



<特別対談 自動車業界×交通安全>

「車の安全技術」と「人の安全意識」の両輪で 事故のない社会、北海道を築く



沖田俊弥氏

(一社) 日本自動車販売協会連合会北海道ブロック協議会会長・札幌トヨペット(株)社長



勝木紀昭氏

(公社) 北海道交通安全推進委員会会長
北海道エネルギー(株)会長

「交通事故死傷者ゼロ」を目指して、自動車メーカー各社は車の安全技術の開発と普及に力を注いでいる。その技術の進展は目覚ましく、危険な場面を車の性能がカバーする CM に目が離せない。一方で、私たちの交通安全の意識はどうだろうか？その技術の上にあぐらをかいてはいないだろうか？「車の性能」と「人々の安全意識」はまさに車の両輪。今こそ、私たちはどのように安全意識を高めていくべきなのか。自動車業界を代表する沖田俊弥会長と、北海道の交通安全運動を展開する勝木紀昭会長が思いを語った。

◆「交通戦争」「車は走る凶器」と言われた時代 からの挑戦

勝木) 北海道の歴史を紐といてみると、1869 (明治 2) 年に開拓使がおかれた頃、「北海道開拓の父」と呼ばれた島義勇が円山から札幌を見下ろして詠んだ「四通八達宜しく府を開くべし」という詩があります。四方八方に交通網を整備して札幌を拠点にするということ。当時の北海道は、石炭の運搬、木材の運搬などが大きな課題で、まずは鉄道網が整備され、明治の後半から昭和にかけては、道路網が広がっていったのです。

北海道は、広大で積雪寒冷な大地。スピードが出やすく、冬場はスリップ事故が多発し、ついに 1973 (昭和 46) 年には最多の 889 人の方々が亡くなり、長い期間、全国ワーストワンが続きました。2022 (令和 4) 年の死者数は 115 人、全国のワースト 7 位まで減少しました。しかし、まだ 115 人も命がなくな

っている。交通事故を「人災」と考えれば、これをなんとかゼロにしたいというのが、我々の強い思いです。

ここまで減少した要因には、地域の皆さんの地道な啓発活動に加えて、法改正や医療の進展など様々ありますが、なんといっても車の性能の進化は大きい。その中で、私たちが「人」としてどんな意識をもち、我々は何をしていかなければならないのか、ぜひ、沖田さんとお話ししたかったのです。

沖田) 昭和 40 年代、全国の交通事故死者数が年間 1 万人を超え、「交通戦争」「車は走る凶器」とまで言われ、自動車業界は、ずっと「交通事故ゼロ」を目指して技術開発に取り組んできました。1959 (昭和 34) 年には 3 点式のシートベルトが開発され、79 (昭和 54) 年には特に寒冷地には効果がある ABS (アンチロックブレーキ) が発売となりました。81 (昭和 56) 年にはエアバック、95 (平成 7) 年に



は横滑り防止ブレーキ（ESC）も。そして、2006（平成 18）年にボルボが衝突被害軽減ブレーキを開発して以来、ペダル踏み間違い時急発進抑制装置や、カメラのレーダーで歩行者や自転車を検知できる安全装置など、技術は日進月歩で進んでいます。車と車の通信や、スマホをもっている人の位置情報との通信によって、見えないところから飛びだしてきても検知できる・・・といった技術も実用化の一手前までできているのです。

自動運転の開発レベルでは、全く人間が関与しない「レベル 5」が最高で、今は「レベル 2」。人間が多少介入するけれど、ほぼ機械が運転するという「レベル 3」に近づいてきています。

◆車の技術に、私たちの安全意識は甘えていないだろうか？

勝木） 自動車業界をあげて開発し続けているのですね。一方で、人の安全意識はどうでしょう。例えば、前の座席はシートベルトをしないとアラームがなるが、後部座席はならない。スピードを出しすぎてもアラームはならない。ここには、人の安全意識が働かなくてはなりません。

昔は整備不良による事故も多くあったので、ガソリンスタンドでは窓ふきサービスと同様に、ストップランプの点検も行っていました。今は、機械が判断してアラームランプがつくし、暗くなると自動でライトも点灯する。ドライバーの日頃の点検意識や安全確認の機会が減っていると思うのです。

沖田） 車の性能を過信するのは、非常に危険です。まだ、完全な自動運転の社会ではないわけで、あくまでも現状の装置は支援のため

の装備であり、最後はドライバーの判断です。どの分野にも言えることですが、機械は壊れることもある、ということを経験に銘じなければなりません。

勝木） 歩行者の意識も同じですね。「歩行者優先」というのは大切な社会のルールですが、横断歩道であれば、車が来る、来ないにかかわらず、「私が優先」と思うのは危険だと思います。歩行者も自転車も、最近話題の電動キックボードも、ルールが守られていなかったり、スマホをみながら・・・ということも増えている。その危険性をみんなが認識すべきです。

沖田） おっしゃるとおりです。車の安全装備が進化すればするほど、歩行者や自転車が「車は止まってくれるはずだ」「危険なものを察知すれば必ず止まる」と誤解されがちなのです。

長野県の「横断歩道 ありがとう」の取組をご存じですか？登下校の子どもたちが、信号のない横断歩道を渡るときは、最初に「ありがとう」とお辞儀をし、渡りおわると、また振り返って自動車に向かってもう一度「ありがとう」とお辞儀をする。ドライバーはものすごくうれしいのです。こうしたことから、長野県では、信号のない横断歩道に人がいるときには 8 割以上の車が一時停止するようになっています。いわゆるドライバーと歩行者のコミュニケーションみたいなものですね。

*「信号機のない横断歩道実態調査 2022」（JAF）：横断歩道に人がいるときに一時停止する車は、長野県で 82.9%（全国 1 位）、北海道で 25.2%（全国 43 位）。

勝木） 横断歩道で歩行者が渡り終わるのを待っているとお辞儀をしながら小走りする人がいる。これも歩行者からドライバーへの感謝の気持ちの現れで、心がなごみます。

最近では、バス停で皆順番を守って並ぶし、街中でのくわえタバコやポイ捨てを見なくなった。日本の道徳文化は向上していると感じる半面、観光地で「ここにゴミを捨てないでください」という立て札があることに残念に思うこともあります。

自動車業界の皆さんが、強い気持ちで車の性能を上げている一方で、交通安全に関しては、車も歩行者もマナーが悪くなるようではとても残念です。死亡事故が減少している今





こそ、人々の意識を高め、みんなで交通事故死ゼロを実現したいと思います。

◆交通安全。今、何をすべきか？

勝木) 北海道交通安全推進委員会は、北海道警察や北海道庁と一緒に、様々な交通安全の取組を展開しています。年間4期40日の交通安全運動期間を設け、様々な団体や業界、地域とともにセーフティコールをやったり、啓発品を配布したり。交通安全運動は継続が非常に大切だが、いつも同じではいけない。「心が動く」「実感を得ることができる」活動が重要だと考えています。

我々は、交通遺児への支援も行っていますが、決して子どもたちに悲しい思いをさせたり、夢をあきらめるようなことがあってはならないと痛感しています。「人災」ともいえる交通事故をなくす運動を、多くの業界と連携しながら取り組みたいと強く思うのです。

沖田) 自動車業界では、技術開発を進めている一方で、人の意識面の取組も進めています。

自販連では、会員ディーラーに呼びかけ、日にちを決め、販売店前の沿道での「人の波」啓発を行ったり、9月の初旬にも行ったばかりですが、行政とタイアップしながら、衝突被害軽減ブレーキなどを搭載したサポートカーの試乗体験会などを実施しています。

各自動車メーカーでは、それぞれ独自の交通安全運動を展開しており、例えば、トヨタでは、全国的に交通安全紙芝居などの教材を幼稚園・保育園に贈呈したり、人気の「うんこドリル」のスマホアプリや、バーチャルリアリティを活用した疑似体験を通じて、子どもたちに交通安全を伝えています。やはり子どもへの意識啓発は重要だと考えます。



サポートカーの試乗体験会(2023年9月)



勝木) 私の本業である北海道エネルギー(株)では、テーマの一つに「快適なカーライフへのお手伝い」を掲げて「安全」と「安心」をお客様に提供してきました。整備や点検という「安全」。定期点検の際に、改造車や古いタイヤを装着した車が見受けられることがあります。そういうものを絶対に認めません。

24時間営業のセルフのスタンドは道内に50以上ありますが、飲酒運転の車が給油しに来るかもしれない。レシートの裏に「飲酒運転はやめよう」「交通ルールを守ろう」と印刷することで、気持ちのブレーキをかけてもらいたいと思います。

車に乗る頻度が減り、車を持たない人には、いつもしっかりと整備された車をリースすることも、「快適カーライフ」と「安全・安心」の提供につながります。

我々、石油業界、自動車業界ができることはまだまだたくさんあると思うのです。

◆できるだけ長く、車に乗ってほしい。 高齢者の暮らしを社会全体で支える。

沖田) 車は、非常にエモーショナルなもの。白物家電とは違い、経済合理性に反した商品です。週末にしか乗らないのに、高級な車を手に入れ、駐車場代まで支払う。クラシックカーやビンテージカーなどに愛着を感じている人もいる。私どもは、できるだけ長く車とお付き合いいただきたいと思います。高齢者の免許返納が社会的に必要になってきており、家族も心配でしかたない状況にもなっていますが、自分の意のままに移動したいというニーズは生涯ずっとあるわけで、そこをなんとかしたいと思うのです。とりわけ、この広大な大地・北海道では。



勝木) 交通事故死亡者がピークだった昭和46年の889人のうち、高齢者は全体の18%、若者は24%。昨年は高齢者が54%、若者は6%。若者の暴走は減少したのかもしれませんが、高齢者の交通安全は大きな課題です。

自動車学校でも、高齢者教習や長くペーパードライバーで運転に自信がない人たちへのプログラムもできています。若い人たちを含めて、新しい性能の車を乗りこなせるようにもしていかなければならないですね。

沖田) 札幌市内の手稲と藤野に「ちょいそこ」というサービスがあります。札幌市とトヨタカローラ札幌、タクシー会社が連携した実証実験なのですが、オンデマンドで自宅から病院やスーパーに格安で行けるしくみです。全国でも数十か所で実施されていますが、札幌でのニーズが一番高いそうです。

勝木) ニセコ町にもデマンドバスがありますが、こうした仕組みがない中で、高齢者がやむを得ず運転したり、免許証を返納できないでいる場合もあり、交通事故に結びついている可能性もありますね。

◆様々な業界との連携で、 大きな「交通安全の輪」をつくりたい。

勝木) 様々な業界が、それぞれの立場で交通安全を広く考えています。例えば、建設業界は、過積載の防止に業界をあげて取り組み、製紙業界も、製紙ロールのトラックへの積み方を業界全体で変えました。これらの一つひとつが交通事故防止につながっています。

また、春の全国交通安全運動期間の啓発イベントでは、スキージャンプの原田雅彦さんと、東海大学スキー部員の協力をもらい、ヘルメットをかぶっての自転車パレードを行いました。これからも、いろいろな人たちの力を借りながら、様々な角度から交通安全を考えたいと思います。

我々もお互いに連携していくことが大事だと思います。

沖田) ぜひとも、連携したいですね。いろいろな業界が展開しているいい取組をお互いに共



スポーツ選手とともに、自転車安全パレード(2023年5月)

有することはとても重要だと思います。それぞれの刺激になるし、さらにいいアイデアが生まれてきます。

勝木) 当委員会には、179市町村の他に140近くの団体・企業が正会員・賛助会員になっていただいています。今年度は、こうした皆様と意見交換をしながら、その活動内容を事例としてまとめ、発信する取組を行っています。今回の自動車業界の交通事故ゼロへの強い思いと技術開発の取組も、多くの方々に知っていただきたいと思いました。様々な機関が連携し、より大きな輪が生まれます。

沖田) 自動車メーカーは、これからも安全装備を進化させていくわけですが、我々、販売側も、もっとメーカーの思いやこだわり、使い方や効果などを皆さんにわかりやすく伝えていきたいと強く思いました。知っていただくことにより、皆さんに安全意識をより高めていただけるのではないかと感じました。

勝木) 車を作る人、販売する人、利用する人。利用する人たちの中には、マイカーとして、仕事としてなど、様々な形があります。自動車業界には、販売業者、スタンド、タイヤ業界など様々。みんながそれぞれの役割を果たしていくことで大きな力となりますね。

自動運転が実現する社会を楽しみにしながらも、我々「人間」は、ずっと交通安全意識を持ち続け、みんなの力で「交通事故ゼロ」を実現させたい。思いやりあふれるやさしい社会を作っていきたいものですね。ぜひ、一緒にやっていきましょう!

<対談：2023年9月11日>