

Hondaの交通安全情報紙



Since 1971



~ 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。



●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：千葉英雄
※年間購読をご希望の方は、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

SJホームページは

CONTENTS

- 対談：第9次交通安全基本計画初年度にあたって
思いやる「人優先」の思想を基本に……①
- 2011年活動報告……④
- TOPICS①／2011 トラフィック・セーフティ・フォーラムin埼玉
- TOPICS②／安全運転研修ご視察体験会
- TOPICS③／Honda Cars静岡西 エンジョイ!! モビリティワールド……⑤
- NEWS REVIEW①／次世代パーソナルモビリティの実証実験
- NEWS REVIEW②／(財)交通事故総合分析センター 第14回研究発表会……⑤
- STREAM / 高校におけるこれからの交通安全教育 第5回……⑥
- 危険予測トレーニング (KYT) / 自転車通行可の歩道を走行する(自転車)……⑦
- 指導者ファイル/東根市交通安全専門指導員の皆さん……⑦
- SJクイズ……⑦
- DOCUMENT EYE / 幹線道路における自転車の通行状況を観察する……⑧

対談：第9次交通安全基本計画初年度にあたって 思いやる「人優先」の思想を基本に



平成23年度、第9次交通安全基本計画がスタートした。同計画は究極的に交通事故のない社会をめざすことを基本理念として、平成27年度までの5年間実施される。実施初年度にあたり、計画の目標達成に向けたビジョンや取組などを、石井隆之・警察庁交通局長と、大山龍寛・本田技研工業(株)安全運転普及本部部長のお二人に話し合っていた。



大山龍寛
本田技研工業(株) 取締役専務執行役員
安全運転普及本部部長

石井隆之
警察庁交通局長

—今年3月11日、東日本大震災が発生し、東北3県(岩手県・宮城県・福島県)を中心に死者・行方不明者合わせて2万人近くにとぼ

る未曾有の大惨事となってしまいました。平成23年を振り返るにあたり、この震災についてうかがいます。

石井 警察では、地震発生から被災した東北3県において大津波警報の発表に伴い、避難誘導を行いました。その結果、多くの方々の避難に貢献できたと思っておりますが、その避難誘導に従事した警察官が30人殉職したことは、大変残念なことです。

そして、被災地へ自衛隊や警察、消防などの救助・救命にあたる応援部隊を送り込むために、東北自動車道等の高速道路を緊急交通路に指定しました。これにより、自衛隊や警察、消防が被災地でスムーズに展開することができました。さらに、緊急交通路を通るために緊急通行車両確認標章を全国の警察で約6万枚発行しました。特に、ガソリンなどの燃料を輸送するタンクローリーについては、被災地におけるガソリン不足の状況に鑑み、高速道路のインターチェンジにおいてその場で発行して優先的に対応しました。また、福島第一原子力発電所の事故により関東圏では計画停電が行われました。最も影響が大きかったのは3月17日で、信号機は約2万カ所で滅灯し、この時は7000人以上の警察官が手信号で対応しました。

大山 地震発生直後から警察官や自衛官の方々が被災者の救出や避難誘導、捜索活動にご尽力いただいたことは、たいへんありがたく感じています。改めて、災害時における警察や自衛隊の頼もしさを実感しました。その一方、この震災によって、日本のモノづくりを支えるサプライチェーンのどこか1カ所でも壊れると、その影響は世界全体に波及していくということを思い知らされました。今後は、効率を追求するだけでなく、こうした災害リスクも織り込んだタフネスをどう持つべきか、企業活動のあり方自体を見つめ直す必要があると考えています。



私たちの人的な被害では、栃木県内の関連施設で不幸にも従業員1人が亡くなり、30人以上の負傷者が出ました。国内の工場では操

業を停止し、すべての国内生産拠点での活動が震災前の水準に回復したのは8月です。この生産活動の休止で、国内外の多くのお客様にご迷惑をおかけしてしまいました。そして、電力需要が高まる7月から9月には、大規模停電の発生を防止するため、ホンダをはじめ、一般社団法人日本自動車工業会の会員各社は、土曜・日曜の休日を木曜と金曜に振り替えました。また、被災地への支援としては、ガソリン発電機および家庭用カセットガスを提供する発電機、警察や避難所などには二輪車を提供させていただきました。

石井 こうした民間の方々のご努力には警察としても感謝しています。今回は広域にわたって被害を受けました。通常の災害の場合は、本来、当該市町村等から道路の通行可否についての情報が警察に入ってきますが、今回の大震災では、市町村自体が被害を受け、その機能が停止してしまいました。そうした状況の中で、ホンダをはじめとする自動車メーカーのプローブ情報により、「ITS Japan」のホームページで被災地の道路の通行実績情報を提供していただいたことは、その道路が使えるかどうかを把握する上で、大変、役に立ちました。

大山 交通安全普及活動につきましては震災の影響による受け入れ側の対応などに配慮して、一時的に自粛しました。しかし、ホンダにとって「環境」と「安全」は最重要課題です。これまでも、ホンダには苦難がありましたが、安全運転普及活動はやめることはありませんでした。今後も引き続き活動を継続し、安全な交通社会の実現に寄与していきたいと考えています。

安全技術の進化と普及が果たす役割は大きい

—今年は、第9次交通安全基本計画が始まった大切な年でもあります。この計画の概要についてお願いします。

石井 昨年度までの第8次交通安全基本計画では、24時間死者数を5000人以下、負傷者数を100万人以下にするという目標を前倒しで達成することができました。警察の施策の中では、シートベルト装着義務違反、スピード違反及び悪質な違反の代表である飲酒運転の取締りを強化したことをはじめ、各種

※1 プローブ情報=車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータ。



石井隆之 Ishii Takashi

の施策が複合的に作用し、成果につながったと考えています。

今年度から始まっている第9次交通安全基本計画では、高齢者、障害者、子ども等交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進し、「平成27年までに、24時間死者数3000人以下、死傷者数70万人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」を達成することとしています。10月末の交通事故の状況は、死者数3706人、発生件数56万6124件、負傷者数69万9624人で、いずれも、対前年比マイナス4.5%で減少しています。

大山 既に私たちは、交通社会に共存する「すべての人の安全」を追求することをホングアの安全への考え方として、技術（ハード）と教育（ソフト）の両面から40年以上にわたり取り組んでいます。これは、「交通事故のない社会をめざす」という第9次交通安全基本計画の理念に通じるものだと考えています。チャレンジングな計画目標ですので、これを達成するためには、ハードすなわち安全技術の進化と普及が一層重要となるでしょう。

二輪車に関しては、リーディングカンパニーとして先進安全装備の開発および搭載車種の拡大に努めています。二輪車の先進安全装備の1つ、CBS（コンバインド・ブレーキ・システム）を中・大型の二輪車だけでなく、125cc以下の車種にも搭載することで、普及率の向上をめざしています。そして、CBSとABS（アンチロック・ブレーキ・システム）を組み合わ

せた「コンバインドABS」についても、搭載車種を増やしているところです。ヨーロッパでは平成29年以降に、このような先進安全ブレーキ（ABS、CBS）の搭載が義務化されると聞いています。ABSについては、ホンダでは平成22年末に全世界の250cc以上の全車種（オフロード車を除く）に適用モデルを設定しました。

四輪車についてはESC（横滑り防止装置）の搭載が、日本でも平成24年から登録車の新型生産車に義務化されます（軽自動車は平成26年）。こうした先進安全装備をお客様に、できるだけお求めやすい価格で提供できるようにすることがメーカーの責務だと考えています。

さらに、私たちが究極的にめざしているのは「ぶつからないクルマ」です。ASV（アドバンスド・セーフティ・ビークル）という全二輪・四輪メーカーが自主的に取り組む「より安全な車両の技術を、実用化に先がけて研究する」プロジェクトでは、車両単独の安全技術ではカバーできない「見落とし」を車間や路間間の通信で減らす研究を行っています。

石井 これまで、何度か交通安全基本計画に関わってきましたが、クルマのハード面の進歩は交通事故死者の減少に大きな役割を果たしていると思っています。例えば、車体の剛性を高めたり、エアバックの搭載などにより、被害軽減を図り、自動車の乗車中に交通事故で亡くなる方を減少させてこられました。これからは自動車メーカーのご努力によって、さらなる減少が期待できると考えています。警察においてもハ

下面の施策として、路間間通信「DSSS（安全運転支援システム）」にも取り組んでいます。全国に展開するためには、いかにコストダウンをしていくかが課題となっています。

大山 ハードの進化・普及もさることながら、交通事故を減らしていくためには、ドライバーやライダーへの安全運転教育の枠を越えて総合的に取り組む必要があります。地域において段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するために、子どもや高齢者を中心とした歩行者、自転車利用者への教育啓発活動を担っているのが、弊社の栃木、埼玉、浜松、鈴鹿、熊本の本各製作所にある地区普及ブロックという組織です。事業所をベースに警察や自治体、関連会社などの指導者づくりをお手伝いし、その活動は全国47都道府県に及んでいます。こうした活動を今後も継続し、民間企業として交通安全の確保に協力したいと考えています。

生活圏においていかに高齢者を守るか

—平成22年の高齢者（65歳以上）の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が約半数を占めています。高齢歩行者対策について、どのようにお考えでしょうか。

石井 高齢歩行者の事故をみると、自宅から500m以内の場所で交通事故に遭われている方が多いことから、生活圏において、いかに高齢歩行者を守っていくかということが重要です。そこで、生活圏の道路では、クルマは30km/h規制でゆっくり走りしてもらい、歩行者や自転車が安心して通行できるように交通規制を考えています。一方、幹線道路では、歩車分離式信号を大幅に増やしていく計画です。交差点で高齢者が交通事故に遭うのは、車両と歩行者の信号機がどちらも青、つまりクルマが右左折してくるところを歩行者が渡っているケースも多いため、車両と歩行者を分離できるように信号を操作すれば、交差点の

事故も減らすことができます。また、高齢者の方の交通安全に対する意識を高めてもらうことも必要なので、警察官による戸別訪問や巡回連絡等の機会を通じて啓発を行っています。

大山 私たちも地区普及ブロックを通じて、高齢者の方々に交通ルールを伝えるだけでなく、道路横断中に事故に遭うことが多いことを踏まえ、横断する前に「止まる」「観る（観察する）」ことの重要性を理解していただくための教育を展開しています。今年度は高齢者向けの教材を新たに開発しました。その1つ、「交通安全ビデオ講座（監修：太田博雄・東北工業大学教授）」は、実際の交通場面を撮影した映像の中の歩行者やクルマの動きを観察して、自分の歩き方を振り返り、問題点に気づいていただくという教材です。歩行者だけでなく、自転車利用者にも対応しています。先日、高知県警察本部が主催する高齢者向けの交通安全イベントに、私たちも協力させていただきました。

石井 高齢者対策のもう1つの柱は高齢運転者対策で、高齢者に認知機能や運動能力の衰えを自覚してもらった上で、安全に運転をしてもらうことが重要となります。そこで、認知機能が極端に衰えた方を見つけるために、高齢者講習の前に講習予備検査という認知機能の検査を導入しました。そこで、これは心配だという方には臨時の適性検査を受けていただき、認知症であるか



ないかの確認をしています。

大山 高齢運転者に対応した取組としては、一般社団法人日本自動車工業会が開発した教育プログラム「いきいき運転講座」の普及に力を入れています。デイスカッションが中心で、教習車両や走るためのコースがなくても教育できる点が、この教育プログラムの特長です。昨年からは、地区普及ブロックを通じて、「いきいき運転講座」の指導ノウハウを地域の交通指導員の皆様にお伝えし、数多くの地域で高齢者向けの交通安全教育に活用されています。

—第9次交通安全基本計画では、子どもへの対策も重要なテーマです。ホンダでは事業所周辺で「親子交通安全教室」を開催しているようですが、どのようなものなのでしょうか。

大山 「親子交通安全教室」は、熊本製作所地域貢献の一環として、15年以上も前から始まったものです。集まった親子に、飛び出し事故等のデモンストラクションなどを見せて、子どもにもは事故の怖さ、親には自ら事故を防ぐ知識と、子どもの行動特性を理解していただくことを目的としています。地元の警察署や自治体、交通安全協会にもご協力をいただいております。地域ぐるみのイベントとして定着しています。これまでに、各地区普及ブロックで合計11カ所の地域で開催されています。また、交通行動の基本である「止まる」「観る」を子どもたちに身につけてもらうための交通安全教育プログラム「あやとり好評で、幼稚園や小学校の交通安全教室で活用いただいています。



交通事故のない社会をめざし、ハードとソフトの両面から取り組む

*2 CBS=前後輪連動ブレーキ。同時に最適な前後配分でブレーキをかけられ、制動距離を抑えることで衝突などの危険を回避できる効果がある。

*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、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/safe/safety_elderly/

対談：第9次交通安全基本計画初年度にあたって

は年齢に応じたチャイルドシートを使っていたら、自転車に乗る時には子どもヘルメットを着用させていただけると、普及・啓発に努めています。そして、子どもへの教育の機会というのはいずれも学校です。現在、中央教育審議会に対し、学校安全に関する諮問が文部科学大臣から出されています。学校安全の中には交通安全も含まれるので、私たちも文部科学省と学校における交通安全をどのように教えるべきか、検討しているところです。

良好な自転車交通秩序の実現に向けて

——自転車の問題は近年、社会的に関心が高まっています。自転車利用者への安全対策等はどのように取り組んでいるのでしょうか。

石井 10月に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」を打ち出しましたが、全ての自転車が歩道ではなく、車道を走るようになるという誤解されている方もいるようです。「歩道から車道へ」というのは、すべての自転車を歩道から車道へ下ろすというわけではありません。「自転車本来の走行性能を高めたいという方は歩道以外すなわち車道を走ってください。歩道を走るときは、歩道は歩行者のもので、歩行者に十分注意して、歩行者優先で歩道を走ってください」という意味なのです。現状では歩道の幅が2mあれば、自転車通行可の交通規制をかけることができます。しかし、2mは狭いということで原則3m以上としましたが、交通状況に応じて規制を見直すということであり、車道を走行することが危険であると認められるならば、規制の見直しはいたしません。よって、幅3m未満の歩道からすべて下りてもらうということではありません。

総合対策の1番目の柱は「自転車の通行環境の確立」で、歩行者、自転車、自動車、それらの交通モードが混在しないように、きれいに分かれることを究極的には目指しています。国土交通省と、平成19年に自転車道整備のガイドブックをつくり、モデル事業に取り組みました。そのモデル事業を検証した結果を踏まえ、もう一度自転車の

走行空間の確保について進めたいと思っています。2番目は「ルールの周知と安全教育の推進」です。アンケート調査を実施したところ、自転車の歩道通行要件に関するルールの認知率は他のルールに比べ低いという結果が出ましたので、こうしたルールをよく広報・啓発していく必要があると考えています。そして、3番目の柱は「指導取締りの強化」です。平成18年の時点では、全国で自転車の交通違反の取締件数は200〜300件でしたが、



昨年はその10倍ぐらいの取締件数になっているのです。自転車に対しては基本的には指導・啓発により交通ルールの遵守を図っていきますが、ブレーキのついていない自転車や道路を走行する、赤信号を無視するという行為は、指導・啓発の範疇を超えています。こうした違反に対しては、きちんと取り締まることとしています。



一方、私たちが独自に開発した教育機器「ホンダ自転車シミュレーター」も、警察や自治体、自動車教習所などに納入しており、各地で実施されている自転車教育の中で、新たなツールとして活用されています。

——第9次交通安全基本計画の中には「民間団体等の主体的活動の推進」が掲げられています。ホンダの地域に根ざした活動はどのように思えますか。

大山 私たちの役割は、その地域の指導者の皆様に、私たちが開発した教育プログラムとその指導法をお伝えすることだと考えています。地域が主体的かつ継続的に活動を行うためには、その地域の中に適切な交通安全教育ができる指導者づくりが重要だからです。5カ所の地区普及ブロックでは

「あやとりい」などの教育プログラムを警察署や自治体、交通安全協会などで交通安全指導を担当されている皆様へ普及することに重点を置いており、累計で約8000人にお伝えしました。この方々を通じて教育を受けた人も含めると、ホンダの教育プログラムを受講した人数は90万人以上になります（平成23年10月末現在）。

昨年からは、私たちの活動に共感していただいたり、教育プログラムを活用していただいている交通指導員の皆様が情報交換できる機会を設けています。この情報交換会では指導の実演を行っていただき、お互いのノウハウを共有できるようにしています。今後も、こうした情報交換会など交通指導員の皆様がより活躍できるように支援したいと考えています。

石井 警察以外で交通安全教育を行っている交通指導員に対してサポートしていただいていることに対しては、大変心強く感じています。官民を問わず、いろいろな方々から指導していただくことで、社会全体として交通安全意識も上がっていくと思います。

状態、事故が起きた後の影響について、生徒一人ひとりが考えをまとめ、その後、生徒同士で話し合うというプログラムです。より多くの先生方に活用していただきたいので、教材はホームページからダウンロード（無料）できるようにしました。実際に授業でこの教材を使った先生からは、交通ルールを違反した場合の危険や、加害者となってしまう場合の賠償責任などについて、理解してもらったという効果的だったという評価をいただいたそうです。

——第9次交通安全基本計画の中には「民間団体等の主体的活動の推進」が掲げられています。ホンダの地域に根ざした活動はどのように思えますか。

大山 私たちの役割は、その地域の指導者の皆様に、私たちが開発した教育プログラムとその指導法をお伝えすることだと考えています。地域が主体的かつ継続的に活動を行うためには、その地域の中に適切な交通安全教育ができる指導者づくりが重要だからです。5カ所の地区普及ブロックでは

「あやとりい」などの教育プログラムを警察署や自治体、交通安全協会などで交通安全指導を担当されている皆様へ普及することに重点を置いており、累計で約8000人にお伝えしました。この方々を通じて教育を受けた人も含めると、ホンダの教育プログラムを受講した人数は90万人以上になります（平成23年10月末現在）。

昨年からは、私たちの活動に共感していただいたり、教育プログラムを活用していただいている交通指導員の皆様が情報交換できる機会を設けています。この情報交換会では指導の実演を行っていただき、お互いのノウハウを共有できるようにしています。今後も、こうした情報交換会など交通指導員の皆様がより活躍できるように支援したいと考えています。

石井 警察以外で交通安全教育を行っている交通指導員に対してサポートしていただいていることに対しては、大変心強く感じています。官民を問わず、いろいろな方々から指導していただくことで、社会全体として交通安全意識も上がっていくと思います。

再開される際のサポートシステムを開発しているところですが、運転再開の判断については現在、各々の医師が独自で行っているケースが多いと聞いています。ホンダドライビングシミュレーターの技術を活用し、健常者の運転と比較して評価できる仕組みを医療現場に提供し、医師の判断の支援に役立ててもらいたいと考えています。このような分野も今後、官民で議論を深める必要があるでしょう。

私たちはクルマ・バイクを通じて、お客様に利便性や夢を提供し、喜びを広げることが事業としてあります。そのため、より多くのお客様が、できるだけ長く、かつ安全・快適にクルマ・バイクを利用できるように、国には法律や道路といった環境整備をお願いしたいと考えています。今は官も民も、これまでのように潤沢に予算をかけることはできない情勢です。より高い成果を出していくためには、官と民が知恵を出し合いながら、昨年、交通局長もおっしゃったように役割分担と相互協力しながら重層的に効率良く連携することが重要になってくると思います。

石井 リハビリをしている方の運動能力を評価するシステムというのは、たいへん興味深いと思います。官の側では気づかないような問題を積極的に研究し、提言していただき、官と民でキャッチボールをしなげばと思います。メーカーによる車両単体の安全性の向上や、医療水準の問題、そういうことも含め、国全体で交通安全に取り組みたいければ、第9次交通安全基本計画の目標も必ず達成できるはずですよ。

——長時間にわたり、ありがとうございました。



大山龍寛 Oyama Tatsuhiro

官民が効率良く連携することが重要

——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」という目標の達成に向けてのお考えを改めてお願いします。

石井 第8次交通安全基本計画の際も、交通事故死者数を5000人以下とするという目標は非常に高いといわれておりましたので、今回の第9次交通安全基本計画で掲げられた3000人以下という目標も、決して達成できないわけではないと思っております。警察としては引き続き、交通違反の取締りや交通安全教育、運転免許行政などを通じて、交通事故の減少に取り組んでいきます。

大山 メーカーとしてやるべきことは、製品であるクルマ・バイクの安全性を高めること。そして、「人」に焦点を当てた安全運転普及活動を継続し、時代に際して常に進化させていくつもりです。新たな取組で言えば、脳梗塞などで脳機能や身体機能に障害を負った方がリハビリの後、運転を

再開される際のサポートシステムを開発しているところですが、運転再開の判断については現在、各々の医師が独自で行っているケースが多いと聞いています。ホンダドライビングシミュレーターの技術を活用し、健常者の運転と比較して評価できる仕組みを医療現場に提供し、医師の判断の支援に役立ててもらいたいと考えています。このような分野も今後、官民で議論を深める必要があるでしょう。

私たちはクルマ・バイクを通じて、お客様に利便性や夢を提供し、喜びを広げることが事業としてあります。そのため、より多くのお客様が、できるだけ長く、かつ安全・快適にクルマ・バイクを利用できるように、国には法律や道路といった環境整備をお願いしたいと考えています。今は官も民も、これまでのように潤沢に予算をかけることはできない情勢です。より高い成果を出していくためには、官と民が知恵を出し合いながら、昨年、交通局長もおっしゃったように役割分担と相互協力しながら重層的に効率良く連携することが重要になってくると思います。

※4 あやとりい＝Hondaが三重県鈴鹿市と協力して開発した交通安全教育プログラム。幼児～小学校低学年対象の「あやとりい ひよこ編」、小学3～4年生対象の「あやとりい 幼児～小学校高学年対象の「あやとりい 自転車教室」、高齢の歩行者・自転車利用者対象の「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 としあかし 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/ayatorii/

※5 自転車の歩道通行要件＝次の3つの場合がある。「普通自転車歩道通行可の標識等がある場合」「13歳未満の子どもの70歳以上の高齢者等である場合」「車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合」。

※6 中学生・高校生への自転車教育指導マニュアル＝以下ホームページからダウンロード可能（無料）。
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/junior/

※7 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が開発した体験型教育機器。詳細は以下ホームページを参照。
http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/