



人とクルマのいい関係をめざして

3
2008 MARCH

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
本田技研工業株式会社
安全運転普及本部内
電話 03(5412)1736
●編集人：千葉英雄
●年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273
※加入者名：(株)アストクリエティブ
安全運転普及本部係

安全運転普及活動ホームページ <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

今月の
スポット

特に自動車のドライバーが歩行者や自転車等に対する思いやりを持った運転を行うことにより、死亡事故は更に減少し、「世界一安全な道路交通の実現」に大きく近づくものと考えています。(特集より)

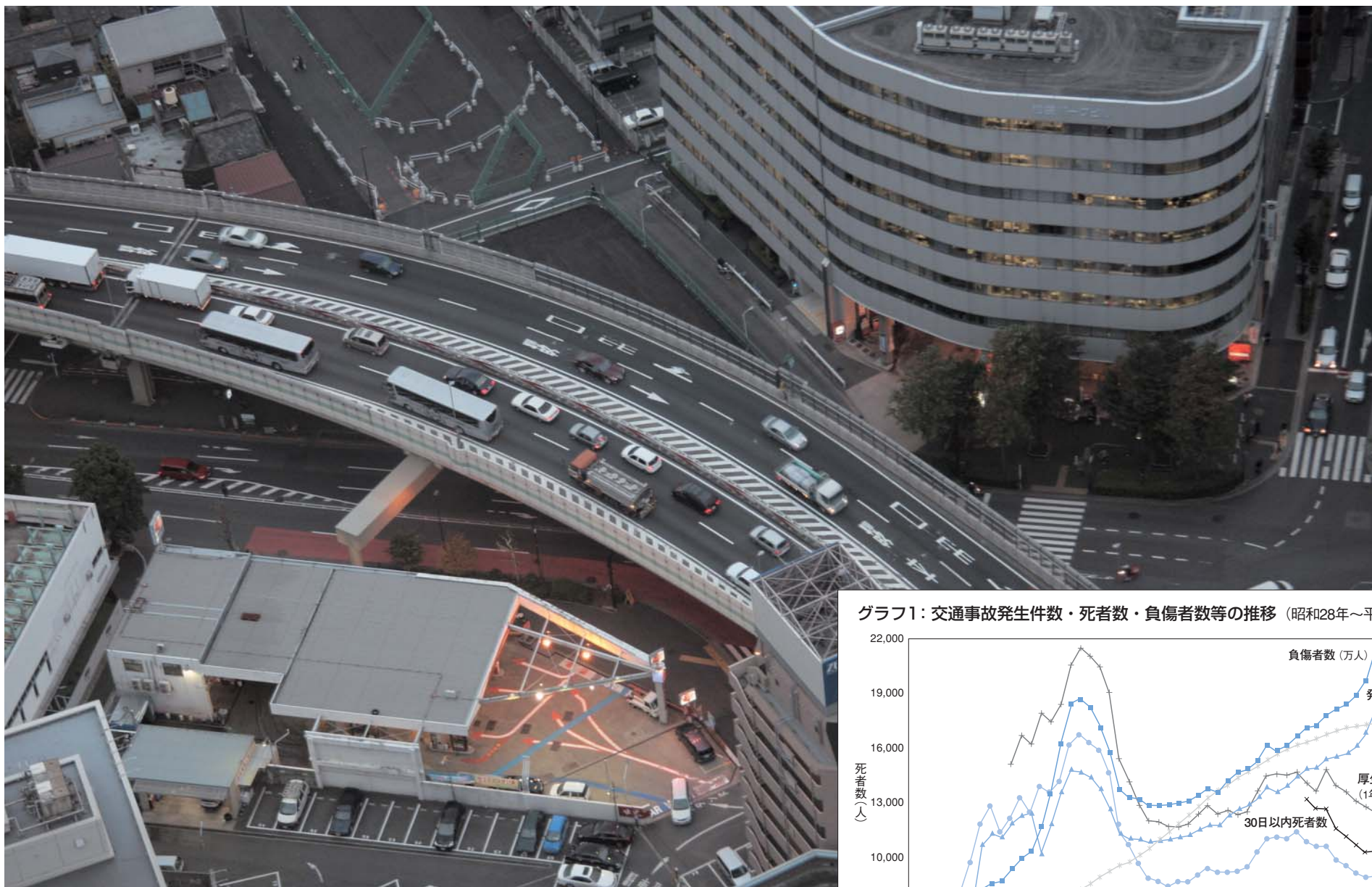
CONTENTS

- 特集：交通事故のない社会へ——平成19年の交通事故の傾向から対策を考える ①
- 交通事故死者数5,000人以下をめざして
- TRAFFIC ADVICE ④
- HDS エンジョイサウンドドライブ for レディース/街中の運転の不安を解消する女性ドライバーのためのスクール
- SAFETY REPO ④
- 交通安全キャラバン/子どもたちが見て、聞いて、体験して、交通ルールを楽しみながら身につける
- NEWS REVIEW ④
- ホンダ輸送グループ安全協議会無事故競争表彰式
- 活動短信/交通安全教育センター 2月
- OPINION ⑤
- 小川和久/自転車シミュレーターを活用し、子どもたちに具体的な確認行動を学習してもらう
- HOW TO LEAD ⑤
- 山城自動車教習所/高齢者講習をきっかけに受講者に安全意識を高めてもらう
- DOCUMENT EYE ⑥
- チャイルドシート使用状況を観察する

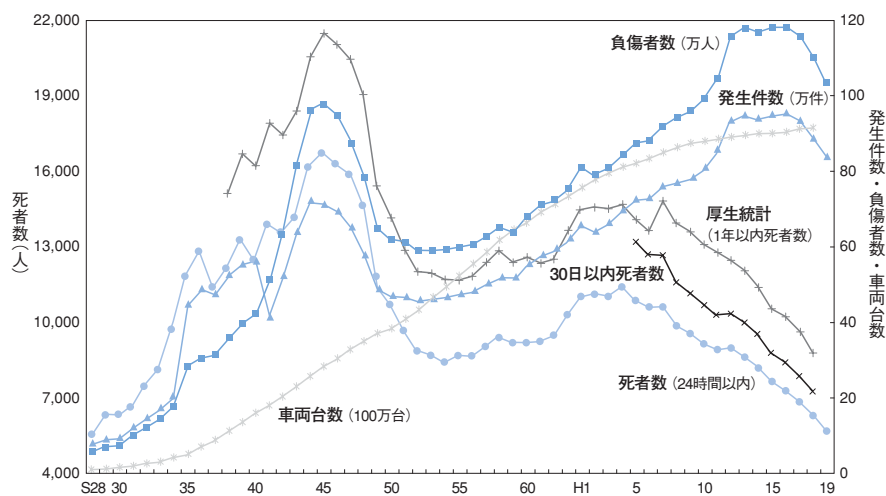
特集：交通事故のない社会へ——平成19年の交通事故の傾向から対策を考える

交通事故死者数5,000人以下をめざして

平成19年中の交通事故死者数は、5,744人と、昭和28年以来、実に54年ぶりに5千人台となり、第8次交通安全基本計画の抑止目標である5,500人以下、更に平成24年までの政府目標である5,000人以下の達成にも大きく近づいた。官民を挙げた取組みの目ざましい成果であるが、これから更に死亡事故を減らしていくためには課題もある。「世界一安全な道路交通」を目指す我が国の取組みはまだ続く。平成19年の交通事故の傾向をふまえ、今後どのような対策が必要となるのか。すでに始まっている対策の事例や識者の提言を紹介するとともに、警察庁交通局交通企画課 早川治 交通安全企画官に世界一安全な道路交通の実現に向けてのお話を伺った。



グラフ1：交通事故発生件数・死者数・負傷者数等の推移(昭和28年～平成19年)



※注：昭和46年までは沖縄県を含まないほか、計上方法が途中で変更された統計がある。

高齢者宅を訪問し、対話しながら啓発

平成19年は交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が約47%となった。交通事故死者数をさらに減らしていくためには、高齢者への対策が重要になってくる。事例として、高知県と栃木県で実施されている高齢者の事故を防止するための取組みを紹介する。

平成22年までに高齢者の交通事故死者数を20人以下(平成19年は34人)にするという目標を掲げ、特に高齢歩行者の事故防止対策に力を入れているのが高知県警察本部である。その背景には高齢者の人口に占める割合が26.9%と、全国で第3位の高齢化にある。高知県では、平成10年に高齢者の交通事故死者数が急増したことをきっかけに、高齢者の事故防止対策として戸別訪問による交通安全教育を実施してきた。

これについて、高知県警察本部交通部交通安全課高齢者交通安全対策官の中屋孝俊さんは、「高齢者の死者の半数以上が歩行者で、その多くが運転免許を持っていない方でした。つまり、交通安全教育を受ける機会が少ない方々なので、出前式の戸別訪問による交通安全教育が最適ではないかと考えたのです」という。平成11年より、高齢者の家庭を訪問して交通安全の啓発を行う「高齢者交通安全アドバイザー(以下、アドバイザー)制度を導入し、その担当として非常勤職員(女性)を採用。最初は3名からスタートし、2年後には県内の警察署に各1名ずつ計16名を配置した。

アドバイザーは高齢者と対話しながら、それぞれの生活実態に合わせた指導を行う。「高齢者の方は一度訪問して指導しても、しばらくすると忘れてしまうこともあります。ですから、一度で終わりではなく、繰り返し訪問しています。また、16人のアドバイザーは定期的にオリジナルの啓発内容をまとめたチラシを作成して配布するなど、各自でその

地域で進む高齢者を交通事故から守るための教育

地域に合わせた指導ができるように工夫しています」と中屋さん。アドバイザー全員で年間に県内の高齢者約21万人の1割強に当たる高齢者を訪問することを目標として取り組んでいる。また、戸別訪問だけでなく、高齢者が介護サービスを受けるデイサービスセンターなどと連携をとり、高齢者が多く集まる日にアドバイザーが出張して交通安全教室を開催している。

一方でアドバイザーの訪問とは別に、昨年秋季の全国交通安全運動期間中の1日(9月25日)に高齢者宅1万世帯訪問指導を実施した。中屋さんによると、春の全国交通安全運動期間中、土佐警察管内で1日に1000世帯を訪問した実績があったので、1万世帯という目標を立てたそうだ。「訪問する体制はアドバイザーを含め、警察官、自治体の職員、交通安全関係団体やボランティアの方々、総勢1743人。高齢歩行者の死亡事故は幹線道路で起きていることから、事前に各地域のボランティアの方々からも国道や主要県道の500m範囲内に住んでいる高齢者の情報を教えてい

ただき、その家庭を優先して訪問しました。訪問した時、高齢者に渡すツールは、うちわと反射材です。うちわの片面には、道路を横断する時に注意してほしい「まみむめも運動」の標語。反対の片面にはイラストを使って、高齢者の道路横断中の事故は道路手前の車線よりも、向こうの車線で横断が終了する間際が多いという内容を掲載しました(写真左参照)。

「まみむめも運動」

ま待つ

「クルマが来ていれば通り過ぎるまで待つ」

み見る

「横断する前、よく見て左右の安全確認」

む 無理をしない

「危険な近道よりも安全な場所で横断」

め 目立つ

「夜間外出は反射材や明るい目立つ服装で」

も もう一度

「道路中央でもう一度、左側を安全確認」

訪問するのがアドバイザーや警察官だけ



高知県警察本部が地域のボランティアの協力を得て、昨年9月25日に実施した高齢者宅1万世帯訪問指導。訪問した高齢者には、手渡したうちわの表裏に書いてある内容をアドバイスした



栃木県の高齢運転者交通安全普及事業の講習会のもよう。参加者が20km/hで走行中、駐車車両のかけから出てくるボールに対応し、回避する課題や、40km/hで走行して旗の合図で急制動を行い、停止距離を確認するといった内容がカリキュラムに盛り込まれている

ではなく、いわば専門外のボランティアや自治体職員であり、時間も通常の訪問のようにとれないので、とにかく、高齢者に伝えるポイントを「まみむめも」として覚えてもらうことに絞ったという。

反射材は、高齢歩行者の事故が午後6時から8時に集中しているため、その効果を説明して渡している。ただし、反射材は以前からも配布しており、なかなか身につけてもらえないことが課題だという。

高知県では、毎月15日を高齢者交通安全の日と定めて、各地域のボランティアにも戸別訪問をお願いしている。昨年の1万世帯訪問指導はこうした地域に広がる支援体制があったからできた中屋さんはいふ。「1万世帯訪問指導を契機にボランティアの方々も訪問回数を増やすなど、今まで以上に交通安全教育に協力していただけるようになりまし。こうした波及効果も生み出しているため、今年も秋も実施する予定です」。

参加体験型の 高齢運転者講習

栃木県は運転免許保有率が群馬県に次いで全国第2位になる。県内の高齢者(65歳以上)の47.5%が免許を持ち、高齢者の

免許保有者は年々増加している。また、平成19年の栃木県内の交通事故死者数、負傷者数はそれぞれ15.8%、9.2%減少した。高齢者も死者数は15.3%減少した。しかし、負傷者数は1.2%の減少にとどまった。そのなかで四輪乗車中を見ると、死者数は33.3%、負傷者数は1.8%と増加している。年々増える高齢運転者による事故がなかなか減らない状況を懸念した栃木県が市町村との共催で、平成19年度からスタートさせたのが高齢運転者交通安全普及事業である。

高齢運転者に対し参加体験型の講習会を行い、加齢による運動神経などの身体能力の衰えを実感して、自らの運転の限界、危険性を認識することにより、交通事故の防止を図る一方、状況によっては運転を差し控え、さらには免許の返納を促すことも目的としている。昨年は、県北、県南、県央の3つのブロックに分けて、各ブロックで1回ずつ実施した。参加者は市町村が老人クラブなどに呼びかけて募集。参加者は各ブロックで60〜70名。全体で約200名が参加し、うち3分の1が76歳以上だった。

講習会は自動車教習所を講習会場とし、高齢者が運転し、助手席に教習所の指導員が座ってマンツーマンで指導する。午後1時10分に開会、4時30分閉会の半日コース

で、その間に停止距離と反応時間、飛び出しの危険、発炎筒点火体験・シートベルト体験、車両の死角・車幅感覚、エアバッグ体験を行う。参加者は4班に分かれて、順番に体験していく。主催した栃木県県民生活部から安全安心課の交通安全担当・生野幸博係長は、講習をやってみて高齢者は急ブレーキが踏めないことがわかったという。「全般的にブレーキのタイミングが遅れていました。助手席の指導員に聞くと怖かった、ヒヤッとしたと言います。左右確認も首が回らないので、目だけでしている。その目も白内障などで機能低下していると思われる人が少なくない。そうでなくても、見て反応する反射神経は高齢になるほど落ちていきます。一時停止できちんと止まれないでズルズルといく。認知して止まるべきところでは止まれないというケースが多く見られました」。

参加者のアンケートで、「自分の運動神経は思っていたより劣っていた」と答えたのは92名。半数近くであった。そのうち、「運転回数を減らそうと思った」のは13名、「免許を近々返納しようと思った」のが4



シートベルトコンビンサーによる衝突体験で、参加者がシートベルトの効果を確認

特集:交通事故のない社会へ——平成19年の交通事故の傾向から対策を考える

「世界一安全な道路交通の実現」に向けて

早川 治 警察庁交通局交通企画課交通安全企画官



近年、交通事故死者数は総じて減っておりますが、年齢層別では、若者の減少が著しいのに対し、高齢者の死者数は高原状態であり、平成19年は高齢者が全体に占める割合が47%にまで増加しました。また状態別では、自動車乗車中の死者は顕著に減っていますが、歩行中と自転車乗用中の死者の減少は小幅になっています。

このような減少傾向については、平成17年以降交通事故そのものが減っていること等もありますが、特に、飲酒運転や速度違反等の悪質・危険な違反に起因する事故の減少、シートベルトの着用率の向上等が大きく寄与しているものと考えられます。

他方、高齢者の死者、歩行中・自転車乗用中の死者の比率が高いことは欧米諸国と比較した我が国の大きな特徴ともなっており、これらの被害を防ぐ事故防止対策が今後の大きな課題です。また、シートベルトについては、着用率が極めて低い後部座席を中心に、更に着用率を向上させる必要があります。

その意味でも、後部座席シートベルトの着用義務化や自転車の通行ルールの見直し、高齢運転者標識(もみじマーク)等の表示義務化等を内容とする本年の改正道路交通法の施行は極めて重要な意味を持つと考えていますが、これらについては、何より国民の皆様による必要性を理解していただき、ルールを自発的に守っていただくことが重要です。

後部座席のシートベルト着用は、事故の際に自身の重大な被害を防ぐだけでなく、前席乗員の被害の防止にも大きな効果があります。また、自転車の利用者が通行ルールを守ることで、歩行者に

対する加害事故を防ぐとともに、自動車との事故による自転車利用者自身の被害の防止にもつながります。

このため、警察では、「自動車に乗ったら全員がシートベルト(またはチャイルドシート)を着けること」、「自転車に乗るときは『自転車安全利用五則』(下記参照)を守ること」等を今から呼び掛けていますが、是非各自治体や自動車及び自転車の関係業界、教育現場の皆様等に一層の御支援、御協力をいただきたいと思いますし、自動車のドライバーの皆さんには、歩行者や自転車の安全の優先、高齢者や障害者が運転する車両の保護といった意識を強く持って運転していただきたいと思ひます。

本年の施行に続き、来年には、75歳以上の運転者に対する認知機能検査の導入等も予定されており、警察では、これら改正道路交通法の円滑かつ適切な施行を図ることにより自転車の安全利用対策や高齢運転者の事故防止対策を進めるとともに、参加・体験型を中心とした高齢者の安全教育、生活道路等における道路交通環境の整備、DSSS(安全運転支援システム)の整備等、高齢者や歩行者・自転車の事故を防止するための諸対策を進めることとしています。

改正道路交通法の施行を契機として、自転車や歩行者を含めた各交通主体がそれぞれのルールをしっかりと守り、特に自動車のドライバーが歩行者や自転車等に対する思いやりを持った運転を行うことにより、死亡事故は更に減少し、「世界一安全な道路交通の実現」に大きく近づくものと考えています。

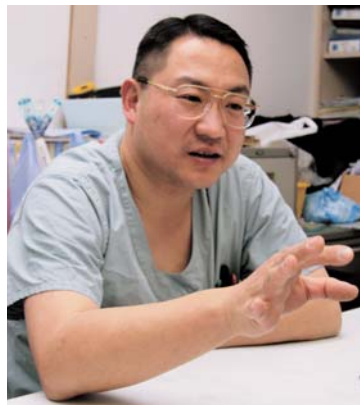
※3 DSSS(安全運転支援システム)＝運転者に周辺の交通状況等の情報を提供し事故防止等を図るシステム。

【自転車安全利用五則】

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - ※ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ※ 夜間はライトを点灯
 - ※ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

後部座席シートベルト着用は重症事故の減少に効果的

名。生野さんは「この講習会は気づきがない。その意味で半数の人が思っていたより劣っていたと答えたので成果はありました」という。「この体験を友人などに紹介しようと思った」人が127名と3分の2に達したことも、高齢者の交通安全意識の現状からすると評価できると語る。



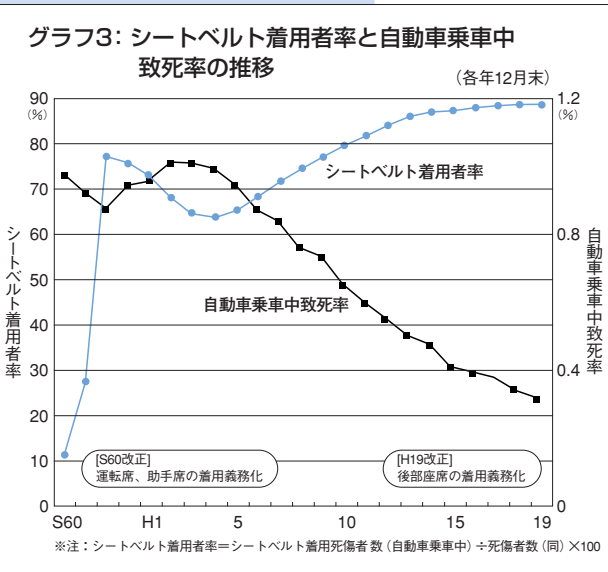
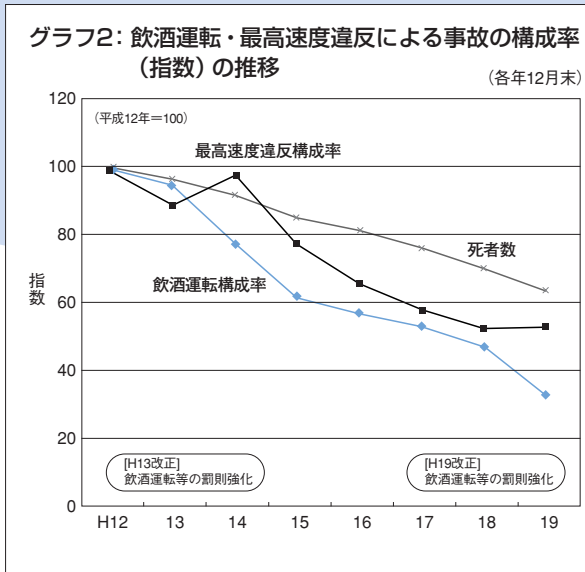
太田西ノ内病院救命救急センター所長・篠原一彰さん

ルットの着用率は運転席では95・0%、助手席では86・3%まで上がっているが、後部座席については88%と1割に満たない。「後部座席は安全という誤解、思い込みが強くあって、シートベルトの着用率が低く、なかなか改善されませんでした。その背景にはこうした安全幻想を覆す信頼できるデータがなかったこともあり」と語る。太田西ノ内病院救命救急センター(福島県郡山市)所長の篠原一彰さん。篠原さんは救急車で搬送される交通事故の患者を診て、同じ事故車の中でも、前席と後部座席、シートベルト着用の有無などで被害の程度に歴然たる差があることに疑問をもち、1995年7月から搬送されてくる

交通事故の患者の事故と被害状況、シートベルト着用の有無などのデータを取り続けてきた。太田西ノ内病院救命救急センターはいわゆる1次救急(軽症)から3次救急(最重症)までを受け入れる病院で、幅広い症例を検討できるという。1995年7月から2007年12月までの交通事故で搬送された患者は8901例。そのうち四輪の乗員で事故の詳細が明らかなのは4703例。そこから大型・特殊車両の乗員を除いた4371例を対象に篠原さんは外傷の部位ごとに比較調査した。乗車位置の違いによる重症度の違いを見ると、顔、胸、腹、手足では前席と後部座席で重症外傷を負う率に有意差はないものの、頭と首に重症外傷を負う比率は前席の7・9%に対し、後部座席は11・1%と大きな違いが出ている。前席のシートベルト着用率が72・0%、後部座席が11・7%であることから、篠原さんは「現状では、前席乗員よりも後部座席乗員の方が頭と首に重症な怪我を負う率が高いということだ。つまり、後部座席だからといってシートベルトを着用しなければ、シートベルト

をしていない前席乗員よりも明らかに危険なのです」と指摘する。また、後部座席のシートベルトの着用、非着用で、死亡率と重症率を比較すると、着用の場合には死亡率・重症率ともに1・4%。非着用では死亡率3・8%、重症率にいたっては9・5%に上昇する。「シートベルト着用者全体をみると、頭と首に重症外傷を負う比率は4・9%、一方、非着用者では15・5%にもなります。シートベルトは正面だけでなく側面からの衝撃、追突の場合にも一定の効果が見られます。現在クルマに装備されている後部座席シートベルトを実際に使用することによって重症外傷を確実に減らすことができるわけですが、しかし、その効果が一般のドライバーにはなかなか認識されていません。どのように伝えるか。やはり、販売店などドライバーと接点のある場所でチャイルドシートはもちろんのこと、すべての席でのシートベルト着用を推進すべきだと思います。自分は安全運転しているから、シートベルトを着用しなくてもいいという人がいることに対して、篠原さんは、運転中の意識

障害発作による事故の症例をあげる。1995年7月から2006年12月末までのデータでは自動車運転中にけいれん発作や脳卒中、心臓発作などで意識を失う事例が93例あった。これは同期間に交通事故で搬送された自動車運転者の2・8%にあたり、想像以上に高い頻度であると篠原さんは感じている。「いかにこちらが安全運転しても、対向車のドライバーが急病発作のため突然突っ込んで来る可能性は予想以上に高い。後部座席がシートベルトをしなくても安全なことでは大きな誤解であること、着用することで傷害の度合いを確実に軽減できることを、ぜひ知ってほしい」と力説する。クルマに乗る時はどの席でもシートベルトを着用する—交通事故死者数を減らすために、私たちがすぐに始めることができる対策の1つである。



※1 重症外傷=ISS (Injury Severity Score: 外傷の程度を評価する医学的指標)を用いて解剖学的に重症と判断したもの。
※2 重症率=ISSが20以上の外傷を負う比率。一般に集中治療室での治療を必要とする、極めて重い状態。