



「秋の全国交通安全運動と企業としての安全対策について」

はじめに

今年も内閣府、警察庁などが中心になって「平成20年秋の全国交通安全運動」が実施される。この期間、街中には警察官の姿が目立ち、各種交通法規の取締りも強化される。春にも実施されるが、秋とともに恒例行事となっている。これにより、ドライバーを始め、歩行者を含めた交通参加者の安全への意識付けが図られる。しかしながら、その意識付けも交通安全運動の終わりとともに薄れ、直後には事故が増えることもある。さらに、これを企業単位で見ても同様のことが言える。本稿では、交通安全運動による安全への意識付けが一過性に終わらず、むしろ、交通安全運動を機に企業内に安全文化を醸成させることを目的と置き、その為には、どのような準備と考え方、具体的な取組が必要なのかをまとめた。また、本稿は主に企業向け、しかも社有車を扱う企業を中心とした内容である。本稿により、多くの企業が交通安全運動を利用した安全文化の醸成の実現に役立ててもらえれば幸いである。

1. 秋の全国交通安全運動の概要

すでに内閣府より、「平成20年秋の全国交通安全運動推進要項」が発表されている。その要綱の全文は終わりに参考資料として付け、（但し、実施要領については企業に関連する職場内におけるものだけに留めた）ここでは、その要旨を次に示す。

○ 要旨

- （1） 期間：平成20年9月21日（日）～30日（火）までの10日間
- （2） 主催：内閣府、警察庁など
- （3） 運動重点（特に全国重点）

＜運動の基本＞「高齢者の事故防止」

- ① 全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
- ② 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止
- ③ 飲酒運転の根絶

概ね以上のような内容で実施されるが、文末に付けた付属資料で、一度全文をご確認いただきたい。また、全文は内閣府のホームページなどでも公開されている。

内閣府ホームページ

<http://www8.cao.go.jp/koutu/keihatsu/undou/h20aki-yoko.html>

2. 運動重点の背景とポイント

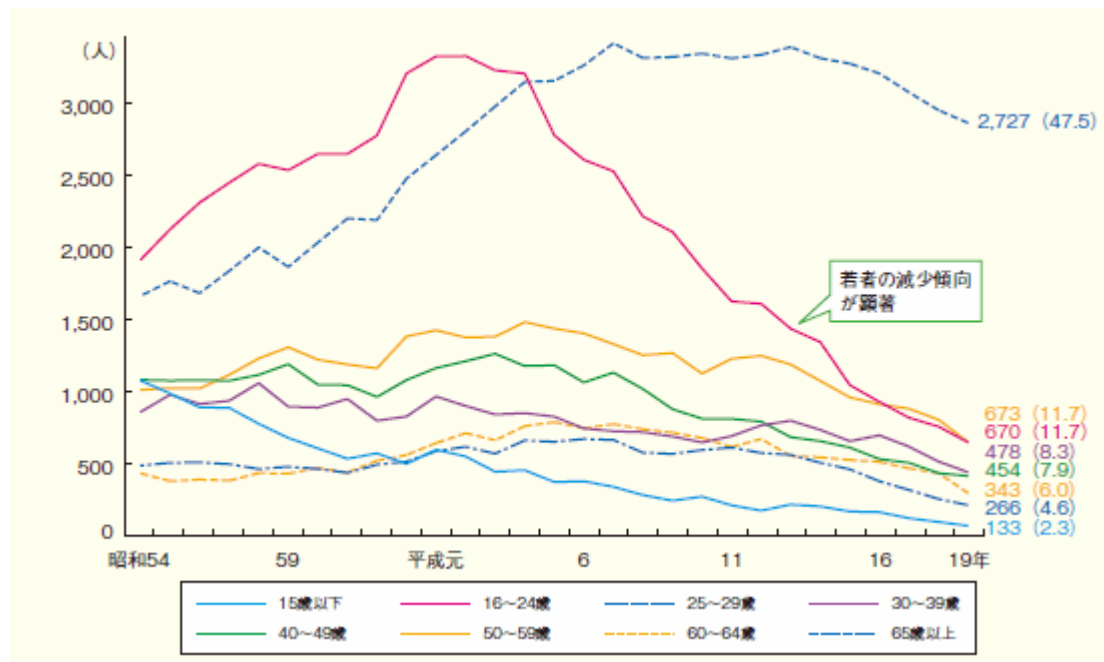
交通安全運動の運動重点は、その時に抱える交通リスクの大きなもの、また新たにリスクとなったものなど、いずれにせよ交通リスクのトレンドが中心となって、その施策と組合わさることが多い。秋の交通安全運動については、「高齢者の交通事故防止」を対策の基本に据えて、かつ①全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい着用②夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止③飲酒運転の根絶の3点をあげている。ここでは、特に高齢者、シートベルト・チャイルドシート、夕暮れ時と夜間の事故について、その背景とポイントをまとめた。

（1）「高齢者の交通事故防止」

平成20年度の交通安全白書によれば、交通事故による死者数の推移（図1 年齢層別交通事故死者数の推移）を見ると、最近は全ての年齢層で死者は減少している。特に16歳～24歳までの若年層

で減少が顕著である一方で、65歳以上の死者数は「高留まり」と言える。また、平成19年には交通事故による死者数が6000人を下回る中で、65歳以上の死者が2727人で、約半分を占めている。このような状況の中では、交通リスクの低減のターゲットは、高齢者による事故となるのは当然といえる。

(図1ー 年齢層別交通事故死者数の推移)

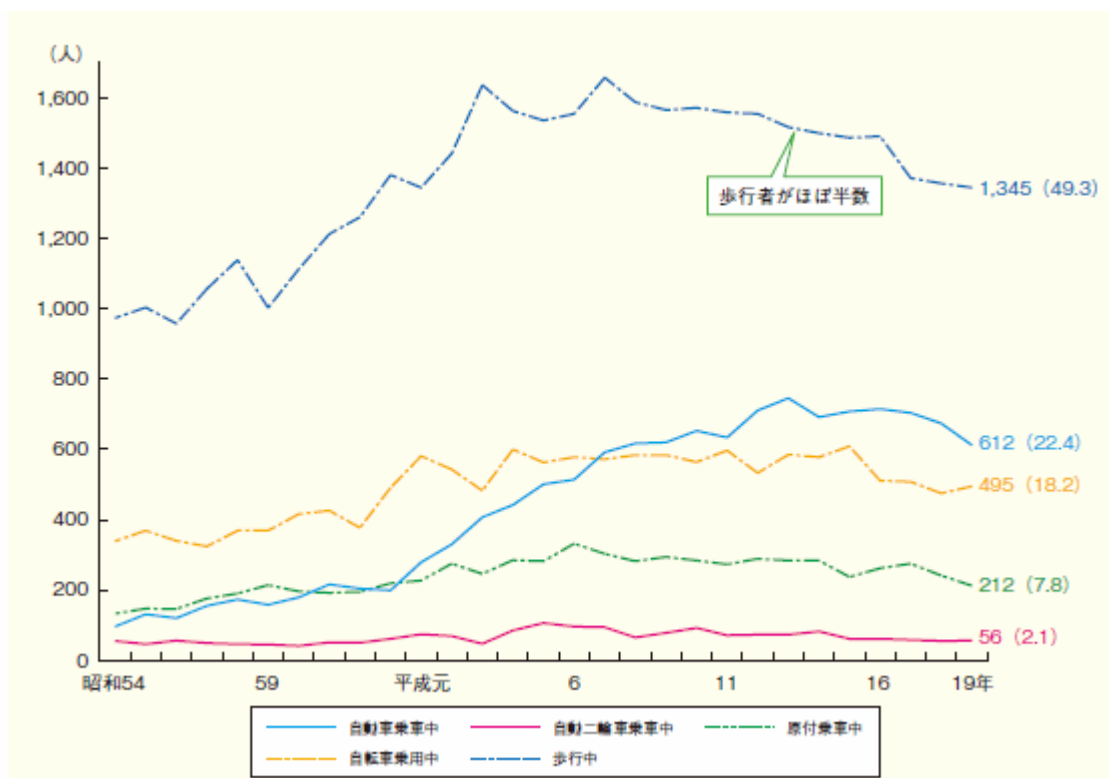


注1 警察庁資料による。

2 () 内は、年齢層別死者数の構成率 (%) である。

高齢者の事故は、現状では高齢者が歩行者の状態での事故になる、高齢者から見れば被害事故が多くを占めるが、近年では、高齢者が運転中の加害事故も増加傾向である。(図2 高齢者の状態別交通事故死者数の推移) 今後の更なる高齢化社会の到来により、高齢者の運転中の事故はますます増加することが予想され、今から対策の中心に据えなければならないであろう。

(図2ー 高齢者の状態別交通事故死者数の推移)



注1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

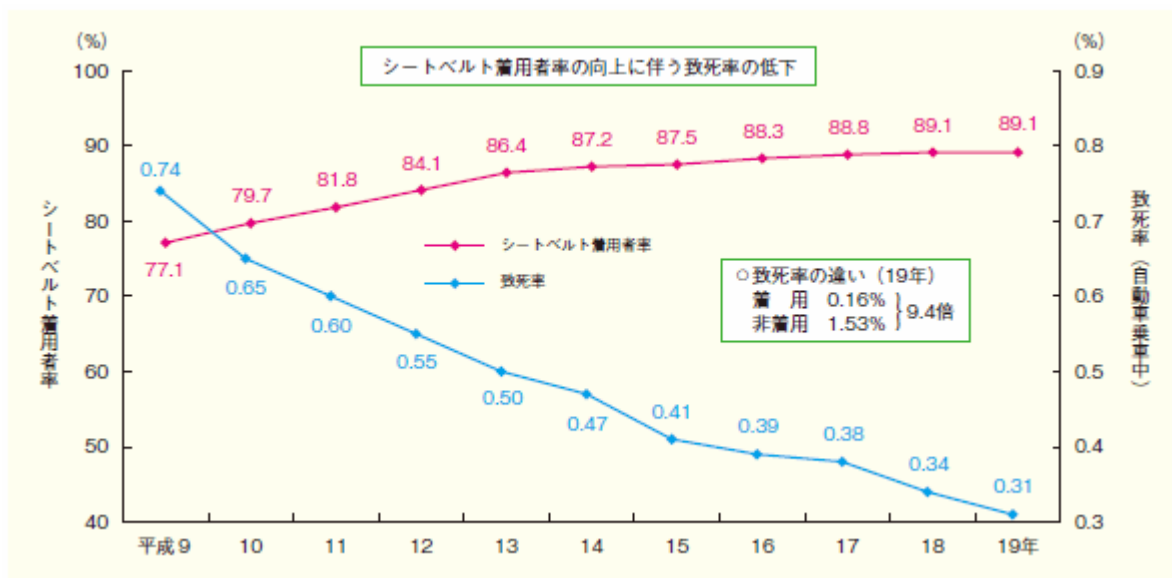
2 () 内は、高齢者の状態別死者数の構成率(%)である

(2) 全座席のシートベルト、チャイルドシート着用

既に平成20年6月より、後部座席へのシートベルト着用が義務化された。これまで、運転者の努力義務だった助手席以外の同乗者(後部座席などの同乗者)のシートベルト着用義務が完全義務化され、運転者は自動車を運転する際には同乗者全員にシートベルトを着用させなければならなくなった。ドライバーにとっては面倒な義務化と思われるかも知れないが、シートベルトやチャイルドシートによる事故軽減効果は確実に現れている。

図3、図4も平成20年度の交通安全白書によるものであるが、シートベルト及びチャイルドシートの着用率が上がれば上がるほど、その事故による致死率は下がっていることを示している。特にシートベルトについては顕著である。また、平成19年中の自動車乗用中の死傷者のシートベルト着用有無別の致死率を見ると、非着用者の致死率は着用者の9.4倍と高くなっているし、チャイルドシート使用有無別の死亡重症率を見ると、正しく使用した場合に比べ、不使用者は2.9倍に、不適正使用者は5.9倍と高くなっている。こうして、シートベルトは全席着用、チャイルドシート着用義務を課すことにより、徹底した致死事故の削減を図ろうとするものである。

(図3ーシートベルト着用率及び致死率の推移)

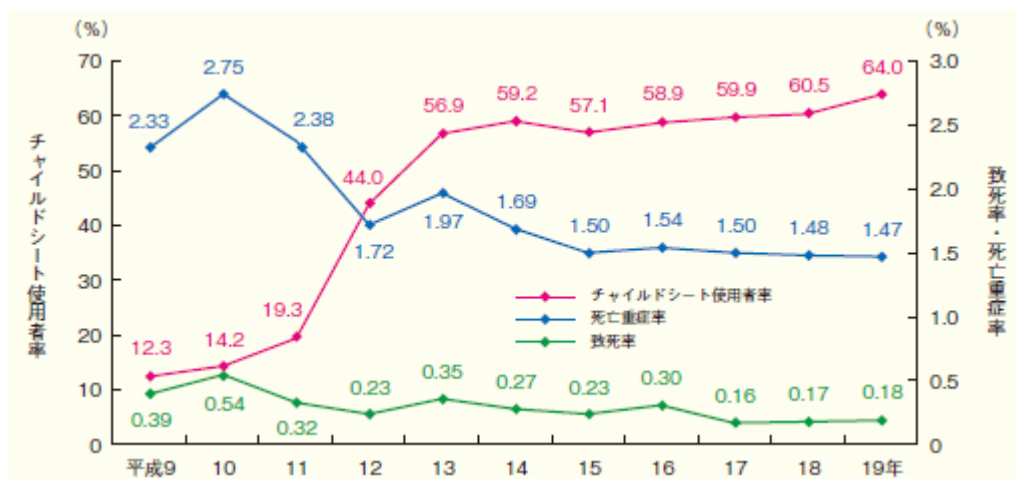


注1 警察庁資料による。

2 シートベルト着用率=シートベルト着用死傷者数(自動車乗用中)÷死傷者数(自動車乗用中)×100

3 致死率(自動車乗用中)=死者数(自動車乗車中)÷死傷者数(自動車乗車中)×100

(図4ーチャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重症率)



注 警察庁資料により作成

(3) 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時や夜間の事故を考える場合、人間の視覚に様々に起こる現象の理解が必要である。夕暮れ時は薄明視、夜間は夜間視という現象である。さらに、視力についても、視力は昼間と夜間では異なり、例えば昼間に1.2程度の視力があっても、夜間には0.7程度に落ち込むものである。また、人間の視覚を理解する上で、前提となることがある。それは眼底の網膜には二種類の光を感じる細胞があり、明るいところで能力を発揮し高い感度を持つ「錐体(すいたい)細胞」と、暗いところで能力を発揮するが、視力では劣る「桿体(かんたい)細胞」がある。

夕暮れ時の薄明視は、薄暮時に起こり、網膜にある2つの細胞(錐体細胞、桿体細胞)が同時に働き、その調和が崩れ、焦点が合いにくく、視力も落ちてしまうものである。このことから、白夜のある北欧では早くから薄暮時の前照灯の点灯を行っていた。加えて、夜間視の特徴は視力が落ちるだけではなく、道路照明などの影響で、障害物の背景が明るく、障害物そのものは黒く見える現象が起こり、障害物そのものが見えにくくなることもある。さらに、前照灯の点灯範囲が限られていることや、周囲が暗いことで、距離感やスピード感も低下することがある。これらにより、夕暮れ時や夜間は、ドライバーから見て歩行者や自転車への視認性を低下させると言われている。従って、注意を強く心がける必要がある。夕暮れ時や夜間に歩行者や自転車の多い住宅街などへ営業をする企業ドライバーなどは、このリスクが高いと考えなければならない。

(4) まとめ

このように見ると、基本政策や運動重点はリスクとして顕著なものと、対策として効果を上げているものの徹底化と二つに分けることができる。基本としての高齢者対策、夕暮れ時と夜間の歩行中、自転車乗用中の事故などはリスクとして上昇してきているものであり、「シートベルト、チャイルドシートの着用」、「飲酒運転の根絶」は対策により確実に成果を出しており、それらをさらに徹底しようというものである。

このような運動重点の組み合わせは、上昇するリスクを早期に対策することで、さらなる増加を防ごうという意図と、対策により成果の出ているものは、ゼロになるまで徹底しようという意図の組み合わせである。これらの組み合わせは、実際の交通リスクの状況を踏まえたものであり、我々はそれぞれに謙虚に耳を傾ける必要がある。

3. 交通安全運動は取締り対策ではない

社有車を扱う企業では、交通安全運動に合わせて、まずは、この運動重点を背景とともに、資料や社内掲示などを利用して企業内で共有する必要がある。なるべく職場単位で、しかも課毎などの小さな単位で、データやグラフなどの客観的なデータを活用して説明することが重要である。よく企業で行われていることとして、交通安全運動前に「9月中には取締りが強化されるので、気を付けてください。」というようなリードをすることがある。これは「取締りの強化」だけが強調され、従業員の運転リスクを引き下げることに繋がりにくいことを強調したい。

例えば、次のような例がある。1977年、カナダのブリティッシュコロンビア州で飲酒運転に対する厳重取締りの結果、飲酒関連の交通事故死を18%減らしたが、飲酒事故を含む全ての交通事故死は19%増やしてしまった。この厳重取締りは、飲酒チェックを実にブリティッシュコロンビア州の登録車両の30%にあたる規模で行ったものである。これは、飲酒運転者そのものの数を大幅に減らすことに成功したが、取締り以前より、そもそも飲酒運転をしなかったドライバーは、路上から飲酒運転者が消えたことにより、危険な時間帯に運転を控えるとか、飲酒ドライバーを警戒するなどの本来行っていた注意を怠ったためではないかと考えられた。

シートベルトについても、次のような例がある。オランダで、シートベルトを常習的に使用しないドライバーへ、シートベルトを着用するよう依頼して実験をしたところ、彼らはシートベルトなしよりもスピードを出して運転し、先行車へ接近し、速いスピードで路線変更し、障害物に近づいたときにブレーキをかけるタイミングが遅くなった。

安全対策を考える上で、リスク・ホメオスタシス理論というのがある。これは「どのような活動であれ、人々がその活動(交通、労働、飲食、服薬、娯楽、恋愛、運動、その他)から得られるだろうと期待する利益と引き替えに、自身の健康、安全、その他の価値を損ねるリスクの主観的な推定値を有する水準まで受容する。」というものだ。飲酒の例では、大規模な飲酒運転の取締りは、飲酒運転をしないドライバーにとっては、飲酒運転者が減り、安全な交通環境であるというリスク評価をさせ、普段よりも注意を疎かにするという事に繋がった、つまり、普段よりも注意を疎かにするというリ

スクを受容したわけである。また、シートベルトの例では、ドライバーに対して、シートベルトをしていれば、多少の荒い運転やスピードを上げた運転は大丈夫であろうと思わせた。このようなリスク・ホメオスタシス理論に基づいた考え方は賛否もあるが、実際には現実として表出していることが少なくない。

つまり、「取締りさえ逃れられればよい」というような考え方や風土は、それ以外のリスクを受容する可能性があり、企業などでは、このようなリードの仕方はすべきではないといえる。ただ、我が国の場合、例えば平成19年の我が国全体のマクロ的な交通事故による死者数、負傷者数双方が減少した。この要因として、「飲酒運転による罰則強化」などをあげる関係者は多い。確かに、マクロ的な数値は、事故減少を「飲酒運転による罰則強化」を中心に据えたとリスク・ホメオスタシス理論とは異なる結果が出ているが、企業単位で考えると、その効果はまちまちになっているのが現状である。つまり、交通安全運動が終わると事故が増える、または年間の事故件数は増加してしまうなどはその例である。

4. 経営者としての交通リスクの受容について

経営者は事業における交通リスクをどこまで受容しているかは、その経営者により異なる。ある経営者は「営業最優先で事故は付き物である。」と考える。また、ある経営者は「企業責任として、または健全な事業継続のために事故は最小限に押さえなければならない。」と考える。この両極端な考え方により、経営者が受容する交通リスクは大きく変動する。

例えば、前者の考え方を取る経営者は安全対策を考慮しないか、あるいは簡単に考えるであろう。例えば、「事故を起こしたら罰金を科す」などはその典型例といえる。その場合、結果として社員が事故を隠蔽するかも知れないという大きなリスクを受容しなければならない。しかも、この場合、無意識のうちに大きなリスクを受容することになるかも知れない。ところが、後者の考え方を取る経営者は安全対策を継続的かつ日常的な重要活動として考えるであろう。この場合、経営者は交通リスクを受容しないため、交通リスクから派生する思わぬリスクも受容することはない。

重要なことは、交通リスクの受容は、別の大きな経営リスクを招くことがあるかも知れないということである。先の例では、罰金制度により無意識のうちに事故の隠蔽リスクを受容し、企業としての社会的信用を失うことになる。交通リスクの受容は、経営者として、その後の経営活動を脅かす大きなリスクを無意識に受容しているしれないことを念頭に置くべきであろう。「事故により保険料が上がる」「事故により事故対応に時間がとられる」というコストパフォーマンス以上に、現在は、風評などにより社会的信用を失墜させることは事業継続や企業経営そのものに大きく影響を及ぼす可能性があることを想定する必要がある。社有車を所有、使用、管理する企業経営者は、交通リスクを最小限にするという経営哲学を持ち、社員全員をリードするという意識が必要になってきているということだ。

5. 企業としての具体的対策をどうするか

企業における交通安全運動の目的を明確にすることが第一である。「取締りを逃れること」ではなく、「社員の運転リスクを引き下げ、社員を守り、健全な経営を維持する」ことである。第二は運動重点の趣旨、背景を社内で十分に共有することである。さらに、第三は、社員全員を交通安全運動へ参加させることである。恐らく、このことが最も難しいことであろう。その具体的な方法について述べたい。

社員全員を交通安全運動へ参加させるためには、まずは企業内の経営トップからの目的、運動重点に関する強いメッセージが必要といえる。社員はよく見ているもので、経営が、あるいは上司が重視していないことを実践の優先順位として高めることは稀である。また、課毎などの最小単位での運動重点の共有を終えた後に、以下のようなことを上司から部下へミッションとして与えることがよいだろう。

- (1) 運動重点（高齢者、シートベルト、夕暮れ事故、自転車、飲酒運転）のカテゴリーの中で、これまで自身が経験したヒヤリハットを記載してもらう。飲酒運転については、飲酒運転をしそうになる場面を自身の生活の中で想定してもらう。これは業務中のみならず、プライベートも含んだ経験でも良い。
- (2) 次に、これらの運動重点について、これまでの危険な経験を踏まえ、自身がどのように気を付けるかを同じシートに記載してもらう。もちろん、上司も記載する。

- (3) 上記(1)、(2)を職場で保管し、毎日の朝礼などで、当日の業務中で特に気を付けたいことを持ち回りで話してもらい。そして、全員で拍手などをして、その社員の安全活動を盛り上げる。このことにより、当番社員は真剣に考えて発表するようになるであろう。

これらの取組を続け、職場内で安全に関する話題が出始めたならば、取組は順調に進んでいると評価して良い。さらに、運動期間終了後には、先に記載してもらったシートを返却し、安全運動を終えた感想とこれから注意したいことを書いてもらい、再度、提出してもらい。上司はこれを重要文書として保管し、安全運動後も安全運転を継続してもらい、これを約束する。

6. リバウンドを防ぐ方法

交通安全運動期間中には上記に述べた方法などで、経営も含めた社員全員が参加しているという運営が最も有効であると考えられる。加えて大事なことは継続である。上記方法では、運動後の注意も含んでいるが、継続的な安全対策としては十分ではないであろう。やはり、徐々に経営や上司も含め、安全への注意意識が薄らいでくる可能性は高い。そこからリバウンドは始まる。つまり、事故が増え始めることになる。実は意外と軽視されることは、安全運動後に起きた1件目の事故に対する社内対応である。安全運動が終わっていることから、「社内でこのような事故が発生した」などの共有も行われなことが多い。リバウンドを防ぐためには、この1件目の事故に対する対応の重要度を高めることを提案したい。

重要度を高めるとは、「1件目の事故を起こした社員へ罰金を科す」などを意味しない。立ち返ることである。この時は経営トップからメッセージを出してもらい、事故内容を正確にフィードバックし、今一度、運動終了後に共有した注意事項を上司から部下へ返却し、再徹底を図ることである。ダイエットでリバウンドはよく言われる。しかしながら、長期に渡ってダイエットした成果が、1日の暴飲暴食で全てが台無しになることは少ない。問題は、1日の暴飲暴食で全体のたがが外れてしまうということである。たがさえ外さなければよいのである。この場合、1件目の事故を起こした社員への個人的な攻撃をできるだけ避け、企業全体の問題として捉え、即座に再徹底することである。

7. 企業としてのリスク対策の理想

本来は、企業内で起きている事故を分析し、事故形態、事故惹起者双方の観点から、リスクの高いものから、その事故原因に即した安全対策マニュアルなどで教育を繰り返し、願わくは、安全の日常管理として、ドライブレコーダなどを装着し、安全運転の実施状況を企業として管理することが理想といえよう。つまり、現状把握、高リスクの見極め、事故原因に即した対策教育、日常管理を継続することである。

しかしながら、こうした対策を継続的に実施するためには、自社の人員やノウハウだけでは限界がある。コンサルタントである筆者は、むしろ、この理想の実現をコンサルティングにより構築することを奨励する。一方で、コンサルティングさえ行えば必ず事故が減るというわけではない。コンサルティングは魔法の杖ではなく、企業としての自律的なリスク対策態度、とりわけ経営が主体となった態度と合意した時にはじめて効果を発揮するといえるよいものである。そういう意味では、コンサルティングと経営からの自律的な態度は車の両輪といってもよい。そのような自律的な態度を醸成する第一歩として、企業にとって交通安全運動の活用は有効である。まだ企業内の安全対策として十分に行っていない、できていない、着手もしていないという企業で有れば、本稿で紹介した社員全員が参加する交通安全運動の実施により、企業としての安全対策の第一歩を踏み出していきたい。

以上

(第204号 2008年9月発行)

参考資料 「平成20年秋の全国交通安全運動推進要項」

第1 目的

本運動は、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的とする。

第2 期間

平成20年9月21日（日）から30日（火）までの10日間

第3 主催

内閣府、警察庁、総務省、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、防衛省、都道府県、市区町村、自動車検査独立行政法人、独立行政法人自動車事故対策機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、自動車安全運転センター、軽自動車検査協会、(財)全日本交通安全協会、(財)日本道路交通情報センター、(社)全国交通安全母の会連合会、(社)全日本指定自動車教習所協会連合会、(社)全国二輪車安全普及協会、(社)日本自動車連盟、(社)日本バス協会、(社)全日本トラック協会、(社)全国乗用自動車連合会

第4 協賛

紙幅の関係で割愛する。

第5 運動重点

秋の交通安全運動では、本格的な高齢社会への移行に伴う高齢者の交通事故醸成に的確に対処するため、「高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、次の重点を定める。

1. 全国重点

- (1) 全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
- (2) 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止
- (3) 飲酒運転の根絶

2. 地域重点

都道府県の交通対策協議会等は、上記1の全国重点のほか、地域の交通事故実態等に即して必要があるときは、地域の重点を定める。

第6 運動重点に関する主な推進項目

1 「高齢者の交通事故防止」に関する推進項目

高齢者自身の交通安全意識の高揚を図るとともに、一般の運転者、その他の交通参加者の高齢者に対する保護意識の醸成を図り、高齢者の交通事故を防止するため、次の項目を推進する。

- (1) 高齢者の運転・運動能力等の理解に基づく安全行動と保護活動の徹底
 - ア 高齢者自身による身体機能の変化の的確な認識に基づく安全行動と保護活動の徹底
 - イ 街頭での高齢歩行者・電動車いすの利用者・高齢自転車利用者に対する交通安全指導、保護・誘導活動の促進
 - ウ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の使用促進と、改正道路交通法の施行により75歳以上の運転者について高齢者マークの表示が義務化されたことの周知徹底
 - エ 高齢運転者に対する思いやりのある運転の実践
- (2) 参加・体験・実践型の交通安全教育等の推進による交通ルール・マナーの理解向上と安全行動の実践
- (3) シルバーゾーン等を中心とする高齢者の安全な通行を確保するための交通安全総点検の促進

2 「全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」に関する推進項目

シートベルト着用に係る改正道路交通法の施行に伴い、活発な啓発活動を展開するとともに、交通事故発生時における被害の防止・軽減を図るため、次の項目を推進する。

- (1) 改正道路交通法の施行により、全ての座席のシートベルト着用が義務化されたことの周知と着用の徹底
- (2) シートベルトとチャイルドシートの着用の必要性和着用効果に関する正しい理解の促進
- (3) チャイルドシートの安全性能に関する情報提供
- (4) 体格に合ったチャイルドシートの使用と座席への正しい取付け方法の周知及び取付けの徹底

3 「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止」に関する推進項目

秋口における日没時間の急激な早まりとともに死亡事故が多発する夕暮れ時と、視認性が低下し重

大事故に繋がるおそれのある夜間の交通事故を防止するため、次の項目を推進する。

- (1) 歩行者・自転車利用者の反射剤用品等の活用の促進
- (2) 街頭での歩行者に対する交通安全指導、保護、誘導活動の促進
- (3) 「自転車の安全利用の促進について」(平成19年7月10日交通対策本部決定)
にある「自転車安全利用五則」を活用した自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知と
街頭指導の強化等による自転車のルールを遵守した安全利用の促進及び自転車の通行方法に係
る改正道路交通法の改正点の周知
ア 車道の左側通行等自転車の通行方法の指導と歩行通行時における歩行者優先の徹底
イ 二人乗り、傘差し、携帯電話使用、ヘッドホン使用等の危険性の再認識による安全通行の
徹底
ウ 夜間等における前照灯の早めの点灯の励行
エ 交差点等における信号遵守、一時停止、安全確認の徹底
オ 幼児・自動の乗用車ヘルメット着用の促進
- (4) 自動車の前照灯の早めの点灯の励行
- (5) 交通混雑や視認性の低下など、夕暮れ時と夜間の危険性を認識・理解させる交通安全教育等の
推進
- (6) 夕暮れ時と夜間の歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するための交通安全総点検の促進

4. 「飲酒運転の根絶」に関する推進項目

道路交通法の改正により飲酒運転に係る罰則が強化され、また、国及び地方公共団体を始めとする
関係機関・団体等は、その根絶に向けて広報・啓発活動を強化推進しているところである。さらに
昨年12月には、常習飲酒運転者対策推進会議にて「常習飲酒運転者対策の推進について」を決定
し、その対策を強化推進することとした。これら趣旨に沿い、広く国民に対し、飲酒運転の悪質性・
危険性、交通事故の悲惨さを訴えて意識改革を進めるとともに、運転者の交通安全意識の高揚を図
り、飲酒運転を根絶するため、次の項目を推進する。

- (1) 地域、職場、家庭等における飲酒運転を許さない環境づくりの促進
- (2) 各種広報媒体の活用による飲酒運転の根絶に向けた広報啓発活動の推進
- (3) 飲酒運転の悪質性・危険性の理解や飲酒運転行為を是正させるための運転者教育の推進
- (4) 飲食店等における運転者への酒類提供禁止の徹底
- (5) 交通事故被害者等の声を反映した啓発活動等による飲酒運転根絶機運の醸成
- (6) 自動車運送事業者の営業所等におけるアルコール検知器の普及及びその適正な活用促進

第7 運動の実施要領

主催期間や団体毎に規定されているが紙幅の関係で割愛する。ただ、本稿の主眼である企業向けの安
全対策という観点から、職場における実施要領のみを記載する。

<職場における実施要領>

職場の管理者、安全運転管理者、運行管理者等との連携により、事業所等の業務形態に対応した交通
安全教室等を開催するほか、飲酒運転の悪質性・危険性、シートベルトの着用効果と全ての座席におけ
る着用の徹底などの安全運転や交通事故情勢に関する細かな情報提供を行い、社内広報誌(紙)を活用
した積極的な広報啓発活動を実施する。

第8 効果評価の実施

主催機関・団体は、運動終了後にその効果の評価を行い、実施結果を的確に把握することにより、次
回以降の運動がより効果的に実施されるよう施策の検証に努めるものとする。

【引用文献】

- ・「平成20年版 秋の全国交通安全運動推進要綱」
- ・「平成20年版 交通安全白書 警察庁」
- ・「交通安全の基礎知識」社団法人 日本損害保険協会
- ・「交通事故はなぜなくなるのか リスク行動の心理学」
ジェラルド・J・S・ワイルド 芳賀 潔 訳 新曜社

以上