

# 九州ブロック

## 1. プログラム詳細

### 【日程 1日目】

13:00～13:30	(30)	受付
13:30～13:45	(15)	開会 ・主催者あいさつ：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 ・来賓あいさつ：宮崎県総合政策部 交通・地域安全対策監 壹岐 幸啓
13:45～14:45	(60)	講演 「高齢者に対する交通安全指導の基本」 千葉大学名誉教授 鈴木 春男
14:45～15:00	(15)	講話 「宮崎県の交通情勢について」 宮崎県警察本部交通部交通企画課交通調査官 柏田 智
15:00～15:10	(10)	休憩
15:10～16:00	(50)	活動事例発表 ①女性運転者参加型体験講習会 長崎県時津地区交通安全母の会 会長 森 智子 ②姫島村交通安全母の会 年間活動内容 大分県姫島村交通安全母の会 会長 大海 里美 ③私の交通安全活動 沖縄県交通安全推進員 福里 治
16:00～16:40	(40)	事例発表に関する質疑応答及び意見交換
16:40～17:00	(20)	グループ別交流（自己紹介及び役割分担検討）

**【日程 2日目】**

8 : 30～9 : 00	(30)	受付
9 : 00～10 : 00	(60)	講演 「自転車を安全利用するための指導法」 一般財団法人 日本自転車普及協会 自転車文化センター 学芸員 谷田貝 一男
10 : 00～10 : 10	(10)	休憩
10 : 10～11 : 20	(70)	グループ討議 A グループ 高齢者対策 B グループ ドライバー対策 C グループ 自転車対策 D グループ シートベルト・チャイルドシート対策
11 : 20～11 : 50	(30)	討議結果発表 (4 テーマ 4 グループ)
11 : 50～12 : 00	(10)	講評 (コーディネーター 鈴木春男先生)
12 : 00		閉会

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### ■講演

#### 高齢者に対する交通安全指導の基本

千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

175 ページの東海・北陸ブロックでの講演録参照。

#### ■活動事例発表

#### 女性運転者参加型体験講習会

長崎県時津地区交通安全母の会 会長 森 智子

私たち時津地区交通安全母の会は、長崎市の隣に位置する所で活動しております。長崎市の中の2地域と、時津町、長与町の地域でPTAの保護者の方を中心に、また、それに賛同して下さる方々を中心として会を進めております。

私たちの年間行事としましては、総会、役員研修会、女性運転者参加体験型講習会、会員研修会等を中心に活動をさせていただいております。今回のテーマが「シートベルト、チャイルドシートの着用推進」について、ということでしたので、先程鈴木先生がおっしゃって下さったように、参加・体験型で、昨年と今年、シートベルト、チャイルドシートについての研修内容を発表させていただきたいと思っております。

私たちは、毎年1回、参加・体験型ということで、女性ドライバーの研修を行っていませんけれども、昨年、自動車学校の先生方と打ち合わせをしまして、自動車学校の会場を借り切り、体験型をさせていただいております。

中古車を自動車学校の先生が改造して下さって、その車に乗せていただき、時速10キロで衝突をした時、シートベルトをしていてどれ位の衝撃があるかな、というのを今回体験させていただきました。

その他にも、普通のコースを時速40キロで走行して、その時の衝撃というのも見せてもらいました。同乗者にどれ位の衝撃があるかというのを、私たちは身を持って感じさせていただきました。シートベルトをしていなければ、自分自身が大きな被害に遭うということを、体の揺れがすごく大きかったですよね。時速10キロでシートベルトをしていない時と、している時といったら、体がもう本当に前に倒れちゃうんです。たかが10キロですけど、されど10キロでした。本当に体が揺れちゃいました。後部の方がシートベルトをしていない時には、体が前に突っ込んでしまうんですね。足で支え切れませんでした。また、ゴーンとすごい音、とても怖い思いをしたので、本当にシートベルトって大事

なんだなというのを私たちは強く感じました。特に後部座席でシートベルトをしていないと、普通のスピードで入っていったらものすごく飛んで行っちゃって、前の座席の方に危害を与えてしまうんですね。それもダミー人形を乗せて、実際に見せてもらいました。

他にも正しい運転の姿勢とか、JAFの方を招いて、ビニールシートを敷いて、雪道の滑り方ということで、洗剤をまいて、急ブレーキを掛けてもかなりの距離を走っていくんですね。コースで一緒に同乗させてもらって、私たちも急ブレーキを掛けてみました。ハンドルがカチカチになったり、タイヤが擦れていく。滑らない道路でもそれだけ進んで行くんだなというのを本当に身を持って感じました。

その他に、踏切での遮断機の脱出の方法、実際の仮免許のコースをそれぞれ1人ずつ、仮免許を受けている気持ちになって乗せてもらって、筆記試験を受ける、ということもさせてもらっております。本当にその試験を受ける時にはもうドキドキで、緊張感を感じさせていただくことが出来ております。初心に返らなきゃいけないな、と毎回その体験型教室に行った時には思っています。

最近では、高齢者の方の事故が多いということで、老人会の方々と一緒に認知度のテストに参加させてもらったり、自動車学校の車に同乗させてもらって、飲酒ゴーグルを着けたまま運転もさせていただきました。自分では真っすぐ動いているつもりでも、私の場合は溝に落ちました。そういうことも体験させていただいております。

本当に自動車学校の先生方の協力のお陰で、シミュレーターだけではなくて、参加させてもらって、体験して初めて分かって、それを皆さんが持ち帰ってもらって、1人でも多くの地域の方々に伝達をして下さい、という活動をさせてもらっています。

毎回ですが、新鮮な気持ちになって、よし、明日からも頑張ろう、と思って帰っております。私たち、保護者の立場から、「交通安全は家庭から。」をモットーに、これからも益々頑張っていきたいと思っております。

## 姫島村交通安全母の会 年間活動内容

大分県姫島村交通安全母の会 会長 大海 里美

姫島村交通安全母の会の年間の活動の発表をさせていただきます。

また、姫島村婦人会は会員数が380名、6地区より選出された57名の方を軸にして、心の通い合う地域作り、交通安全母の会としても年間の事業を展開しております。交通安全母の会も発足40数年になりますが、現在までその街頭指導全てを続けております。

街頭指導は何処の母の会も行っていると思いますが、私たち姫島村母の会も、春、秋の

交通安全運動期間中には姫島村全地域の主要道路において、そこに朝7時半から8時まで順次皆さんが街頭指導して、子供の見守りと村民の交通事故防止の啓発に努めております。

春と秋の交通安全の初日ですけど、早朝、神社に行政、婦人会、老人会、学校、青年団、全てが集まりまして交通安全祈願祭を行っております。そしてまた、祈願祭により心新たに、また啓発運動に頑張っておる所でございます。

それから、次は交通安全パレードです。これも秋の交通安全週間には小学生が運動会などで鼓笛隊の練習を行います。その鼓笛隊を先頭にして、メイン通りを鼓笛隊を先頭に啓発運動に関わっております。

また、毎月1日と20日には交通量の多い船着き場とか信号機の辺りで、村の対策協議会員の方が、毎朝、1日と20日には朝7時半から8時まで街頭指導をしております。

大分県では婦人会が直交通安全母の会となっておりますので、大分県を3ブロックに分けて（別府ブロック）、毎年1回、交通安全の研修会を行っております。ちょうど姫島は平成25年が当番で、70名ぐらいの多くの方が参加していただいて、国東署より警察の方をお呼びして、交通安全の講話をしていただいております。

また、今年の2月に三世代交流交通安全を私たちが受け持って行いました。その時の様子を少しお話しさせていただきます。

今年の2月21日、姫島村の老人施設白寿苑に老人が38名、児童が22名、保護者が13名、母の会の私たちが18名、計91名が集って行われました。高齢者や児童、保護者の三世代が触れ合いながら交通事故防止の心得を学び、地域での活動の輪を広げ、交通安全思想の更なる啓発・浸透に努め、交通事故防止を図ることを目的に、国東署のご協力を下に開催いたしました。

まず、交通課長による「交通事故を無くすために。」の講演をいただき、課長さん自身が交通事故の現場に立ち会った時の加害者や被害者の様子などをお話ししていただいて、本当に事故は一瞬にして両者の家族や人生を狂わせてしまう、大変悲惨ですということをお話されたことが心に残っております。最後に、事故は誰にでも起き得るということをお話し、日頃より細心の注意を払って欲しいと強く言っておられました。

その後、交通安全の体験学習をしました。最初に、まず自転車のシミュレーターで小学生が楽しそうに画面を見ながらペダルを漕いで安全を確認しておりました。

高齢者の方は歩行環境シミュレーターを使って、頭では自分はこれ渡れるなど思いながら、でも、なかなか渡ることが出来ません。途中で自動車がバーッとシミュレーターの中に入ってくるんですね。そして、ドカンとしてみんなの笑いを呼ぶんですけど、笑っては

おられませんよと婦警さんから怒られました。

上手く渡れば皆で拍手をして、良かったですよと褒めてあげたり、渡れなかったら、笑っては悪いんですけど、そういう場面にも出くわしました。

午前中の短い時間ではありましたが、子供たちや高齢者が楽しく体験学習をして、講話を聞き、より交通安全に対する意識が高まったのではないかと考えております。

最後には、参加者全員に母の会のネームを入れたペンライト、警察の方が反射材やタオルを配っていただいて、記念に皆さん持ち帰り、喜んでおられました。昼食は、私たちが朝早くから 100 人分のカレーライスを作って、参加者全員で食べて交流の場が深められたことは大きな成果であって、素晴らしい大会ではなかったかと思えます。

そういう体験型の大会をした今後の課題といたしましては、こんな事業を継続的に実施して、多くの人々にこの輪を広げて、特に高齢者の交通事故防止に役立てることが出来れば大変良いのではないかと考えております。

最後に、姫島村は県道の十字路に 1 つしか交通信号機がありません。でも、それは子供の交通学習や高齢者の事故防止の要になっている大切な信号機です。横断歩道は各所にございますけど、信号機は 1 つです。でも、婦人会員、母の会の会員を始めとする地域ぐるみの啓発によりまして、交通事故ゼロが 7,250 日以上続いており、この 10 月 3 日で 20 年間死亡事故ゼロを達成いたします。私もこの発表をするに当たって、県の方とコンタクトを取っていたら、こんな良い成績ですよ、ということが分かりました。今後も日本一安全な島を目指して私達も頑張っていきたいと思えます。

## 私の交通安全活動

### 沖縄県交通安全推進員（宮古島市） 福里 治

これから「私の交通安全活動。」について、発表したいと思えます。

連絡協議会の立ち上げと体験です。推進員に入職した当時は具体的にどのような活動をしているのか知らず、毎期の運動の出発式、それと街頭立哨が主な活動でした。そこで、平成 12 年に活動の方向性を見出すために、連絡協議会推進員のメンバー 10 名、警察署の交通課長、企画規制係長、それと地区安全協会の事務局長を交えて 13 名、交通安全推進員の会というのが発足し、毎月 1 回の定例会を開催しています。活動に対する取り組みを話し合っており、効果的な活動を継続しています。

また、協議会では活動資金がないため、協議会構成員 13 名で、沖縄県では「もあい。」と言って、毎月 1 万円ずつ出し合っており、その中から食事代を引いて大体毎月 8 万円から 9

万円を積み立てております。その中で、この積み立てを活用して、平成 23 年の 9 月には東京府中市にあります警察大学校へ、また、今年の 6 月には沖縄県警察本部など、交通管制センターとか沖縄刑務所、もろもろ視察してまいりました。そういう中で、この 1 万円のもあいというのが、大体 2 ヶ年間積み立てて 180 万円ぐらい溜まりましたので、それを活用して東京まで視察に行ったということです。

主な活動として、まずは自転車安全利用自転車点検カード作戦、樹木剪定作業、それとお茶の間訪問作戦、「宮古島まもる君。」移動協力活動、「リアルまもる君。」に扮した活動、ポスターやチラシ配布活動、街頭立哨、アイキャッチやウォーキングによる啓発活動などです。

まずは、自転車安全利用自転車点検カード作戦というものがどういうものかと言いますと、小学校や中学校に赴き、登校時の生徒の自転車点検を実施しております。自転車点検カードを児童に配布し、自発的な整備を促し、定期的に自転車の整備・点検を受ける機運を醸成し、自転車の安全性の確保と交通安全意識の定着を図ることを目的として実施しています。

樹木の剪定作業です。交差点での出会い頭の交通事故防止を目的に、樹木が生い茂り、見通しの悪い交差点や交通安全の立て看板設置場所の樹木剪定作業を実施し、見直し改善活動を行っています。

お茶の間訪問作戦。各家庭を訪問して実施するお茶の間訪問作戦には 2 つの目的があります。まず 1 つ目は、「交通安全は家庭から。」をモットーに、飲酒運転は絶対しない、させない、許さないという強い意思のもと、飲酒運転根絶宣言書に署名をもらうことです。そういう飲酒運転の署名をもらうことによって、飲酒運転根絶意識の普及・浸透を図ることです。

もう 1 つは、高齢者対策です。訪問した先が高齢者宅の場合は、夕暮れ時や夜間における反射材の活用、身近な所の危険箇所、道路横断時の留意事項等を指導しています。この活動は、地元の顔見知りで方言を交えながらの指導で、理解しやすく楽しいと高齢者から好評を受けています。

次に、「宮古島まもる君。」移動協力活動ですね。宮古島には 19 体の宮古島まもる君がいます。もう 1 つは、まる子ちゃんですね。女性のまる子ちゃんが 1 体おります。この中で、19 体ありますので、宮古島まもる君を移動することで交通事故の未然防止を訴え、交通安全啓発活動を図ることを目的に実施している宮古島まもる君移動辞令交付式の際は、宮古島まもる君が約 400 キロありますので、小型移動式クレーンを利用して移動の協力活



動を行っています。

それと、「リアルまもる君。」に扮した啓発活動。このリアルまもる君に扮した活動は、宮古島まもる君を活用したイベントが多い中、交通ボランティアがリアルまもる君に扮して飲酒運転根絶チラシを配布する活動は運転者から好評を受けています。

それと、ポスターやチラシ配布活動。毎期の交通安全運動のポスターや「美ぎ酒（かぎさき）飲み運動。」、ちょっと方言で書いてあります。「酒はナマビュウで。」と、酒を飲む時はほろ酔いで、余り酔わない程度に飲んで欲しいということです。それと、「ビュウフサリまでは駄目よ。」という、路上に寝込むまでの酒飲みは絶対止めて欲しい、とこのポスターです。こういうポスターを利用して、大型店舗の入り口や事務所、それと居酒屋等に配布して、飲酒運転、あまり酒は飲まないように、という啓発活動を行っています。

街頭立哨、アイキャッチ活動。毎月1日と20日の交通安全の日や春、夏、秋、年末年始に実施される交通安全期間中には、主要交差点において朝の交通安全指導活動や、夕暮れ時のアイキャッチ活動を実施しています。「ライト点灯。」「飲酒運転根絶。」とか色々標語を持ちまして、1枚1枚めくって、はい、今度は何番目をめくったらこのようなものが出ますよ、ということで活動を行っております。

それと、ウォーキングによる啓発活動。宮古には交通死亡事故ゼロ2年達成を記念して設置したお地蔵さんがあります。これは24年から26年まで死亡事故ゼロ2年を達成した記念にお地蔵さんが設置されました。そこで毎年安全祈願祭を行い、1年間の死亡事故ゼロ、交通事故撲滅を願って安全祈願祭をした後で、のぼり旗を揚げて宮古島警察署までウォーキングを実施しています。ドライバーや歩行者に飲酒運転根絶と交通安全を呼び掛ける活動をしています。

この活動では、安全協会職員の作ったぜんざいが振る舞われております。家族での参加も結構多くて、幼稚園とか5、6歳の子供までも参加しています。このような活動を行って来ましたが、やはり警察と交通安全協会、ボランティアの皆さんが連携を密にして頑張っていかなければいけないと思っています。今後も連携を密にして地域に根差した実効ある交通安全活動に努めていきたいと思っています。

## 【2日目】

### ■講演

#### 自転車を安全利用するための指導法

##### (一財)日本自転車普及協会

自転車文化センター学芸員 谷田貝 一男

おはようございます。日本自転車普及協会の谷田貝と申します。どうぞよろしくお願いたします。

今日は自転車をテーマにお話をさせていただくんですけども、実はこの自転車、世界で一番保有台数が多いのがお隣の国の中国なんですね。で、よく耳にされると思うんですけども、自転車の先進国と言われるのがオランダを初めとするヨーロッパ各国なんですね。

こうした中国とかヨーロッパ各国には無い、日本独自の素晴らしい部分が1つあるんですね。それは何かと申しますと、下は3歳ぐらいの幼児から上は80歳以上の高齢の方まで、非常に幅広い年齢層、しかも、男性、女性問わず自転車を利用されているんですね。こういう国ってないですね。ほとんど日本だけなんですよ。こういう点は非常に素晴らしいんですけども、その反面、残念ながらやはり事故ということが避けて通れない。

私はいわゆるスポーツ用の自転車ではなくて、俗にいうママチャリ、利用される方がどうしたら安全に利用出来るかということ色々と調べたりしながら、皆さんにその結果を報告しながら、安全指導と一緒にやっております。今日はそうした私が今までやって来た、調べたこと、あるいは具体的に安全指導をやっている、その一端をご紹介させていただいて、日々交通安全にご尽力いただいている皆様に何らかの形でちょっとお役に立てればと考えております。

今日は3つお話しさせていただきたいと思います。

最初に、自転車の事故の状況、これを全国とこの九州地区とを比較しながら、どうなっているのかなど。次に、どうして自転車の事故が起きてしまうのか、その原因の背景を考えていただいて、最後に、どうしたら自転車の事故を防ぐための安全指導が出来るのかという具体的なことを、下は幼児から上は高校生ぐらいまでを対象にお話をさせていただきたいと思います。高齢者に関しては昨日鈴木先生がお話しされていまして、今日は高齢者のことについてはお話を省略させていただきたいと思います。

## 1. 自転車事故の状況

最近の自転車の事故の状況について、まずここに挙げましたのは、全国と九州地区の自転車事故の件数です。九州地区の事故の件数、なかなか全部の県が網羅出来ていないので、大変申し訳ないですが、全国では大体 **83%** 近く 3 年間で減っています。この九州地区でも、佐賀、長崎でやっぱり **80%** 台で減っております。大体全国的に自転車事故の件数というのはこの 3 年間で 2 割近く減っています。非常に良いことです。

もう 1 つ、交通事故全体の中に占める自転車事故の割合です。全交通事故の中の自転車事故の割合は大体全国平均で **20%** ぐらいです。九州地区はそれより低いのです。だから、九州地区というのは、非常にそういう意味では自転車の事故というものが交通事故全体の中に占める割合というのは少ないということですね。

次に、自転車事故によって亡くなった方の数です。これはなかなか減らないんですが、全国平均で 3 年間で大体 **96%** の割合で減っています。九州地区は、元々死者の数は少ないので、1 人でも減っちゃうとドーンと減少率が下がってしまうのですが、大体 8 割から、場合によっては長崎のように **26** 年度はゼロという状況になっています。

そして、交通事故による死者の数に対して自転車事故による死者の数がどのくらいの割合か、全国平均よりも九州地区が下です。だから、死者の数も九州地区は全国レベルよりうんと非常に少ない、良い状況だということですね。

もう 1 つ、負傷者の数。これも同じです。負傷者の数も大体この 3 年間で **80%** 台まで減少しています。交通事故全体の負傷者に占める自転車事故の負傷者の数、大体全国平均が **16%** 弱ですけども、九州地区はそれよりも下だということですので、この九州地区というのは自転車事故に関しては件数も死者も負傷者の数も全国よりうんと低いと。非常にそういう意味では良いということなんです。

ところが、1 つ、良いことづくめではない。これは自転車事故による負傷者の数を高校生の学年別に見た場合、2 つのことが分かります。1 つは、幼児、小学生、中学生、高校生に上がるに従って負傷者の数の割合がどんどん増えています。だから、特に小学生ももちろんそうですが、中学生、高校生辺りの自転車事故をなくすかというのが非常に大事な所であって、そこをなくすことによって更に交通事故全体に占める自転車事故の割合をもっと減らすことが出来るのです。

もう 1 つ、九州地区、ちょっと沖縄の高校生が低くなっていますが、全体的には全国レベルより上だと。つまり、高校生までの自転車事故による負傷者の数は、残念ながら全国レベルよりうんと高いということです。ここをどうするかという話になってくると思うん

ですね。

## 2. 自転車事故の発生要因と年代別の指導のポイント

そこで、自転車の事故がどんな時に起きているのか。一番多いのが交差点での渡り方、あるいは安全不確認とか動静不注視と、要するに、自転車に乗っていて周りをよく見ていないとか、交差点できちっと一時停止して周りを見て、そういうことが行われなかったため事故になってしまったということ、これが九州地区だけではなくて全国的にもみんな同じなのです。

もう1つ、その事故がどういう時に起きているのかということですが、一番大きいのが出会い頭、左折時、右折時と。要するに、交差点です。交差点で自動車と自転車の事故がもう大半だということです。全体の半分近くが出会い頭ということです。これを見ますと、自転車単独とか対歩行者が極めて少ないということになっています。これは実は数字にトリックがあるのです。

どういうことかと言いますと、こういうところに出てきた数字というのは、あくまでも事故が起きました、ということで警察に届け出ます。実は車と事故を起こしちゃいましたと。特に車の場合には色々と保険との関係もありますから、必ず報告する。ところが、自転車と自転車の事故とか、あるいは自転車と歩行者は届け出ないのが多いのです。ちょっとぶつかって、「大丈夫ですか。」「何とか大丈夫ですよ。」と言ってパーッと行っちゃうとか、あるいは場合によっては、ひどいのは逃げちゃったりとか、そういうケースだと届け出ないのです。

事故のデータをいただいて分析すると、自動車と自転車の事故の割合は、自動車が大体55%ぐらい、相手が自転車というのは45%ぐらいだと。自転車と自転車の事故というのは非常に多いのです。ところが、なかなか警察に届け出ないので表に出てこない。そこがやっぱり難しい問題なのですね。

では、どうしてそういう自転車の事故が起きてしまうのかという原因ですけれども、実は大きく分けて4つあります。

1つは我々自身に問題があると。それから、通行環境。つまり、道路ですね。それと、気候・時刻、冬場とか、あるいは夕方、夜とか、それと、自転車の整備不良とかということですね。この気候・時刻、自転車の整備不良、とりあえずこれは置いておきまして、今日は我々人間の持っている問題と通行環境、この2つについて、どうして事故が起きるのかということをお話ししたいと思います。

人間に関しては、知識、意識、知能と3つあります。知識というのは交通ルールを知っているか知らないかと。基本的な問題ですよ。それから、意識というのは大丈夫だろうということ。どういうことかと言いますと、自分は事故を起こしたことが無いからとか、あるいはこの道は通行量が少なく、ほとんど車も通らないから大丈夫だろう、そういう意識が根底にあって事故を起こしてしまう。

それから、機能というのは、運転技能です。例えば男性、女性、年齢ですね。つまり、若い人よりはどうしても高齢の方が体力が低下して運転技術が低下しますから、それによる事故。それから、小さいお子さんですと、まだ運転技術がやっぱり十分ついていない、それによる事故とか、あるいは同じ年齢では個人差が色々、そういう運転技術による原因で事故ということが当然あり得るわけです。

それともう1つ、実はこれを重視しないといけない。通行環境ということ。つまり、道路の状況です。幅員というのは道路の幅。幅が広いか狭いかとか、あるいは歩道があるかないかとか、見通しが良い悪い。つまり、道路がくねくね曲がっているか直線道路か、あるいはどういう車が通って、大型車なのか、バスとか、それが一杯通っているのかどうなのか、あるいは自転車とか歩行者がたくさん通っているのか通っていないのかと。実はこの通行環境もしっかりと頭の中に入れて、それぞれのご自分の地域の道路環境をしっかりと理解した上でやらないと、ルールだけでは絶対に失敗します。その点をちょっとこの後お話しさせていただきたいと思います。

まず、この交通ルールというものですけれども、交通ルールは、例えば赤信号だったら止まりなさい、というのはもうほとんどの方は分かっている。ところが、意外に皆さん知られていないルールというのがある。これがまず1つは歩道条件ですね。歩道を自転車が通っても良いよ、というのはどういう条件なのかというのはなかなか分かってもらえない。そのために、歩道の中で自転車が歩行者を無視して通ったりして事故が起こるということですね。

それから、横断歩道を通る時のルールってご存じですか。多分皆さんだったらご存じだと。ところが、意外にこれ知らない。それから、意外に知られていないのは、並進といって自転車が2台並んで通る。これも意外に知らない、**60%**ぐらいしか知られていません。

それから、実はもう1つ、無意識に行っていることが違反であったということです。私は常に言っているのは、右側に曲がる時の位置です。この女性、右に曲がる時に、事前に右側からこう曲がっていく人が圧倒的に多いのです。私が去年信号のない交差点**10**ヵ所、**1,545**台の自転車の通行状況を調べました。そうしますと、交差点を真っすぐに進むとか、

左に曲がる時の自転車が右側通行しているのというのは1割もないのです。ところが、右に曲がろうとした時には、73%ぐらいの人が右側から行くのです。ところが、乗っている本人はこれ違反しているという意識がないのです。こういう点がやっぱり1つ問題があるかなと思うのです。

それと、先程の大丈夫だろうという意識、つまり、自動車とか自転車、歩行者が来なければ安全だよと。だから、信号が赤でもちょっと見て、来ないから大丈夫だとバーッと渡ってしまう。安全だということは、要するに、誰もいないのだから事故は起こらないだろうと思っちゃっていると。

それから、いつも通っている道だから安心だよ。つまり、いつも通っている道で、事故も無いし、ここはいつも車も通らないから大丈夫だろうと安心しちゃう。安心というのは、実際には事故が起こり得るのだけれども、いつも通って事故が無いからって事故が起こる可能性を忘れちゃっているんですね。

それから、相手が止まってくれるだろう、あるいは自転車が来たら歩行者が避けてくれるだろう、そういう思い込み、それが実は結果的に交差点で一時停止しないと、赤信号を無視しちゃうとか、徐行しないと、周りの安全確認をしないということ。大体遵守率が多くても20%ですよ。まずとにかく交差点で止まらないですね。

私も朝の通勤時、大体同じ時間に行きますと、どこの誰だか知らないけれども、顔だけは分かっているというのが何人かいるのです。そうすると、信号が赤で車も来ない。そうすると、必ずその信号を守ってくれる人と、バーッと渡っちゃう人が必ずいる。この人は信号が赤でも必ず渡るなどと思ったら、毎回そうです。そういう人って、何処へ行ってもやりますね。守る人は何処へ行っても守る。

そうすると、大丈夫だからといって渡っちゃうということは、もう意識的に何処かで安心感というか安易な気持ちか、いざ車が横からバーッと飛び出てきた時に対応出来ない、そういう状況になっちゃっているのですよ。ところが、信号は赤できちっと守って、あるいはない所でも左右確認してという人は、常にそこで注意を払いながら横断歩道とかを通っていますから、とっさの場合でもパッと避けることが出来るのです。そういうことで交差点での事故が起こる。つまり、大丈夫だろうという思い込み、これは年齢に関係なく起こる。それが問題だと思うのです。

次に、先程言いました、必ず道路ということ的前提に指導しないと上手く行かないですね。具体的に、道路と言っても色んな道路がありますから、まず国道とか県道、いわゆる幹線道路があります。まずここから見ますと、ここ福岡の通り、県道ですね。二車線の所

で歩道もかなり広い所なんですけど、見た目は余り交通量が多くない時の写真です。こちらは鹿児島で、やっぱり国道3号で、ここ歩道ちょっと狭いんですけど、柵がある。交通量がかかなり多いところの状況。

そうすると、同じ幹線道路でも通行量が少ない時、多い時、時間によっても変わって来ますよね。そうすると、逆に通行量が少ない時、実は意外に道路の左端を通るというのは通行しやすいのですよ。よく見ていると、歩道があって、車道が上下一車線とかというところ、車が通っていないと大体の自転車が車道の左側を通るのです。というのは、歩道を通るより楽なのです。人が来ないし、路面が平らだし、だから、皆さん通る。ところが、車が多くなるとこっちの歩道に上がっちゃうのです。通行量が多い時には、何で上がっちゃうかという、これも車との接触、衝突とか、そういう恐怖心、それから、側溝と呼ばれる雨が降った時の水を排水するための部分、この車道との間がコンクリートの割れ目がありますから、こここのところが傾いているのです。ここで実は転倒したり、あるいは歩道との間の段差でつまずいて転倒とかがあるのですね。

ちょうど4日前の日曜日の夕方、こちらは多分報道されていないと思うのですが、神奈川県の川崎市で夕方に中学校1年生の男の子が車道の左端を通っていたところ、転倒したのです。運悪くその後ろに大型のバスが来て、そのバスがその中学生を轢いて死亡させてしまったのです。

運転手はその場で逮捕されましたが、運転手も少し可哀そうだなと思いますが、やっぱり左端を通っていても転倒しちゃうという可能性が非常に多いんですね。そうした場合にはそういう大きな事故になってしまう。だから、恐怖心が出るというのは、これもわかります。よく自転車は車道の左側を通りなさいというけれども、こういう幹線道路というのは非常に難しい。

幹線道路での国道・県道での交通事故全体の件数、交通事故全体の半分は国道・県道で起きています。熊本の県道303号という、上下一車線ずつでここに歩道がある。歩道が非常に狭いですよね。よく見ていただくと、2台の自転車が写っていて、それぞれ左側通行なのです。こちらは子供を乗せたお母さんが歩道を通っています。こちらは男性の方が車道を通っています。

そうすると、こういう道路、つまり、非常に車道の道幅が狭く、交通量が多い。そんな時に、自転車はどこを通ったら良いのかなということが問題になって来ると思うのですよ。やっぱり状況次第だと思います。よく自転車は車道の左側がルールだからということで車道の左端を通ると、先程、転倒してバスに轢かれちゃったと、大事故になりますから、私

はこの状況次第によって、どっちに行けよということになるだろうと思うのです。

つまり、一概に車道の左側を通れよというのは、私から見ると状況をもう少し判断した方が良いと思う。ですから、1つは可能ならば並行する別の道路を使ってねと。これは私が東京の郊外で、やはりそういう幹線道路で、通行量が激しい、車道が狭い、歩道も狭い、そういう所では並行する生活道路、そこを結構通っている方は多いし、そこを整備すればそっちの方が圧倒的に良いのです。

小学生以下は当然歩道を通ると法律でも認められていますから、無理しないで歩道を通ってねと。中学生以上の方は、車両の通行状況を見ながらどっちを通るか判断しなさいと。中学生以上になったら判断出来ると思います。で、無理をしないということです。警察関係の方いらっしゃるけれども、やっぱり地域によって色々状況があります。だから、無理をさせないで状況を見て、どっちを通るかということをご指導してあげるといことです。現場で、例えばここの道路は交通量が多いから、この時間帯には歩道を通ってねと。ただ、歩道を通る時の指導はお話ししますけれども、そういうことをお話しされた方が私は良いかなと思います。

それから、今の歩道の話です。歩道も一概に、色々なものがあります。歩道が非常に広い通りですね。熊本、北九州、3 m近い非常に広い歩道。それから、沖縄ですが歩道が非常に狭い、1 mあるかないか、しかも、電柱があつたりするから、実際に通れる幅というのは1 mないような所ですね。車道の左端を自転車が通って、こちらは歩道を通っています。そういう歩道も広いところ、狭いところ、色々ある。問題はこの広い歩道なのです。どういうことかと言いますと、広い歩道ですと、場所によってこのように自転車通行帯というのが歩行者と分離されている所があると思います。あるいは、地域によっては車道の端に自転車専用のレーンがあつたり、車道も歩道もそれぞれ分離されて完全に自転車専用の道路がある、こういう部分もあると思います。

一番良いのはこれなのです。車道も歩道側を分離されて自転車だけが通れる、この道が一番良い。このレーンというのは今、東京、大阪等でしきりにやっているのですけれども、ずっと車に止まられちゃうと、自転車はここを通れないので、車道の真ん中に行くか歩道に上がらざるを得ない。この辺が1つ問題だと思います。

こちらはこちらでまた問題がある。歩道の中に自転車専用の通行帯がある時、何処を通りますかというアンケートです。そうすると、自転車専用の通行帯を通りますよというのが76%ですが、歩行者通行帯、両方適当に通っていますよというのが20%もいるんです。

歩行者にとって、そういう歩道の中に自転車通行帯があるのが安全になったかどうかと



いうアンケート、安全になったよという人が半分いるんですけども、自転車と歩行者が分離されたからと。ところが、危険になったという人も2%いる。どちらとも言えないという人もいるのです。何でかという、歩行者が自転車専用の通行帯を歩くからという答えがあるのです。

実はこのレーンとか、これは自転車しか通れない。これはあくまでも全体が歩道なんです。ですから、自転車はこちらしか通ってはいけないのだけれども、歩行者はどっちを通っても良いんです。それが今の法律上のちょっと欠点かなと。だから、自転車はここを通っても歩行者がここを歩いても別に構わない。そういう自転車通行帯とはいえ歩行者がいるので事故になりやすいということですね。

そこでどうするかということ言うと、もしも広い歩道で自転車通行帯がありましたら、ここはもう絶対駄目だよ、通っちゃいけませんよと。自転車のマークのある通行帯を通らなきゃ駄目だよと、はっきりと言う必要がある。無い場合には、歩道の車道寄り、つまり、そこを通るようにしてねと。これもはっきり言ってあげると良いと思います。

それから、スピードは時速10キロまで。普通のゆっくりとした速さですよということです。法律上は何時でも徐行できる、あるいは止まれるスピードだと言うんですけども、戦前の道路交通法の条例では、スピードメーターがないにもかかわらず時速10キロとか12キロまでですよと書いたのがあるのです。具体的に言えば、ああ、なるほどなということなのですが、とにかくゆっくり行けと。

それから、これを言って欲しいのです。歩行者の脇をとにかく通り抜けるのは駄目だということです。皆さんも多分歩道を歩いていて、その脇をパーッと自転車を通る経験が一杯あると思います。あれだけは絶対に止めろと。大人でも子供でも高齢者でも。特に高齢者なんかもう、あれをやったらその場でフラフラと来て転倒する恐れもありますから、それだけは絶対に止める。これはもうきつく言う必要がある。特に小さいお子さんなんか絶対止めろと言って欲しいですね。

それから、問題なのはこの生活道路。当然いつも利用している道でしょう。場所によっては、先程の話、こうクネクネ曲がっている通りとかありますよね。あるいは見通しが悪いとか、交通量が多い少ないとか。宮崎市のある小学校の近くの通りです。交差点に「止まれ。」という路面標示があって、ここにも「止まれ。」とある。でも大体無視してスーッと行ったり曲がったりしますでしょう。

この交差点の危険な点は何かと言うと、なだらかな下り坂になっています。そうすると、当然黙っていてもスピードがどんどん出てきます。そうすると、ここで止まらないとヒュ

ーッと来てぶつかってしまうということなのです。ご存じだと思いますけれども、小学校5年生の男の子が高齢の女性とぶつかって、**9,520**万円かな、賠償金という命令が出ました。あれはこういう所、なだらかな下り坂です。だから、本人はスピードを出しているつもりはないけれど、だんだんスピードが出てしまった所ですね。だから、こういう所でだてに「止まれ。」とある訳じゃないわけです。

あるいは、大分、横から自転車とか車が来たのが見えないのです。だから、いつもめったにこないから大丈夫だろうと思ってヒューッと行ったら、たまたま車が来てぶつかっちゃったとか、そういう危険性がある。

あるいは鹿児島島の交差点、信号があります。そうすると、実は写っていないですけども、駐車場か何かで良く見えるのですよ。だから、車は来ないなというのが分かったら、信号が赤でもパーッと行っちゃう可能性がある。そうすると、こちら側から来た車とか自転車とぶつかっちゃうとか、生活道路というのはそういう危険性が潜んでいる場所なのです。

それから、信号無視ですね。ここは車の通行量が非常に少ないのです。そういう現場だけれども、信号が付いているのですね。赤でしょう。そうすると、ここに実は女性がいて、この方は信号が赤だったからといって、ちゃんと止まって自転車を降りて待っている。もう1人年配の男性の方。無視している。ここからこう行こう。無視しているけれども、ここから軽トラックがパッと来たのでびっくりして慌てています。

そういういわゆる大丈夫だろう、通行量が少ないから大丈夫だろうということが一番の事故なのです。こういう所での交差点の事故が、場所によって違いますけど、大体**70%**前後なのです。ですから、ご自分がお住まいになっている所の道路事情は、幹線道路なのか、あるいはこういう生活道路が多いのか、通行量が多いのか少ないのか、そういうことをよく考えながら指導されないと、単純にルールだけを持って来たのではなかなか守ってくれないと思います。

ではどうするか、基本はとにかく交差点で一旦、特に子供は最初ですから、一旦停止させる習慣を付けさせるということです。もう1つ、ドライブレコーダーという、車の社内で撮影する、最近多いですけども、そういうものをインターネットで公表している所が結構あります。公のところで。ああいうものを活用すると危険性が非常によく分かります。

では、次に、具体的に高校生までの間でどういう指導をしたら良いか。小学校低学年、小学校高学年、中・高校生と、やっぱり分けてやらないと効果は少ないと思います。どうしてかと言うと、当然成長過程もありますでしょう。特に小学校の低学年まで、幼稚園とか含めて、まず交通ルールを理解出来ないです。特に幼稚園の子も細かい理由が理解出来

ない。

気を付けなさいねと言っても、何に対してどう気を付けるのかというのが小学校の低学年までは十分理解できないです。当然自転車の運転能力も不十分です。ですから、これは小学校1年生から3年生までの自転車事故の原因、この3つを見てください。

安全不確認。だから、周りの様子をしっかり見ない。一時停止をしない。これ一番多いです。それから、交差点でもきちっと止まったりして周りを確認しながら進む、そういうことをしないために事故を起こしてしまった。この3つが一番多いのです。特に一番多いのが、止まらない。

ではどうしたら良いか。まず小さいお子さん、まだ自転車に十分乗れていないので、皆さんが指導する場合に、子供とかあるいはお母さんにこういうことを指導して欲しいのです。ここに自転車がありますが、幾つか、これは大人用ですけども、もちろん実際には子供用です。

まず、どうしても子供の成長は早いですから、ついつい大き目の自転車を買っちゃう可能性があります。大事な点、いくつかありますけれども、まず、乗せたらしっかりと両足が着く状態にさせるということ、これ絶対条件です。とっさの場合に、足がこう、よく爪先が着けば良いだろうと。これは駄目です。何でかと言うと、爪先だとしっかりと着こうとすると傾き、バツと倒れてしまう。

それと、もう1点はブレーキです。今の子供って、昔と違ってペダルのない自転車で蹴りながら練習するのですね。そうすると、バランス感覚が良いのですぐ乗れるようになる。そのかわりの欠点は、ブレーキが付いていないのです。だから、止まろうとしたら足で止めようとする。だから、まずとにかくブレーキをしっかりとかけて止まるという練習をさせてください。

と同時に、今の子供用の自転車って、ブレーキのこの幅を調整できますから、持たせてしっかりとブレーキが握れるような状況を確認させて、ちょっと行ってパツと止まれと、小学校低学年までは現場でこの練習をさせてください。いざという時の止まるということ。そうしないと、とっさに止まれなくて変な方にハンドルを曲げちゃったり、足で止めようとするから、非常に危険です。それを必ずやらせていただきたい。

それはもちろんお母さんにも指導させてください。出来れば低学年に関してはお母さんが、お父さんも含めて保護者の方が、直接それを小さいお子さんに指導するのが一番です。ですから、皆さんがそういう小さいお子さんに対しては、まず保護者の方にきちっと交通ルールを含めて指導させる、これが前提です。そうすればお母さんも交通ルールが分かる

し、なお且つそのお母さんから子供に対しても交通ルールの大切さが伝わるでしょう。

では、どのようにお母さんに言うか。先程言ったように、交通ルールというのは特に幼稚園とかは分からないですから、とにかく交差点に来て信号を見たら、青なんて言わなくていいです。赤と点滅していたら止まれと言う、それだけで良いです。青は進めとか、余計なことは言わない。ただ、赤と点滅は止まれということです。

それから、交差点に来たら、とにかく車両、歩行者がいなくてもとにかく止まってくれと。止まれということをしかりとお母さんに子供に言わせる。それと、前後左右必ず確認をするということ。で、車とか自転車が来たら、待て、ということですね。このことをしかりと言う。

待つ時に、実は問題なのは待っている位置です。巻き込み事故に遭う。この車が左側をよくみていないと巻き込み事故になる可能性もある。だから、子供には、待つだけでも、交差点の位置もしかりと見ながら止まるようにという指導をお母さんに言ってください。

あと、歩道。歩道は先程も言いましたように、ゆっくりと行けと。ついつい子供が乗れるようになったと行ってバーッと行っちゃう恐れがありますから、ゆっくりと車道寄り。で、歩行者がいたら止まれと。とにかく前にいたら、止まれ、あるいは押して行くようにと。お母さんもそうです。そのくらいの配慮をする必要があると思います。

それから、当然普通の歩道のない通りは左側に行くように。以前よりは左側通行は非常に増えたと思います。それでもまだまだ右側通行が多いと思います。それから、駐車していた時には後ろを必ず確認してと。これは皆さんもう当然やっていること、これをやるということですね。

そして、指導する時、必ず保護者は後ろです。前に子供を走らせて、後ろから声を掛ける。ある程度ルールを教え込んで慣れてきたら、見守ってあげなさいと。交差点で正しい行動をしたら褒めてあげて、何が良かったのかな、こういうことをやってちゃんと止まったね、これが良いんだよと褒めてあげる。間違ったら、答えを言わないで、何であなたは今間違ったのかということ我问う。そういうことをお母さん方にやっぱり指導してあげることが低学年に対しては有効だろうと思います。

それに対して、小学校の高学年になると、これはもうさすがに本人たちに言った方が良いでしょう。ただ、一応ルールは分かるけれども、原則的な理解に留まっています。それから、接近する車両をしかりと見ることが出来ない。周囲確認が少ないのです。それから、動き出したらすぐに止まるとか避けることが出来ないんです。これは走っていても

そう。例えば向こうから子供がバーッと走ってきて、こっちがいても止まらない、避けない。子供たちは高学年でも止まれないのです。先程低学年だとこの一時不停止が一番多かったのですが、今度は安全確認、要するに、自転車に自分1人で乗れて、行動範囲が広くなり、運転能力もある程度備わってくると、スピードを出して、もうバーッと行っちゃう。もう楽しくてしょうがない。そうすると、周りの確認がやっぱり不十分になってしまう、というこの事故が一番多い。交差点での進行義務違反というのは逆に減る。これなんですね。

そこで、高学年に対しては、2つ。1つはとにかく止まるという意識を植え込むということと、周りを確認させる。周りを確認することが重要だよということを植え込む、この2つだろうと思います。

止まるという意識を植え込むには、車時速 30 キロでブレーキ掛けても直ぐには止まらない、ということは何処かで体験させる、見せて、車が来て、ブレーキをパッと掛けてもその場で止まらない。これだけ先に言ってしまうということ。

あとは、トラックとか車の運転席に乗せます。サイドミラーを見て、車の運転席からこれだけ死角が一杯あること、しっかり止まらなると車の運転手は見えないから、あなたを撥ねちゃう恐れがあるということ。

あるいは逆に、自転車に乗せて時速 10 キロでゆっくり行かせる。行かせて、例えばどこか脇の方で隠れて、壁でも何でもいい、そこから旗でも何でもいい、パッと旗を出す。それを見た瞬間に、ブレーキを掛けて止まってねと。ところが、すぐに止まれないでしょう。高学年になったらもう体験でわかる。そうすると、とっさの時にブレーキを掛けても止まれないでしょうと。そういう体験をさせるということは効果的だろうと私は思います。

今度は高校生ですけれども、中学生、高校生は、実はルール違反による危険性という意識が非常に低い。いわゆるヘッドホンを付けて、あるいは傘差しとか並走、2人乗り、無灯火、携帯電話、こういうものをやりながら自転車に乗っても危険だという意識を持たない生徒が多い。

安全講習会を受けていない高校生。そうしますと、ヘッドホンとか傘差し、並走、2人乗りなんていうのは 30%以上の人危険とは思っていない。安全講習会を受けた子供でも 20%台の子が危険とは思っていない。だから、いかにそういう日頃駄目だよと言っても、高校生とか中学生は危険とは思っていない。つまり、中学生、高校生はこういうことをやったら相手に怪我をさせるよとかということではなくて、自分がどれだけ安全かという意識が高い。つまり、自分が安全だったら構わないという意識が大きい。

盛岡での地元の大学の先生の調査です。歩道でどの位のスピードで通っているか、そうすると、本来でしたら時速 10 キロ以下で歩道を通らなければいけないんですけども、それを守っている人というのは 9.5%しかいない。時速 10 キロ台の人、中には時速 30 キロ以上で飛ばしていると。つまり、自分が安全だと思ったら関係ない、歩行者なんかもう二の次だと、そういう意識が強いんです。そこで、そういう中・高校生と、よく街頭で交通ルールこうだからこうしてねと言っても、多分は一いと言って、ちょっと先行ったらまたルール違反をやっているのです。

そこでどうしたら良いかと、まず、やはり加害者になった時の事故例をしっかりと見せた方が良いでしょう。例えば、無灯火で自転車同士が正面衝突して、高齢の女性が死んでしまったよ。それから、イヤホンをつけて運転、自転車が衝突して、横断中の 77 歳の女性が死んでしまったよとか、そういう具体的な事故例を紹介する。

あるいは加害者になったり、先程言った 9,520 万円、高額な賠償金があるということ。9,520 万円という金額がなかなか中学生には分からないので、具体的に、あなたのお父さんが何年かかって払わなきゃいけない、飲まず食わずの一切やって、それで何年掛かるとか、そういうことを言ってあげる。あるいは、ドライブレコーダーによる、被害者になったのはどうしてかということ動画を動画でも見せてあげる。

あと、最後に良く小学校とか中学校の授業の中で、子供たちを集めて地図を置いて、何処が危険かという話し合いをさせたり、というのをやっている所が結構あると思います。

実は私がちょっと何人かのグループとやったのは、いろんな年代の方が参加して、こういう地元の地図に、自転車利用者と歩行者の時、どこが危険かというのをやりました。それは何かと言うと、高校生、大学生、あるいは小・中学生の子供を持つ保護者、高齢の方、営業として自転車を利用している人、通勤として利用している人、買い物だけに利用している人、あるいはスポーツ自転車を利用している人、そういう人たちを 8 人から 10 人ぐらい集めて、こういう危険な箇所を地図にシールを貼ってもらったんです。で、何でその場所が危険なのかというのを皆で話し合うのです。

その時に、実はストリートビューという、インターネットで画面が出ます。そうすると、この場所が危険だよという所をここの画面に出して、それで具体的にこうだよ、ああだよと話をする。その後、色々グループがあればまとめて発表するというのをやりました。

何でこれが良いかと言うと、とにかく年代とか生活状況の違う人がお互いに理解出来るのです。例えば小学生だったらその地域住民がどう対応したら良いか、どう声掛けをしたら良いかとか、高校生だったら何でスピードを出すのか、歩行者に対してどう思っている

のかとか、あるいは高齢者だったら何処で転倒しやすいのかというのをお互いに理解し合えるのです。と同時に、当然地元の方ですから道路を熟知して危険箇所が指摘出来るし、結果を地元フィードバックして、こういう話し合いがあってこういう結果になりましたよというのを広報すればまた効果があるということです。こういうのもちょっとおやりになると良いのかなと思いますね。

最後にまとめですけれども、大事なものは、もちろん交通ルールの広報、これはもう大事。と同時に、学年別の指導というのも重要だと。低学年だったら保護者に対して、高学年だったらとにかく止まれということを経験させて徹底させる。中・高校生だったら加害者、被害者になったらどういう事故になるか、具体例に動画を使ってやる。あと、通行環境を必ず入れてください。それから、各年代の相互理解、こういうものもやってもらえればと思います。

## ■グループ討議の結果

グループ名	A 高齢者
討議テーマ	高齢者の安全確保
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・反射材の配布</li> <li>・安全な道路横断の呼び掛け</li> <li>・警察官による講話</li> <li>・高齢者を集めて危険個所の話し合い（情報交換）</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・反射材をもらっても身に付けない。</li> <li>・理解出来ていない、徹底していない。</li> <li>・警察官が話をするだけでは伝わらない。</li> <li>・情報交換が終わって帰り道に事故に遭った。</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配ったその場で身に付けさせる。</li> <li>・歩行シミュレーターの活用</li> <li>・寸劇、腹話術の活用を警察官に相談する。</li> <li>・繰り返し交通安全教室を開き、交通安全について教え、納得させる。</li> </ul>

グループ名	B ドライバー
討議テーマ	交通事故防止とマナーアップ
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街頭キャンペーン（チラシ、ガム等配布）</li> <li>・朝の街頭指導</li> <li>・交通安全教室等における指導</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片手携帯、ペットを運転席等に乘せている。</li> <li>・街頭に立っていると右折、左折、車が止まってくれるが、立っていないと停止せずに歩行者が通行出来ない。</li> <li>・交差点で徐行せずにスピードを出している。</li> <li>・夜間時の居眠り運転や速度の出し過ぎ</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーのマナーが悪い。</li> <li>・警察官等による指導（免許更新時）</li> <li>・要望があれば心に溜めず発言する。</li> </ul>

グループ名	C 自転車
討議テーマ	自転車の安全な乗り方について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路側帯の整備、設備について、行政・警察への署名活動</li> <li>・自転車の点検、点検カードを発行</li> <li>・保護者とともに安全講習</li> <li>・反射タスキの使用</li> <li>・携帯電話の使用が多く、罰則の周知・徹底</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道・歩道の境界が分からない。</li> <li>・高齢者の安全な自転車利用</li> <li>・学生のライト使用の徹底⇒オートライト</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・啓発活動が一番、地道に継続な継続、三世代交流による意識改革</li> <li>・自転車保険への積極的な加入を勧める。</li> </ul>



グループ名	D シートベルト・チャイルドシート
討議テーマ	着用への意識付け
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教習所を借り切ったの実体験学習</li> <li>・全世帯への回覧板活用（月2回）</li> <li>・交通安全運動期間中の呼び掛け活動</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・装着の難しさ</li> <li>・子供連れで他人の車に乗車する時の対応</li> <li>・シートベルト全席着用のすすめ</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大人の覚悟（小さい時からのしつけ）</li> <li>・意識付けのために継続的なキャンペーン実施</li> <li>・チャイルドシート装着の簡略化（業者への要望）</li> <li>・幼稚園、保育園などに出向き、親、祖父母などを含めた指導の徹底</li> <li>・医療機関の協力を得て、母子手帳を受け取る時や検診時等に、チラシを配布するなど指導が出来れば良い。</li> </ul>

## ■講評 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

本当に皆さん大変ご熱心に参加いただいて、そして、昨日の長崎県、大分県、そして沖縄・宮古島のそれぞれのご報告も大変素晴らしいご報告を頂戴しました。また、本日のグループ討議も大変積極的に加わっていただいて、素晴らしいなと思いました。それぞれのチームに対する感想をお話しさせていただきたいと思います。

まず、高齢者対策でございますけれども、反射材のお話が出ました。反射材を着けると着けないと、どのくらい安全性が高まるかというのを色々検討いたしました。着けているのと着けていないとで大体 10 倍安全になりますね。もしお年寄りが皆反射材を着けていただくとしたら、日本の交通事故の中で一番多い高齢者の歩行者事故、これの約半分は防げるだろうと言われております。ですから、この反射材を着けていただくかどうかというのは非常に重要なことなのです。

先程反射材を配って、すぐその場で着けていただくという方法があると。大変大事なご提案だと思いますけれども、やっぱり特にお年寄りは何となく反射材を着けると恥ずかしい、こういう気持ちがある訳ですね。だけど、それを実は反射材を着けないと恥ずかしいという社会に持って行かないといけないと思います。

一番良い方法は、法律で反射材を着けることを義務化することです。これを実際にやっている国があります。スウェーデンは法律でちゃんと反射材を着けることが義務化されています。日本は残念ながら国の法律でそこまで行かないのですけれども、ただ、県とか市とか町、そういう所の条例で反射材を着けましょうと、そういう条例を作っていくということは、これは十分可能だと思うのです。これを多分行政で、地方自治体でおやりになると、それだけで物すごく事故が減ると思うのです。

僕は、極端なことを言ったら、今丁度国が来年4月からの第 10 次5ヵ年計画というのを作っているんですが、この中にもしそういうことを導入したとしたら、実は死者の数をもっともっと減らす画期的な1つの運動になると思うのです。ですから、各自治体にもしそんな条例を作っていただくことが可能だったら、そういう運動をしていただいて、そうしたらその自治体はもう本当に日本の先進的な模範優良自治体ということになると思いますので、町のレベルでも良いと思います。市のレベルでも良いと思います。是非そんな運動を展開していただくの良いなと思っています。

最近非常に良い反射材が出て来まして、先程靴の裏に着けるとか色々ありましたけど、例えば、反射材入りの毛糸を売っているんですね。これでお孫さんが手袋を編んで、おじいちゃんとかおばあちゃんにプレゼントする。これもやっぱり孫からもらった手袋、ある

いはマフラーでも良い訳ですが、それをやっぱり着けようという気持ちになりますよね。ですから、そういった反射材入りの材料、もちろん反射材の入った生地洋服も、以前、小泉首相が一時期着てくれて大分評判になりましたけども、そんな新しい、欲しくなるような反射材入りのハンドバッグとか、女性用のハンドバッグとか、そういうのが沢山ございます。ネクタイピンとか色々ありますので、そういう反射材も随分最近が発達して来たなということをご理解いただくと良いなと思っています。

それから、ドライバー対策でございますけども、これも大変良いご報告を頂戴いたしましたけれども、先ほどAグループから、これは私、先ほど一時停止の話をしましたね。ですから、そんなことをちょっとご理解いただくということで、私の感想に代えさせていただきます。

それから、自転車対策でございますけども、これは、今日谷田貝先生から懇切なご講義をいただいて、皆さん大変関心を持っていただいた所だと思いますが、私は、一方通行の道路が非常に危ないと思うのです。というのは、ほとんどの一方通行が「自転車を除く。」と下に書いてあるのです。だから、一方通行路でも自転車は除くですから、一方通行じゃない形で走っていくことが出来るわけです。

ところが、住宅地で例えば左から右へ一方通行、私が運転して交差点へ来ると、一方通行ですから、どうしても関心が右へ行かない、左のほうへ関心が行きます。そして、おまけに右側の角にミラーが設けられていて、左の一方通行の方から来るのを注意しなさいという形になっています。

そうすると、ドライバーはもう左から右への一方通行だったら左側ばかり気を付けています。そこへ先程の自転車は除くですから、右側から自転車が走って来る。こういうケースでぶつかっちゃうということがすごく多いですね。ですから、先程の先生のお話に加えて、是非この一方通行路を走る時、自転車は良いということになっているけれども、この時はかなり注意しないと危ないよ、ということをご指導の中でおっしゃっていただくと良いなと思っています。

シートベルト、チャイルドシートに関しましては、本当に先程のご報告のとおり、ご両親というか保護者の方と一緒に教育をします。これはすごく大事だと思っています。お母さんたちに、僕はできればシートベルト着用だとかその他のこと、自転車のことも含めてですけども、子供たちに教える素晴らしい教材のようなものを開発していただくと、それを使って子供たちを教育する。そうすると、お父さん、お母さんは、昨日から「情けは人のためならず。」と言っておりますけども、お子さんに発言して注意をすると、それは先

程谷田貝先生のお話にもありましたけど、注意した側が今度は動機付けられる、そういうことがありますので、そんな形で是非進めていただけると良いなと思っています。

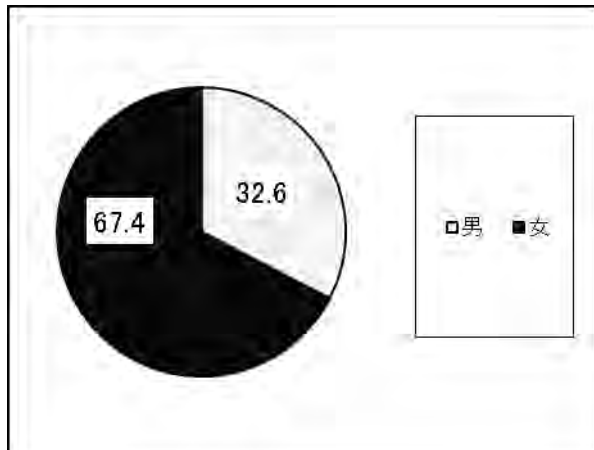
最後になりますけども、ボランティアの活動をされている方々を中心にして、こういうブロック講習をさせていただいたわけですが、実はほとんどここにいらっしゃる方々が、次の後継者をどうやって見付けようかということで苦労されていると思うんです。どうやって見付け、どう育成するか。

実は私ども、大分昔ですが、ボランティアを大変熱心になさっている方に、あなたはどんなきっかけで今のボランティア活動を熱心になさるようになったんですか、参加するようになったんですか、と聞いたんです。私どもは、ほとんどの方が多分ボランティアの重要性というのを認識して、こういう重要なことだからということで参加されたのかと思っていたら、実はボランティアの必要性だとか重要性というのは余り知らなかったと。だけど、友達に無理やり誘われて、とにかく一度参加してみなさい、と言われて参加した、それがきっかけですと。参加しているうちに事の重要性に気が付いて、今こんな熱心にやっているんですと、こういうお答えが多かったですね。ですから、私は、ボランティア活動はやっぱり無理やりにでも後継者探しのために引き込むと。一度でも体験していただく。周辺の方にそういう体験をしていただくと、そういう機会を設けていただくということがものすごい重要なことかなと思ったりしております。

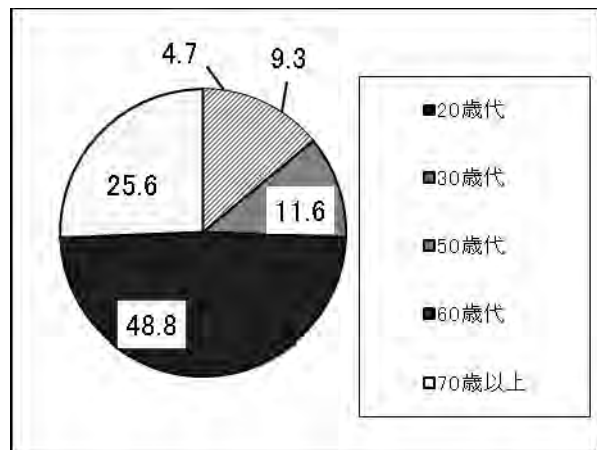
まとめのお話になりませんでしたけども、ちょっとした感想を述べさせていただきました。どうもありがとうございました。

### 3. アンケート集計結果

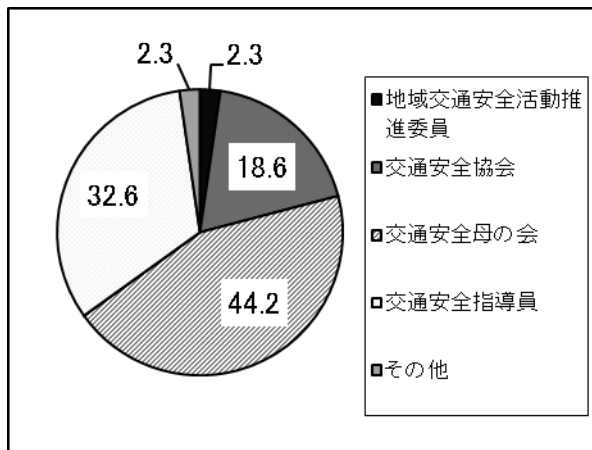
#### 1. 性別



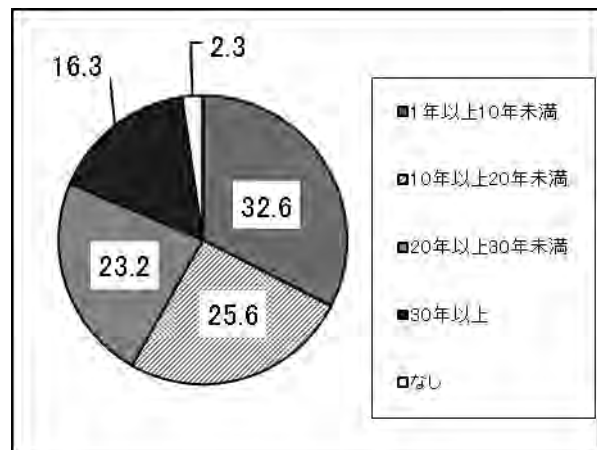
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

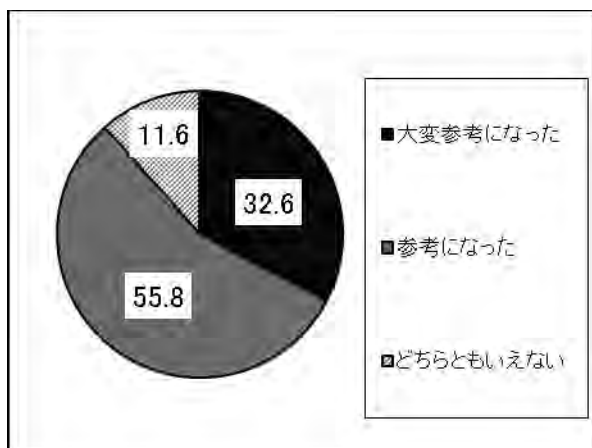


#### 4. 活動年数

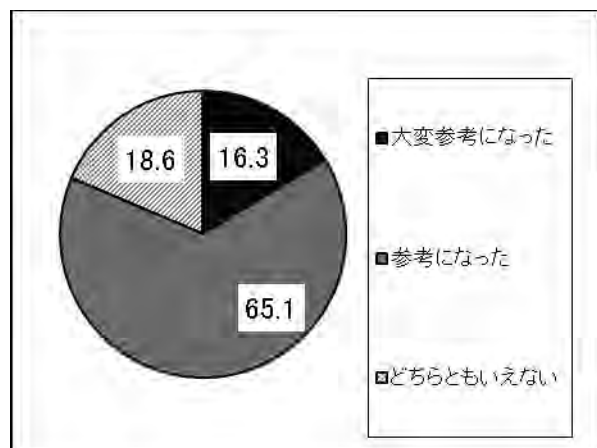


#### 5. 評価

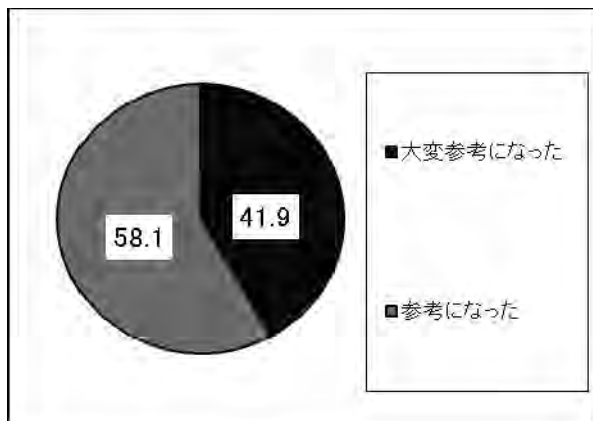
[講演 講師：鈴木春男先生]



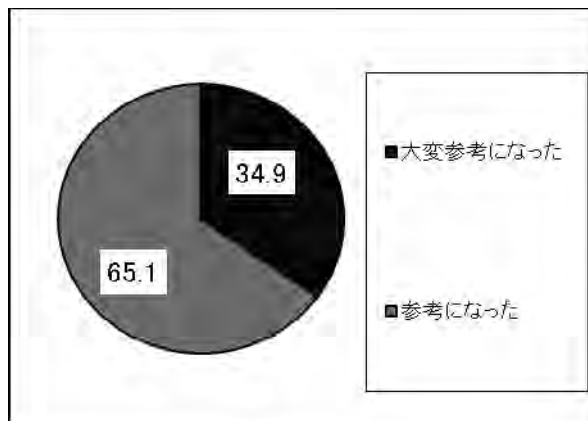
[活動事例発表]



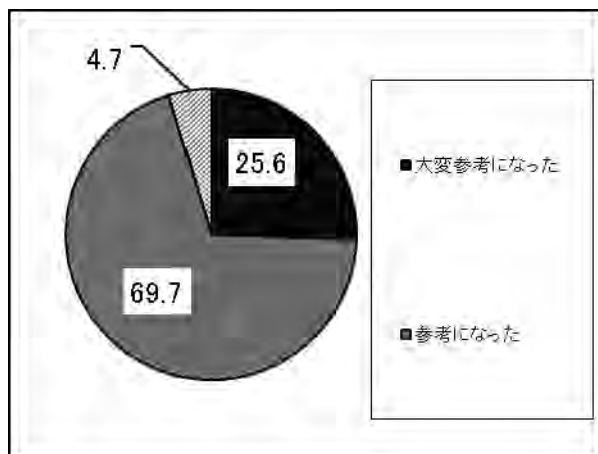
[講演 講師：谷田貝一男先生]



[グループ討議]



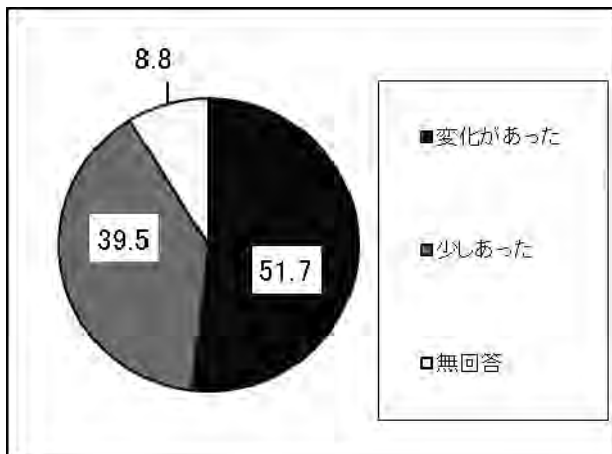
[総合評価] (総合評価：講習会全体として)



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)

- ・チャイルドシートや幼児に関するもの
- ・交通安全教室で使っている教材の紹介
- ・元気な高齢者を率先して交通指導等に参加させる方法
- ・スマートフォンの禁止について
- ・グループの中に警察関係者を入れると良いアドバイスをもらえる。

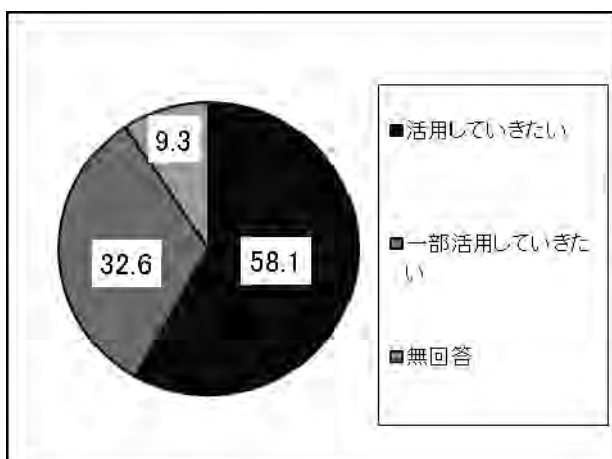
## 7. 講習会参加による意識の変化



### 7-1 変化があった場合はその内容

- ・ 子供に対する自転車の講習は、年齢別に行うことが大事だと感じた。
- ・ 自転車の問題は、今後車以上に大切だと感じた。
- ・ 高齢者の特性をわきまえて、ゆっくり安全に運転すること
- ・ 各県の取り組みが様々でとても参考になった。
- ・ 高齢者に対する話し方など、見直す部分があると実感した。
- ・ 体験による学習の効果を改めて知った。
- ・

## 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。

- ・ 初心に帰って指導する際は、相手が理解出来るように話したいと感じた。
- ・ 高齢者に対し、視野の狭さや身体機能の低下など、上手く伝える方法を学んだ。
- ・ 三世代による交通安全教室の実施も検討してみたい。
- ・ 地域の方に協力していただけるように呼び掛ける。
- ・ 学んだことをリーダーに伝え、全隊員でまとまって活動して行きたい。

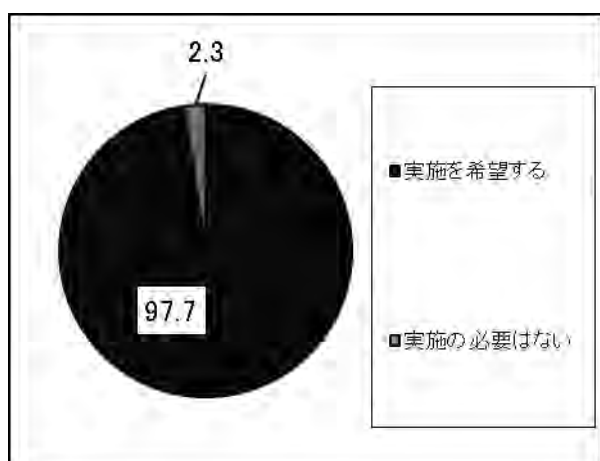
8-2 【2回目以上の参加者に対して】過去受講した事をどのように活用したか。

- ・一昨年（熊本）での飲酒運転被害者・加害者の話を聞き、交通事故は両者ともになってはいけないと思い活動している。

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。

- ・熊本県での飲酒運転の被害者・加害者の方の講演が心に残っている。

## 9. 来年度の開催について



## 10. その他の意見・要望

- ・後継者を育てる、探す、大切なことだと感じた。
- ・他県の活動内容が大変参考になった。
- ・ボランティアの目的は一つ、とつくづく思う。
- ・歩道のないところでは自転車、歩行者が安心して通行出来るよう、運転者に注意が必要だと思う。
- ・もっとたくさんの方々に参加し、学んで欲しい。
- ・他地域から参加の方々との交流を図ることが出来ず残念、懇親会が必要と思う。



#### 4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 宮崎主査）



講演 鈴木春男先生



活動事例発表



講演 谷田貝一男先生



グループ討議



討議結果発表

