

SJ

The Safety Japan
since 1971

Dialogue

対談

交通事故ゼロ社会の実現に向けて
進化する官民の交通安全活動

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 4 年目を迎えている。同計画の目標達成に向けて、官民の交通安全活動はどのように進化しているか、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、北村博文・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、お聞きいたします。

北村 平成 30 年中の交通事故情勢ですが、交通事故死者数は 3,532 人で、警察庁が保有する昭和 23 年以降の統計で最小となりました平成 29 年の交通事故死者数を更に下回りました。

本年 10 月末現在では、交通事故死者数は 2,531 人と、前年同期と比較して減少しております。

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高水準で推移していることや飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大な交通事故も依然として後を絶たないことを踏まえ、引き続き、関係機関・団体と連携しつつ、交通事故実態に応じた総合的な交通死亡事故抑止対策を強力に推進してまいりたいと考えております。

—第 10 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、お聞きください。

北村 第 10 次交通安全基本計画において、令和 2 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」という目標が掲げられています。

これまで、政府と関係機関・団体・企業、ボランティア等の方々が一丸となり、また、国民一人ひとりが交通事故防止に積極的に取り組んできたことにより、過去最多であった昭和 45 年の死者数（1 万 6,765 人）と比較すると約 5 分の 1 となり、また、平成の 30 年間だけに限っても、3 分の 1 以下と大きく減少いたしました。

しかしながら、交通事故死者数のうち歩行者、自転車が全体の半数近くを占めるなど、取り組むべき課題は残されており、現在、第 10 次交通安全基本計画の評価が進められるとともに、第 11 次交通安全基本計画の策定に向けた検討が行われているところです。

—Honda も第 10 次交通安全基本計画の目標達成に協力するため、様々な交通安全活動を展開していますが、どのようなお考えで取り組んでいるのでしょうか。

竹内 交通事故死傷者数は減少傾向にあるものの、身近なリスクであることには違いありません。こうしたリスクを低減していくことはモビリティをつくるメーカーの使命だと考えています。私どもがめざしているのは、バイクやクルマ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」の実現です。この想いを込めた「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンに基づき、私どもは各地域の実情に応じた活動を推進しています。そして、「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

右：北村博文 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 Close Up クローズアップ 交通教育センター Safety Report セーフティルポ 子ども
- P5 Close Up クローズアップ 福祉安全運転 Safety Info インフォメーション①
- P6 2019 年 活動報告
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
SJ クイズ
Safety Info インフォメーション②



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

ホンダ SJ 検索

編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部門
〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1
TEL：03(5412)1736
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/>
編集人：中嶋英彦

※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

ることによって、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。

安全教育においては「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、来年で50周年を迎えます。その過程で、お客様であるライダーやドライバーの枠を超え、歩行者や自転車利用者である幼児から小・中学生、高校生、高齢者に対する交通安全教育へと拡げてきました。

私どもは創業100年を超えて存在を期待される企業であり続けるために、一昨年に「2030年ビジョン」を策定し、この中に「交通事故ゼロ社会の実現をリード」していくことを明示しました。第10次交通安全基本計画では、交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象を「子ども」「高齢者」「歩行者」「自転車」としていることから、近年はこうした対象への教育プログラムの開発・普及にも力を入れています。

子どもたちに安全な交通行動への理解と実践を促す教育が大切

—第10次交通安全基本計画では、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。

北村 幼児や小学生などの子どもたちに対する交通安全教育は、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と交通マナーの実践によって交通事故が防止できることを学ぶ重要な手段です。

また、相手への配慮や思いやりを持ち、地域の安全に貢献できる社会人として成長していくための役割も担っておりますので、効果的に進めていく必要があります。

子どもたちへの教育の効果を高めるためには、単に交通ルール等を覚えさせるのではなく、なぜそのルール等を守ることが必要なのか、どうして安全な行動をとらなければならないのかを理解できるよう、交通ルール等を守らなかった場合の危険性や周囲の方々への迷惑について具体的に指導することが大切です。

警察では、幼稚園や小学校に加え、保護者などと連携を図りながら、子どもたちの年齢や通行手段に応じて、参加・体験・実践型の教育手法を活用するなどして、子どもたちが安全な交通行動をとることができるよう、交

通安全教育を推進しています。

加えて、少子化が進展する中、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもたちへの交通安全教育だけではなく、子どもたちの命を守るという観点からの交通安全対策も必要となります。

本年5月に、滋賀県大津市において未就学児が犠牲となる大変痛ましい事故が発生したことを受け、関係閣僚会議において「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定されました。

対策を受け、警察では、関係機関が連携し、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、緊急安全点検を実施し、現在は、点検結果を踏まえ、警察による対策が必要な箇所において、横断歩道の設置などを行っているところです。

竹内 私どもも子どもに対しては発達段階に合わせた教育が大切だと考えています。歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、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ことが必要と考えます。子どもの発達段階に合わせ、幼児向けと小学校低学年向けのプログラム(※)を開発し、普及を進めています。アニメーションを活用した対話型になっており、一方的に指導するのではなく、子どもの気づきを促し、双方向で答えを導き出す点が特徴です。このプログラムは全国の交通指導員の皆様に活用されているほか、私どもの四輪販売会社でも、各社のスタッフが近隣の幼稚園・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。

今年は幼児、小学校低学年に続き、小学校高学年・中学生向けのプログラムを開発しました(P6参照)。この年代になると既に交通ルール、マナーを学んでいます。しかし、知っているだけでは意味がありません。それらを実行し、習慣化してこそ、本人を含めたみんなの安全につながります。それを理解してもらうため、このプログラムは映像を使って、歩行中や自転車乗用中に交通ルール、マナーを守らないと自分が事故に遭うリスクが高まるだけでなく、周囲への迷惑になってしまうことを気づかせる内容となっています。

さらに、私どもの取り組みだけでなく、業界団体である(一社)日本自動車工業会を通じた交通安全教育活動を推進しています。高校生に対しては長年、二輪車や自転車の交通安全教育に取り組んでいます。二輪車においては業界をリードする立場として、効果的な指導内容の作成や高校生向けの安全運転講習の立案・開催に協力しています。また、自転車についてもクルマとの共存をめざしたプレドライバー教育と位置づけ、高校生が主体的・協力的に交通安全を考えることができる教育手法や実技講習等を積極的に取り入れ、定着と普及拡大に向けた仕組みづくりを図るなど、リーダーシップを発揮して活動を行っているところです。

高齢運転者の交通事故防止に官民を挙げて、より一層取り組む

—今年は、特に高齢運転者による交通事故に国民の注目が集まりました。高齢運転者の事故防止に向けて、どのように取り組まれているのか、お聞かせください。

北村 高齢運転者の交通事故防止対策については、これまで累次にわたる道路交通法の改正により、高齢者講習や認知機能検査の導入等の対策を強化してきたところであり、最近では、平成29年3月に施行された改正道路交通法により認知症対策の強化を図りました。

しかしながら、平成30年中の75歳以上の高齢運転者10万人当たりの死亡事故件数は8.16件と、運転免許保有者全体の3.76件と比較して高くなっており、また、最近では、豊島区東池袋で高齢運転者による大変痛ましい事故が発生するなど、高齢運転者を巡る事故情勢は依然として厳しい状況にあります。

こうした状況を踏まえ、現在、警察庁においては、「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、更なる高齢運転者の交通事故対策について検討を行っ

ております。

平成30年度は、高齢運転者のリスクについて、「認知機能」「視野障害」及び「その他の加齢に伴う身体機能の低下」という3つの論点についてそれぞれ分科会を開催し、調査研究を行いました。

本年度は、これらの結果を踏まえ、「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究分科会」を開催し、運転技能の確認や運転可能な車両等を限定する限定条件付運転免許の導入の適否を含む、高齢者の運転能力に応じた運転免許制度の在り方について検討を進めております。

また、高齢運転者の交通事故防止や被害軽減の効果が期待される安全運転サポート車については、官民を挙げて普及啓発に取り組むとの政府方針が示されており、警察では、関係機関・団体等と連携し、試乗会の場所として運転免許センター等の施設を提供したり、交通安全教育等の機会における高齢運転者に対する啓発などを実施しております。

竹内 私どもは今年、高齢運転者の方を中心に日頃の運転を振り返っていただく「みんなで安診(安全運転行動診断)」というプログラムを開発しました(P6参照)。近年、ブレーキとアクセルのペダルの踏み間違いなど「運転操作不適」による交通事故が高齢運転者を中心に目立っています。このプログラムは、そのような事故を防ぐための安全行動の重要性に気づいていただくことを目的としています。私どもの四輪販売会社で展開するため、導入研修を全国10カ所で実施し、研修を受講した各社のスタッフが高齢のお客様を中心に安全アドバイスをしています。安全な乗車手順やクルマの死角の確認、じゃんけんによる反応体験など、店頭でできる簡単な内容で、「安全確認」「余裕を持った行動」「早めの危険予測」の重要性に気づくことができると、お客様や四輪販売会社から好評です。

一方で、国が推奨する安全運転サポート車では、私どもが「Honda SENSING」と総称している安全運転支援システムの普及も、高齢運転者による事故防止に寄与できるものと考えています。一昨年9月以降、軽自動車を含めたすべてのモデルに標準装備化を進めており、これと合わせて、衝突軽減ブレーキなど「Honda SENSING」の効果と機能の限界をお客様に正しく理解していただくための体感試乗会を四輪販売会社等で実施しています(P6参照)。

さらに、官民の協力活動として、先ほど北村交通局長から話題にあがりました高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究の一つに「視野障害」があります。今年3月に「視野と安全運転の関係に関する調査研究」の報告書がまとめられ、私どもも委員として参画しました。この調査研究では、私どもが開発した運転シミュレーターを使って視野異常と交通事故の関係についての分析データを収集しました。そして、現行の高齢者講習で運用されている水平方向のみを測定する視野検査器に加えて、垂直方向の広範囲での視野の欠損状況を測定する視野検査器を開発しました。今秋、期間限定で埼玉県運転免許センターに試験導入され、その運用の検証にも協力させていただいています。

また、既に私どもの運転シミュレーターを使用した運転復帰支援や運転外来も増加傾向にあります。「自動車運転外来」では、患者さんのリハビリテーション治療での活用、さらに、緑内障等の視野障害による自動車事故を防ぐための指導・助言を行う際に運転シミュレーターを役立てていただくなど、多くの病院で活用いただいています。

—高齢者においては歩行中の事故防止も重要だと思います。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。

北村 昨年中の65歳以上の歩行者の交通事故死者数は899人と、全死者数の4分の1を占めており、交通事故死者の更なる減少を目指す上で、高齢歩行者の安全確保は重要な課題となっています。

高齢歩行者の交通死亡事故を見ますと、歩行者側の約6割に法令違反が認められており、高齢者以外と比較して横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断等が占める割合が高い状況にあります。



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

このような状況を踏まえると、高齢歩行者が被害者となる事故を防止していくためには、歩行者側にも法令違反が多いといった事故実態を周知していくとともに、具体的な事故防止対策を指導して、高齢歩行者自身の交通安全意識の醸成を促す必要があります。

このため、警察では、高齢者が利用する機会が多い医療機関、福祉機関等において、事故実態を周知するとともに、事故防止対策の指導を行うほか、交通事故が多発している交差点等において交通ルールの遵守を呼び掛けております。

また、高齢歩行者に、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解してもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践できるようにしていくことも大切であり、シミュレーター等の各種機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施しています。

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連携し、その方々を通じて子どもから高齢者まで様々な交通安全教育プログラムを普及しています。今年、高齢者向け交通安全教室で活用されてきた「シルバー^{がくしゅう}築集大学」という教材を刷新しました。これは、歩行中（電動カート利用含む）・自転車乗用中・自動車乗車中の各場面で日頃の自分の行動を振り返っていただきながら、事故に遭わないためのポイントをワークシートで紹介し、安全への気づきを促すようになっています。交通指導員の皆様からは「ポイントを絞って、わかりやすい説明ができる」「受講する高齢者に合わせて必要なワークシートを選んで使える点が便利」と好評です。

また、高齢者の歩行中の事故を防ぐために開発されたプログラム「安全な道路の渡り方について」も、交通指導員の皆様に継続して活用されています。こちら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、高齢者に意識と行動のミスマッチに気づいていただける内容になっています。

こうしたプログラムの開発・普及を通じて、今後も高齢者の歩行中の事故低減に貢献していきたいと思っております。

自動運転社会への対応と安全運転教育の進化

—自動運転の技術が交通事故防止に寄与することが期待されています。自動運転社会の到来に向けた取り組みについて、お聞かせください。

北村 自動運転技術については、交通事故の削減や渋滞の緩和を図る上で不可欠な技術になると考えられることから、警察としても、安全を第一としつつ、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。

本年5月には、改正道路交通法が成立し、自動車の自動運転の技術の実用化に対応するための規定が整備されました。具体的には、自動運転システムが道路運送車両法に規定される「自動運行装置」を引用する形で道路交通法上も「自動運行装置」として定義され、自動運行装置を使用して自動車を運転する行為も「運転」に含まれることが明確にされました。また、「作動状態記録装置」による記録の義務を含め、自動運行装置を使用する運転者等の義務が整理されました。

今回の道路交通法の改正の対象はSAEレベル3の自動運転です。このため、国土交通大臣が付する使用条件を満たさなくなる場合や自動運転車が故障した場合には、運転者が自動運行装置から運転操作を引き継ぐことが求められており、自動運行装置を使用中も、運転者は引継ぎを適切に行うことができる状態であればなりません。それが具体的にどのような状態であるかについては、自動運行装置ごとに国土交通大臣が付する使用条件や、装置の性能に応じて異なるため、自動運行装置を使用する者に対し、当該装置の性能や使用方法を正確に伝えることが重要です。

このため、自動車メーカー・販売者等における取り組みとともに、警察としても、今後、実用化されることとなる自動運行装置の性能やその内容を踏まえた安全な使用方法について運転者に接する様々な手続や機会を通じ

て周知することとしています。

今後、警察では、更なる自動運転の実用化に対応するため、技術開発の動向等を踏まえつつ、道路交通法に関連する課題の検討を進めるなど、交通の安全と円滑の確保の観点から必要な取り組みを推進していきたいと考えております。

竹内 交通事故の原因の9割以上がヒューマンエラーによるものですから、ヒューマンエラーを自動運転技術で少しでも防ぐことができれば、事故を削減することにつながります。私どもは、あらゆる状況下でも確実にリスクを予測し、運転者はもちろん周囲の人々にも不安を与えることのないよう危険な状況をつくり出さない、危険には近づかない技術の開発を進めています。

来年には、高速道路でのレベル3自動運転技術を確立する予定です。

ただ、自動運転社会には、関係機関や団体、民間事業者、法整備や国民一人ひとりの理解等、多くの環境整備や調整が必要です。先ほど紹介した「Honda SENSING」の技術進化に合わせ、効果と機能の限界を過信せずに運転する必要性を利用されるお客様に正しく理解していただくとともに、運転者をはじめとする交通参加者の意識と行動を変えるための教育や啓発などもさらに進化させ、普及することが大切です。そして、そのための場と機会を提供し、安全教育を継続することが私どもの役割だと思っています。

安全教育の進化におけるその他の取り組みとしては、鈴鹿サーキット交通教育センターの企業運転者向け安全運転研修で実施している「運転集中度検証（意識の脇見検証）」というプログラムがあります。運転中の携帯電話使用はもちろん、考え事や同乗者との会話なども意識の脇見へとつながり、安全運転を阻害する要因となる場合があります。こうした危険要因が運転に及ぼす影響を受講者自身に認識してもらうことで、安全行動へ導くことを目的としています。意識の脇見をする状況を疑似的につくり出し、私どもが独自に開発したシステムにより通常の時と意識の脇見をした時との運転状況の差異を確認していただくことで受講者の行動変容につなげようというものです。

また、先ほど話題にあがりました高齢運転者による事故に加え、事故を誘発する「ながら運転」や「あおり運転」も社会問題に発展しています。免許取得、更新時だけでなく、常日頃から人に対する配慮などのマナーや自身の健康状況、また、雨天や夜間時の運転環境等を考えた行動も必要と思っています。

北村 「ながら運転」に関しては、今回の道路交通法の改正において、運転中の携帯電話等の使用に対する罰則を引き上げており、12月1日から施行されました。

警察では、運転中の携帯電話等の使用に対する取締りを推進するとともに、交通安全教育や広報啓発の機会を通じ、その危険性について周知していきたいと考えております。

官民のさらなる連携によって世界一安全な道路交通社会をめざす

—あらためて、「世界一安全な道路交通社会を目指す」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。

北村 これまでにお話してきたとおり、警察の取り組みに加え、関係機関・団体や民間事業者、さらには国民一人ひとりが交通事故の防止に向け、交通安全意識の高揚や交通環境の整備等に積極的に取り組んできたことによって、交通事故死者数は大幅に減少されました。

しかしながら、高齢者人口の増加等を背景として交通事故死者数は減少幅が縮小する傾向にあり、また、飲酒運転やあおり運転等のルールを無視した悪質・危険な運転に起因する交通事故が依然として発生しています。

警察においては、「世界一安全な道路交通を実現する」という第10次交通安全基本計画の目標達成に向け、子どもと高齢者の安全確保や高齢運転者の交通事故防止等を重点として、引き続き、官民をはじめ、各界各層と連携しながら、交通安全教育や交通指導取締り、交通安全



北村博文

Hirofumi Kitamura

警察庁交通局長

施設等の整備、先端技術の普及活用及び過信・誤信防止に向けた取り組み等の諸対策を着実に推進してまいりたいと考えております。

竹内 冒頭で申し上げましたように、私どもは「交通事故ゼロ社会の実現をリード」し、すべての交通参加者に安全・安心を提供するため、「Honda SENSING」をはじめとする車両の安全技術の向上とともに、交通安全教育による安全運転の普及を促進し、社会と連携しながらより良い交通環境を構築することをめざしていきたいと思っております。

私どもの業界を取り巻く環境は、大転換期を迎えています。これによって交通社会も変わっていくことが予想されますが、人々が新しい技術を安全に使いこなすためには教育・啓発が欠かせません。こうした活動を継続することが、交通社会に参加する人々の安全意識の向上につながるかと確信しています。

今後も、その時代の社会情勢や各地域の実態などを踏まえ、「交通事故のない社会」をめざして活動されている様々な関係機関や団体、事業者等の皆様と連携し、交通社会における課題解決に積極的に取り組んでまいりたいと思っています。

北村 御社は、モビリティメーカーの使命として、「Safety for Everyone」という安全スローガンに基づき、事故に遭わない社会の実現のため、ソフト、ハード両面において、幅広く御尽力されているところであり、交通社会に参加するすべての人の安全確保に向け、熱意と使命感を持って取り組んでおられることについて、深く敬意を表します。

また、安全運転サポート車などの先進安全技術の標準装備化に向けた取り組みなども、交通安全に大きく寄与するものと考えております。

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重要であり、御社をはじめ、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が果たす役割は極めて大きいものです。

交通事故のない安全で安心な社会の実現に向け、引き続き、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。

※「できるニャンと交通安全を学ぶ」