹内 私どもは免許取得前の歩行者や自転車利用者にも必要な交通ルール・マナーを身に付けてもらう教育が重要であるとの考えから、幼児や小学、中学、高校生まで幅広く普及活動を行っています。

先ほど局長がお話しされたとおり、歩行中の交通事故死傷者数は7歳児が際立って多くなっていることから、小学校入学前の幼児と小学校低学年の児童に「止まる」「観る」「待つ」という安全行動の基本を身につけてもらう教育が必要だと考えています。

そこで、私どもは子どもの発達段階に合わせた交通安全教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」という名称で、昨年9月に幼児向け、今年10月に小学校低学年向けを完成させました。

指導にあたる方々が子どもたちに問いかけながら道路上の危険を理解していただけるようになっていきます。開発段階から全国各地の交通指導員の皆様に、アドバイスをいただき、より使いやすいものになり、その結果、幼児向けは本年10月末までに全国約730地域で活用いただいています。

また、私どもの四輪販売会社でも、各拠点のスタッフがショールームや近隣にある幼稚園・保育園に出向いて、園児への交通安全教育を実践しています。

このほか、小学生の自転車交通安全教育に関しては、親子での学習から安全講習まで幅広い年齢層に活用できる自転車シミュレーターを2010年から全国の警察署、交通安全協会、教習所等に延べ600台販売し、活用いただいています。

自動運転技術で「事故ゼロ」と「自由な移動の喜び」を実現へ

—自動運転の技術が交通事故防止等に寄与することが期待されています。自動運転の実現に向けた警察庁の取り組みについて、お聞かせください。

梶田 自動運転技術については、我が国の将来における交通事故の削減や渋滞の緩和等を図る上で不可欠な技術になると考えており、警察庁としても、その進展を支援する観点から積極的に取り組みを進めております。

将来的には運転者が存在しない形態の完全自動運転も期待されているところ、これを実用化するに当たっては、道路交通法改正等の制度面の整備や国際条約との整合性を図る必要があります。そこで、警察庁では、自動運転と国際条約との整合性等に関する国際的議論に積極的に参画しているほか、有識者を交えて、自動運転の実現に関する法制度面を含む各種課題について検討を行っており、昨年5月には、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等を示す「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、また、本年6月には、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱い基準」(※3)をそれぞれ策定・公表したところです。

竹内 自動運転がもたらす社会・経済的なインパクトは相当に大きいと考えています。そのうちの一つが冒頭にも触れました「交通事故ゼロ社会」の実現です。

その時私どもは、キープレーヤーの一つとして社会に存在を期待される企業でありたいと思います。

高い安全性の自動運転技術はもちろん、車の運転の主体が人かシステムかにかかわらず「自由な移動の喜び」もあわせて提供していきたいと考えています。危険に近づかず、周囲にも不安を与えない走行で、使う人への「任せられる信頼感」の提供はもちろん、なめらかで自然な運転特性を持つ「心地よい乗車フィーリング」を備えることで、乗員が心から信頼でき、思わず出かけたい移動の楽しさも提供していきたいと考えています。

具体的には、2020年には高速道路において複数車線での自動走行を可能とする、ドライバーの指示が不要な自動車線変更機能や渋滞時にドライバーが周辺監視を行う必要がない自動運転を実用化させ、その後これを一般道にも拡大していきます。また、パーソナルカーユースに向けたレベル4自動運転については、2025年頃をめどに技術的な確立をめざします。

従来の施策の深化とともに官民連携した取り組みが必要

—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。

梶田 これまでの警察の取り組みに加え、関係機関・団体、企業、ボランティアの方々等の多大な御尽力の結果、交通事故抑止に一定の成果が現れているものと考えております。しかしながら、今後一層の高齢化が見込まれるなど、交通情勢は決して楽観できるものではなく、世界一安全な道路交通を実現するためには、従来の施策の深化はもとより、あらゆる知見を積極的に取り入れた新たな時代における対策が求められるところです。

そこで、警察庁においては、地域の実情を踏まえたきめ細やかな交通事故防止対策、高齢運転者等の対象者の特性に応じた対策、先進安全技術の普及活用等を柱として、関係の皆様と緊密に連携しながら、国民の安全確保に向けた諸対策を積極的に推進してまいりたいと考えております。

竹内 繰り返しになりますが、目標に置いているロードマップを念頭にモビリティメーカーとして自動運転を踏まえた先進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考えています。

長年取り組んできました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が、その内容や方法は技術の進化や社会の変化に合わせて変えていく必要があります。

例えば運転者のシステムに対する誤解や過信、あるいは「ながら運転」の助長、運転中の覚醒度の低下といった付随する危険性など、超高齢社会における自動運転時代に向けたドライバーをはじめとした交通参加者が持つべき「交通安全のリテラシー」とは何かを再構築する大きな転換期に近づいている予感がします。

一方、我々はグローバルにビジネスを展開しており、交通事故の深刻な新興国を中心に、これまで日本で培ってきた交通安全教育のノウハウを提供し、その国に貢献することもまた使命であると考えています。

また、1社でできることには限りがあり行政、団体、企業等と連携していかなければ活動は不可能です。日本における交通安全教育の普及にも全国の警察、交通指導員、教習所指導員をはじめ多くの方々と一緒に進めて



梶田 好一

Koichi Masuda

警察庁交通局長

きました。

最近の例では、私どもが提供する「急ブレーキ多発地点」や「事故の多いエリア」、「みんなが投稿した危険な地点」などをウェブ上で確認できる地図サービス「SAFETY MAP」のデータから、道路改善や事故防止に活用いただいています。すでに大阪、長野、広島、千葉の各府県警察本部をはじめ、本年9月には警視庁と協定を締結するなど、多くの関係機関や団体等にご参加いただいています。

冒頭で申し上げた私どもの「2030年ビジョン」では、その実現に向けた企業姿勢を「質の追求による成長」と定めました。交通安全活動の領域においても皆様のご協力を得ながら、取り組みの質を高めてまいりたいと思います。

梶田 御社が、モビリティメーカーの使命として、すべての人の安全をめざすとお考えの下、交通安全教育の分野において、交通安全教育プログラム、教材、教育機器等の開発に加え、安全教育指導者の育成や教育の場の提供等、幅広く尽力していることに深く敬意を表します。また、急ブレーキ多発地点などをウェブ上で確認できる「SAFETY MAP」につきましても、交通事故防止に広く活用されている取り組みとして注目をしております。

さらに、サポカーやサポカーSなどの先進安全技術を搭載した自動車の普及は、交通事故防止や被害軽減に効果が期待できるところ、これらの標準装備化に向けた取り組みなども、今後の交通安全に大きく寄与するものと考えます。

もとより、交通事故を防止するためには、官民連携による取り組みが必要不可欠なところ、御社を始め、民間の視点で交通安全に積極的に取り組んでいただいている企業や団体等の役割は極めて大きいと考えております。引き続き、安全で快適な交通社会の実現に向けた取り組みの推進をお願いいたします。

—長時間にわたり、ありがとうございました。

※1 第1当事者=交通事故の当事者のうち最も過失が重い者

※2 自己観察法=東北工業大学の太田博雄名誉教授らが(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」

※3 遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱い基準=運転者席に運転者が乗車しない遠隔型自動運転システムの公道実証実験を新たに道路使用許可の対象行為とし、一定の安全性を確保しながら円滑に実験を実施することを可能とするもの