

Sji

人とクルマのいい関係をめざして

12

2008 DECEMBER

●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

高齢者、自転車利用者といった課題についても、これまで培った国全体の総合力を工夫しながら活かしていくことによって解決でき、交通事故はさらに減っていくものと思います。(対談より)

CONTENTS

- 対談：交通事故のない社会へ ①
- 地域が主体となった交通安全活動の充実 ②
- 2008年活動報告 ④
- TRAFFIC ADVICE ⑤
- 交通安全を考える ～うっかり、ぼんやり事故を減らす指導演法～/2008トラフィック・セーフティ・フォーラムinもてぎ
- 交通安全を考える ～企業ドライバーの運転のあり方と安全教育～/2008トラフィック・セーフティ・フォーラムin浜松
- TOPICS ⑥
- ①観光立県における交通安全を考える/Honda交通安全シンポジウムin沖縄
- ②北海道斜里郡三町「高齢者等交通安全大会」および「子どもたちの交通安全教育」/地域の交通弱者を事故から守るために
- NEWS REVIEW ⑦
- 千葉県高等学校安全教育指導者養成講座・学校安全教育推進連絡協議会
- DOCUMENT EYE ⑧ ⑧
- 歩道を走る自転車の通行位置を観察する



対談◎交通事故のない社会へ

地域が主体となった交通安全活動の充実

交通事故死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を目標に、一昨年からスタートした第8次交通安全基本計画。3年目となる今年は、後部座席シートベルト着用義務化、自転車の歩道通行要件の明確化などを盛り込んだ改正道路交通法が施行された。目標の達成に向けて官民、そして地域と一体となった取り組みはいかに行われ、成果をあげてきたのか。また、今後の展開へ向けた新たな課題認識などを東川一・警察庁交通局長と曾田浩・本田技研工業株式会社取締役 安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。

はじめに、交通局長に今年これまでの交通事故の状況についてうかがいます。

東川 今年10月末時点での交通事故の発生件数は約63万件。死者数が4105人で、前年同期に比べて562人、12.0%の減少になっています。負傷者数は約78万人で、7万9000人あまり、9.3%減っています。事故発生件数、死者数、負傷者数いずれも昨年比で約9.12%減っているという状況で、ここ数年の減少傾向が今年に入ってから続いていると言えます。

昨年の死者数が昭和28年以降の5千人台となったことで話題にもなりましたが、官民あげての永年の交通安全対策が功を奏して、事故の減少につながっていると考えています。そのなかで、特徴をあげますと、飲酒運転の事故がかなり減っていることです。

平成19年の飲酒運転による交通事故は7558件で、前年と比べ35.0%減少しました。

飲酒運転に対しては、これまで取組みも含め諸対策に取り組んできましたが、昨年の道交法の改正において、運転者に酒類を提供する人、車両を提供する人といった飲酒運転の周辺者に対する罰則を強化するとともに、先の刑法改正により、危険運転致死傷罪が設けられるなど厳罰化が図られました。

こうしたこともあり、飲酒運転根絶に対する社会的な気運や国民の交通安全意識の高まりによって、交通事故全体の減少につながったのではないかと考えています。

官民一体の取組みが成果を挙げているという点ですが、民間での交通安全活動という面では、ホンダは今年、どのような活動を展開されたのでしょうか。

曾田 私どもの活動の柱の一つは、全国8カ所で開催している交通安全センターを中



曾田 浩 本田技研工業株式会社 取締役 安全運転普及本部部長

東川 一 警察庁交通局長

地域社会における個々の活動を点から線へ、そして面へと広げる



東川

● Hajime Higashikawa

心にした安全運転教育です。交通安全の生涯教育の場として、ドライバーやライダー、さらにお子様から高齢者の方まで幅広い層の方々を対象にしております。年間約8万人の方々にご利用いただいております。この交通安全教育センターでは企業の運転者への安全運転研修も行っています。業務で車両を利用する時に事故を起こさないということが、社会の一員としての企業の社会的責任であるということから、関心を持っていただける企業の方も多く、企業を対象にした研修活動はますます重要になっていこうと考えています。

また、私どもの四輪販売会社でも、一部に地元企業を対象とした講習会を開催している所もあります。さらには、全国各地の店頭でお客様を対象に安全ミニ講習会などのスクールを積極的に行っていきまして、今年度は既に3000回に達しています。基本的には実際に運転されている方への安全アドバイスや講習会ですが、免許を取得した後には一般的にはこうした機会を提供する場がありませんので、受講されたお客様には、たいへん喜んでいただいております。

今年から新しく始めた活動としては地域密着型の活動といえますが、より地域社会と一体となった交通安全活動に取り組み始めました。

子どもから高齢者まで各年代にまたがる自転車利用者や、高齢ドライバーを対象にした実効ある交通安全活動となると、どうしても地域と一体となった活動がこれまでに以上に必要になると考えました。そこで、私どもの熊本製作所の所内に安全運転普及活動を実践する組織を設け、小学校や地元企業での交通安全教室、地域のイベントなど、地元の警察署にも協力いただきながら、交通安全啓発活動を始めました。警察署をはじめ、地元の皆様からも高い評価をいただいております。

熊本地区をモデルケースに、この活動を九州全体に広げていきたいと思います。既に私どもの取引先企業にもお願いをして、専門知識を身につけたインストラクターを養成していただいているところです。私どもの事業所は他にも全国に数カ所ありますので、今後、同様の組織をつくって広げていきたいと思います。

高齢者参加型の地域での交通安全教育

地域と一体となった活動が紹介されましたが、高齢者事故、自転車事故の防止では地域との連携が重視されています。高齢者については最近、「高齢運転者の支援に関する検討委員会」を始めているところですが、警察庁として高齢ドライバー対策をどのように取り組まれているのでしょうか。

高齢運転者への支援

東川 高齢者については、依然として歩行中、自転車利用中の事故死者数の多くを占めているとともに、高齢運転者の事故も年々増えています。現在、高齢運転者には高齢者講習を行っていますが、反応時間など加齢による身体機能の低下を自覚してもらうとともに、それをもとに指導員が実車指導を行うところが他の講習とのいっばり大きな違いです。

また、高齢運転者の保護を図ることから、昨年の道交法の改正において、75歳以上の運転者の方には高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示を義務づけ、この6月から施行しました。あわせて、来年の施行になります。認知機能検査を免許更新時に取り入れることになっています。これらの施策は高齢運転者を排除するというのではなく、まず自分の身体機能の衰えを自覚しながら運転していただくこと、そして安全な運転ができるようにその人に合った支援をし、また、高齢者マークを表示することによって高齢運転者が安心して走れるように周りの運転者も運転に気をつけ、高齢者自身も安全運転を自覚するという趣旨で進めています。

高齢者の身体機能の低下といっても個人差がありますので、一人ひとりきめ細かくというのとはなかなか難しいですけれど、「高齢運転者の支援に関する検討委員会」

では、高齢運転者のグループینگをしながら、高齢者の交通手段の確保という点から、どのような個別的な支援が必要なのかを検討していただいています。

高齢者の方々にも長く運転していただくという意味でも、高齢者の安全対策は個別化しながら充実していかなければいけないと考えているところです。

曾田 私どものこれまでの活動からも、高齢者の方々にご自身の身体機能の低下を自覚していただくことが、高齢者の安全運転教育にはとても重要だと言えます。

私どもの交通安全教育センターでは高齢ドライバー向けの研修として「ホンダ健康ドライビングスクール」を行っています。これはまさに交通局長が話された高齢者一人ひとりへの対応ということで、インストラクター1人に受講者は3人です。まずみなさんに運転していただいて、その様子をビデオに撮影し、後でインストラクターとそれを見ながらご自身の問題点や課題に気づいていただくという自己観察法を取り入れたトレーニングです。ある県からは、県内の高齢ドライバーを対象に実施したいという相談も寄せられています。問題は1回につき3人までということなので、効果が上がる方法だとは思いますが、どうしても広がりという意味では、限界があります。

また、(社)日本自動車工業会では小集団で学べる「いきいき運転講座」というプログラムを作成し、7月に発表いたしました。自治体や警察、交通安全協会などに紹介し、活用していただけるよう普及に努めているところです。交連心理学や社会心理学、脳科学などの専門家に加わってもらい、実際に教育をやって効果を確認しながら作成いたしました。特徴としては、まさに地域密着型で、交通安全センターのような施設がないところでも、地域のコミュニティのなかで10〜20人ぐらいの単位で、座学を中心に実施することができるとのこと。そして、ドライバーだけでなく、自転車利用者や歩行者の立場でも参加できるとい

とです。

参加者がお互いに話し合うなかで気づきをうながし、各々の行動にフィードバックしてもらおうというプログラムです。すでに市町村や警察署などから300件を超える問い合わせがあると聞いています。こうした地域社会の方々为主体となった個々の活動を、点から線へ、そして面へと広げていく必要があると考えています。

高齢者自身が話し合いを通じて気づく

こうした地域での活動、とりわけ高齢者を対象にした活動を広げていくには、やはり県警とか各警察署の方々の協力がたいへん大きな力になると感じます。

東川 交通事故防止対策は基本的に官民が一体となって取り組むべきことですので、地域や企業などから提供されるいろいろな機会に対し、警察の支援が有効ならば、積極的に連携し協力していきたいと考えています。

曾田 「いきいき運転講座」の仕組みは、参加者のなかからリーダーを選び、リーダーが進行役となって、お互いに理解を高めていくというものです。例えば、交通場面の写真を見ながら、「ここはここが危ないですかね」と話し合い、危険予測のトレーニングを行います。ただし、リーダーの方が交通安全などについてあまり自信がないという時には、警察の方にサポートしていただくこと、より円滑に進行できると思います。このプログラムの一部でも使えるところがあれば今後、免許更新時の講習などにも活用していただきたいと思っています。

東川 みなさんがテキストで交通の様々な場面を見ながら一つひとつ、話し合いを通じて安全な交通行動を確認して定着させていくということなので、講師が一方的に話すとか、本を読んで学ぶというより、実践的でわかりやすいと思います。地域において交通安全を広げていく上で、非常に有効だと思いますので、活用させていただく

対談◎交通事故のない社会へ

自転車の安全な利用を 図る体験型安全教育

うなこともあると思います。

「ドライバーは免許の更新講習というような教育機会がありますが、自転車を利用する高齢者には、自分自身の身体機能や認知機能を自覚する機会がほとんどありませんので、そのあたりをどのように考えられているのでしょうか。自転車免許証を発行しているという例もありますね。」

東川 自転車乗用中の交通事故は平成17年から減少傾向にあります。平成19年は約17万件と交通事故全体の約2割を占めており、10年前と比較すると約1・2倍に増えています。

これまで自転車は、高齢者に限らず、小学生、中学生の時期を除くとほとんどの人が自転車の正しい通行方法やルール、マナーなどについて教えられる機会がありません。それが現状です。自転車のマナーが悪いとか、危険な走り方をしている、また、どこを走っているのかわからないというように言われますが、ルールが十分徹底されていないことが大きいと思われま。

自転車は高齢者にとっても簡便な交通手段であるとともに、国民の環境問題への関心の高まりもあって、最近、非常に目立って見直されている交通手段です。やはり、私たちが努力することはもちろんですが、地域と連携、協力し、そうした教育の機会をつくることも、自転車の正しい通行方法について広報啓発を積極的にしていくことが必要だと思えます。各県警で取組みを始めている高齢者に自転車免許証を発行する試みもそうした機会づくりの一つとなります。

また、警察庁では、自転車事故の多い中学生・高校生に対して、自転車で走行している時のクルマの危険や自転車が歩行者に与える危険を体験しながら学ばせる手法に取り組んでいるほか、自動車運転免許の更新講習でも、自転車について触れることとしており、こうした機会に、自動車の運転者も自転車の通行ルールを知ることが必要であると考えています。

曾田 自転車教育については、私どもは幼児から小学生を対象にした交通安全教育プ



曾田 浩

● Hiroshi Soda

「プログラム」^{※4}「あやとり」と、その高齢者版である「あやとりい」^{※5}「長寿編」で、実践的な教育として自転車の安全な乗り方やルール、マナーなどの教育を行っています。さらに、危険を安全に体験することで、自転車利用等の危険予知能力も高めるために、私どもは「ホンダ自転車シミュレーター」^{※5}の開発を進めております。また、開発の途中段階にありますが目下、小学生用のプログラムのテスト運用を行っています。これを発展させて中学生・高校生や高齢者向けにも教育プログラムができないか研究中です。

危険を気づかせるのです。このように、自転車シミュレーターは使い次第でも効果があると実感しています。特に、子どもたちは興味を持って、楽しみながら自転車シミュレーターを体験しています。

曾田 学校や教習所などに出向いて、交通安全の授業とか講習で使うわけですが、全員に体験してもらう時間がなかなかない場合、代表者数名に、自転車シミュレーターを操作してもらい、その運転状況を見ながら参加者全員であれば危ないとか、これはルール違反だとか意見を出し合っていて、お互いに気づき、教え合うようなかたちで行います。いま、各地で取組みを始めて、ご利用いただいた所からは高い評価を受けておりますので、さらに広げていきたいと考えています。

また、新しいやり方として、大きなスクリーンをセットし、再現モードを使って集合教育を可能にしました。映像を見ながら、

された後部座席シートベルトの着用義務化については、当面、高速道路での違反についてのみ、運転者に対し行政処分の基礎点数1点が付けられることになっていますが、近年、自動車乗用中の交通事故死者数が大きく減ってきているのは、やはりシートベルトの着用率が向上したことが大きな要因だと思えます。

今年10月に行った着用率の調査では、高速道路で運転席99・0%、助手席96・4%。一般道路で運転席95・9%、助手席89・2%となっています。しかし、後部座席では着用率が大きく上昇したものの高速道路で62・5%、一般道路で30・8%でした。確かに後部座席のシートベルトは面倒くさいとも言われますが、同じことは助手席の着用を義務化した時にも言われ、習慣化すれば運転席や助手席と同様の着用率までいくと期待しています。今後も妊娠中の正しいシートベルトの着用とともに、啓発指導に当たっていき、更に着用率を向上させたいと思います。

曾田 やはり飲酒運転とシートベルトはいろいろな機会をとらえて、徹底して啓発するしかないと考えています。特にシートベルトに関しては、かねてより乗員の安全性確保の観点から、「全席でのシートベルト着用」を活動の現場や発行者を通じて推進しています。また、私も自動車メーカーとして、従業員にはクルマに乗ったら全席でシートベルト着用、飲酒運転は絶対にしていないことを教育しています。私はアメリカに駐在しています、後部座席でシートベルトを着用するのは当たり前の感覚になっていましたから、何の抵抗もなく着用してきます。習慣化すれば苦にならなくなると思っています。

—どのテーマもいろいろな人がうまく助け合って、力を出して協力しないと、隅々まで影響が及ばないという問題だったような

官民一体となった国全体の 総合力による成果

—最後になりますが、高齢者も含めた一般の運転者についてのこれからの課題についてお話しください。

東川 はじめに紹介しましたとおり、今後とも飲酒運転根絶に向けて関係機関や業界と連携しながら取り組んでいきたいと考えております。また、今年6月から施行

気がします。今後、官と民はどのように協力していくべきなのでしょう。

曾田 今日、対談させていただいて改めて実感したのは、高齢者や自転車利用者に対して実効ある安全教育を行うためには、地域社会と一体となって取り組んでいかなければいけないということ、そのためにはやはり、警察、自治体、学校関係などの官と、私も企業などの民が一体となって協力しなければいけないということです。熊本で交通安全教育のための地域活動を展開してみても、やはり地域においてもそうした活動のニーズが非常に高いことがわかりましたので、熊本、九州だけにとどまらず、他の事業所に広がっていくつもりです。

地域と一体となって、交通安全教育を広げていくことは、当然ながら私どもだけではできないことではありますので、地元の警察や自治体の方々にご協力をいただきながら、またボランティア組織なども巻き込みながら、着実に活動を広げていくということが大事だと考えております。

東川 今年はこのまま推移すれば、交通事故死者数を5500人以下、死傷者数100万人以下にするという第8次交通安全基本計画の目標を達成することが可能となるまでできているということは、やはり、国、地方、それから自動車メーカー、地域の住民やボランティアの方々や交通事故を防止するために力を合わせてあらゆる対策に取り組んできた、ある意味で国全体の総合力の成果だと言えるでしょう。高齢者、自転車利用者といった課題についても、これまで培った国全体の総合力を工夫しながら活かしていくことによって解決でき、交通事故はさらに減っていくものと思えます。

※1 Honda健康ドライブスクール=少数制の高齢運転者用教育プログラム。自分の運転行動を客観的に振り返る自己観察法(※2参照)が特徴。具体的には交差点通過や一時停止のあるコースを走行してもらい、その運転行動をビデオで録画し、あとでビデオを見ながらインストラクターと受講者がマンツーマンで振り返りを行う。詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/senior-training/>

※2 自己観察法=東北工業大学の太田博雄教授らが(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、「我が身振り返り、我が振り返り」手法

※3 いきいき運転講座=高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム。4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせて、効果的に安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容となっている。詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.jama.or.jp>

※4 あやとりい=三重県鈴鹿市とHondaが設立した鈴鹿モビリティ研究会が開発した交通安全教育プログラム。小学3・4年生向けの「あやとりい」、幼児向けの「あやとりいひよこ編」、小学生向けの「あやとりい自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者向け「あやとりい長寿編」がある。あやとりいは「あんぜんを やさしく ときあかし りかいして いただく」の略。詳細は以下ホームページを参照。
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatori/>

※5 Honda自転車シミュレーター=自転車利用者のマナーや危険予知能力を高めることを目的に、Hondaが開発中の体験型教育機器。現在、効果的な教育方法などを研究中。