

## 東北ブロック

# 1. プログラム詳細

## 【日程 1日目】

13:30~13:45	(15)	<p>開会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主催者挨拶：内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付 交通安全啓発担当主査 宮崎 友和</li> <li>来賓挨拶：福島県生活環境部生活交通課長 根本 達弥</li> <li>歓迎の挨拶：福島県交通安全母の会連絡協議会 会長 山崎 信子</li> <li>紹介：講師 岩手県立大学総合政策学部教授 元田 良孝 コーディネーター 自由学園最高学部講師 溝端 光雄</li> </ul>
13:45~14:45	(60)	<p>講演①「自転車問題の背景と道路交通法の改正について」 岩手県立大学 総合政策学部 教授 元田 良孝</p>
14:45~14:55	(10)	休憩
14:55~16:05	(70)	<p>活動事例発表（10分×6県）</p> <p>① 14:55~15:05 「外ヶ浜町交通安全母の会の活動状況について」 青森県交通安全母の会連合会常任理事 高森 キクエ</p> <p>② 15:05~15:15 「一関地区交通安全母の会連合会の取り組み」 岩手県交通安全母の会連合会副会長 小森 洋子</p> <p>③ 15:15~15:25 「被災地の復興を願って」 宮城県加美町交通安全母の会連合会会長 菅野 俊子</p> <p>休憩（10分間）</p> <p>④ 15:35~15:45 「仙北市交通安全母の会の活動について」 秋田県仙北市交通安全母の会会長 草薙 良子</p> <p>⑤ 15:45~15:55 「手作り反射材マスコット」 山形県上山市交通安全母の会会長（連合会副会長） 立花 厚子</p> <p>⑥ 15:55~16:05 「高齢者交通安全啓発活動と仮設住宅訪問事業」 福島県交通安全母の会連絡協議会常任理事 佐藤 素子</p>
16:05~16:20	(15)	事例発表に関する質疑応答及び意見交換
16:20~16:50	(30)	グループ討議①（グループ討議②での役割分担等）

**【日程 2日目】**

8 : 30～9 : 00	(30)	受付
9 : 00～10 : 00	(60)	講演② 「交通安全学習と生涯発達 ～安全・安心のコミュニティー再生～」 自由学園最高学部 講師 溝端 光雄
10 : 00～10 : 10	(10)	休憩
10 : 10～11 : 10	(60)	グループ討議②
11 : 10～11 : 40	(30)	討議結果発表 (6分×5グループ)
11 : 40～12 : 00	(20)	講評 (コーディネーター 溝端光雄先生)
12 : 00		閉会・アンケート提出・解散

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### ■講演

### 自転車問題の背景と道路交通法の改正について

岩手県立大学総合政策学部 教授 元田良孝

まず、講演の趣旨ですが、「なぜ自転車の違反・事故は多いのか。」。これに対する私の答えは、「ナッツ姫」という、何かクイズみたいですが、これは後で出て来ますので、ちょっと覚えておいていただきたいと思います。

それから、「道路交通法の改正の背景。」です。この前6月ですけども、道路交通法の改正が施行されました。施行された部分というのが、自転車の違反で3年の間に2回検挙された人は講習を受けなくてはならないという新たなルールが出来、講習を受けないと5万円以下の罰金ということになったんですが、何でこれが出て来たかということですが、それは「赤の限界」と。また謎めいたことですが、赤の限界ということになると思います。

それから、最後に「自転車交通政策の今後のあり方。」ですけれども、私が、今やられている自転車政策、今やろうとしていることは良いことなんですが、今現行で行われていることというのは、決して良いことだと思っていない訳でして、ではどうして行ったら良いのかということですが、「青と歩道。」ということ。こういったことをキーワードとして入れておきたいと思っております。

#### 自転車交通の現状

まず、どのくらいの台数かということですが、1913年から2007年までの自動車と自転車の数の推移です。自転車の方は、昭和30年ぐらいまででしたか、登録制度があったんですが、今はなくなって、きちんとした数はわかりませんので推計になっていますが、これで見ただくと分かるように、終戦、昭和20年ですが、それまで自動車なんてほとんどなくて自転車ばかりだったということが分かります。

戦前の主な交通機関といたら、まず自転車だと思った方が良いでしょう。昔の写真を見ますと結構自転車が多かったということでもあります。戦後、自転車も数が伸びて、自動車も伸びて行きました。それがクロスするのが1993年ぐらいです。ですから、わりと最近まで、自動車よりも自転車がかったということです。

次に、自転車の保有台数ということになりますが、やっぱり中国です。中国も最近では経済が発展しまして、自転車から車に移る方が多くなって来ているわけですが、一昔前まで

はおびたしい自転車であった訳でして、私も北京に十数年前に行ったんですけども、その時は余りの数にびっくりしました。次、米国、日本となっています。中国は日本より 10 倍ぐらい人口がいますから、多くて当たり前という所があります。

次は、1人当たりの自転車の台数でして、やっぱりオランダです。オランダは世界に冠たる自転車王国でありまして、オランダに行った時に、何でオランダ人って自転車が好きなんですかと聞くと、オランダ人はケチだからと、そういう答えが返ってきました。それはジョークなんですけど、やっぱり平らであるということです。国土の大半が埋め立て地で平坦であるということ、それが大きな原因であると思います。あとデンマークです。オランダ、デンマーク、これは自転車を使っている非常に大口の所です。それと比べても日本もかなり多いということが言えます。

それから、どのくらい自転車を使っているかということですが、お家で持っていたとしても使わなかったら、それは飾っているだけ、ということなんですけども、どのくらい使っているかということと比較してみました。上から2番目が日本の大阪で 25%、6番目が東京 23区で 14%になっています。

ちょっとデータが古いんですが、コペンハーゲン（デンマーク）30%。つまり、交通手段のうち、3割ぐらいが自転車を使っている訳です。

次はネガティブな部分ですけど、交通事故という裏の部分に行くわけですが、人口 10万人当たりの自転車乗車中の死者数ですが、1番がハンガリーだというのはちょっと意外な感じなんですけども、日本は上位の方になるということで、事故も結構起こっておる訳です。

我が国の自転車乗車中の死傷者数の推移では、平成8年から 25年までですが、負傷者数は、一旦上がって下がっている。死者数の方は、お陰様でと言いましょうか、だんだん減っていることは喜ばしいことですが。一方、全体の死者数の中で自転車の死者数の割合を示したものと見ますと、こっちはありがたくないことに、上がっているということになります。

その原因は何かということですが、このグラフを見ていただくと、自転車の違反割合、自転車が交通事故に巻き込まれたと言った時に、自転車側に違反行為があったかどうかということを示したグラフです。これを見ますと、死傷事故全体だと約3分の2です。64%ぐらい。それから、死亡事故に至っては8割ぐらいが自転車の方にも非があるということです。こういうふうに違反が多いということが、やっぱり日本の自転車問題の厳しいところであります。

この原因は何かということ突き詰めていくと、やっぱり私は制度だと思います。法制

度、それから道路の制度、両方ありますけども、この2つがちょっと時代に合わない、古いということが原因だと、私は発見をした訳であります。では、それはなぜかということをお話しようと思っております。

道路交通法というのは交通を規定している法律ですが、これの問題というのは私は大きいと思っています。今回の改正道路法も出て来たというのは、こういったことが背景になっています。なぜ批判が多いのか。その答えとしては、警察が自転車をコントロール出来ない古い制度であるということです。警察が一生懸命取り締まりをしようと思っても、法律がきちんと出来ていない。つまり、現代に合った法律になっていないために、きちんとしたコントロールが出来ない。これが一番大きな問題だと私は思っています。

### 自転車外交官？

外交官というのはウィーン条約があって不逮捕特権があるんです。つまり、逮捕されないということがあって、私も3年間外交官であった時代があるんです。もう今から30年ぐらい前ですけども、フィリピンのマニラで日本大使館の外交官、一等書記官をやっていたんですが、そうすると、車を運転していると時々お巡りさんに止められることがあるんです。

で、おまえ交通違反していると。していなくても、止めて難癖をつけてお金を取る、というのが向こうの流儀だったんですが、その時にどうするかというと、身分証明書をパッと見せる。そうすると、お巡りさんもパッと敬礼して、まさに水戸黄門の印籠と一緒になんです。この方を誰と心得るか、という感じでありまして、外交官については処罰できないんです。

それと同じようなことが自転車にも起こっているんじゃないのか。何か治外法権になっているんじゃないか、自転車というのは何か特権階級化しているんじゃないかということがある訳です。これがナッツ問題になるわけですが、今のやり方というのは善意に頼るしかないんです。罰することが出来ない。やろうと思えば出来るんだけど、非常に無理があるんです。

これは今からお話しますが、やっぱり罰が無いと社会って上手く行かないというのは、残念ながらそういうことになっている訳です。みんなが仲よく、喧嘩せず過ごせたら良いんだけど。甘やかされて育った子供はろくな人間にならないと。これは皆さん、お母さん方が多いですから分かると思うんです。

現行では運転手さんの善意に頼るだけ。自転車ですね。で、善意だけでは自転車交通の

正常化は無理ということなんです。自転車を実質的にコントロール出来る罰が必要なんです。これは何かというと、ナッツですね。何時だったか、韓国の某航空会社の副社長の女の方がナッツの出し方が悪いとあって、飛行機を元に戻して何か罰を受けましたが、ああいうような金持ちのお子さんというのは、例外もあるでしょうけど、やっぱり甘やかされて育っちゃっている訳です。そうすると、なかなか直すことが出来ないということです。

道路交通法というのは制度疲労を起こしているとは私は思っています。なかなか警察の政策に対して正面から批判する人っていないんですが、おかしいことはやっぱり言っていかなくちゃいけない、ということがありますので、私はあえて言いますけども、赤切符しか切れないんです。「赤の問題」ってここなんです。

免許を持っている人はお分かりになると思いますが、違反すると青切符と赤切符があるんですけども、自転車の場合、制度的に赤切符しかないんです。歩道上の通行は許されていますが、これは赤切符も切れない状況であると。自転車は事実上、治外法権になっていると。お巡りさんが注意はするけども、罰を与えられないというのが今の状況です。

赤切符しか切れないというのはこういうことなんです。自動車のような反則金制度というのはない。つまり、青切符制度がない。違反には必ず赤切符しかなくて、起訴なら裁判ということですね。不起訴の場合が多いんですけども、確定すれば前科者になっちゃうんですね。非常に重たい刑罰なんです。罪と罰のバランスが非常に悪い訳です。だから、警察も思い切っただけ出来ないというのは、ここにあるわけです。たかが自転車ではあるんですけども、それで赤切符を切ったら本当に犯罪者になっちゃう訳です。罪の割には煩雑なので、警察も検察も嫌がる。非常に数が多い。結局、赤切符というのは抜かすの伝家の宝刀で、自転車には昭和40年代の法律しかないということです。昭和40年代に何があったか、という話はこれからいたします。

「赤切符の限界」と言うんですが、自転車の取り締まりは増加しています。検挙数も非常に急激に増加している。これは警察が危機感を持ってやっている、ということの証拠だと思っていますが、ただ、検察は不起訴で対応しています。これ若干の推測もありますけども。ということで、余り赤切符の効果は無い、ということですね。検挙しても検察のほうで初犯だから不起訴ということになっちゃう、罰を与えられないということです。

6月に改正した道路交通法は、繰り返しの違反者に安全講習が義務化された。これは検察の不起訴への対抗策じゃないかと私は思っています。こういうふうには急激に平成18年ぐらいから増えているというのは、やっぱり警察が自転車問題に危機感を持ってきたということの証拠、表れだと私は思っています。

## 交通反則制度

交通反則通告制度という青切符のことです。自動車に対しては交通反則通告制度というものが出来たんです。これは何時出来たかと言うと、昭和 43 年からです。昭和 43 年と言うと、交通事故が非常に増えて来た年であります。

それまでは今の自転車同様、自動車にも赤切符しかなかったんです。ですから、裁判して、そして罰するというをやっていたんですが、件数が増えちゃって、もう警察も検察も音を上げてしまった。そこで出来たのがこの交通反則通告制度という訳です。つまり、軽微な違反、例えば駐車違反とかそういうことに対しては青切符。これは行政罰と言っていますが、要するに、どこかにお金を納めれば、それでおしまいということなんです。お金を払うということが一種のペナルティーになる。

重大な違反、例えば酒酔い運転とか、30<sup>キ</sup>以上のスピードオーバーとか、これはすぐ事故や死亡につながるような危険な行為ですから、こういうことは従来と同じ刑事罰で赤切符を切っている訳です。赤と青を使い分けているんです。それで今の交通をコントロールしているということになるわけです。割合はどのくらいかという、私は推計したんですが、赤切符というのは5%ぐらい、青というのは圧倒的に多く 95%。こういうことで自動車に対しては対応しているということになります。

検察庁の 26 年のデータですけども、検察庁、全国でどれだけ被疑者の処理をしているか、という受理人数というのがあって、これが大体年間で 120 万人ぐらいある。そのうち交通違反が、道路交通違反が 30 万ぐらいあるわけです。これが現状。

一方、警察が自転車のコントロールのために指導警告票というのを配っている。配っているというのは、単にティッシュを配るようなことじゃなくて、違反をした自転車に対して、赤切符の代わりに出すのがこの指導警告票です。ただ、指導警告ですから、誰がやったかというのは良くわからん。その場で住所とか氏名を書かせるけど、でたらめ書いて分からないです。罰ではないんです。お金も払わなくても良いし、裁判をやらなくても良い。要するに、警告なんですけど、これは違反を認定した件数と思っても良いです。

これがもし、そのまま赤切符になって検察に行ったらどうなるかということです。今の検察の処理件数の倍以上になってしまう。そうしたら、検察パンクです。もう事務出来なくなっちゃう。こういうことから、検察と警察の間で、なかなか警察が上げようと思っても検察の方でそれを取り上げることが出来ないというのは、こういう事務的な問題というのが大きい訳であります。

## 歩道通行違反

もう1つ、厄介な歩道通行違反というお話をしたいと思います。恐らく皆さん、自転車に乗る時は歩道を走られると思います。お子さんたちにも、車道は危ないから歩道を走りなさい、そういうことを言っていると思うんですが、実はこれは間違いです。何で間違いかということはこれからお話しますが、歩道を通行することによって非常に大きな欠陥と言いましょうか、問題が生じている。

最も大きいのは弱者の保護が出来ないということです。特に高齢者、障害者の方は歩道上で自転車を非常に怖がります。自転車では歩道の方が安全だから、どうして走って悪い、というようなことを言いますが、これを改めない限り日本の自転車問題の解決というのは無いわけです。

まず1つは、歩道上の自転車に対して赤切符も切れないということです。この前、道路交通法が改正になりましたから、不起訴覚悟で切る人も出てくるかもしれませんが、今まではそうだった。歩道上の自転車に赤切符も切れないというのが実態だったわけです。歩道通行の三原則、これを知っている方、どうでしょうか。交通安全の専門家にこんなことを言うのは失礼な言い方ですけど、結構知らないんですね。

歩道は通行できると思っているんだけど、まずはその通行出来る場所は限られているということですが、出来るとしても無条件じゃないんです。徐行しなくちゃいけない。それから、これも知らない人が多いんですけど、中央より車道側を通行しなくちゃいけない。どこを走っても良いわけじゃないんです。それから、歩行者優先なんです。

この3つは道路交通法に書いてあることです。明記されている。罰金もあります。ただ、この取り締まりが実施されているかと言うと非常に怪しい話ですが、これは実は実行が困難なんです。まず考えてみれば分かるんだけど、それから、取り締まり基準があいまいなんです。

例えば徐行と書いてあるけど、徐行って一体時速何キロですかという所がないので、もし裁判になりますと、その徐行の定義について争うことになると思います。こういうことから注意だけで検挙は出来ない。つまり、赤切符を切れない事実上の無法状態というのが歩道上です。

これは指導警告票と赤切符の関係で、私の言ったことがでたらめじゃない、ということをお話したいんですけども、無灯火だとか二人乗り、その次が信号無視だとかあり、そして歩道通行者への違反というのが確かにあります。10%ぐらい。

ところが、赤切符ではどういうものを出しているかというのと、全然違ってきて、一番多

いのはその他。その他というのは、ピスト自転車とか整備不良が多い。その次は信号無視ということで、歩道通行者への違反というのは無いんです。切っていない。切ったとしても非常に少ない、統計に表れないような所です。

道路交通法と言うのがありますが、自転車キツツキが現れて、道路交通法を突きまくっているというのが今の状況であります。で、穴が開いて道路交通法風船の空気がどんどん抜けて来たんです。

福島県ではないんですけど、自転車安全利用条例と言うのがありまして、これで道路交通法を守りましょう、とか何とか言っているんですが、こうやって継ぎ当てて何とかこれを維持しようとしているわけです。これではいけないというので、警察が自転車キツツキを撃とうとする。ところが、弾は検察が抜いちゃっているので撃てない、こういう状況になっているわけです。

### 歩道通行制度の不合理と道路管理者の考えのぶれ

次は、これは私がいつも言いたいことなんですが、「歩道通行制度の不合理と道路管理者の考えのぶれ。」ということですが、歩道を走るのが当たり前というのが日本なので、それはおかしいという、おや？と思う人がほとんどだと思うんです。実は日本でやっている歩道通行というのは、世界の超マイナールールです。海外ではほとんど無くて、これは歩行者の権利を害するとして使用していないんです。

コペンハーゲンの朝の通勤風景ビデオです。ここが歩道です。これが自転車道で、こっちから車のレーンになるんですが、しばらくすると向こうから自転車がやって来ます。かなりのスピードで平均 20 ㎞ぐらいなんです。たくさん来るんです。だけど、誰も歩道を走らない。歩道は 4 m ぐらいあるんです。これが世界の標準なんです。だから、私たちのやっていることというのは、世界標準から随分外れたことをやっているということになります。

昭和 40 年代、非常に事故が増えて、自転車事故も増えた。自動車と自転車を分離したかったんだけど、日本には自転車とかなかった。そこで、やむを得ず歩道に上げたというのが昭和 45 年です。

この歩道通行について考えてみると、そもそも実行困難です。皆さんも是非やってほしいと思うんですけど、道路交通法上は自転車は徐行となっている。どのくらいかというところ 6～8 ㎞となっているんです。時速 8 ㎞以下で連続して走れますかということです。これはもう曲乗りの世界になって来る。

これは埼玉大学の前でのビデオですが、道路交通法では中央から車道寄りを走らなければいけない、ということになっているんです。中央ってどこかという、ここなんです。ここの所走れますか。走れないんですよ。法律自体がもうナンセンス化しちゃっているということです。

それから、歩行者の通行を妨げる時は一時停止しなければならない、と言うんだけど、止まっている人は見たことない。自転車というのは連続して走るから気持ち良いのであって、一々止まったら自転車なんて無くなるわけです。

私、学生に宿題を出しました。何をやったかという、今の道路交通法をきちんと守って、自転車で歩道を500m以上走りなさい、その感想を述べよという宿題を出して、60人近い人が答えたわけですが、総合評価としてはやっぱり実行不可能という人が多かったんです。特に徐行が難しいという。規則通りほぼ不可能とか、遅いとふらつき、かえって危険とか、そういう速度で坂道を上るのは困難とか、もどかしい、とても疲れる、ばかばかしい、押して歩いたほうが良い、もう乗りたくない、こういうコメントをもらいました。

自転車交通の国際標準としては、世界どこでも自転車は車道です。歩道通行は日本だけのガラパゴス状態であって、向こうは、子供連れの母親も高齢者も歩道を走らないんです。車道を走るんです。それで交通は成り立っているわけです。ですから、私たちが歩道を走っているのは、いかにおかしな形態かというのは理解していただきたいと思うんです。

もう1つ、合理性のある歩道通行制度。何よりも言いたいのは、車道より安全ではないんです。みんな安全だと思い込んでいる。その思い込みが悲劇を招いている。それに対して政府がきちんとした総括をしていないというところ、これは問題です。

自転車の歩道上の衝突相手。平成23年、若干古いですけども。相手のほとんど8割ぐらいが自動車です。自転車とか歩行者じゃないんです。歩道であつたら自動車に会わないと思って、それで漫然に運転しているかもしれないんですが、実際はこういう血を見ている訳です。何でか。それは、必ず歩道というのは車の出入り口がある訳でして、コンビニがあると、そこに出入りする車がある。それとぶつかるということなんです。

### 異常に多い交差点の事故

交差点の事故が多い。自転車は7割ぐらい、自動車は5割ぐらいです。非常に多いです。これはEUとの国際比較ですけども、OECDの調査です。EUでは交差点の事故というのは3割ぐらい、日本はその倍ぐらいある。これは全て歩道通行によって起こっているということがあります。

1つの例ですけれども、歩道上を走る自転車と車道を走っている自転車。横道から出て来る車がどうなっているかという、車道を走っている自転車からは見えますが、歩道を走っている自転車からは、建物の陰・植込みなどによって見えないわけです。死角になっちゃっている。だから、ここで事故が起きるわけです。

車道は危険かというその答えですけれども、盛岡市で5年間、朝の7時から9時の県警の資料を整理してもらったものですが、どこで発生しているかという、交差点付近と路外施設の出入り口です。交差点みたいな所でほとんど起きているということなんです。

一方、車道を走ると自動車にひっかけられるから危ないじゃないか、という人が多いんですが、そういった事故はどのくらい起こっているかという、わずか2%です。これは車道上を通行する自転車が少ないということを考慮に入れても、十分少ないデータでありまして、起こるかと恐れていることが起きないで、恐れていないことが起きるといのが自転車な訳です。

つまり、車からは歩道上の自転車は見えないし、行動の予測が不可能で非常に難しいという所があります。

### 安全効果がなかった歩道通行

昭和45年を100としまして、それでどれだけ事故が減っていったかという、保有台数当たりで比べました。減ってくるのですが、自転車も自動車も同じぐらいしか減らないということです。ということは、つまり、昭和45年に歩道通行というのを許可したんですが、減少する効果というものはほとんど無かったということです。

政府の文書で、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会というのが警察庁、国土交通省で開かれました。その平成23年12月15日の会議の資料です。そこに何と書いてあるかという、歩道が安全か、車道が安全か、ということは一概に言えないということを政府自身が言っているんです。

今、改正道路交通法というのが出来ました。危険行為です。事故で3年間、2回以上検挙者に講習義務。講習拒否は5万円以下の罰金。これは赤切符です。危険行為、これは別に増えたわけではないです。今までも道路交通法違反であったというようなことです。

改正道路交通法は何だったのかという、幾ら捕まえても指導警告票では罰せないということです。思い切って赤切符を出すと検察のほうで不起訴になるので、それも紙くずになってしまう。仕方がないので赤切符2枚で罰することが出来るようになった。福引きの補助券みたいなものです。

これによって何が起こったかという、警察が小さな武器を持ったということです。今まで何も出来なかったけど、今度は何とか青切符的なものが出来たということです。警察が自転車に興味を持った、ということが収穫だったかと思います。これがいつまで長続きするかというのが私の心配な所です。

しかも、対象は全国でせいぜい年間数百人と言われている。これに対して、自動車に対しては700万、1年間出しています。青・赤切符、両方合わせて。それでいてもこれだけ違反をする人がいるわけです。これだけ努力しないと正常な状態、今の自動車の状態というのは保てないんだけど、これに対して、数百万件に対して数百人。これ、本当に効果があるのかなと私は思っています。

### 今後の問題解決に向けて

今後の問題解決に向けてですが、やっぱり制度の見直しが必要だろうと思います。小手先の改正ではちょっと無理で、警察が無理なく取り締まりできる制度に変更すべきだと思います。今まで私、誤解していたのは、何で警察は取り締まりをしないんだろう、と思っていたんですけども、そうじゃないんです。日本の警察、私は優秀だと思います。しなかったんじゃないで、制度が出来なかったんです。今、お話して説明したように。

行政罰みたいな反則金制度の導入というのが必要だし、駐車監視員、駐車をしている人を民間が取り締まれるようになりました。こういう民間委託というのは必要なんじゃないか。歩道上のルールをやっぱり見直さなくてはいけない、最終的にこれは止めさせなくてはいけない。歩道に頼らない自動車インフラ整備の促進、こういうことが必要だと思っています。

それで、反則金制度の導入です。自転車の交通違反に反則金制度を導入する。青切符制度です。これはやっぱり必要なんじゃないかと思います。そうすることによって裁判の手続が減るということと罪と罰のバランスが取れる。幼児とか児童、若年者の違反については配慮が必要だろうと思います。

それから、自転車監視員です。今、これは駐車監視員ですけども、こういうものを作ったらどうかと思っています。同じような制度を作って民間に委託をするということ。

もう1つは、歩道上のルールを見直さなくてはいけない。もう何でもかんでも自転車といたら歩道と、もう頭の中にしみ込んでいます。昭和45年からですから、もう45年経つわけですけど、50年近くそういう行政もやってきたし、皆さんもそうやって親から子に自転車は歩道だよと教えてきた。その結果として、みんな自転車は歩道だ、

歩道が安全だと、こう信じ込んでいるんですが、これを何とかしなくちゃいかんということになるわけです。

将来的にやっぱり外国と同じように、歩道通行を禁止しなくてはいけない。子供はどうするのだと。外国でも8歳以下の子供については、歩道は走って良いということになっています。そういう例外はあるでしょう。あるけれども、今みたいに歩道が実質的な自転車道になっているような状況というのは、どう考えてもこれは正常ではありません。もう私たちの頭が、そのように洗脳されて来たということだと思います。

昔、六価クロム被害というのがありました。覚えている方もいらっしゃるかもしれません。工場で六価クロムを使って、そうするといろいろな健康被害が出て来る訳でして、例えば鼻中隔穿孔というのがあって、鼻の右と左の穴の間に粘膜がありますけども、六価クロムのあるところで働いていると、それに穴が開くんです。だけど、その時の工場では何と云っていたかという、鼻に穴があかなければ一人前じゃないと云っていたんです。これと同じようなことを私たちはやっているんじゃないかなと思うんです。

やっぱり警察権力に入ってもらわないと正常化できません。皆が仲良くしていればこの世の中よくなると。うちの学生にレポートを書かせると、最後にそういうことを書く学生が必ずいるわけです。そんなことをやったら、レポートを書く意味が何も無い訳でありまして、そういう社会というのはないでしょうね。ユートピアみたいな社会があったら良いなと思いますけど、それはあり得ない。

例えば今、非常にあいまいなんですが、歩道の一方通行化、左側だけを行きなさいと。こっちの方が交通安全上良いということも分かっているんですけども、そういうふうに制限を加えるとか、あるいは押し歩き区間ですね。押し歩きということ、これは義務じゃないですけども、推奨している所もあります。福岡市なんかは区間を決めて、押しチャリと云って、歩行者保護のためにやらせております。こういうのを法制化する。

それから、徐行速度の明確な基準化というんですが、これはちょっと難しいかもしれないですね。8km/hというのはどうやって測るんだらうとか、ちょっと難しいんですけども、歩道上のスピードを抑えないと非常に危険なことになる。特に高齢者の方、障害者の方。視覚障害者の方に聞きますと、非常に怖いと云っているんです。自転車がビューッと通って行って、白杖を折られることもあるという。これはとてもじゃないけど、正常な状態ではないんです。

## 結論

事故多発の原因は何かということをごやっ調べていくと、1つは歩道を通行させていることで、自歩道と言うんですけども、整備することで道路管理者は満足しちゃってインフラが出来ない。インフラというのは自転車レーンとか自転車道のことです。

それから、歩道を通行させる、赤切符しか切れないということで、取り締まりが不足になって違反の多発になる。それから、歩道通行をさせていることによってルールが非常に複雑化している。それで知識・教育の不足でもって違反が多発。こういうことが複雑に絡み合っているわけです。それと、自動車運転者も自転車は歩道だと信じ込んでいるから嫌がらせをする。こういうことが事故の多発を招いている、ということがある訳です。

あとは、インフラ整備の重要性ということがあります。歩道通行というのは、今までの道路行政というのはそれに頼り過ぎていた訳です。車道上のインフラが決定的に不足していると言えます。インフラって何の意味があるかということ、そこを走れば安全だと。もちろんそうなんですが、車道通行のきっかけを作るということなんです。デンマークでもオランダでも自転車道、自転車レーンというのは整備されていますが、全ての道が整備されている訳ではありません。基本は車道通行です。だから、車道通行するきっかけを作るということが大事だということなんです。

私は自転車の研究を始めてから、やっぱり自分も実践しなくちゃいけないということで、自転車を買って走っています。絶対に歩道は走りません。車道を走って、それが危険じゃないかどうか、ということを検証している訳ですが、今まで危険な目というのは遭ったことがないです。逆に、歩道を走ったことは無いけど、あんな所は走れないと思います。押して歩いて十分だと思います。

自転車のインフラですけども、これは自転車専用通行、自転車レーンと言われているもので、区画線、ペイントで自転車の走る所を示している。こういうのは時々見たことがあるかもしれません。

道路交通法は自転車に関しては時代遅れになっています。制度の抜け穴で自転車が制御できていない、これが現状なんです。青切符制度と歩道通行の見直しは、私はもう必須だと思っています。

改正道路交通法の効果は、私は効果があって欲しいと思っています。しかし、客観的に考えるとどうなのかなと、ということで、今その動向を見ている所であります。

それと、インフラの整備は今後とも進めて行くということで、これは自転車を車道に下ろすための1つのきっかけです。1つの施策としてやっているということで、私たちは自

転車は歩道を走るもの、というその考え方から脱却しないといけないということを最後に  
しまして、私の講演を終わりたいと思います。

## ■活動事例発表

### 外ヶ浜町交通安全母の会の活動

青森県交通安全母の会連合会 常任理事 高森 キクエ

私が住んでいる町は10年前に合併され、人口が7,800人でしたが、10年経ちますと6,800人と、人口が減少してしまいました。

旧蟹田町の交通安全母の会が設立された昭和45年当時は、車の往来も激しくない時代だったにもかかわらず、全国で1万6,765人、そして、県内も205人という死亡者数だったことを知り、ただ驚くことばかりでした。

旧蟹田、旧三厩、旧平館の2町1村が合併し、外ヶ浜町が誕生しました。合併後の町は、北は三厩、南は蟹田まで距離30<sup>キロ</sup>以上もある細長い地形で、しかも飛び地合併でもあり、母の会の活動をするには活動範囲が広過ぎることから、年に何度かマスコット配布、交流会などを設け、3地区での活動をしておりますが、基本的にはそれぞれの地域で活動しております。

当町は小・中学校が各地域に1校ずつあるのですが、毎年4月早々には新入児童に対し入学祝いとして、算数と国語のノートに交通安全のシールを張り、事故防止の言葉を添えて贈呈しております。

新入学児童の登下校の初めの1週間は、交通安全指導員として徒歩や自転車通学の子供たちを対象に、交通事故に遭わないようにするため、それぞれ分散して母の会会員が見守りを実施しております。その時の子供たちの明るい朝の挨拶と笑顔が素晴らしく、見守っている会員も、子供たちの笑顔に励まされながら、大きな声で挨拶を交わしております。幸い今まで子供たちの交通事故もなく、私たちもやりがいのある活動だと思っております。

次に、年に1度、JR東日本の踏切事故防止訓練に参加しております。海底トンネルが出来、津軽海峡線が増線されてからは長い貨物列車や特急も走り、平均して8分に1本列車が走るということで、JR東日本でも周期的に踏切事故防止訓練を行っており、踏切の正しい渡り方、遮断機が降りてしまった場合の車の脱出方法等、色々教わっております。

次に、交通安全啓発のための桃太郎旗についてですが、外ヶ浜町は風の町で知られておりまして、常に東から西から、交互に強い風が吹いており、交通事故防止の標語の旗もすぐ破れたり壊れたりしてしまうため、その修復作業や次の交通安全週間のために使用する旗づくりなど、交通指導隊の皆さんと一緒に実施しております。交通安全マスコット配布も年に何度か行いますが、外ヶ浜警察署交通課と交通指導隊の方々の協力をいただき、事業を進めております。

その他、世帯訪問事業は9月の中旬から毎年行って、毎年対象地域を変えて行っております。この時もまた外ヶ浜警察署交通課と交通指導隊の方々にお手伝いをいただき、子供のいる家庭、高齢者の家庭など全てを対象に訪問しております。

高齢者宅に訪問した時は、「あらあら、よぐ来したじゃあ。」という津軽弁の言葉でお話をしながら、よもやま話に花が咲くこともしばしばですが、各家庭訪問の時には、新幹線の工事などで大型車両が多いことや、観光シーズン到来に伴う県外車両の増加で、慣れない道のために試験運転に及ぶケースもあるなど、その時勢に応じて情報提供出来るように心掛けております。

高齢者のご家庭には細かな作業が苦手な方も多くいらっしゃるため、お渡しするだけではなく、履物に反射材を貼り着けるサービスを行っております。訪問が終わった後は、その都度、警察署、交通指導隊、母の会会員などで反省点を確認しながら交流を図っております。

ここで、青森県の交通安全母の会の活動を2つ紹介いたします。

1つ目は、反射材の普及活動です。青森県反射材大作戦を実施して3年目になります。この活動は、県を筆頭に各団体、事業所などが取り組んでいるもので、応援企業として登録し、認定された場合は県知事の登録証を発行しております。また、昼間でも反射材の効果が確認できる暗幕テントを持参してイベント会場に出かけ、反射材の説明をしながら販売しております。

2つ目は、「みんなで進めよう 交通安全キャラバン隊」の活動です。県内6ブロックを1年に1ブロックずつ訪問し、県知事より受託した交通安全についてのメッセージを各市町村長に手渡し、幼児から高齢者までが交通安全について学ぶもので、県警の白バイ隊やふれあい号、JAFのシートベルトコンビンサーなどにも同行していただいております。

終わりに、母の会の皆様方が活動中にアクシデントに見舞われることもなく活動していただいていること、そして、一緒に行動してくれる警察や交通指導隊の皆様方にも深く感謝申し上げます。私の発表とさせていただきます。

## 一関地区交通安全母の会連合会の取り組み

岩手県交通安全母の会連合会 副会長 小森 洋子

はじめに、一関市の概況からお話しますと、一関市は東北地方の中部に位置し、岩手県の最南端に位置する県内第2の人口と面積を保有する市であります。平成17年9月2日に旧一関市と隣接していました東磐井郡一部と、それに西磐井郡花泉町が合併し、また、

平成 23 年 9 月 26 日には東磐井郡藤沢町と合併し、新生一関市となっております。

観光地としては、東山町の狛鼻溪と旧一関市の巖美溪があり、山は栗駒山と室根山があり、栗駒山の中腹には須川温泉があり、登山客などで賑わいを見せております。また、近隣の平泉町には世界遺産・平泉の中尊寺、毛越寺、藤沢町には館ヶ森アーク牧場、サファリパーク、花泉町には森と泉の公園があり、ボタン園が有名です。

では、一関警察署管内の免許人口は、旧一関市と花泉町と平泉町が範囲ですが、平成 26 年 12 月末現在の数字ですが 5 万 3,198 名、そのうち 65 歳以上の高齢者は 1 万 2,000 名おりました、高齢者の免許人口は全免許人口の 23%を占めております。90 歳以上ですと 52 名の方がまだ免許保有者となっているそうですが、いずれも男性だけのようです。

次に、一関警察署管内の死亡事故の現状についてですが、昨年度は 3 件 3 名の発生でありましたが、今年には既に 4 件 4 名の事故が発生しております。この 4 件の事故のうち 2 件は高齢者が絡む事故となっております。

次に、一関地区交通安全母の会連合会の組織構成ですが、一関地区交通安全母の会連合会があり、その下部組織として、旧市町村単位に 3 つの地域連合会がございます。

一関地域は 10 地区の単位母の会で、会員は 1,499 名、花泉地域は 1,050 名、平泉地域は 2,090 名で構成されております。

私たち母の会は、「交通安全は家庭から」を合言葉に、交通安全協会の各季節運動と併せた活動の他に、母の会独自活動として、高齢者を交通事故から守る署名活動として 8 月 1 日から 2 ヶ月間、各地域の高齢者宅を訪問して署名活動を実施し、集約した署名簿を一関市・平泉町交通安全対策協議会長であります一関市長、平泉町長に提出しております。昨年度の 3 地域全体の集約数は 1 万 2,378 名でありました。

次に、キャラバン隊を組織しての事故防止活動ですが、例年署名簿を提出した後に一関警察署管内を車両 6 台でキャラバン隊を編成して、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶等の広報啓発活動を実施しております。

次に、飲酒運転署名活動ですが、毎年年末には飲酒する機会が多いことから、一関市内の各家庭から署名をいただき、交通安全協会の各分会とともに一関市交通安全対策協議会長宛てに署名簿を提出しております。昨年度は一関花泉地域で 8,777 名の署名簿をいただき、提出しております。

次に、新春母親フォーラムの開催ですが、毎年 2 月、恒例であります新春フォーラムと新年交賀会を開催しております。今年は 3 月 1 日に市内のホールで開催しておりますが、今年には各母の会連合会の創立 45 周年に当たり、合同式典及び平成 26 年度の全国交通安全

優良団体賞を受賞した祝賀会及び新年交賀会を同時開催しました。この会には会員 100 名程度が出席し、各地域母の会の交流、親睦を図り、大いに盛り上がりました。

次に、ボードレス作戦ですが、ボードレス作戦は岩手県と宮城県の県境、一関市と平泉町の境での啓発活動でございます。これは年に 1 回、交代で行っております。場所的にはトラックターミナルという所があり、そこに警察の方が車を誘導して、それに私たちがティッシュまたはチラシ、ガム、その年によって違いますが、運転手さんに気を付けてくださいね、というようなこととお話し申し上げております。

次に、一関地域母の会では、子供からお年寄りまでの交流を図りながら交通安全の意識を幾らかでも高めたいとの願いから、毎年地域を定めて 3 世代交流事業として、交通安全ふれあいの集いを開催しております。この活動は 18 年も継続しており、家に引きこもりがちなお年寄りの方々や小学生などからも喜ばれており、交通安全意識の高揚に役立っているという感じを覚えます。

終わりに、組織の維持、活動の面で課題も抱えております。それは各単位母の会の活動に対する温度差、地域差のある組織をどう指導・育成していくのか、また、地域の役員の世代交代をどう図っていくかなどであります。いずれ関係機関、団体の皆様からご指導を得ながら努力して交通安全活動を継続していきたいと思っております。

## 被災地の復興を願って

宮城県加美町交通安全母の会連合会 会長 菅野 俊子

今日は当母の会と石巻交通安全母の会との交流について、「被災地の復興を願って。」と題しまして、被災地の場面を通しながら事例発表をさせていただきます。

まず、加美町の概要から紹介します。加美町は平成 15 年 4 月 1 日、隣接する中新田町、小野田町、宮崎町の 3 町が合併し、美しさを加えると名付けられ、誕生した町です。

宮城県の北西部に位置し、ブナなどの豊かな森林を有する船形山を初めとする奥羽山脈を背に、そこに源を発する鳴瀬川、田川などが町を貫流しており、自然豊かな加美町には町の一大観光拠点となります薬菜山のほか、天然記念物・鉄魚の生育する魚取沼などの湖沼も点在しております。

7 月 31 日現在の人口は 2 万 4,689 人、世帯数 8,079 世帯で、加美町も 65 歳以上の高齢者の割合は 32.4%と、高齢化率の高い町となっております。

加美町交通安全母の会連合会は、旧 3 町の合併に併せて平成 15 年 8 月 4 日に設立され、現在の会員数は 4,702 人。主な活動として、高齢者宅訪問ローラー作戦の実施、交通安全

マナーアップ日における街頭指導を朝の7時から8時に実施しております。新入学児童への反射材入り学童傘の寄贈。研修会の実施として、加美自動車学校を開放していただき、毎年母の会の全体研修会を実施しております。成人式におけます新成人への飲酒運転根絶署名活動など、「交通安全は茶の間から」を合い言葉に、精力的に活動しております

次に、本題の石巻交通安全母の会連合会との交流について紹介します。石巻市は宮城県の沿岸部にあり、仙台市に次ぐ県第2の都市となっており、平成23年3月11日2時46分に発生しました東北地方太平洋沖地震の津波により甚大な被害を受け、今も復興の途中であります。

震災から2年ほど経過し、石巻母の会、高橋会長さんと旧知の仲であったことから、激励の意味も込めまして平成25年度の移動研修会を、石巻市母の会との交流会を提案したところ、快く引き受けてくださいました。交流会では、まず高橋会長の働きにより、石巻市災害対策本部からの被害状況の説明をいただき、一同その被害の大きさを改めて実感したところでございます。

そして、意見交換会を行ったところ、仮設住宅などでは震災の心労から酒量が増える被災者が多く、飲酒運転による事故が増えており、被害の爪跡はこういった部分でも未だに残っているとのことでした。

また、石巻市母の会の会員にも亡くなられた方や県外に移り住んだ方なども多く、母の会活動に支障を来しているとのことでしたが、残った会員での活動が失われつつあった地域コミュニティ再生の一助として大きな役割を果たしているのだと、高橋会長さん以下、石巻市母の会の復興にかける取り組みに頭の下がる思いでございました。

この後、懇親会を行い、午後からは被災地を視察し、津波により亡くなった方へ全員で黙祷を捧げ、次も交流会を行う約束をし、帰路へと着きました。被害の状況、母の会の現状を目の当たりにし、私たち加美町交通安全母の会にできる復興支援とはと考えさせられる、非常に意義のある、実りのある研修会となりました。

続く平成26年度において、石巻市母の会・高橋会長さんより、早速加美町を訪問したいというご連絡をいただき、震災から4年目となり、母の会活動も元に戻りつつあるということで、大変喜ばしい気持ちで受け入れさせていただきました。当日は石巻市母の会さんから22名が参加してくださり、昨年に引き続き意見交換を行い、いまだ飲酒運転が多く、根絶活動に腐心していることを伺いました。

しかしながら、母の会活動においては、高齢者世帯訪問時の各種啓発活動を行うなど、日々復興を実感しているということで、私たちにとりましても嬉しい知らせとなりました。

このことについて、東北有力紙である河北新報に、震災の「共に歩もう」の紙面に大きく取り上げられております。午後からは薬菜山に場所を移し、懇親会を行った後、温泉施設の「やくらい薬師の湯」、地場産品直売所の土産センターを視察し、平成 26 年度の交流会を終了いたしました。

この交流会を通じて、地域における交通安全母の会の役割を再認識し、また、復興にかける石巻市母の会の取り組みをみて、私たちにできることを考えた時、同じ母の会同士、横のつながりを強く持つことが復興への手助けになると考え、これからも交流会を続けて参りたいと思います。

## 仙北市交通安全母の会の活動について

秋田県仙北市交通安全母の会 会長 草薨 良子

仙北市の紹介ですが、平成 17 年前後に県内で市町村合併が進み、仙北市は角館、田沢湖、西木の旧 3 市町村から成り立っております。位置としては県南部になりますが、岩手県と国道 46 号線で横につながり、県内部には国道 105 号線があります。観光地としても春の角館の桜、錦のカタクリ、田沢湖のミズバショウなども知られております。

人口は、3 年前は 2 万 9,705 名でしたが 1,463 名減少しており、今年度は 2 万 8,242 人になっております。

平成 17 年に仙北市になりましたが、仙北市母の会としては、平成 19 年 4 月、2 年遅れの発足となりました。合併当時、会員 1,253 名でした。合併前に比べて行動範囲が広くなり、事業を行うために人員を確保するのが第一の課題でした。市役所や安全協会さんのお陰で理事の確保、代議員に徐々に加わっていただき、今年度は会員 500 名ほど多い 1,761 名に、理事・代議員も 29 名加わっていただきまして 34 名になりました。

仙北市の活動報告をしたいと思います。平成 23 年に本田技研工業栃木製作所の方と北海道・東北ブロックで知り合い、その年、市で開催した研修会に指導の実施でわざわざ栃木県からお出でいただきました。教材などを貸し出しいただき、24 年から夏休み前の市内小学校 3 年生の交通安全教室、就学児に対しては 2 月末ごろ交通安全教室を行っております。

本田技研様と知り合う前は、県から配付された紙芝居幾つかを、小学生と入学前の児童に使い分けしたり、例えば交通安全道路標識、自転車と歩行者共有の道路標識の違い、横断歩道でも、学校の前と一般道路の横断歩道の標識が似ているようでどこが違う、という指導方法でしたが、本田技研工業さんとお付き合いさせていただいてからは、ホワイトボ

ードに貼り付けの絵柄から、町中の「どこが危ない。」だったり、横断歩道と歩行者信号の使い方、そして、歩行者用道路の使い方をテキストとともに小学校3年生と幼稚園、保育園に使い分けしたりして行っております。

仙北市は雪がすごいので、雪の見えにくい道路、春の見えやすい道路の違いを透き通った筒で再現して、感じてもらっております。

最後に、各小学校の先生や数人の生徒さんから、体育館の中で、思い切り走り込むお手伝いをいただき、車は急に止まらない、人でも急に止まらない、飛び出しは危険だぞ！を身を持って実感・体験してもらうなどを最近の指導方法としております。お陰様で、今回の訪問で初めてお礼のお手紙をある小学校からいただきました。驚きと興奮を感じました。ここで3枚ほど紹介させていただきます。

「7月14日火曜日に交通安全教室を開いてくれて、ありがとうございました。人を動かしながら発表出来て嬉しかったです。2グループ目の人や3グループ目的人也、とても面白そうでした。プレゼントもありがとうございました。笛やパンダのかわいいキーホルダーやリーフレットをありがとうございました。笛は熊よけ、リーフレットは家の人にクイズを出しました。パンダはランドセルに付けています。いつかまた会える人を楽しみに待っています。」

「この前は色々なことを教えてくれて、ありがとうございます。教えてくれたことを忘れないように、安全に夏休みを過ごして、元気にまた学校に来られるように気を付けます。もらった笛もランドセルに付けています。本当にありがとうございます。」

「この前は交通安全のために学校に来てくださって、ありがとうございました。保育園の時やったことをもう一度やって、しっかり身に付きました。終わってから、他の学校にも行っていることを先生から聞いて、びっくりしました。これからも皆様のお願いを守れるように頑張っていきたいと思います。」

次に、高齢者に対しては、高齢者世帯訪問を8地区ごとに分散して行っております。仙北市の高齢化率も24年度は約30%でしたが、現在は37.5%と、7.5%増えて高齢化が進行しております。そして、市においても高齢者の交通事故の割合も高くなって来ています。

高齢者世帯訪問先で、リーフレットや反射材の使用に対して説明して聞いてもらったり、反射材は玄関先にある靴に、承諾を得て直接貼らせてもらったりして行っております。今年度もこの秋、高齢者世帯訪問を実施する予定です。高齢化が著しい当市において、交通事故の加害者・被害者が少しでも無くなることを望みます。

今年度6月、死亡事故ゼロ365日以上を達成し、8月前半に市長とお会いする機会があ

った時、喜びを分かち合ったのですが、その後、県外の男性がバイク事故で亡くなってしまいました。地域の方々が頑張っても観光地域のため県外の方々の交通事故も見逃せないのも現実です。

また、10月末に国土交通省からの依頼を受けて、仙北市交通安全協会との協賛で、国道46号線、仙岩トンネル出口付近で、スタッドレスタイヤの早め装着キャンペーン運動にも参加させてもらっております。

いろいろ問題が山積みかと思われませんが、仙北市メンバーや警察関係、安全協会、地域の事情に詳しい行政協力委員など、皆様のご協力をいただき、支えてもらいながら、今後も「交通安全は家庭から。」の合言葉で活動を継続していきたいと思っております。

## 手づくり反射材マスコット

山形県上山市交通安全母の会 会長 立花 厚子

私たちが手作りをしております啓発品、反射材付きマスコット、フクロウの作製について、お話しさせていただきます。

フクロウの目が反射材になっているところが一番の特徴で、工夫している所です。バッグなどに気軽に付けていただいて、役立てていただければと思います。

フクロウは不苦勞、また、福が来るだろう、などという語呂合わせから、日本では縁起物とされておりますし、ヨーロッパでも学問の神様、英知の象徴として言われております。目と耳が優れ、夜行性で、かすかな光にでも目が光り、守り神として言われております。こういうフクロウの特徴から、交通安全のお守りとして、また、啓発品としてふさわしいというのもあり、私たちは作り続けて今年度で5年目となります。

このフクロウの啓発品を作り活用している活動は、毎年夏のお盆に帰省していらっしゃるドライバーの方に安全を呼びかける「笑顔でお帰り安全ドライブキャンペーン。」で活用しております。会員が手渡しでドライバーにお渡しし、大変喜ばれております。

さて、このフクロウのマスコットを手作りすることになったいきさつには、私たちの思いが2つあったこととお話しいたします。

毎年の活動をする中で、何か会員の手作りの啓発品を活動に生かせないか、お渡しできないかという思いが1つありました。それから、毎年2月に研修会を開いているんですけども、会員の交流や親睦を深めるために開催している研修会ですが、例えばAEDの講習ですとか交通安全教室、交通事故被害者の会の方の講演、健康体操、そういう内容だったのですが、参加して下さる方にはとても役に立つ研修会でしたが、何かその活動を生か

して、次につなげることが出来ないか、という思いでございました。それが2つ目の思いです。その2つの思いが丁度相まって、やはり何か作ってみましょうということになりました。

その何を作るかという時に、きっかけを下さったのが、山形県の鶴岡市で交通安全県民大会がございました時に、お1人に1個ずつ、やはりこういうフクロウがお土産で渡されました。それで1回作ってみましょう、ということになりました。副会長は和裁がとても上手なものですから、型紙を起こして外側を縫ってくれて、私たちはただそこに手芸用のペレットを入れて絞り、吊るす紐を付けたりする。作ってみましたところ、なかなか良いんじゃないの、ということになりまして、それが今に続いているところでございます。いろいろ重さを揃えましょう、と改良点なども加えてこの形になっております。

フクロウを作り始めた反響ですが、手渡しした対象者の方からは手作りが感心されて喜ばれております。お盆の帰省のドライバーに差し上げると、「手づくりです。」という一言で、おお、そうかと、大事そうに見てくださいますし、助手席にいる奥さんにすぐ手渡しくださったり、喜んでいただいているなというのが実感出来ております。反射材付きであるということに対しても大変関心を持ってくださり、反射材の普及にもつながるかと思っております。また、気楽にバッグに着けて使ってもらえるというところも喜ばれております。

また、作り手である私たち会員にも変化がございました。研修会に集まってくださるのが約20名。翌年の8月の啓発品として使うのに必要なのが150個。お1人5、6個は必要になります。やはり、女性らしい細やかな手先の得意な方がいらっしゃり、そういう方が率先して参加してくださるようになりました。

また、その作っている時の交流、会員同士の交流も増えましたし、自分が作ったものが役に立つという喜びも会員の中に芽生えてきております。夏の活動にはお仕事などで参加できないけれども、この作製には参加できますという、そういう方もいらっしゃいます。

もう1つ、今年度は7月31日に山形県の交通安全母の会大会が上山市で開催されましたが、その時に、参加した皆様に何か1つお土産を差し上げたいということで、いつもの倍以上なんですけど、400個を作り上げました。

終わりに、ただ活動しているだけでなく、何か自分たちでやってみようかと、能動的になって動いたことが外にアピール出来たという喜びを感じております。

最後に、「楽しく前向きに。」が、私たちのモットーです。1つ1つの活動を楽しんでやりましょう、小さなことでも楽しみながら活動しましょうと言いつけております。何かや

ってみることから、大きな力となることを今回実感いたしました。私たちのほんの小さな活動ですけれども、紹介して発表を終わります。

## 高齢者交通安全啓発活動と仮設住宅訪問事業

福島県交通安全母の会連絡協議会 常任理事 佐藤 素子

福島県の交通事故状況は、近年、事故件数、死傷者ともに減少しています。けれども、その内訳を見てみますと、死者数における高齢者の割合が増加し続けております。平成 27 年交通安全運動福島県推進要綱には、年間重点事項の一番に高齢者の交通事故防止が掲げられております。この逼迫した状況を踏まえて、福島県交通安全母の会連絡協議会においても高齢者に向けた交通安全活動は大きな課題となっています。

そこで、ここでは当会の高齢者交通安全啓発活動の具体的な取り組み事例をもってご紹介させていただきます。また、平成 24 年より行われている仮設住宅訪問事業についてもご報告申し上げます。

当交母での啓発へのアプローチを 3 項目に示してみました。①子供と高齢者の交通安全リーダー研修会、②世帯訪問事業、③仮設住宅訪問。それぞれの内容がお互いに関連し合い、うまくかみ合うことでより大きな効果を生むと思われます。

まず、①の子供と高齢者の交通安全リーダー研修会。こちらは一昨年までは幼児を対象としたリーダー研修会でしたが、昨年検討を加え、高齢者への啓発活動をさらに推進させるべく、子供と高齢者に切りかえ、研修を進めました。研修対象者は県内各市町村交通安全母の会会員です。交通安全に対する意識の高揚と資質の向上を図り、地域における交通安全活動のリーダーを育成することにより、子供と高齢者の交通事故の防止を図ることを目的としています。

今年は 6 月 30 日に郡山市にある安積総合学習センターにおいて、120 名の会員が研修をいたしました。4 グループに分かれて討議を行い、そこに同席していただいた郡山警察署、郡山北警察署の警察官、また、郡山市交通教育専門員の方々より、指導やアドバイスをいただきました。そうしたことで、より実践的な活動の参考になったと思われます。他地区の効果的事例を知り、学ぶことでおのおのの地区に合った活動に活かされているようです。

②世帯訪問事業は、各種交通安全啓発活動、交通安全教室などの各種啓発活動に参加しない、または参加出来ない子育て世代及び高齢者の世帯を対象に、世帯訪問による交通安全啓発活動を行うことにより、地域社会全体で子育て世代及び高齢者に対する交通安全意

識の高揚及び交通事故の防止を図ることを目的としています。

訪問活動実施地区は市町村において選定し、各交母会員などが必ず2名以上を1組として訪問活動を実施いたします。

具体例として、郡山市交通安全母の会では、平成15年より高齢者世帯訪問事業を継続して実践しております。毎年500世帯、市内58地区に広く分散して訪問活動を行います。啓蒙のためのリーフレット、夜光反射材付きグッズ、ティッシュペーパー、交通安全折り鶴マスコット、こちらは郡山市交通安全母の会のマスコットですが、それらを袋に詰めて500用意いたしまして配布します。

直に訪ねてお話をさせていただくと、皆様の笑顔に出会えます。僅かずつではありますが、交通安全の意識を底上げするお手伝いが出来ているかと思っております。

③仮設住宅訪問です。平成23年3月に東日本大震災を被災し、4年半が経過いたしました。今なお原発事故の影響や様々な要因により仮設暮らしを余儀なくされている方々が多くおられます。その中でも特に高齢の方の入居率が高く、交通安全の呼び掛けや情報伝達も実際に出向いて行うことが大変望まれると判断しております。

県からの委託を受け、平成24年に始まった仮設住宅入居者への交通安全啓発事業は今年度も行われ、4年目となりました。仮設住宅に居住している高齢者や子供たちは、住環境の変化や地理の不案内などにより交通事故に遭う危険性が高まる恐れがあることを危惧して啓発活動を進めてきました。

県交通安全母の会連絡協議会役員による訪問は、毎年県内各地に点在する仮設住宅から5、6カ所を選定して啓発活動を展開しています。

仮設住宅入居者が、気楽に楽しみながら交通安全について理解してもらえるよう、皆で歌を歌ったり、交通安全に関するゲームや遊びを取り入れながら、交通安全教室を開催しています。また、意見交換や夜光反射材の配布などを通じ、仮設住宅周辺での事故防止を呼び掛けています。こういった活動の事前に、親しみやすい呼びかけ方で募っております。

市町村母の会による活動として、地域の郡山市交通安全母の会が訪問活動を実施した様子です。郡山市喜久田町早稲原にある双葉町応急仮設住宅集会所にて、郡山北警察署員とともに訪れました。母の会が持参した手作りの大学芋と団子をお茶菓子に、和気あいあいと交流がなされました。交通安全ゲームなどを行い、準備していった物品を手渡して啓発に努めました。

ちなみに、夜光反射材付き雨傘、夜光反射材付きフリース手袋、お手玉は、仕上げたものではなく皆様に作っていただけるように、布を裁断して、豆を入れて、作り方を書いた

紙を入れるといった形のキットを用意しました。

こちらの仮設住宅を訪れた後に、皆様にちょっとお知らせしておけば嬉しいことなのかなと思う話をさせていただきます。訪問して2ヵ月程経ったころに、仮設に住んでいる女性から、私どもの所に電話をいただきました。車を運転しないし、無いので、是非用があるから来てくださいと言われてました。早速訪ねてみますと、仮設住宅でいつも集会所に集まっている女性たちがいるんですが、その方たちが素晴らしいプレゼントを用意して待っていてくださいました。

交通安全と書かれたテープが付いている帽子の形をしたマスコット100個を私どものために作って、啓発に役立てくださいと。手芸好きの女性たちが作ってくださったものでした。驚きと嬉しさで、何よりもその前向きなたくましさに驚いて来たという次第です。大変感激いたしました。

4年半たった今になりますと、何かの縁で同じ町の中に暮らしている、そういった方々を訪ねて、一方的に手を差し伸べるという形ではなく、お互いに共生して行きましょうという、そういった姿をお互いに見せることで、いろいろな意味で癒しになるのかと思われました。

最後になりますが、高齢者の交通安全対策は、各方面において次々と展開されて来ております。認知症サポーターの広がりなども、その一例と思われます。私ども母の会は「交通安全は家庭から。」の理念を基本に、今後もより身近な所からの目線を大切に、啓発活動に携わってまいりたいと思います。

## 【2日目】

### ■講演

#### 交通安全学習と生涯発達

#### ～安全・安心のコミュニティー再生～

自由学園最高学部 講師 溝端 光雄

自由学園の溝端でございます。この学園は、羽仁もと子さんがお創りなされた学校で、幼稚園から大学までございます。文科省の指導要領によらないユニークな教育を行っています。私は、ここで、生涯発達論という科目を大学1年生と一緒に学んでいます。そんなことで、今回の講習会の演題にも「学習」という字句を入れさせていただきました。その訳は、皆さんがご高齢の方々に指導される機会が増えていると思うからです。しかも、そうした高齢者の皆さんは、ここ40～50年、交通事故に遭っていない方のほうが多く、そんな方々に「交通安全教育」と構えて『高齢者は危ない』などとお話をする、恐らく高齢者の皆さんは「俺(私)は高齢者ではない。」と反発されて、リーダーの皆様方のお話をしっかり聞かないということに繋がると思うのです。老化より発達の話の方が、ご高齢の方々に聴いてみようと思っ頂けるのではないかと思います。そこで、今回の講習会の演題にも「学習」と「生涯発達」という字句を入れさせていただきました(最初のスライド(以下SL))。

今日は、ここにお示した話題について順番にお話をさせていただきます(第2SL)。最初にウルトラとも呼ぶべき高齢社会のお話を申し上げ、続いて交通安全学習と生涯発達学に共通する原理のお話を、それから生涯発達のための幾つかの方法について、その発達の不十分さ(老化の進行)と関連する高齢者の交通事故の特徴について、そして、最後に、これからの交通安全学習について、お話を申し上げたいと思います。

とりわけ、リーダーでいらっしゃる皆さんには、地元に戻られてからの交通安全学習の現場で役立つような実践的なヒントが、極めて大切だと思います。このようなヒントは、私のようなものではなく、いつもご苦勞を頂いているリーダーの皆さんの中にあると思うのです。講習会初日の事例発表の中で、多くのヒントが提示されましたが、その中で、福島県のある地域の代表の方から『「母の会」の会員数が急減する中で頑張っって新たな会員を500人増加させた。』というお話がございました。素晴らしい話題です。発表時間の関係で、“どうやって増やしたのか”という点について詳しくお話をいただくことができませんでしたが、本当は、この点が最も大切だと思うのです。本日も、後で全体会が予定されていますので、その際にでもお話し合いをして頂ければと存じます。

それでは、以後、パワーポイントのSLに従って、お話を申し上げます。

まず、最初のSLです。今や「ウルトラ高齢社会」。平日、地域の公園へ出掛けてみますと、ゲートボールをしたり、鉄棒に掴まったりする高齢者の姿が、とっても目立ちます。「あたりめに、高齢化社会だな！」とおっしゃる高齢者の声を、秋田市内でも聞いたことがございますし、恐らく、皆様の地域でも同様のことでしょう。

これは、日本の百歳以上人口の51年間の動向(1963-2014年)を示す棒グラフと、その期間内で高齢化率[(65歳以上人口/総人口)×100]が7%、14%、21%に達した時の呼称(「高齢化社会」「高齢社会」「超高齢社会」)を書き入れたSLです。現在の高齢化率は、何%くらいですか、如何でしょうか。「25%」という数字を頂戴しました。皆さん、極めて正確に統計数字をご理解頂いて、ありがとうございます。この25%ですが、ピークを迎えると言われている2050年頃には、40%ぐらいに達するという予測がございます。ですから、「超」ではなく「ウルトラ高齢社会」というわけです。

このSL中にお示した方は、世界最高齢の男性になられた日本人です。明治36年生まれで、現在112歳という方です。ちなみに、世界の歴代の長寿記録をWikipediaで調べてみますと、120歳前後で、この年齢を上回る方は殆どおられないことが分かります。たまに、マスコミは130歳を超えるような世界最高齢者が南米などで見つかったというニュースを流すことがございますが、大抵は戸籍がしっかりしていない国で見つかったというニュースで、ギネス登録にまで至らないようです。こうした点を勘案しますと、人間の最高寿命は120歳くらいのようなようです。どうして最高寿命が120歳前後なのかという疑問に対する1つの答えは新陳代謝に限りがあるためだと思われまます。つまり、私たちの体には、一定期間使うと、細胞を分裂再生させて維持するという仕組みがあるようです。例えば、筋肉繊維の細胞では、25回前後で分裂しなくなると言われ、1回分裂した細胞を4~5年間使うという計算なら、25回×(4~5)年で、大凡100~125歳が最大寿命になると考えられます。その他、新陳代謝がない組織もあります。例えば、眼の水晶体には血管が通っておらず、新陳代謝はございません。なので、私たちは、生まれた時に母親からいただいた水晶体を使い続けていることとなります。そのため、水晶体は紫外線を浴びて徐々に濁ってきて、80歳を超えると、私たちは、濁りの程度があるにしても、全員が白内障となり、いわゆる老化することになります。ですから、夏場の、市街地や海・山では、UV防止機能のサングラスは必要不可欠で、しかも瞳孔を開かせることが少ない薄い色のレンズを持ち、路面から反射する紫外線をカットできるスポーツ・サングラスが、最も良いと思われまます。内耳の奥にある蝸牛の中の有毛細胞も、強い騒音による振動で一度脱落すると、再生しないと言われてまますので、自分の周りの音環境に注意することも大切ですね。実は、こう

した生理的な原因を知っていただくことから、私たちは生涯発達のヒントに気付かされません。

先ほどのSLに戻しましょう。SL中の棒グラフが、最近までの51年間の、百歳以上人口を示したものです(1963年以降、厚労省が敬老の日に発表する統計数字)。2014年の9/15日に公表された数字は58,820人で、増加の一途を辿っています。今年は、6万数千人になることでしょう。また、赤い棒グラフは女性の百寿者数を、青い棒グラフが男性のそれを示しています。平成26(2014)年の百寿者数の男女比は6.75。男性1人に対し、女性6.75人と多く、ウルトラ高齢社会での交通事故防止は女性のウルトラ高齢者の事故を如何に防ぐかが大きな課題になることが分かります。今から、そのための対策の種を仕掛けて行くことが大切となります。その度合いは、想像する以上のものがあると思われま

す。東京オリンピック開催の2020(H32)年から2050(H62)年までの、10年毎の百寿者人口を、国の推計人口を基に上げますと、128,000人から683,000人と激増します。人口増加対策に偏って推進するわけにもいかないでしょうから、これらの推計値は現実感を持って考えるべきだと思います。ですから、銀杯も見直しとなったわけです。無論、来年、百歳に到達される方には申し訳ないわけですが、そのお金をウルトラ高齢者の皆さんの健康増進、事故防止に、その基盤づくりに、使うべきだと思います。

こちらのSLは、静岡大学の土居教授が推計なさった、2000年から2050年までの都道府県別の将来人口予測の結果を示しています。2050年には全国16県で人口が半減するようです。今日の講習にご参加いただいた皆様の、東北6県について[2050年人口÷2000年人口×100]という変化率をみますと、SLの紫色の枠内に見られるように、4~6割になることが分かります。最も人口が減るのは秋田県で、先の割合は42.7%と、半分を下回るようになっています。東北6県の中で人口が多い宮城県でも、県人口は3割以上減って、7割を下回るようです。子供の数が減りますから、幼稚園も大学も半分で良いかも知れません。一方で、高齢者が、中でも後期の高齢者が増え続けますから、介護施設や火葬場は増やすべきでしょうし、交通安全活動も人口希薄地域では愛の一声運動に、街づくりは出来る限り集まって住んで向こう三軒両隣を復活させる形に、人口急減地区とその隣接地域を連携させる形など、試行錯誤しつつ、住民の皆さんと手探りで進めるべきだと思います。初日にお話を頂戴した宮城県の石巻と加美町での交通安全活動における地域連携も、先を見た対策で、大いに参考にすべき対応だと思います。要は、地域の高齢者の皆さんの顔が見える形にしないと、孤独死・振り込め詐欺・結婚詐欺・万引き防止・介護殺人など、ウルトラ高齢社会の問題を防ぐことは難しいように思います。地域の方々と手を組んで頑張

りましょう。微力ですが、私みたいなものでよろしければ応援させていただきます。

このSLは、今日の2つめの話題に関わるものとしてご用意させていただきました。題して「交通安全学習と生涯発達学の共通原理」という少し難しい題目に致しましたが、要は、ヒトは嫌なことを言われたら反発心が生まれ、交通安全に対する態度を変えようとしなから、指導する側からは反発心を生まないようにしようということです。反発心を抑えるためには、どうするか？初対面の方なら「ロマンス・グレーの素敵な髪ですね。」とか、「今日のベージュのマフラー、良くお似合いですね。」でも良いと思います。気付いたことを、まずは褒めてあげること、これが基本だと思います。微妙な人の心理の機微を捉えて、楽しくさせてあげることが、交通安全教育でも、老化予防の取り組みでも、出発点となり、それが安全への、また長生きへの動機づけになるということです。

次のSLは、具体的にどうすれば良いのかをお示したものです。「ゴマをすりましょう、ゴマをね。」と歌ったクレージ・キャッツの元気な姿は、今では見られませんが、社長や上役にゴマをすって最期には社長にまで昇り詰めるというストーリーは、今でも数多く見受けられることではないでしょうか。ヒトは、褒められると、気持ち良く、嬉しいわけです。例えば、「颯爽と歩かれるお姿がいいですね。颯爽と道路を横断して頂ければ、足の筋肉のトレーニングになるだけでなく、スタミナが付きますので、少し遠回りですが、その先の横断歩道まで歩いてお買い物にお出掛けいただけると、良い結果に繋がるかも。」などと説得すると、有効かも知れません。高齢者の方々の発言を、しっかり受け止めることも効果があると思います。心理学でいう傾聴・共感を使った説得法です。ある高齢者の方と深い人間関係ができていますと、「血糖値が高くなってきて実は困っているよ」とポツリと心情を漏らされることがあります。その時に「少し早めに歩かれるようにされると、血糖値は下げられるかも知れません。下がったという方もおられるようです。一度、先生にご相談なさって、健康づくりと安全な道路横断の両方をゲットしてください。」とお奨めすると安全な行動変容に繋がるかもです。そんなお奨めをさせて貰った方から「血糖値が下がりましたし、コレステロール値も改善しました。」とのお声を頂戴すれば、リーダーの皆さんの勝ちですね（笑い）。様々な対応を通じて、地域の皆さんとの交流を少しずつ広げながら、交通安全行動における達成感を感じることが出来れば、リーダーの皆さんの地域活動を支える元気薬になるのではないのでしょうか。ただ、いつも褒めるだけで良いのかというと、そうではない場合もあると思います。例えば、小学校低学年の児童が、道路の向こう側にいるお母さんを見付けて、左右も確認しないで走って道路を横断しようとしている場合には、『止まりなさい、渡ったらダメ。』と大声で叱ることも必要です。リー

ダーの皆さんには、ヒトを育て、自分も発達するという点から、ご指導をお願い致します。

このSLは、自然科学研究機構の定藤教授が見出された研究成果で、「褒めること」がヒトの行動の動機づけに効果があることを示したものです。「褒められた時」に活性化する脳部位と「お金をもらった時」に活性化する脳部位とが同じ場所であることを示している3枚のfMRI画像を重ねることで、先の知見を指摘されています。また、定藤教授は、正しくボタンを叩くという作業を30秒間させた場合、叩く本人を褒めた場合だけ正しく叩ける回数が向上したという実験結果を示されています。他人が褒められるのを見た時には成績は向上せず、本人が褒められた時だけ成績が向上するというのは、大変興味ある結果です。この知見を交通安全教育の現場で活かすとすると、参加者を個人毎に褒めることが必要となり、リーダーの側も、参加された方の良い点や素敵な点を、さりげなく褒めるという話術を身に付ける必要がありますね。

次のSLは、内閣府さんが推奨されている参加体験型の交通安全教育の代表的な手法について紹介するものです。ヒヤリ地図づくり(住民の情報交換により地域のヒヤリ地点を抽出し、その改善案の提案を通じて、参加者の安全へ動機づけるもの)、3世代交流型の交通安全行動のイベント(運動場での自転車安全運転教室など)、小冊子等を使った座学型の意見交換イベント(日本交通安全教育普及協会さんが監修作成された高齢歩行者の交通安全学習向け資料など)、DVDを使った座学型の意見交換イベントである「いきいき運転講座」(自動車工業会が開発制作したマニュアルを基に地域の仲間で行うもの)などがございます。前日の活動紹介の中で、秋田県のリーダーの方からお話があった「あやとりー」(自動車メーカー開発の幼児向け教育ソフト)は、4つめの分類に含まれる手法でしょう。もちろん、こうした手法を、地域の方々を対象に実践される場合には、リーダーの方から日常の交通安全活動に対する参加者の皆さんへの感謝の気持ちをお伝えするとともに、日頃の交通行動に潜むリスクに気付いてもらう多少の工夫を盛り込んでいただくと、一層の効果が上がることは言うまでもありません。

ここでは、それぞれの手法を細かく説明させていただく時間はございませんので、自工会さんが開発制作された高齢運転者向けの「いきいき運転講座」を簡単にお話したいと思います。なお、この講座の受講者としては、高齢運転者の皆さんを想定していますが、高齢歩行者の皆さんにもご参加をいただくと、両者の立場の違いへの深い配慮が生まれ、その効果は一層高まります。本講座を実践される場合の基本認識としては、高齢者の皆さんの交通安全意識の高さを認めて差し上げながら、その意識の高さと交通場面での実際の行動とのギャップに、さりげなく気付いてもらう工夫を盛り込むことが必要になります。つ

まり、高すぎる安全意識を下げて、気付かないうちに減退している行動の変化(ギャップ)を自覚していただいて、さらにそれを補償する方法を色々と試していただくことを促すことにあります。

この講座をより簡単に利用していただくために、DVD 等によるマニュアルが無償で公開されています。「いきいき運転講座」開催マニュアルと表記された DVD には、本講座のねらい、この講座開催の流れと上手な進め方、講座に関して良くある質問と回答などが収められていて、パソコン等の DVD ドライブに挿入するだけで「進め方」を説明する映像が再生されますので、誰にも視聴していただけます。13 分弱の映像をご覧くださいだけで、本講座のねらいと全体概要をご理解いただけるかと存じます。また、この DVD には 3 ヶ月間にわたって使うことができる脳トレ教材も含まれています。ですから、リーダーの皆様のお力添えを頂くことができれば、それぞれの地域で、容易に本講座を開いていただけるのではないかと考えています。それから、この講座に関する照会や資料入手などに関しては、以下にお示しした自動車工業会の連絡先までお問い合わせください。また、本講座の教材資料は、自動車工業会のホームページからもダウンロードできますので、ご利用いただければ幸いです（本講座関係の自動車工業会の URL は、以下をご参照ください）。



JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会  
Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.  
[http://www.jama.or.jp/safe/safety\\_elderly/index.html](http://www.jama.or.jp/safe/safety_elderly/index.html)



より安全に運転をつづけていただくために  
**いきいき運転講座**



**連絡先**  
（一社）日本自動車工業会  
『いきいき運転講座』事務局  
（株）コンセプト  
Tel. 03-3428-5846  
Fax 03-3428-5849  
受付時間 平日(月～金)  
11:00～18:00 (祝日除く)

それでは、3つめの話題に移りたいと思います。老化は、私たちに謙虚さと潔さとを与えるという良い面もございますが、筋力や視機能の低下など、私たちの生涯発達を妨げる面もございます。老化は、外見から遺伝子までの様々なレベルで捉えられ、それらと同じレベルで、私たちは、老化を防いで、生涯発達を目指すことが出来ます。毛髪などの外見

や皮膚などのマクロなレベルにおいても、細胞や分子というミクロなレベルにおいても、老化を防いで、生涯発達を目指しましょう。筋肉、眼、耳、骨・関節、そして脳という体の部位毎に生じる老化を、それぞれの部位に応じた対応によって防ぐことにより、体の機能維持を図れます。筋トレで脂肪や糖の代謝を促し、紫外線から眼を保護し、内耳にある有毛細胞の脱落を防ぎ、骨を生成する細胞や脳の神経細胞を活性化すれば、老化の進行をある程度は押しとどめることが可能となります。

次に、4 つめの話題に入らせていただきます。高齢者の交通事故に見られる特徴を見出し、生涯発達の視点から事故防止の戦略や戦術について考えてみることで、これが4 つめの話題です。これ以後の数枚のSLでは、岐阜県や全国の交通事故データに認められる特徴を申し上げながら、事故防止策について考えてみたいと思います。東北各県の交通事故データの分析結果に基づく図表が用意できれば、その方が良かったのですが、その種のデータの入手と加工に時間がかかること、及び岐阜県の高齢化が東北諸県のそれに近いことを勘案して、岐阜県の交通事故データを使わせて頂くことに致します。この棒グラフは岐阜県の交通事故死者(2014年)の年齢階層別構成を示しています。高齢者階層の交通事故死者が突き出して多いことが分かります。次のSLに掲げた人対車両という事故類型では、横断歩道以外での横断中の死者が最も多く、車両相互の事故類型では、車両単独が最も多く、それに次いで正面衝突や出会い頭が多くなっている。また、過去5年間に発生した交通事故死者のデータを、性別・年齢層別に分けて集計すると、65歳以上の女性が強く係っていること、及びそれら女性の事故が自宅から1km以内で発生していることが分かります。こちらのスライドは、道路横断時の事故を、高齢者と高齢者以外の事故に分けた上で、横断の方向別・昼夜別に示したもので、これら横断時の事故が、高齢者絡みであることが極めて多く、車両に対して右から横断した夜間時に多く起きていることが分かっています。免許非保有の高齢者が、道路の右端から横断を開始して、道路横断の後半部で車両と衝突しています。接近する車両のヘッドライトの光が左側の路側寄りに照射されていること、夜間に目立たない服装で右から横断していること、などが係っていると考えられます。

このSLは、運転免許の保有・非保有別に高齢歩行者事故の違反状況を示したものですが、これより免許なしの高齢歩行者の事故が突き出して多いことが分かります。交通安全学習を、運転免許を持たない高齢者を主な対象者としてどう進めるかを、良く考えた上で、実践すべきだと考えます。高齢者向けの交通安全学習は、現在、高齢化率が高い地域で進めることは当然でしょうが、長期にわたる高齢化が激しく進む地域で、より積極的に取り組む必要もあると存じます。例えば、ウルトラ高齢化が進む地域とは、東京で申し上げれ

ば、多摩ニュータウンや高島平団地のように、40～50年前に建設され入居が始まった住宅地域ではないか、今や80歳を超える方々に対する課題が噴出しております。東北各県でも同様な地域があるのではないかと、概ね半世紀前に開発された住宅地域は、恐らく高齢者向けの交通安全教育の重点地域になるのではないかと愚考する次第です。

次のSLは、前述した重点地域で取り組むべき課題を列挙したもので、その課題内容の検討を行うと、地域住民と行政が連携して進める「地域コミュニティの再生」こそが、ウルトラ高齢社会の深刻な課題に上手く対応できる推奨策ではないかと思っています。私たちは、経済成長を重視した過去の地域づくりの中で、向こう三軒両隣との付き合い、近隣道路での挨拶などを軽くみて、結果として地域コミュニティを壊してしまったのではないかと、これからは、その壊れた地域コミュニティを、難しいけど、何とかして再生させるべきだと思います。退職された高齢者の皆さんは無論のこと、地域の方々が連携して、知恵を出して「再生」に挑戦したいものです。

このSLは、年齢層別にみた歩行者事故死者数の、自宅からの距離帯別の構成割合を、全国データについて、示したものです。65歳以上の4つの高齢階層をみれば、自宅からの距離が50m以下、100m以下、500m以下であった割合が、年齢階層が上がる（前期高齢層、後期高齢層、ウルトラ高齢層）につれて、高まることが分かります。年齢層が高いほど、自宅周辺で死亡事故に遭われていることとなります。お医者様からロコモ予防(運動機能低下防止)のウォーキング等を奨められ、頑張って自宅周辺を歩かれていた高齢者の死亡事故とか、要介護高齢者の徘徊中の死亡事故かも知れません。運動は、危険個所の周知や安全な道づくりへの十分な配慮があつて、推奨されるべきものでしょう。小学生以下の子供に関しては、同様の割合が、年齢階層が下がるにつれて(幼児になるほど)、高まることが分かります。幼児や小学校低学年児童への細かい配慮、例えば母親が子供たちを出迎える場所は幹線道路の横断が不要となるような所にすべきでしょうし、幼児が跨って蹴って遊びながらバランス感覚を身に付けるストライダーの緩斜面での走行については家庭の躰として、お母様方をお願いすることも必要かも知れません。地域における交通安全教育の現場では、常に、子供の心身能力の未熟さと、高齢者の心身能力の減退を念頭に、当該能力の状態を踏まえて訴えたいものです。

昨日の、元田先生のご講演の中で、自転車の加害者事故とその実情、及び自転車を軽視してきた日本の道路行政の不備(自転車を歩道内に設置した自転車通行帯に押し込んだという意味)のお話がありました。自転車を都市交通手段として位置づけ、車道側の路側に自転車の走行空間を設置するという道路改良は、地域の道路事情を考えながら、速やかに

進めるべき対策だと、私も同感です。ただ、その種の改良でも整備が済むまでには時間がかかるため、その意味では交通安全教育面での対応も重要となります。

こちらのSLは、交通事故総合分析センターが公表している年齢階層別の、人口10万人当たりの自転車運転中の加害者数(人)を示したものです。中学生(13~15歳)と高校生(16~18歳)の自転車運転者が交通事故の加害者となることが多いことが分かります。歩行中の高齢者が被害者に多いことを考えますと、祖父母と親子が家庭で話し合うことも、事故防止を図る方法の1つかなと思います。中高生という発達段階の子供たちには、若さの絶頂期にあり、高齢者の心身機能が加齢とともにどう変化するのかということを理解することは、なかなか難しいようです。自由学園最高学部の1年生を相手に、毎年、生涯発達論(必修科目)の講義を致しますが、脳から足の筋肉までの各種機能の減退と維持増進に関する学生さんたちの理解はまだまだと思うことがしばしばです。全く濁っていない水晶体の持ち主である学生さんに、黄濁色、もしくはそれに近い色の水晶体の持ち主である高齢者の見え方を分かってもらうために、講義前に色々な準備を行っていますが、それでも十分ではないと感じています。3世代同居のご家庭では、それぞれの見え方は、言葉で伝えられますし、PCを使うゲームを通して実感できるかも知れません。家庭の中でのコミュニケーションを図り、老若の機能差に対する深い理解を促すようにご指導をお願いします。

このSLは、上記した家庭の中でのコミュニケーションを地域のコミュニケーションというレベルにまで高めようという願いを示したものです。「向こう三軒両隣を繋ぐ安全・安心の地域づくり」という高い戦略を常に心に掲げて、日頃の活動を実践してください。お願い申し上げます。

こちらのSLと、以後のSLは、今日の最後の話題、「明日からの交通安全学習の手がかり」という話に入らせていただきます。このSL中の図面は、全国4ヶ所の自動車教習所において中高年者を対象とした歩行横断実験を行い記録した映像等の結果を基に作成したもので、「交通安全意識・行動の主観評価」、「身体機能特性(反応時間・視力・視野・聴力)」、「横断歩行特性(安全確認・歩行経路)」及び「生活習慣・ヒヤリ体験・健康の主観評価」の4大特性の各尺度値を、被験者の年齢層別に示したものです。以後では、80歳代に対する交通安全学習と、40歳代に対する交通安全学習の手がかりについて考えてみたいと思います。

前述した図より、80歳代については、「交通安全意識・行動の主観評価値」が最も高く、「生活習慣や健康等の主観値」「横断歩行特性(安全確認・歩行経路)」「身体機能特性(反応時間・視力・視野・聴力)」の3大特性が低いという特徴が窺われる。一方、40歳代に

については、「交通安全意識・行動の主観評価値」が最も低く、「生活習慣や健康等の主観値」と「横断歩行特性（安全確認・歩行経路）」が中位で、「身体機能特性(反応時間・視力・視野・聴力)」が高いという特徴が認められ、**80** 歳代とは逆傾向であることが分かります。

これらの結果より、**80** 歳代の交通安全学習としては、「交通安全意識・行動」の高い主観評価を下げて、「生活習慣・健康等」の低い主観値、「横断歩行特性（安全確認・歩行経路）」と「身体機能特性(反応時間・視力・視野・聴力)」の低い客観値を上げるという方向性を持つ教育手法が適切と考えられます。つまり、簡単に申し上げますと、高齢者の方々に「信号は守っていますか。」「道路横断の時、横断歩道を使っていますか。」などと質問を致しますと、殆どの高齢者の方々は「守っています。」「横断歩道を使います。」と答えられるものの、高齢者の皆さんの、横断時の安全確認や横断時の歩行経路を調べた結果では、安全不確認や斜め横断が目立っているということです。「信号は守っている。」や横断歩道を使っている」という高齢者のご発言は、笑顔で「それは安全でいいですね。」と受け入れながら、健康絡みで視力や筋力が落ちている点を高校生のお孫さんと一緒に確認してもらったり、ご家族に確かめた斜め横断の有無をご本人に伝えたりしつつ、健康増進の観点から歩行行動の変容を促すよう色々な工夫、例えば筋トレによる歩行速度の向上効果を楽しみ取り組みなどを試していただければ嬉しい限りです。逆に、**40** 歳代への交通安全学習としては、「交通安全意識・行動」の低い主観評価が事故のリスクを高め、損害賠償額の増大させることの理解を促し、「身体機能特性(反応時間・視力・視野・聴力)」の高い客観値をより磨く方向性の教育手法が適切なものと思われま

このSLは、斜め横断や歩行速度の低下などがより高い年齢層の高齢者に多くみられるようになること、また、その背景要因にはサルコペニア、変形性膝関節症（骨棘痛）、高血圧症(動悸)、糖尿病(痺れ)、脳梗塞・脳出血などが関係することを示したもの。

次のSLは、筋トレや自転車漕ぎなどの運動(3ヶ月間)による速度アップ効果をご覧いただく動画を持参致しましたので、ご覧いただきたいと存じます。(・・・動画再生・・・)

如何ですか。速度の向上効果は意外に大きいようです。一定期間にわたって実施される交通安全イベントに、この種の歩行速度アップ・プログラムを取り入れることをご検討いただければと思います。場合によっては、地域の介護・看護分野のスタッフに相談することも考えられますね。

このSLは、青年層以上の、スポーツライフに関する調査の結果を示しています。週1回以上の運動を行っている人の割合は全国で約**53%**、週2回以上の運動を行っている人の割合(アクティブ・スポーツ人口)は**16%**、大凡**6~7**人に**1**人が週2回の運動をしているに過ぎな

いことが分かります。また、運動をジョギング等に絞った上での実施率(週1回以上)は、60～70歳代では3%以下に過ぎず、殆どの皆さんが運動不足であることも分かります。さらに、その運動不足の理由に関しては「時間がない」と「面倒だから」が、それぞれ半数程度という結果が知られています。

こちらは、運動の低い実施率を高める1つの方法を示したものです。「時間がない」や「面倒だから」という理由に打ち勝つためには、運動による“若返り”の効果を、その実践者に体験していただくと良いかも知れません。例えば、交通安全のイベントなどで、参加者の皆さんに、このスライド中にお示しした【5mの歩行時間による脚力評価表：男女別、年齢層別】を差し上げます。その上で、5mの測定区間を含む仮設の歩行コース(10m程度)を設けて、腕時計などで、参加者の皆さんに『いつもの速さで歩いていただいた』ときの「5m歩行」の時間を測ってあげて、先の評価表を使って、それぞれの方々にご自分の脚力を簡単に知っていただくというゲームは如何でしょうか。この評価表の見方は以下のとおりです。例えば、76歳女性の方であれば、赤丸印の箇所の時間である【4.5(秒)～8.1(秒)】が評価の目安となります。もし、この方が4.5秒より短い歩行時間でいらっしゃったら15%の高速群に入っており、8.1秒より長い歩行時間でいらっしゃったら遅い方の15%の低速群に入っていると、ご自身で評価できるというわけです。ちなみに、この表の“できるだけ速く歩いた時”の秒数を参考にすれば、年齢別・男女別に、持久力(スタミナ)の評価も行うことができますが、この評価表を使った個人の脚力アップは、3～6ヶ月程度の期間を空けて再測して頂いて、より若い年齢群の歩行時間に該当することを確認したときとなります。少し手間がかかる点が難点ですが、この評価表は、ある地域の日本人の皆さんを対象にした計測実験から求められていますので、個人の脚力をほぼ正確に推定でできるというメリットがあります。『私たちと一緒に、まずは3歳若返りませんか。』という呼びかけは如何でしょうか。

次の2つのSLは、高齢者の運動による健康度のアップ効果を簡単に知る方法をご紹介します。「血圧が下がったかどうか。」、「糖尿病の判断指標であるHbA1c(ヘモグロビン・エーワンシー:血液中の過去1ヶ月間の平均血糖レベル)がどれくらいか。」ということを知ることで、自分の健康状態をモニターできます。血圧は町の体育館に置かれた血圧計や家庭の血圧計で測ることができますし、HbA1cは、その計測器を置いている町の薬局で耳たぶから採取した一滴の血液を使って測れますし、もちろん病院の血液検査でも計測できます。こうした客観値を、運動を始めて一定期間、手帳などに記録すれば、その数字が少しずつ下がることを追跡・確認できますので、運動継続の励みになることを、イベント

参加者の皆さんにお知らせしても良いかも知れませんね。もちろん、薬物療法に頼らざるを得ない場合もありますが、運動による血圧や血糖値の低減効果は小さくないようです。高血圧状態や高血糖状態を放置しておきますと、細い血管が集中する体の部位である脳や手足に支障が出て、悪い場合には脳梗塞とか、手足の壊死などに繋がりますから、日頃の運動は、健康維持に、歩速アップによる交通安全面にも、さりげない効果を及ぼすものですので、地域の皆さんとチャレンジしてみませんか。

残り時間が少なくなってきました。これはイベントの始めにラジオ体操を入れてみませんかというSLで、これらは先ほどご説明した「いきいき運転講座」のSLです。いずれも、皆さんの日常活動で使って頂けるものとして、ご紹介したい材料です。

このSLと後の2つのSLは、ウルトラ高齢社会が静かに、しかも急速に進んでいることを考えますと、一定の制度改正が必要になることをお示したものです。皆様もご承知のとおり、高速道路や一般道路での逆走事故が絶えません。高齢運転者の方々が義務として受講される高齢者講習には、**2009**年以降、講習予備検査という認知症の簡易検査が導入されましたが、その後も、前述の逆走事故に加えて、踏切から進入して鉄道線路上を走るというトラブルの発生が続いています。そこで、現行の高齢者講習の受講後に、特定の違反行為が確認されると、その時点で臨時的認知機能検査を課すという、今の高齢者講習制度を強化した制度が**2017**年**6**月までに施行することが、今年の**6**月の国会で決まりました。皆様も、既にご承知のことだと存じます。

次のSLは、認知症の予防をめざした最近の介入研究の知見を整理したものをお示ししています。この種の調査研究は、今も継続中ですが、これまでの介入研究の成果として、認知症の予防にとって統計的に有意な効果があるとされているものは、食習慣、運動習慣、及び知的な行動習慣とに大別されています。

こちらのSLは、今、ご説明した介入研究の成果を盛り込んだ、自作の下手な替え歌をお示ししています。まつのき小唄の節で唄う『惚けない小唄』ですが、何かの機会に唄っていただければ嬉しいです。

長い話を聞いていただいて、ありがとうございました。これからのウルトラ高齢社会は命を寿ぐ時代ですが、その基本はやはり人間ネットワークだと思います。どうぞ、皆さんのお力で、それぞれの地域の向こう三軒両隣のコミュニティーから、安全安心を達成していただければ、望外の幸せです。

## ■グループ討議の結果

### Aグループ「子供」

#### 1. 主な話題・テーマなど

- \*幼稚園・小学校に紙芝居を届ける。
- \*新入学児童は、毎朝の立哨や入学式での啓発品（反射材など）のプレゼント。
- \*小学3年生に、もう一度交通安全指導を実施。
- \*高校生のモデル校での自転車指導。
- \*その他、震災後は、自分の子を守るのが精一杯であったこと。

#### 2. 討議のまとめなど

- \*どんな家庭環境であっても共通することは、やはり「交通安全は家庭から」を合言葉に、一声掛け合う、明るい家庭を大切に活動していこう。
- \*地域の実情に合わせた活動を、繰り返し、繰り返し行うことが大切。

### Bグループ「高齢者1」

#### 1. 主な話題・テーマなど

- \*各自、高齢者の交通安全活動について、困っていることなどを発表。
  - ・一人暮らしの高齢者宅への訪問時の声の掛け方、訪問の仕方がよく分からない。
  - ・高齢者の死亡事故や高速道路での逆走などが多いので、家族は免許返納を望むが、本人は渋る。車が無いと買い物や用足し等が出来ない。
  - ・高齢者の自転車運転のマナーの悪さや新しいルールが理解出来ていない。

#### 2. 討議のまとめなど

- \*免許返納について
  - ・夫婦だと互いに反発してしまうので、子供・孫から言ってもらおうと考えてくれる。
  - ・言い方にも注意が必要で、「心配だから」「長生きして欲しいから」や実際の事故事例を話すなどが効果的。
  - ・地域によっては、買い物・病院など生活が不便になる。母の会として、行政に対して代行バスの運行などを陳情することも大事。
  - ・免許を返納すると、自転車運転者が増える。自転車も止めなさいと言うと、生きる希望まで失い、ボケにつながる。ボケ対策の充実が必要。
  - ・自転車事故に対する賠償保険制度の充実が必要。

## Cグループ「高齢者2」

### 1. 主な話題・テーマなど

- \*交通安全講習会やイベントに多く出してもらうには。
- \*高齢者運転免許証の返納について。

### 2. 討議のまとめなど

- \*大きな単位ではなく、敬老会やミニデイサービス、夕涼み会などに出向いて説明し、交通安全に関心を持ってもらう。
- \*返納した人にご褒美を出して欲しい。例、半年間バス無料など。
- \*奥さんが言うともめるので、孫や娘から言ってもらおう。

## Dグループ「高齢者3」

### 1. 主な話題・テーマなど

- \*高齢者世帯訪問の実態と問題点。
- \*高齢者に自転車・自動車の交通安全のための情報を伝えるために。

### 2. 討議のまとめなど

- \*65歳高齢者では早過ぎるか。訪問した対象者へは、臨機応変に対応する。
- \*自覚のない危険運転、運転能力の低下を自覚させるには、交通安全学習を受けた高齢者・孫・若い世代が、家庭での伝達主になってもらうよう促す。
- \*「気を付けて」の漠然として言葉だけではなく、具体的な場面等を想定した声かけが必要。

## Eグループ「自転車」

### 1. 主な話題・テーマなど

- \*道路交通網が確実になっていない。
- \*歩道と車道間の白線内で走行したり、路肩は雑草が生えていたりで本当に危険。
- \*中・高校生は知識が薄い。イヤホン、携帯、片手で物を食べながらの走行など。
- \*自転車事故加害者への高額賠償請求問題。

### 2. 討議のまとめなど

- \*自転車購入の際、ヘルメットと保険の義務付が必要。
- \*高学年に自転車検定を行うなど、免許証を交付している学校もある。
- \*「ブタはしゃべる」(ブレーキ・タイヤ・ハンドル・車体・ベル)の安全確認を徹

底している県もある。

\* 自転車に関する改正道交法の中身が理解されていないので、その普及が重要。

## ■講評 自由学園 最高学部 講師 溝端 光雄

高々5分という短い時間でまとめていただき、ありがとうございます。素晴らしいまとめでした。班単位でのまとめのご発表でございましたので、私の講評も班単位で行わせていただこうと思います。

最初の班の皆さんは子供の事故防止がテーマでした。素敵なおまとめを頂戴したと存じます。その中で1点大事だと思ったのは、子供として一括りにはできないということです。幼児、園児、小中学生、高校生、大学生、それぞれに指導法が違うのではないかと。子供たちに頑張らせるには、成長に応じてポイントを絞るというようなことがあると思います。皆さんは、これまでの経験から、このことを十二分にご承知のことと思います。成長に応じて、何が違ってくるのかということを示すデータを1つだけ、お話をさせていただきます。今日の私のレジメの中に、子供の速度感覚(車両の接近速度と横断不能の判断距離)を示すグラフがございました。速度感覚は、幼児には備わっていないけれども、小学校の5年生ぐらいになると、備わってくるようです。10歳前後を境に、交通安全教育の方法を変えないといけないことが分かります。この年齢までの子供には、親が、地域の大人が、子供の安全に配慮した対応をしないとイケないこととなりますし、それ以降の年齢の子供では、反抗期とか、教育し難い面もございますが、やはり考えさせる対応を行うべきだと思います。繰り返し言って聞かせるという話を頂戴いたしました。それが大事だと私も思います。しかも、加害者事故を起こすと、これだけの損害補償金がかかるとか、日頃は聞かない用語を使って子供と話し合えば、教育効果が上がるかも知れません。「交通安全は家庭から。」という言葉が正にその通りですね。もちろん、家庭での指導だけでなく、学校の先生からも、そうした問題を投げ掛けていただくということも良いことだと思います。

それから、繰り返すということは大事ですね。繰り返している間に、相手の子供は成長致しますから、同じ内容を話しても、受け取る意味合いは異なってくるということがあります。子供の視力(静止視力)の発達には、眼球サイズが大きくなることと関係があります。私たち人間の眼球は、赤ちゃんでは1円玉より一回り小さいくらいで、中学生の終わり頃までに五百円硬貨大の大人の大きさになります。このため、視力は、生後まもない段階ですと、眼球の成長が十分でないことに伴う軸性近視の状態、つまり眼前の手の動きが明暗を感じて分かる程度の近視状態にとどまっていて、小学校低学年頃にほぼ大人に近い視力に到達すると言われております。ですから、そうした変化を理解して、成長に応じた指導をしないと、効果が上がらないということになります。したがって、先程もご指摘があったように、何度も繰り返して、成長の状況をみながら指導すべきだということになります。

先程、車両の接近速度と横断中止の判断距離に一定の関係が見られるのは小学5年生ぐらいからとデータをご覧いただきましたが、その裏には、こうした視力の成長ということが潜んでいます。接近速度が次第に高速化しているのか、その逆かは、加速度という概念ですから、割り算の考え方がしっかりしていないと、なかなか理解が難しい現象ということになります。

次の班は高齢者の事故防止がテーマでした。3つのことを申し上げたいと思いました。まずは免許の返納問題です。自尊心や生活の自立化が絡んでいますので、確かに難しい問題ですね。息子さんや娘さんから、「(車の) 鍵を取り上げたいと思うのですが、どんなものでしょうか。」というお話を頂戴しますが、私は『申し訳ないですが、鍵を取り上げるという対応は、余り良い考えとは言えないように思います。』と答えるようにしております。お父さんやお母さんは、少々年齢は高くなっておられますが、立派に生活をされていらっしゃる大人なのです。きちんとした説明や証拠も無しに、しかもご本人の了解もなしに、鍵を取り上げることは、もっと悪い結果に繋がる可能性が高いと思います。何とかして探し出そうとされますし、それが無理となったら業者を呼んで合鍵をお作りなるという事態に発展します。後で、子供たちが隠したということが知られたら、もっと面倒なことにもなりかねません。免許の返納、運転の断念を解決する鍵は、やはり納得だと思いません。心からの説得だと思いません。逆走事故が高速道路でも一般道路でも起きていること、最近では鉄道線路を走るといった事件も起きていることを、折に触れて、ご家族と話し合うべきです。ご両親が持病をお持ちなら、その対応策をしっかりなさっているかを、日頃から見守っておくことも大事なことです。地域でのイベントの時などでは、逆走などの特殊な事故の話が話題にした寸劇を行うこともいいかも知れませんが、イベントの受付では、ご参加いただいた高齢者に名札をお渡しして、お名前を記入して貰って、さりげなく、その名札を付けて差し上げてもいいと思います。そうすることによって、その方のお名前をメモして覚えるように心がけていただくと、イベント以外の場で、その方とお名前と呼び合ってお話ができるようになります。高齢者の方をお名前と呼ぶということは、意外に高い効果があるようです。あるスーパーでは、店員さんに高齢者のお客様のお名前を呼ぶように心掛けてもらったら、高齢者の方の万引きがかなり減少した、ということがあったそうです。昔ながらの個人の商店では、『〇〇さん、今日は新鮮な鰯があるよ。如何ですか。』などと声を掛け合っていたわけですから、そんなお店の商品を支払いなしに頂戴するようなことは起こり得ないわけです。なぜなら、お顔とお名前が分かっているのですから。そこまで親しい人から、「運転しても大丈夫かい？今日は少しだけ小鰯をサービスしておい

たよ。」などと言われると、『俺（私）も、そろそろかな。』とだけ思っていたのではないのでしょうか。愛情を持って話し掛けて、ご本人の納得を得ることが先決だと考えます。

それから、免許返納後に必要な移動をどうするか、という代替交通手段の問題があります。買物バス、通院バスなどと呼ばれるバスの話ですね。適切なバスが十分ではないにしても、何とか確保できているという地域は問題ないというわけですが、そんなバス会社はないという地域もございます。運賃収入が期待出来ない所は、民間では出来ないから、行政が運行するという地域もございますが、一人のためにバスを走らせるのかという問題も出てまいります。後は、個人の車を、白タク問題を避けながら、使うという方法もあるようです。最後は、隣の先輩を自分の車で運んであげるといふ、言わばマイカーのソーシャル利用的なことを考えることもあり得ますね。地域の事情に即して柔軟に考えるべきだと思います。

その他の移動手段として、バッテリーで動く電動四輪車を使う方法があります。自動車メーカーから市販されていまして、走行速度は利用者がボタンで選択できるようになっています。速度が遅いという高齢者のご不満もあると伺っていますが、重大事故を起こして多額の損害賠償に苦しむということもございますので、そろそろ、これくらいの車両が自分に合っているかもしれないなどお考え頂ければ、不安のない暮らしが手に入るという恩恵もございます。実際、自動車から乗り換えられて良かったという高齢者は少なくないと聞いております。また、スーパーが自宅周辺までやってくるという発想で買物に対応している地域もあります。

それから、専門家と言われる方の中には、運転をやめるべき基準を作らないといけないという議論をされる方がいらっしゃいますが、それはかなり難しいと、私は思っています。例えば、先程のまとめの中でもお話があった歩行速度ですが、実際に、それを計測してみますと、極めて個人差が大きいことに気付かされます。最も遅い方ですと、恐らく、膝が悪いとか、早足で歩くとフラフラするようになりますと、秒速 0.1mとか、0.2mなどで歩かれる方がいらっしゃいます。例えば、歩行者信号機の青時間は、秒速 1.0mという速度の基準で、設定されています。つまり、横断歩道の長さが 20mの交差点ですと、最低 20 秒間の青時間が確保されています。したがって、極端に歩行速度が落ちてしまいますと、当然、確保されている青時間内では横断出来ない方が出てくるという結果になります。そこで、この速度の基準を下げても青時間を延ばして安全確保を図ろうという考え方が出てくるわけですが、少し考えると、どこまでも下げるようなことは出来ないことに気がきます。自動車の通行が難しい交差点が出てくるからです。運転を止める基準も同様の悩ましい問題

が出てきます。運転リスクに関わる要因には、視覚や筋機能、心筋梗塞や脳梗塞に関わる疾患など、多様なものがあり、さらにそれぞれの要因が複雑に関連していますから、視力だけを取り上げて、視力値がこれ以下なら運転免許返上として扱うということも出来ないこととなります。乱暴な返上策を行えば、生存権に抵触して憲法問題にまで発展するという事態になることさえ、容易に想像できます。ただ、認知症に関しては、逆走による衝突事故で相手が死亡するケースなどが起きていますので、最近の道交法改正で少し踏み込む形の対応が実現していますが、その他の点については、特別な事情の変化があれば別ですが、現時点ではご本人の納得を得るための工夫を、色々と試すことしかないように思います。

次は、日常の交通安全活動の課題ですね。失敗した活動事例が色々と紹介されました、というお話をいただきました。ご討議をいただく中で、失敗した原因のようなものが話題に上ったと思いますが、その原因的なものを整理なさって、それをリーダーの皆様方で情報交換なさったら如何でしょうか。その原因は、このようにやれば解消できるとか、成功に導くヒントが見えてくるように思います。それから、グッドプラクティス(成功例)の情報交換も、参考になることが多いと思いますので、行ってみたら如何でしょうか。返納をご褒美を出して進めようという話は良いと思うのですが、ご褒美を内閣府から出して頂いたお金で用意しようという提案は、今回の講習会の予算だけで精一杯という内閣府の懐事情からして難しいように思います。万が一、それが出るようになったとしたら、ボランティアの仕事に税金を出して良いのか、というご批判も出てくると思います。運転免許を返納されて、ご本人からの申請があれば、都道府県の公安委員会は「運転経歴証明書」を交付することになっていますので、これにはID機能があるようなので、この証明書はご褒美と言えるかもしれないですね。

それから、免許返納に関わる話として、幾つかの地域で、電車やバスの割引乗車券とか、タクシーの割引チケットが出されています。地元の行政と警察、そして民間の運輸業者が連携した取り組みがあります。少しずつ変更がなれているようなので、それぞれの地域で確認して頂いて、地域の皆さんにお知らせしてください。中には、土佐清水市のように、行政と警察と商店街が連携した取り組みもございます。今も継続中だと思いますが、興味のある方は土佐清水署の方にご確認ください。先の「運転経歴証明書」を商店街のお店で提示すると、商品やサービスの価格が1割引きになるという取り組みです。この取り組みに参加協力しているお店には、お米屋さん・パン屋さん・肉屋さん・魚屋さん・理髪店・喫茶店・服屋さんなど、商店街を構成する主な店舗が加入しており、年間のお買い物金額

から言えば、かなりの割引額となるため、返上が進んでいるそうです。

最後の、ご発表に対するコメントをさせていただきます。さすがに最後ということで、難しい質問を頂いたように思います。「65歳以上が高齢者ということを決めたの。」という質問でした。法的に申しあげますと、行政上の必要から国会が決めたというのが答えになると思います。ただ、国会が決めたのですから、みんなで決めた、私たちの先輩が決めたということになります。いつ決まったのかと言うと、今から50年あまり前の1963(S38)年に定められた老人福祉法の中で、65歳以上が高齢者という条項がございますので、この時に決まったということになりますね。地域の高齢者の方に「高齢者と言ったら怒られました。」というお話は、今の高齢者の方はお元気な方も多いですから、当然と言えば当然なことでしょうね、ご報告の中でも、そのようなご説明をいただいたと思います。確かに、気分では高齢者ではないかもしれないけれど、年金事務所ではしっかり高齢者とお認めになるという現実がございます。運転免許の返上でも同じことだと思いますが、そもそも高齢者を年齢で分けることは適切でないように思われます。マスターズの大会なら、100歳で1,500メートル泳ぎ切るような方がおられるわけですから。そうは言っても、高齢者のイメージを捉えることは、様々な対策を考える上で、必要でしょう。その場合、やはり、歩行機能や視機能などの衰えの状態を、良く知って対応するしかないと思います。

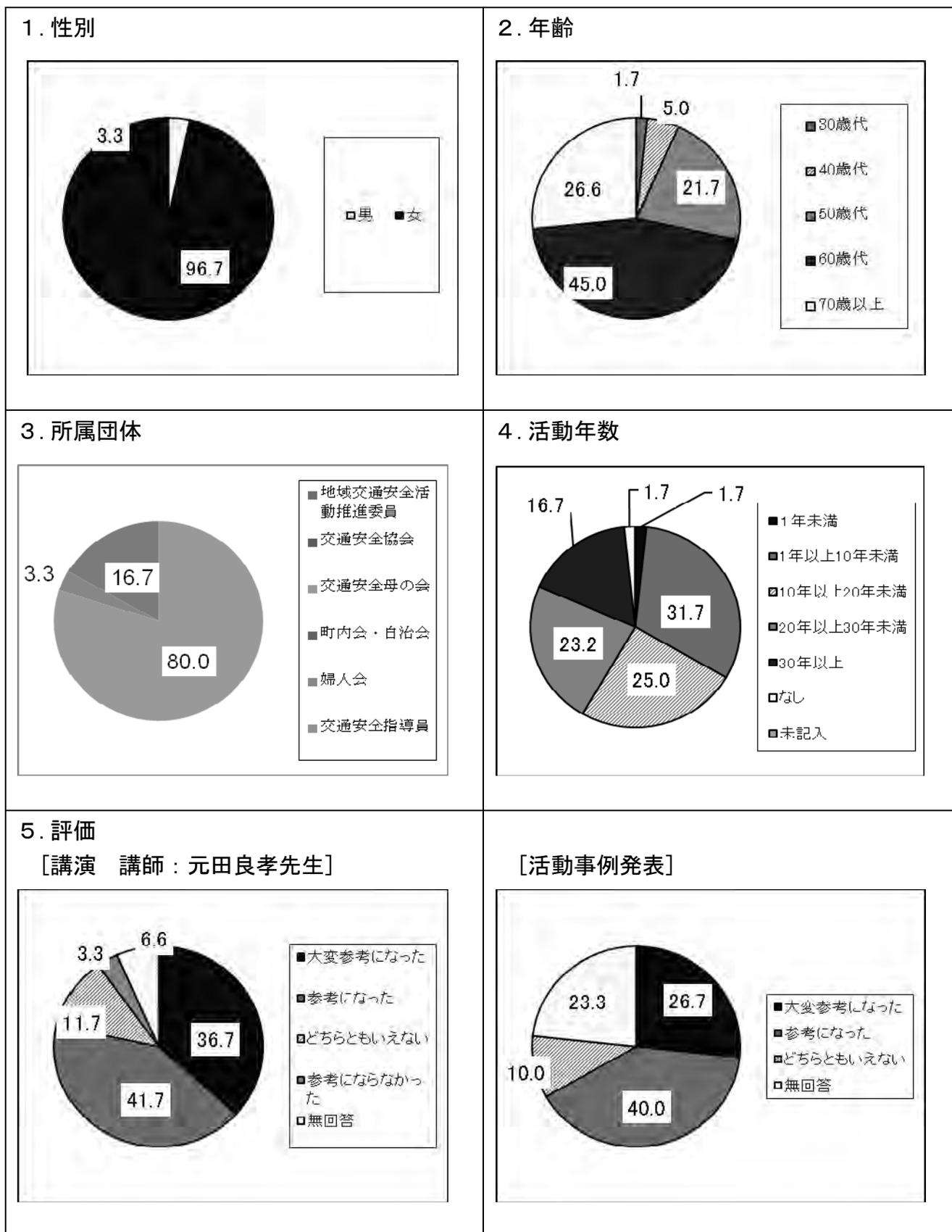
皆さん方が事故防止のために家庭訪問されることを考えますと、やはり高齢者のことを良く知っておくことは必要だと思います。例えば、耳の老化(難聴)は、必ず右か左の片方の耳から始まります。そのことを知っておくだけで、訪問時に面談する高齢者の方が聞こえの良い耳の側を、あなたの方に向けられますので、それに応じて指導の工夫ができるはずです。また、周波数の高い音から聞こえが悪くなりますから、低くて静かな声でお話になると、良く聞こえることにも繋がりますし、この方が道路を歩かれる時には前から近づく車を眼で捕捉できますから、極力、右側通行をお奨めいただくといいですね。また、玄関まで歩いて出て来られる姿をご覧になって、買物や散歩する時の細かい指導(歩行経路、横断する場所、休憩スペースや押ボタン信号機の有無など)を行って頂くと、安全な行動を行って頂けることに繋がると思います。歩行に全く支障が見られない高齢者の方だったら、夜間の外出時には反射材の利用を促すとか、より元気になれる(筋肉の細胞内にあるミトコンドリアを増やせる)速足を奨めて頂くとか、あの手この手の励ましをして頂くと、喜ばれるかもです。講演時にご覧頂いた映像に登場した方のように、颯爽と歩かれる人を地域に増やしましょう。

先日、自転車に乗って交差点で停車したら、転んでしまった高齢者の方がいらっしゃい

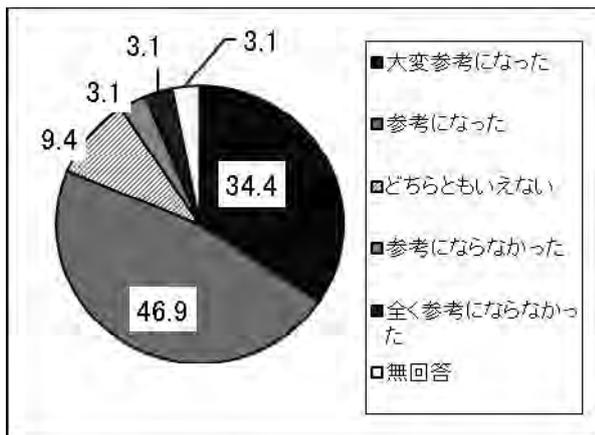
ました。平衡機能の衰えも耳の老化ですが、こちらは、蝸牛内の有毛細胞の消失で生じる難聴とは違って、三半規管やその付近で耳石が入った袋の機能低下が関係していると言われています。自転車の運転や歩行がフラフラしている方であれば、3輪タイプや2輪でもサドル位置が低い自転車の利用がお奨めです。また、半器官や耳石の回りのリンパ液が冷やされて粘度が上がると、目眩を起こしたりする場合がありますので、熱帯夜の時などに氷枕で耳の部分を冷やし過ぎないようにすることも、お奨めかも知れません。なお、自転車の保険は、最近の自転車絡みの道交法改正があって、各社から色々出ていますので、必要に応じてネット情報を集めて、地域の皆さんにお知らせすることも良いですね。

そろそろ、お時間ということですので、このあたりで講評を終わらせて頂きます。ご清聴、ありがとうございました。

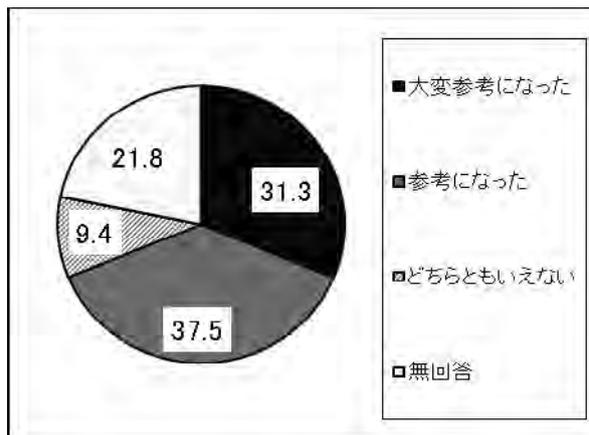
### 3. アンケート集計結果



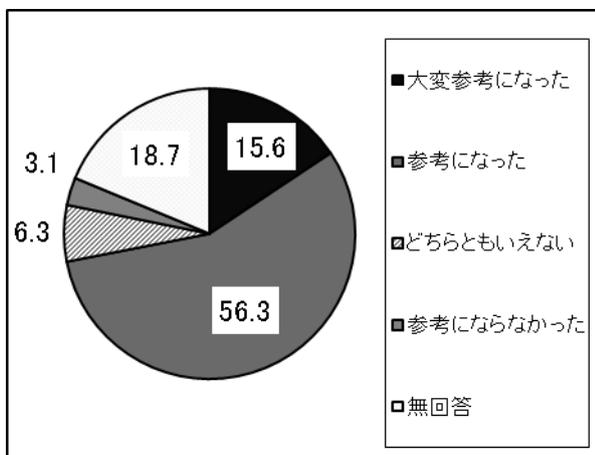
[講演 講師：溝端光雄先生]



[グループ討議]



[総合評価] (講習会全体として)

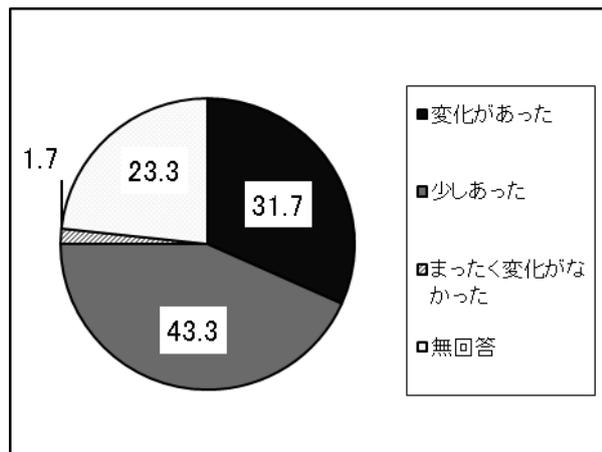


6. 今回の内容以外で学びたかったこと

(取り上げて欲しいテーマや内容)

- ・組織の強化方法や役員の意識高揚について
- ・自転車利用のマナー、死亡事故にも踏み込んでも良かったのでは。
- ・歩行者への接し方
- ・母の会以外の活動
- ・交流会の開催
- ・交通安全意識の向上を図るための具体策
- ・会員の高齢化と若い世代の参加について
- ・認知症の人への対応
- ・高齢者の特徴など

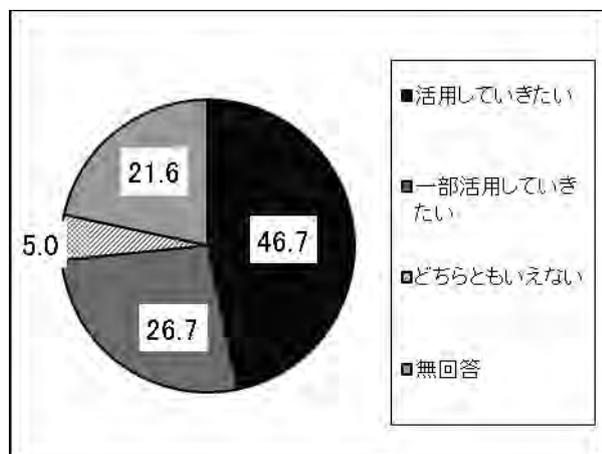
## 7. 講習会参加による意識の変化



### 7-1 変化があった場合はその内容

- ・他県の事例がヒントや励みになった。
- ・自転車の歩道走行の危険性が分かった。
- ・高齢者に対する接し方を見直そうと思った。

## 8. 今回学んだ内容を今後の交通安全活動に活用するか。



### 8-1 【初めての参加者に対して】 どのように生かしていきたいか。

- ・日々の活動の中で活かしていきたい。
- ・自転車に対する注意喚起を図っていく。
- ・高齢者の参加型を出来るだけ多く取り入れたい。
- ・出前型の活動の推進が大事である。
- ・通学路の拡張工事を市に頼み、実施中。
- ・交通安全協会の活動をダブらないように配慮

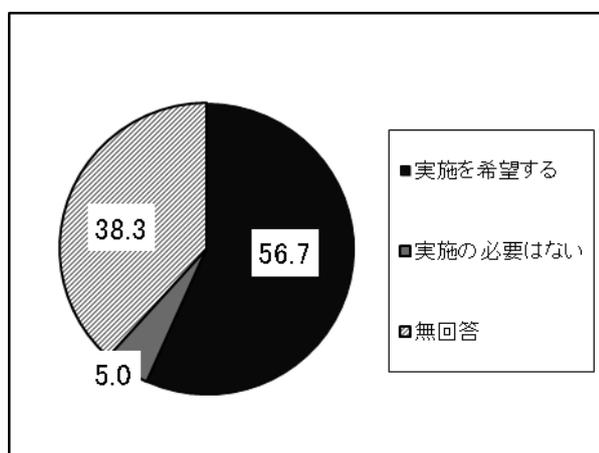
### 8-2【2回目以上の参加者に対して】どのように活用してきたか。

- ・手作りの啓発品の作成など
- ・役員が一丸となった取り組みの継続
- ・自分が学んだことをレポートにまとめたり、実践できた。
- ・各種会合の中で活かしてきた。
- ・新たな教材の発見等に役立てている。
- ・高齢者が楽しく参加出来る工夫などに役立てている。
- ・会合の中での問題提起
- ・きちんとした講話が出来るようになった。

### 8-3【2回目以上の参加者に対して】活用のきっかけとなった、過去の講義名や内容。

- ・子供の見守りに関する講演
- ・自転車安全利用五則の講演
- ・青森県の折り紙ねぶたが参考になった。

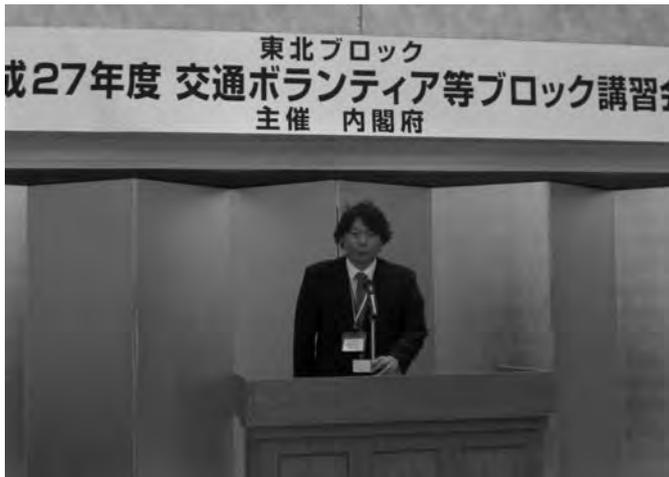
## 9. 来年度の開催について



## 10. その他の意見・要望

- ・質疑応答の時間が少なく残念
- ・他団体の活動を聞くのは意味がある
- ・交通安全母の会以外の参加者もあると、より有意義な講習会となる。
- ・プログラムの内容が固定しているのではないか。

#### 4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 宮崎主査）



講演 元田良孝先生



活動事例発表



質疑応答・意見交換



講演 溝端光雄先生



グループ討議