

九州ブロック

< 2日目 >

8:30 ~ 9:00	(30)	受付
9:00 ~ 10:00	(60)	講演 「高齢者に対する交通安全活動のポイント」 九州大学大学院 教授 志堂寺 和則
10:00 ~ 10:10	(10)	休憩
10:10 ~ 11:10	(60)	グループ討議 子どもの交通安全 高齢者の交通安全 自転車の交通安全 飲酒運転の撲滅
11:10 ~ 11:50	(40)	グループ討議結果発表・意見交換
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・アンケート提出・解散

2 . 講義等の記録

【1日目】

講演

飲酒運転撲滅と交通安全

福岡県飲酒運転撲滅活動アドバイザー 大江 久則

皆さん、こんにちは。今日は遠いところから、県外からお見えの方もおられますようで、本当にお疲れさまでございます。

本日お集まりの皆様方は、日ごろ交通安全ボランティア等でご活躍されている皆様といますので、もう皆さん重々ご存じの話ばかりだろうと思いますが、ひょっとしてこれは初めて聞いたというようなものがあれば、ぜひ参考にさせていただきたいなと思っています。

(パワーポイント)

私は、福岡県知事から飲酒運転撲滅活動アドバイザーの委嘱を受けております大江といひます。元福岡県警にいました。その時には公安委員会の聴聞官などをしていました。聴聞官というのは、各種の許可、例えば自動車の運転免許証も許可ですね。そのほかに質屋とか古物商、パチンコ、警備業、風俗営業等、行政許可はいっぱいありますが、これに違反した人の許可を停止とか取り消しにする担当です。相手の方の弁明を聞いて、理由がなければ、あなた、そんな弁明じゃ駄目ですよということで取り消しにしますし、その方の弁明に十分理由がある時は、場合によっては軽くしたり処分をしなかったりということもありましたが、一番多い許可は、実は皆さんもほとんどの方がお持ちの自動車運転免許証なのです。私は、現職当時4,000人以上取り消しました。

そのほかに、自動車学校の顧問とか、資格としては飲酒運転防止インストラクター、スーパーアドバイザー、福祉有償運送運転者講習講師、これは初めて聞かれた方がほとんどだと思いますが、1人で公共交通機関を利用して外出することが困難な方を送り迎えするのに、白ナンバーで、一種免許でタクシー料金の半分ぐらいもらっても良いという法律が実はあるのです。

ただ、それは勝手にしてはいけないわけで、講習を受けて、講習修了証をいただいて、さらにNPOに所属すれば、タクシー料金の半額ぐらいもらえるということです。福岡市では年に1回この講習を開催しており、私も講師を務めています。

(パワーポイント)

今日は飲酒運転事故の現状、アルコールの影響、飲酒運転の責任など、飲酒運転撲滅に向けて、お話をしたいと思っています。よろしく申し上げます。

(パワーポイント)

皆さんも重々ご存じのように、飲酒運転事故、平成18年に海の中道大橋の事故があった時は年間650件くらいあったのが、去年は156件ということで、その前の年より3件ほど増えています。増えてはいけません。減ってほしいと思っています。

(パワーポイント)

これは、平成18年から昨年までのワースト順位です。平成22年は福岡の飲酒運転事故の件数は全国で一番悪かったです。その後、2桁にはなっていましたが、去年はまた1桁の8ということになっています。

(パワーポイント)

この156件の内訳を見てもみると、0.25ミリグラム以上と、酒酔いの人が70%以上ということで、多量飲酒が多いというのが現実であります。

(パワーポイント)

この飲酒事故を起こした人の年齢別内訳ですが、私も最初は若い人、20代ぐらいの人が多いのかなと思っていましたら、意外や意外、多いのは30代、40代、50代、その次が20代ということで、一番分別盛りの方が多いというのが現実の状況です。また、20歳未満の人もありますので、どの年代に対しても飲酒事故を減らす対策をしていかなければいけないと思っています。

(パワーポイント)

飲酒事故の時間帯別内訳です。この表を見ていただくと、24時間どの時間も福岡では満遍なく発生しています。やはり夜の10時から2時ぐらい、この間が多く発生していますが、年によっては夕方に一番多く発生したという年もあります。これは帰りにちょっとひっかけて帰り、事故をやったというような事故が多発した年ではないかと思えます。去年はやはり10時から2時 - 4時にかけて多く発生しています。

(パワーポイント)

これは、事故は起こしていないけれども、飲酒運転で検挙された人の内訳です。平成18年は5,000件を超えて検挙されていましたが、去年は1,338件で、一昨年より100件以上増えているという状況です。何とか減らしていかなければと、県も県警も、それからボランティア活動をしていただいている皆さんも共通の思いだろうと思えます。

(パワーポイント)

アルコールの影響についてちょっとお話をしたいと思えます。お酒を飲んで酔っ払う、

また、健康被害が発生するという事は、ビールを飲んだから、焼酎を飲んだから、ウイスキーだったからではなくて、その中に含まれている純アルコール量をいくら飲んだかということが基準になってきます。

(パワーポイント)

この表では、ビール、日本酒、ウイスキー、ワイン、酎ハイ、焼酎、この中に含まれている純アルコール量は全部イコールです。どうしてかといいますと、ビール500ミリリットルを例にしますと、ビールの量500ミリリットル×0.05(ビール度数5%)×比重0.8=20グラムで、ビール500ミリリットルの純アルコール量は20グラムということになります。

この20グラムは、我が国ではアルコール1単位というふうに呼んでいますが、WHOの国際基準では日本の1単位は多過ぎるといわれています。諸外国、先進国では20グラムは2ドリンクといって、10グラムずつ、1ドリンクで飲み過ぎないようにというような話をしているそうです。

(パワーポイント)

アルコールというのは口で飲みます。飲んだアルコールは、食道、胃、小腸、ここを通る時に吸収されて血管を通過して心臓に行きます。アルコールは非常に吸収がいいようで、もう胃と小腸を通る間に、大腸まで行かないで全部吸収されてしまうそうです。

心臓に行くと、心臓から送り出されて全身に回ります。実は脳にはブラッドブレインバリアというのがあるのです。これは脳にバクテリアとか細菌、ウイルスが入らないように、神様が人間をつくった時に、脳にこのブラッドブレインバリアというのをつくったそうです。これはイギリスの学者が発見したそうです。

ところが、細菌などはシャットアウトするのですが、アルコールはこのブラッドブレインバリアをいとも簡単にすり抜けて、脳に行ってしまうそうです。脳に行ったアルコールは脳の神経細胞を麻痺させてしまう。これが酔いということになります。また、一部は肝臓に行って、アセトアルデヒドという猛毒になりますが、これをALDH2という酵素が分解し、水と二酸化炭素、最後はおしっこ、汗、呼気ということになって、体の外に出ていくそうです。

(パワーポイント)

この猛毒のアセトアルデヒドを、ALDH2という酵素が分解するわけですが、その話をちょっとしていきたいと思います。

今日お見えの皆さん、赤ん坊のころのことをちょっと思い出してみてください、尻に青

い蒙古斑というのがあったでしょう。実はこの蒙古斑というのは黄色人種だけしかできないそうです。モンゴル斑とも言いますね。白人とか黒人は、この蒙古斑がないそうです。

蒙古斑がある人種とない人種はどう違うかといいますと、我々の場合は、大体周りの人を考えてみてください。ビールコップ1杯で酔っ払う人が1割、それから、ちょっとは飲めるとい人は3~4割、どんどん持ってこいという人が5~6割ぐらい、自分の周りを振り返ってみると、そのくらいおられるのではないかと思います。

白人、黒人はこの3つの区分がないのです。みんな飲める。みんな蒙古斑がないのです。

(パワーポイント)

1割のビールコップ1杯でもうダウンする人に、お酒を勧めたら駄目です。この人はもう体が分解し切らないから、下手すると急性アル中になります。ちょっとは飲める人も、調子に乗って飲むと肝臓がやられます。がんのリスクが高くなります。おれはどうもないという人も、セーブしながら飲んでいないと後でツケが回ってくるそうです。

(パワーポイント)

よく言われる、ビール500ミリ飲んだら何時間ぐらいしたら運転してもいいか?という話です。アルコールの分解は、1時間で体重1キロ当たり約0.1グラムです。これは標準的な数値ですね。全員が同じというわけではありません。多少の誤差はあります。体重50キロの人の場合、アルコール1単位、先ほど言いました20グラムを分解する時間は、1時間で $50 \times 0.1 = 5$ グラムですから、20グラムを5グラムで割ると4時間ということで、体重50キロの人がアルコールを分解するのに平均的に4時間かかる。体重70キロの人は約3時間と言われていますが、これも個人差があるので、あくまで標準的な時間の話です。

(パワーポイント)

アルコールを飲みますと、脳が麻痺することによって、認知能力低下、注意力、集中力、判断力が低下、反応時間、運動機能が低下、自己コントロールが低下、最後は寝てしまいます。

(パワーポイント)

お酒を飲んで車を運転した後の責任はどうなるかという話ですね。刑事責任、行政責任、民事責任、社内責任、地域責任、ちょっと聞きなれない言葉もあるかと思いますが、社内責任というのは、会社の就業規則等による処分です。地域責任というのは、これはもう誰しも地域で生活している上で課せられる責任というか果たさなければならない責任で、警察官とか学校の先生がマスコミで大きく取り上げられるのは、それだけ地域に与える影響

が大きいということです。

しかし、そうではない普通の人は何もないかということ、例えば平成18年にあった海の中道大橋の、あの子どもさんが3人亡くなった事故を起こした元福岡市職員の方の実家の人は、周りの人からどんな目で見られたのでしょうかね。あのころは連日のように新聞が大きく取り上げていました。お父さん、お母さんは家から出ようにも出られなかったのではないかなと思います。

(パワーポイント)

もうちょっと詳しい話をしていきたいと思います。道路交通法は、65条第1項で、「何人も酒気を帯びて、車両等を運転してはならない」と書いております。ただ、検挙基準というのがありまして、呼気1リットル中0.15ミリグラム以上と呼気1リットル中0.25ミリグラム以上という2つの基準があります。これは、酒1合、酒2合で覚えたらもう忘れないでしょう。ああ、1合と2合の基準があるんだなというふうに覚えていただきたいと思います。

酒酔い運転については、アルコールが検知されて本人が酔っ払っていれば、基準値というのはありません。酒酔いになります。

(パワーポイント)

飲酒運転の罰則は平成19年、海の中道大橋事故の1年後にすぐ改正になりました。酒酔い運転は5年以下の懲役、または100万円以下の罰金、酒気帯びは3年以下の懲役、または50万円以下の罰金。飲酒検知拒否、風船を膨らませないと拒否したら、3月以下の懲役または50万円以下の罰金ということになります。

(パワーポイント)

この時に、道交法に新しくできたのが、酒酔い運転をする人、または酒気帯び運転をするおそれがある人に車を提供する、お酒を提供する、こういうことをしますと、その人が車を提供して酒酔い運転をした場合は、5年以下の懲役または100万円以下の罰金、酒気帯び運転をした時は、3年以下の懲役または50万円以下の罰金。お酒を提供した人は、酒酔い運転の場合は、3年以下の懲役または50万円以下の罰金、酒気帯びの場合は、2年以下の懲役または30万円以下の罰金という規定です。

さらに、運転者が酒に酔った状態であることを知りながら、自己の運送の要求・依頼、おれを送っていけ、一緒に乗せていけということですね。これをして一緒に乗っていきますと、運転者が酔っていた時は3年以下の懲役、または50万円以下の罰金、酒気を帯びて

いた時は2年以下の懲役、または30万円以下の罰金という罰則が規定されました。

(パワーポイント)

また、平成26年、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律が施行されました。

(パワーポイント)

これは、それまで刑法にあった危険運転致死傷罪とか新しい法律を全部これに集約したわけです。危険運転致死傷罪というのは従来からありました。海の中道大橋事故の元福岡市の職員は、これで最高裁で懲役20年が確定して、今、刑務所に行っています。この危険運転致死傷罪というのは、アルコール・薬物の影響で正常な運転が困難な状態で走行し、人を死亡させた場合は、1年以上の有期懲役。有期懲役というのは最高20年、これを海の中道大橋事故では打たれたわけですね。負傷させた場合は15年以下となっています。無免許運転加重というのが新しく設けられまして、人を怪我させた時は6ヵ月以上の有期懲役と規定されています。

(パワーポイント)

しかし、この危険運転致死傷罪は、薬物やアルコールだけではなくて、進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行し、人に怪我させる、死亡させると危険運転致死傷罪に問われます。ほかに、進行を制御する技能を有しないで自動車を走行。これは、技能を有しないというのは無免許と同じ程度という意味ですね。さらに、人や車の通行妨害目的で割り込み、著しく接近、危険な速度で運転。

それから、赤色信号、またはこれに相当する信号を殊さらに無視。赤信号は皆さんわかると思いますが、これに相当する信号は警察官の手信号です。これを殊さらに無視し、危険な速度で運転。

さらに、1つ追加になりました。通行禁止道路を危険な速度で運転。これは平成20年6月8日、東京の秋葉原で、当日歩行者天国になっているのに、車でここに突っ込んで、歩行者天国を歩いていた人や警察官に車をぶつけて、その後、タクシーとぶつかって車が止まったら、降りてきて、今度はサバイバルナイフで刺して回った。7人が死亡して10人が重軽傷という、びっくりするような事件がありましたね。それが、この追加の背景にあると言われています。

これらも全部、危険運転致死傷罪になります。人を死亡させると20年以下、負傷は15年以下の懲役、それから、無免許運転加重は6ヵ月以上の有期懲役ということになります。

(パワーポイント)

さらに、第3条に危険運転致死傷罪がもう1つ新設されました。何が新設になったかという、さっきはアルコール・薬物の影響だけですね。病気が追加になりました。正常な運転に支障が生じるおそれがある状態でも、危険運転致死傷罪に問いますよということになったわけです。

さっきは病気がありませんでしたが、この病気というのは、もう皆さんもご存じのように、てんかんとか意識障害を生じる病気のことですね。これも平成23年4月18日、栃木県の鹿沼市というところで、朝7時45分ごろ、10トンクレーンの運転手が、てんかんの持病があり、医者から薬を飲まなければいけないと言われているのにもかかわらず、てんかんの持病のことは申告せずに、薬も飲まずに運転していて、朝、集団登校している子どもの列に突っ込んで小学生6名が死亡するという事故が栃木県でありました。

その翌年、平成24年4月12日、今度は京都ですね。桜が満開の京都の祇園、ここで30歳の男性が、以前、原付で転倒して脳挫傷を負って、その影響でてんかんの持病があるのに、彼もまた免許更新の際にその申告をせずに運転していて、当時花見などに来ていた歩行者等20名ぐらいに次々ぶつけて、8名が死亡。最後は本人が電信柱にぶつかって、車が止まる映像が、後ろから追跡していたタクシーのドライブレコーダーに映っていて、これがニュースで何回も放映されましたね。そういう事故がこの新しい法律の背景にあります。

この場合は、先ほどの危険運転より少しハードルが低い分、死亡の場合は15年以下の懲役、負傷の場合は12年以下の懲役と定められています。

(パワーポイント)

さらに、アルコール等影響発覚免脱罪というのができています。これは、アルコールや薬物の影響で事故を起こした後、アルコールや薬物をさらに摂取し、おれは事故を起こした時、アルコールや薬物を飲んでなかったと、うそぶく人ですね。ほか、その場を離れて身体に保有するアルコール・薬物の濃度を減少させる行為、これらについては12年以下の懲役というのが新しくできています。

(パワーポイント)

過失運転致死傷罪は、交通事故で人を死亡または怪我を負わせた場合のものですが、これはどこが変わったかという、無免許運転加重ということで、本来は7年以下ですが、無免許の場合は10年以下の懲役ということが定められています。

(パワーポイント)

さらに、福岡県では毎年飲酒運転の交通事故が多いことから、飲酒運転撲滅条例ができて、これが改正されています。主な内容は、飲酒運転で検挙された場合、依存症受診等の義務、または受診命令、それから、通勤・通学中に検挙された場合、勤務先・通学先に通知しますよとか、違反者にお酒を提供した店などが再発防止の取り組みを怠った場合、店名の公表をしますというような条例ができています。

(パワーポイント)

また、この条例では、飲酒運転で検挙された人、初めての方はアルコール依存症に関する診察、または飲酒行動に関する指導を受ける義務があります。さらに、5年以内に再び飲酒運転で検挙された、つまり、5年以内に2回、飲酒運転で検挙された人についてはアルコール依存症の受診命令、従わなければ5万円以下の過料、それから、飲酒行動是正等の取り組み義務があります。

さらに、飲酒運転検挙者以外の違反者による飲酒運転防止の取り組みの促進。検挙者以外の違反者というのは、先ほど言いました0.15の基準までは出なかったけれども、飲んでいた人も、あなた無罪ではないですよ、今後そういうことをしないように、県としては飲酒運転防止の取り組みの促進を進めていきますよという内容です。

(パワーポイント)

そのほか、この条例では、アルコール依存症や飲酒問題に関する相談は、最寄りの保健所や精神保健福祉センターで受けつけます。ご相談くださいとか、飲酒運転をやめるように言っても全く聞いてくれない、お酒を飲んでも平気で運転しようとするなどの相談は、どうぞ最寄りの警察署に相談してください。警察が何とかしますからという条例の内容となっています。

(パワーポイント)

それから、県民の通報義務。福岡県民の皆さんは、飲酒運転を通報してください。ふらついたり蛇行するなど、飲酒運転の疑いのある車を見かけたとか、駐車している車の運転席で酒を飲んでいたり。また、酒に酔った様子の人や酒臭のする人が運転席に座ろうとしている時は、どうぞ県民は110番してくださいという県条例の内容です。

(パワーポイント)

次に、行政処分。最初に言いましたね。免許の停止、取り消しの話です。酒気帯び運転の場合、0.15以上出た場合は13点。ゴールドの人で免許の停止は最低90日です。ゴールドでなかった人は、最悪取り消し4年になります。0.25以上出た人は25点で、最低2年、最

高5年の取り消しになります。

さらに、特定違反行為。特定違反行為とは何かといいますと、早い話、酒酔い運転とか危険運転致傷、危険運転致死、こういう悪質な違反・事故を起こした場合は、酒酔いは最低でも取り消し3年、最悪は8年。危険運転致傷、人が怪我をしているという場合は、最低5年から最高10年。危険運転致死、人を死亡させた時は、最低8年、最高10年の取り消し処分になります。

(パワーポイント)

今度は、さっきありました民事責任ですね。これは過失相殺をする前の金額です。過失相殺をする前といいますと、事故があって被害を受けた人にも過失があった場合はその分が減額されるわけですが、その前、この人は今後生きておればこれぐらいの損害になったであろうという金額です。我が国では最高5億2,853万円というのがこれまでの最高の裁判所の認定です。この方は41歳の男性眼科開業医の方で、亡くなっています。しかし、3億を超える4億近い裁判所の認定もあります。もう3億以上はたくさんあります。

ちなみに、この方達は亡くなってはいませんが、後遺障害のため、ほとんど植物状態です。私も何人か対応させていただいたことがあります。被害者が植物状態になったら、家族の人は本当に大変。もう涙が出るほどです。本人は亡くなってはいませんが、心臓は動き続けています。呼びかけてもめったに返事はありません。10回に1回ぐらい、ウーッとが言ったりというような状態です。

(パワーポイント)

このほかに、物に対する損害額、最高2億6,135万円。これは積み荷の呉服、洋服、毛皮が燃えてしまったということです。ほかに1億3,580万とか、ちょっと古いのですが、昭和55年の福岡で1億2,000万。これは電車でぶつかった後、家に飛び込んで家を壊したという事故ですね。物損でも1億を超える裁判例がたくさんあります。

(パワーポイント)

ついでに自転車。自転車の賠償事例では9,521万、これは平成25年、神戸地裁です。9,266万、6,779万、5,438万、5,000万と、自転車でも高額の判決がたくさんあります。

(パワーポイント)

社内責任。先ほど言いましたが、就業規則などで懲戒解雇、こういうことになると大変ですね。飲酒運転で免許を取り消されて、仕事を何かしたいと思っても、どこの会社に行っても、あなた免許、何を持っていますかと聞かれます。免許がないと、なかなか仕事は

見つかりませんね。

(パワーポイント)

次は、飲酒運転撲滅に向けてです。寝酒の話は、私は特に職業ドライバーの方によくしています。仕事に行かなければいけないから、この時間になったらもう寝なきゃということで寝酒する方がおられますが、寝酒というのはもう癖になります。癖になると量が増えていきます。これを続けていきますと、アルコール依存症への近道とされています。

(パワーポイント)

職業ドライバーの方で飲まなければ寝られないという人は、どうすればいいか。お酒なしで眠って、しゃきっと朝目覚めるためには、コーヒーとかお茶は駄目だそうです。常温、温かくも冷たくもない普通の水が一番いいそうです。それから汗をかかない程度の軽い運動、入浴はぬる目、静かな音楽、肌ざわりのいい寝具、あすはこんないい日にしようというイメージして寝ることがいいようです。気になることがあったら、会社でも病院でも早目に相談してください。

(パワーポイント)

せっかくの機会ですので、アルコールに関連する問題はたくさんありますが、そのうち1つ2つ、ちょっと話してみたいと思います。

胎児性アルコール・スペクトラム障害というのがあります。これはもうご存じの方も多いと思いますが、赤ちゃんを育てているお母さんが妊娠中、授乳中にアルコールをたくさん飲むと、その飲んだ量に比例して知的障害のあるお子さんができる可能性が高くなります。知的障害の赤ちゃんが生まれてくると、こんな不幸なことはいけません。妊娠中、授乳中は我慢しておく。授乳が終わったら腹いっぱい飲んでいいからということで、女性には我慢していただかないとという話ですね。

(パワーポイント)

そのほかにも、アルコールは楽しく飲むのはいいのですが、飲み過ぎると内臓がやられます。内臓がやられたら、またほかにもいっぱい、心臓やら血圧に関連した障害、いろいろなことが出てきます。神経障害も出てきます。

(パワーポイント)

さらに、職場ではたび重なる欠勤、休業、失業。最後は産業事故。転落したり、手を切ったり、足を切ったりということになります。

(パワーポイント)

職場では飲酒運転をする環境をつくらない、ハンドルキーパー運動を推進する。危ない兆候を同僚は知っていたのに、上司だけ知らなかったということがないようにしていただきたいと思います。

このごろちょっと気になるのが、女性の飲酒運転、それも学校の先生とかが報道されていますね。1年ぐらい前は、どこかの女性の大学教授まで飲酒運転でぶつけている。生徒に何を教えてるんだ、どんな顔してと言いたくなりますね。

(パワーポイント)

適正飲酒の10カ条。楽しく飲むこと。それから、お酒だけでは駄目、食べながら飲む。焼酎は薄めて。週に2日は休肝日を設けて、長い飲み続けは駄目。無理強い、一気飲みは駄目、薬と一緒に飲むは駄目。妊娠中、授乳期は飲まない。飲んだ後の運動、入浴は用心。肝臓などの定期検査を忘れずに。

(パワーポイント)

他人も本人も不幸になるのが飲酒運転です。そして、ある日突然不幸になります。一度の人生を棒に振りますかということをご話していただきたいと思います。福岡県では毎月25日が飲酒運転撲滅の日です。

それでは、どうもご清聴ありがとうございました。

活動事例発表

福岡県交通安全母の会連絡協議会 活動事例

福岡県交通安全母の会連絡協議会 理事 小田 晴美

皆さんこんにちは。ただ今ご紹介いただきました福岡県交通安全母の会連絡協議会の小田と申します。よろしくお願いいいたします。資料の16、17ページをご覧ください。きれいだころの写真がドーンとあるような資料でございますが、こちらの写真は博多どんたく港祭りのパレードの様式です。福岡県母の会も横断幕を持ち、毎年250名ほどが参加をしております。

博多どんたくは毎年200万人以上の動員を誇る福岡県の大イベントですが、私達交通安全母の会も、自分達で見事な踊りを披露しながら、沿道の皆さんに交通安全と防災の啓蒙活動をしております。しかし、今年は熊本で地震があったため参加を自粛いたしました。

総会は毎年6月に開催、県内の交通安全フェア等には年4回、50名以上の会員がピンクやブルーのブルゾンを着て参加しております。ブルゾンの色がすごく派手なものですから、圧巻としか言いようがないのです。私達はどこに行っても謙虚な気持ちではあるのですが、

非常に目立ってしまいます。婦人会ここにありをととてもアピールさせていただいております。アピールは本当に大切ですね。交通安全に関する研修会も県警の方々と年に1回行っております。先ほどの大江先生にも2年前にご一緒に研修をさせていただきました。

各地域でもさまざまな取り組みが行われています。私の住む春日市は、福岡県中西部の筑紫地区に位置しております。当県のベッドタウンとして交通のアクセスもよく、交通量も非常に多い町です。交通安全県民運動が始まると、駅に立って、市長、教育長はじめ、たくさんの市役所の皆さんと一緒に、出勤や登校の人達に、「おはようございます。気をつけて行ってらっしゃい」と言葉を添えて送り出しています。早朝から笑顔で参加してくれる会員の皆さん達の積極的な協力が交通安全啓発に小さいながらも大きな影響を与えていると自負しております。福岡県では、10年前に海の中道大橋で幼い3人の命を奪う飲酒運転事故が発生し、また、粕屋町で高校生2人の命を奪う飲酒運転事故から5年という節目に合わせて、飲酒運転撲滅県民大会が開催されました。悲惨な事故の記憶を風化させてはならない、そしてまた、被害者も加害者もつくってはならないという思いで日々頑張っております。

本年度は福岡県で九州ブロック交通ボランティア等講習会が開催されましたが、これを機にますます意識と資質の向上につなげていきたいと考えております。ご清聴どうもありがとうございました。

佐賀県地域婦人会交通安全母の会活動報告

佐賀県地域婦人会交通安全母の会 理事 佐伯 富美子

皆さん、こんにちは。佐賀県地域婦人連絡協議会交通安全母の会の活動報告をいたします。佐伯富美子です。よろしくお願いいいたします。

佐賀県は、人口10万人当たりの人身交通事故発生件数がワースト1です。県内で発生した人身事故の特徴として、車同士の追突事故が半数を占めています。前方不注意や車間距離に問題があるようなので思いやり運転で脱ワースト1を目指しています。交通安全母の会は、

各家庭における交通安全に関する家族会議の開催を促進するなど「交通安全は家庭から」の指針を定着させ、交通安全意識の高揚を図る。

「愛の一声運動」を推進し、地域一体となって子どもや高齢者に対する安全な歩き方の指導と道路横断時の保護・誘導活動を強化する。

高齢者の交通事故を防止するため、高齢者世帯に対する訪問指導を行う。

など、関係機関と一体となった地域ぐるみの交通安全活動を推進することといたしております。

私の町、玄海町は佐賀県の西北部に位置し、人口は6,000人に満たない小さな町です。人口減少に伴い、小学校4校、中学校2校あったものが小中一貫校として昨年4月に開校いたしました。生徒数513名、うち53名が1年生です。ピカピカの1年生が毎日元気に登校し、交通事故に遭わないようにと願いを込めて、ささやかな交通安全啓発用品をプレゼントしております。また、登下校時の見守りと「おはようございます」「行ってらっしゃい」「気をつけてね」などと愛の一声運動を行っております。また、トヨタ自動車より寄贈していただいた絵本、紙芝居を小学校へ贈りました。

夏の交通安全県民運動では、子どもを交通事故から守ろうと、学校の校門前で夏休み前の児童に向け交通安全啓発のティッシュやチラシなどを配布し、交通安全を呼びかけました。

秋の運動では、毎月1日の交通安全の日、10日の子どもと高齢者の交通安全の日、20日の県民交通安全の日に交通安全立哨の取り組みの強化・推進を図り、婦人会主催の行事では、交通事故死ゼロを目指す日に交通安全啓発活動を組み入れ、夕暮れ時の早目のライト点灯運動、走行中の車へ安全運転の呼びかけを実施、手づくりマスコットやチラシなどを配布いたしました。

玄海町では毎年5月末に交通安全母の会大会を開催しております。募集した交通安全標語の表彰、交通講話、大会宣言を行います。全戸配布の婦人会会報に掲載し交通安全啓発に努めております。長年続いてきた母の会大会をこれからも開催し、各機関と協力し、支援を受けながら交通安全の推進に努めてまいります。悲惨な交通事故の発生を未然に防止し、交通事故のない安全で安心な地域づくりのためには、私達一人一人が交通ルールを守り、交通マナーの向上に努めなければなりません。愛の一声運動を推進し、子どもや高齢者を愛情あふれる心配りで交通事故から守るよう努めてまいります。

今回、この研修に参加をさせていただき、誠にありがとうございます。これからも「交通安全は家庭から」を合い言葉に、心を1つに地域ぐるみの交通安全運動を推進してまいります。ありがとうございました。

早岐地区交通安全母の会について

長崎県佐世保市交通安全母の会連合会 理事 田崎 貞子

こんにちは。佐世保市交通安全母の会連合会の田崎です。よろしくお願いいいたします。私は、長崎県の県北部にあります佐世保市からやってまいりました。佐世保市の中でも早岐地区はハウステンボスに隣接し、本当に歩いて行けるような近くからやってまいりました。私の地元は、昭和40年に江上地区の小学校で交通死亡事故が発生したのをきっかけに、41年より小学校のPTAの立哨活動が始まりまして、各小学校単位で交通安全運動がスタートいたしました。その時に交通安全母の会が結成されました。その10年後、昭和51年4月7日に佐世保市交通安全母の会連合会が結成され、大きな活動へとつながってまいりました。現在、早岐交母会は、会員数が6,796名、17交母会から成り立っております。その運営は18名全員で活動しております。その活動の中心である私達の交母会の久田会長は40年にわたり活動され、佐世保連合会においてはなくてはならない存在となっております。佐世保市交通安全母の会連合会は、結成以来、交通事故のない明るく住み良い郷土・佐世保の実現を目指して交通安全運動に取り組んでまいりました。活動内容といたしましては、長崎県交母連の方針に沿い、「交通安全は家庭から」の合い言葉のもと、地域活動に重点を置き、日々の生活の中で事故を起こさない、事故に遭わないようにと呼びかけたり、ボランティア活動を通じ、見聞した内容を折に触れて周りの方々に少しでもお伝えできればと、微力ながら活動を続けさせていただいております。

また、私達早岐交通安全母の会では、毎年好評を得ている行事が2つあります。1つ目は、反射シールキャンペーンです。年間を通じていろいろなキャンペーンはやっていのですが、特に人気なのが毎年秋の交通安全週間を活用して、早岐警察署の交通安全課の方々と交母会の役員が地元の大きなスーパーの売り出し日に合わせ、夕方7時ごろから、お買い物にたくさん来られるお客様達に「反射シールを靴に貼ってよかですか、かばんに貼ってよかですか」という具合に夜間の事故防止につなげるような活動を行っております。100枚とか200枚ぐらいになるのですが、毎年30分ほどで終了するほど好評を得ております。2つ目は、女性ドライバー研修会というものがあまして、今年で27回目を迎えます。早岐警察署管内には2カ所の自動車学校がありますので、交互に場所とアイデアを提供していただきまして、指導員の皆さんにも積極的に参加していただき、コースを回る実技を行います。毎年30名から50名ほどの参加者を募りまして、自動車学校のコースを教習車で回

るのです。もちろん指導員の方と一緒に乗って、一応採点のまねごとをしていただきます。皆さん教習生に戻ったような気持ちになり、緊張感も高まります。毎年メニューは少しずつ変わりますが急制動とか危険回避、難しいのはS字コースをバックで走行せよとか、そういうアイデアをいただき、はらはらしながらも改めて自分達が自己流の運転になっていたなと気づき初心に戻り、研修会が終わるころには皆さんが笑顔で「参加してよかった」と言ってくれるような行事になっています。

最近では、乗車の待ち時間を利用して、飲酒ゴーグルを着けて、酔っ払った時の歩き方はこんなものよとか、認知症検査のようなプリントをやってみたりしております。このような実技体験をするということが事故防止対策には成果が出ていると感じております。

また、早岐地区の課題として高齢者の方がどんどん増加しており、高齢化に伴う事故防止へのボランティア活動が難しくなっております。私達がボランティア活動をしているメンバーも随分ベテランの方が多く、70代以上の方もたくさんいらっしゃいます。新しく入会する会員さん達も少なく、私達の後続く世代がなかなか育たない。だからこそ新しい人達にずっと続けていただきたい、いいアイデアがあれば何かいただいて帰りたいなと思っております。

私ごとですけれども、こうやって交通安全母の会の活動に参加させていただきますと、今までは全然知らなかったことが本当よく見えてまいりまして、危機感とかちょっとした満足感を得ることができ、本当にありがたいことです。活動に参加しているのがうれしいことだなというふうにも感じています。これからも微力ながら皆さんと頑張っていきたいと思しますので、よろしく願います。ありがとうございました。

熊本県交通安全母の会の活動

宇土市交通安全母の会 会長 甲斐 きみ子

皆さん、こんにちは。熊本県交通安全母の会の活動について発表いたします、熊本県宇土市地域婦人会・甲斐きみ子と申します。よろしく願います。

まずは、子ども自転車教室についてご説明いたします。資料の24ページからですが県下で毎年、県婦連モデル事業として熊本県内各市町村の4カ所で開催しています。狙いは、自転車の点検方法や乗車の方法、道路での運転方法など基準的なルールやマナーなど実践を通して学習しています。

後で映像が出ますが、Aコース、Bコースに分かれ、指導員の指導のもと、自転車乗車

を練習しました。そして、両コースを体験し、自転車の各箇所を十分に点検し、安全を十分に確認し、コースに従って進行、踏切、横断歩道と決められたコースを安全確認して進みます。発進及び停止の際は必ず後方の安全確認を行います。最近、自転車の運転中の重大事故が増加していますので、幼児からの安全教育が大切だとこの教室を通して感じました。また、子ども達の自転車教育を促すために自転車を贈呈しています。

次に、高齢者世帯訪問事業です。70歳以上の高齢者を対象に、県下4,000世帯を婦人会員が交通安全グッズ持参で個別訪問をしています。しかし、ことしは、ご存じのように、震災の影響で3,000世帯に減らしました。特に夕暮れ時には注意し、反射材などを使用するように促しております。また、高齢者にとっては自宅から500メートル以内の通り慣れた道での事故が一番多いということなので回りながら呼びかけ運動をしています。

次に、自転車の無灯火防止運動。八代市では毎年11月9日、午後6時から市内16カ所において一斉に自転車の無灯火調査をしています。参加団体は、婦人会、県警、自治会、交通安全協会、市職員、学校、PTAなどで、現在はオートライト車が許可制なので、ほとんどの中高校生の点火率が上がったために、本年度から学校とPTAの参加は自由となりました。しかし、大人のマナーが悪いために、まだ継続はしていくそうです。

次に、三世代交流事業についてです。世代間交流による安全教室は、お互いに思いやり、安全意識が高まり、交通事故の減少につながっています。私達もこの事業を実施してから、ぜひ全国的に広げてほしいと望んでいます。今からパワーポイントを使ってその時の様子を発表させていただきます。

ご存じのように、三世代交流事業は内閣府が平成15年度から実施しております。国民全てが正しい交通マナーと交通安全の意識を持ち、交通事故を起こさない、遭わないという意識の高揚を図り、安全な交通社会を形成することを目的としております。この事業は地方公共団体の提案型事業として現在も続いております。「地域みんなの交通安全教室 in 宇土」はこの事業の1つとして開催されました。開催目的は、平成25年12月1日の改正道路交通法の施行を受け、交通安全に対する意識向上と、交通ボランティア等を中心として、地域の交通実態に合った世代間交流による交通教室を通して自転車の安全意識を幅広く市民に浸透させることです。平成26年12月6日の土曜日に実施いたしました。会場は、宇土市の市民体育館です。小学生と中学生、高齢者、一般参加を呼びかけました。まず、私達婦人会の受付の様子です。オープニングで、これは「うとん行長ちゃん」というキャラクターです。開会式の様子です。市長からの挨拶、交通安全協会、警察、その他いろいろな

団体が参加しています。これは自転車の法改正について警察の方が説明しているところです。これは実際に自転車の実技指導をしている様子です。これもきれいに円を回っているところの写真です。

手づくり反射材を作成しています。表面に絵を描き腕にはめる反射材を作っています。先ほど発表がありました飲酒ゴーグルと歩行シミュレーター、自転車シミュレーターを子ども達が体験しています。これは交通指導員の方から実技指導後にいろいろな説明を受けている様子です。これは参加者がアンケートに回答しています。これは自転車のアトラクションです。プロの方の実演だったので大変盛り上がり好評でした。

終わりに、子どもや高齢者、そして自分自身を交通事故から守るため、「交通安全は家庭から」という合い言葉のもと、熊本県交通安全母の会、また、宇土市交通安全母の会は、それぞれの家庭のみならず地域の母として今後も交通安全の普及啓発活動を実施していきたいと思います。

また、今年、熊本県は大地震がございました。4月14日の前震、16日の本震、熊本にとっては本当に想定外の出来事でした。今回、各県の行政の方、多くのボランティアの皆様方にたくさん支援していただき、本当にありがとうございました。宇土市でも、ご存知のように市役所が崩壊し、公民館もほとんど潰れてしまいました。震度6強というすごい地震が夜中に来た時には、一瞬何事かわかりませんでした。もう暗闇の中、私の家に92歳のおじいちゃんがいるので、そのおじいちゃんを連れ出すのに夢中でした。今さらながらよく連れ出したなと思います。茶わんの割れる音、自分の家の瓦が落ちる音、本当に恐怖でいっぱいでした。とにかく命があればいい、頑張って逃げなきゃというのが私達の一番の使命でした。皆様方には瓦礫の撤去、心のケア、行政の方や保健師の方、いろいろな方が応援やケアに来ていただいたり避難所での生活を見ていただきました。

そして、やっと避難所生活も終わるかな、炊き出し生活も終わるかなと思っていた矢先に今度は豪雨です。6月20日、21日の未明でした。その時は夜中でしたが、まさかたくさんの雨が降るとは予想もつかず、一瞬のうちに益城町が1時間に155ミリ、私の住む宇土市では132ミリ、そして山沿いでは何と10分間に36ミリという想像もつかない雨が降り、土砂崩れが起き、一瞬のうちに命が奪われました。地震の時の家の壊れ方と水害の際の家の壊れ方とはまた全然違いました。家の中を水が駆けめぐり、サッシもみんな破ってしまう、とにかく人が流されそうになり、車が流れてくる、家のものは何でも流れていきました。その後、ふたたび皆様方からボランティアとしてお手伝いしていただきましたこと、

本当にありがとうございます。道も壊れ、川もえぐれて、本当に子ども達は学校に通う道もない状態でした。私達熊本は今後、さまざまな課題が山積みしておりますが、何があっても命を守る、子ども達を守る、高齢者を守る。交通事故だけではなく、ほかの面からもみんなを守りたいので、どうぞまた熊本の方に温かい目を向けて、これからもご支援していただきたいと思います。ご清聴本当にありがとうございました。

人は車には勝てない

大分県交通安全母の会 会員 賀来 良子

皆さん、こんにちは。大分県交通安全母の会の賀来と申します。私は中津市から来ました。NHK大河ドラマの黒田官兵衛で知られ、皆様の懐の中に入っている1万円札、福沢諭吉先生のふるさとであり、旧居があります。そこから来たのですけれども、まず、大分県母の会のスローガンから話をしたいと思います。「交通安全は家庭から、豊かな家庭づくりの中で家族会議を進めよう」。活動目標、「交通安全思想の高揚に努め、交通事故撲滅の徹底を図る」。

私は、高齢者の方のボランティアをしている時に、このお誘いを受けました。高齢者の買い物を頼まれたり、話を聞いてあげたり、庭の草取りなどのボランティア活動をしている時でした。その場所に行くまでには毎日片道40分かけて自転車で頑張っています。すれ違う人に、「横並びは危ないですよ」「自転車での携帯は駄目ですよ」と声をかけています。これが歩道でなく車道であれば大事故です。

私が巻き込まれた交通事故が2度あります。1度目は16歳の時、12月の事故です。友達に乗るバスを見送り、停車中のバスの後ろから、左右の安全確認をし、信号は青でした。車はいない。思い切って走りました。あと10センチで横断歩道を渡り切れる時、力強く私は引っ張られました。その犯人はタクシーのサイドミラーでした。私のコートのベルトを、当時の車のサイドミラーはペコッと出ており、左側のミラーに絡みつきベルトを外そうと必死でした。外れないまま体は前方から右側のミラーへ、そして後ろへと回転していきました。道路が見えた喜びは束の間、10メートル先に飛ばされていました。

事故のことですが、運転手、私、目撃者の証言が異なり、現場検証で何度も走らされる調査をしました。「どんなに走るのが速くても車には勝てないんだよ」と警察の方から言われたのを今でも覚えています。全治3ヵ月の事故です。

2つ目は49歳の時、十分に安全確認をし、横断歩道を自転車で渡る時でした。車が目の

前に現れたのです。信号は青でした。左右の確認もしました。それでも事故は起きます。車を運転する方は、十分過ぎるくらい前方注視で安全運転を確認してください。その時の事故ですが、自転車は車の下に、私は3メートルほど飛ばされていました。事故の原因は車の信号無視です。私の2つの事故、今でも怖いです。死の恐怖から離れられないからぜひ、このボランティア活動をさせてくださいと自分からお願いして入会させていただきました。

1つ、飛び出し、2、傘差し運転、3、無灯火運転、4、信号無視、このような行為は危険です。死亡事故の約8割は法令違反と言われています。お互いの1つきりの大切な命を守るために、私達は何をするべきか。

昨日、車椅子の人から相談がありました。ある人がスマホでのおしゃべりに夢中になり、車椅子の私が後ろにいるのを気づかず、なかなかよけてくれない。車道に出ると車が走っているのでどきっとする。どうにかしてくれないかと言われました。では今日の講習会で発表するからと話しをしてあげました。本当は私も足が悪い、目も悪い、自転車には乗っていますが、歩道の中でも怖い、車道でも怖いです。こういう悩みも抱えておりますが頑張っていきます。

終わりになりますが中津市の27年度の事故について、人身事故の6割は前方不注意、安全不確認、午後4時から7時の事故は全体の25%です。対策として、早目のヘッドライト点灯を未然に事故を防ぐために心がけしましょう。夕暮れ、夜間の歩行者の反射材着用、自転車の人もお願いします。

私達は反射材のついた白のベストを着用しながら、まだ駆け出しですけれども、本日より参加した仲間と警察署の前で、ご挨拶しながら、「携帯は駄目ですよ」「飲酒運転は駄目ですよ」と声かけをしながら一生懸命頑張っております。ご挨拶をしていく中で、今まで笑顔が出なかった自分が、笑顔が出るようになりました。本当にこの仕事をさせていただいて喜んでおります。

以上です。ご清聴ありがとうございました。

宮崎県交通安全啓発キャラバン隊 ~みんなですすめよう交通安全~

宮崎県交通安全母の会 副会長 浜砂 澄子

皆さん、こんにちは。宮崎県交通安全母の会の浜砂と申します。

宮崎ではさまざまな交通安全活動をしておりますが、今日は毎年交通安全母の会が取り組んでおります交通安全キャラバン隊のことを皆さんに発表したいと思っております。毎年夏の

交通安全週間の初日に、2日間かけて県内を4つに分けて順番に回っております。ことは7月11日と12日に行いました。隊長は母の会会長、母の会より7名、県の職員2名、梅田学園という自動車学校のインストラクターが3名、合計12名で隊を組んで、それぞれキャラバンをしました。

毎年、「交通安全は家庭から」というので子ども達を対象にした安全の呼びかけをしております。宮崎県は高齢者の死亡事故が全体の3分の2ととても多いものですから、今年は「シニアこそジュニアのお手本交通安全」という横断幕をつくりまして、高齢者向けの交通安全を呼びかけてみました。

まず、県知事よりメッセージをいただき、それぞれの市町村の首長にメッセージを伝達いたします。伝達をした市町村の代表の方から、それぞれ交通安全に関する心温まる色紙をたくさんいただきました。どの会場でも母の会の会員さんがたくさん出迎えてくれました。この2日間、2つの会場で高齢者の皆さんを集めて交通安全教室を行いました。この写真は警察の交通係の方に来ていただきまして、講話をしていただいているところです。次は、指導員の方が人形を使って腹話術で交通安全を呼びかけてくださいました。どの会場もたくさんの高齢者の人達が集まってくださり熱心に聞いてくださいました。黄色いユニフォームを来ているのが母の会の会員です。母の会の会員も一緒に受講いたしました。

事故は夕暮れどきとか夜間に発生します。高齢者はどうしても黒っぽい服を着がちですので、目立つ色の服や反射材を必ず着用しましょうと、指導員の方達がとても楽しく、おもしろく、わかりやすく寸劇を演じてくださり、受講された高齢者の皆さん達から大好評でした。これは反射材を着用しましょうというところですね。とても演技が上手で、わかりやすかったです。

教室が終わりましたら、梅田学園のインストラクター3名の方たちにより「交通安全教育車」でいろいろな体験をさせていただきました。この体験車は「フェニックス号」といって宮崎県から委嘱されているようで、高齢者団体、婦人会、小学校などから要請があれば、県内どこにでも梅田学園のインストラクターの方が乗って赴き、いろいろ指導してくださるそうです。この車は1,000万円以上するととても豪華な教育車だそうです。皆さん順番に楽しく体験をしていました。これは自転車のシミュレーターで正しい乗り方を学習しているところです。これは夜間によく見える色、見えにくい色、反射材の効果体験をしているところです。これはモグラたたきのゲームに似ていますが反射神経を試しています。できそうでなかなかできないというか、頭と体がついていかないということに気づきまし

た。体験車での結果は身体的能力の衰えを再認識した方がほとんどのようでした。「シニアこそジュニアのお手本交通安全」の言葉通り、自分の能力に合った車の運転、服装、歩行など自分を含めて気をつけたいものだと思います。

最後に、私ごとですが、10日前、運転中に信号で止まっていたら後ろから追突されました。一瞬何が起こったかわからなかったのですけれども、幸いにも軽い捻挫で終わりました。しかし、その追突した人は30代の男性でしたが、なんとその人自身、1週間前に追突され病院に通院中とのことでした。その人は何か頭がぼうっとしていて・・・済みませんでしたと謝罪してくれましたが、私はこの体験で、いつ自分が加害者になるか、被害者になるかわからない世の中だと身をもって知らされました。事故に遭わない、事故を起こさないを常に頭に入れて、みんなで交通安全に努めましょう。高齢者の事故が減少することを願って私の発表は終わります。ありがとうございました。

地域におけるセーフコミュニティの取組みについて

鹿児島市吉野校区安心安全ネットワーク会議 会長 永山 恵子

皆様、こんにちは。鹿児島からまいりました吉野校区安心安全ネットワーク会議会長の永山です。本日は、私どもセーフコミュニティの交通安全への取組みにつきまして発表をさせていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

平成25年、人口60万人の鹿児島市は、第五次総合計画の「人・まち・みどり みんなで創る『豊かさ』実感都市・かごしま」に向けて、WHO（世界保健機関）の推進するセーフコミュニティに、鹿児島市長声明のもと、交通安全、高齢者の安全、学校の安全、子どもの安全、自殺予防、DV防止、防災、災害対策と、7つの項目に取り組むことになりました。

それでは、私ども吉野校区がセーフコミュニティに取り組んだきっかけをお話いたします。吉野小校区では、校区安心安全ネットワーク会議として、地域の防犯や事故防止について、平成20年から活動をしていました。その中で、22年に地域の高齢者を対象にアンケート調査を行ったところ、地域住民は吉野校区の道路事情について多くの不安を抱えており、また、交通事故防止に高い関心を寄せていることがわかりました。このアンケート結果から、安心安全ネットワーク会議として何をすべきか考えていた時に、鹿児島市の方からセーフコミュニティ交通安全分野のモデル地区として活動してみないかというお話をいただき、取り組みを始めることになりました。取り組みに当たり、安心安全ネットワ

ーク会議は防犯パトロール隊など、既存の組織を中心に22団体から34団体に増やし、現在行っている地域のイベントや行事と同時開催で交通教室を実施するなど、なるべく活動を無理なく継続できるよう、みんなで協力し、役割を分担するように工夫をいたしました。セーフコミュニティの取り組みは、鹿児島市を中心に県警や関係団体から構成する各分野の対策委員会で、その分野で取り組む目標が検討されました。交通安全の分野では、自動車による交通事故減少、高齢者の交通事故減少、中学生以下の子どもの交通事故減少が掲げられていました。吉野校区では、この3つの目標に沿ってモデル地区となった平成25年度からさまざまな取り組みを進めてまいりました。

まず、運転者を対象とした取り組みとしては、シートベルト着用啓発活動、企業などへの交通安全講習を実施いたしました。地域の自動車学校の協力をいただきまして、事業所の職員を対象にした交通安全教室のほか、小中学校の教員などを対象に、飲酒後の運転能力の低下を体験する交通安全教室（ナイトスクール）を新たに実施いたしました。

次に、高齢者を対象とした取り組みといたしましては、シートベルト着用啓発活動、高齢運転者に対する安全運転講習、参加・体験型の交通安全教室、夜光反射材の着用啓発などを実施いたしました。高齢者擬似体験セットによる道路横断体験や夜光反射材の効果体験を行うなど、高齢者の交通事故減少に向けた取り組みを進めました。これらの取り組みは、これまでも行っていた防犯教室や高齢者の活動の場であるお達者クラブの活動に新たに交通安全教室を加えて実施いたしました。

次に、子どもを対象にした取り組みについては、小学生とその保護者や教員を対象に、自転車実技を実施するなど、子どもの交通事故減少に向けた取り組みを進めています。自転車安全教室は今年度も夏休み前の土曜日に開催いたしました。これらの取り組みは防犯教育に新たに交通安全教育を加えるなどして実施いたしました。

セーフコミュニティに取り組む中で、住民の交通安全に対する機運が高まり、地域の交通危険箇所を把握しようと、警察の協力をもらい、交通事故の発生箇所を落とし込み、交通安全マップを作成しました。今、皆さん方のお手元に配られていると思いますが、これが交通安全マップです。交通事故箇所をこの地図の中に落とし込みました。事故発生状況を時間帯、男女別、年齢別に分析し、地図に反映する作業を行った結果、住民が意図していなかった場所に交通事故が集中していたり、高齢者よりもむしろ20代から40代、しかも女性の運転者に特に事故が多いということがわかりました。また、マップ作成に伴い、明らかとなった交通危険箇所については現場診断を行い、関係機関に対応を依頼いたしまし

た。交通安全マップは6,000部作成し、各町内会で回覧したり、交通安全教室で配布するなどして活用しております。

セーフコミュニティの取り組みを始めて、気軽に動ける、助け合える、言い合えるなどの変化がありました。これらを一過性のものではなく、息の長い取り組みとして継続していくこと、また、吉野校区だけでなく、ほかの地域の皆さんにも知っていただくために広く情報発信していくこと、これが私どもモデル地区の役割ではないかと考えます。関係団体との連携を深めながら、今後もさらなる取り組みを進めたいと考えています。

実はこのモデル校区のお話をいただいた時、私の中では交通安全は個人が取り組むものとの思いから、コミュニティの中で取り組むという意識になかなかたどり着かず、動き出すのに時間を要しました。しかし、交通事故のデータを目の当たりにして、事故の件数、現場、女性に多い事故などを知ったことで意識が変わりました。改めて地域住民で取り組むことの大事さを学び、啓発、改善の大切さを会長としても意識を持ちました。

27年9月29日から10月2日、世界保健機関から審査員がお見えになり、鹿児島市の現地審査が行われました。審査発表の場に私もまいりましたが、認証決定の発表に涙がとまりませんでした。そして、28年1月29日、認証式が行われました。私も鹿児島市長、市議会議長、県警本部長とともに市民代表として署名をさせていただきました。がちがちに緊張しての署名でした。

世界基準の安心・安全は5年ごとに審査が行われるとのこと。地域みんなで日常の中で安心・安全を意識して広め合い、確認をしていく。みんなが安心・安全を文化としていくことで、地域の安心・安全がさらに築かれていくコミュニティとして大切なことだということを改めて意識しているところであります。

以上で、私どもの取り組み発表を終わります。ありがとうございました。

飲酒運転根絶活動

那覇地区交通安全協会事務局 局長 真境名 靖

皆さんこんにちは。沖縄県那覇市から来ました真境名といいます。よろしくお願ひします。

先ほどの大江先生のお話の中で、飲酒運転が福岡より悪いところはあるかなということで、恥ずかしくて手を挙げられなかったのですが、実は沖縄は飲酒運転天国のような状況になっております。飲酒絡みの人身事故、死亡事故とも全国ワースト1という記録を今、継続中であり現在は飲酒運転根絶活動を重点目標としております。飲酒運転根絶活動は、

飲酒運転根絶県民大会が毎年9月に行われておりますが、今年の9月に沖縄県でロゴマークが決定し、今回このロゴを使わせてもらっております。私が所属しています那覇地区交通安全協会ですが、那覇市、離島の1市1町6村を抱える管轄になっており、主に那覇市と久米島町で活動しております。先ほどの飲酒運転ロゴマークがありましたが、先ほど事務局より資料を1枚配っていただいて、その中にロゴマークの意味や制定された理由が記載されております。

飲酒運転根絶に向けた主な活動内容としては、このロゴマークの中央にあるリボン、「赤いサングワ」^①と沖縄の方で呼んでいます。この普及拡大のため飲酒運転根絶宣言の署名活動とは別に目に見える形をとるため、企業や大手銀行の社員の方々に、1人ずつ購入いただき背広に付ける社章の横につけていただきます。実際によく私も飲みに行きますが、飲食店で知らない人の上着についたバッジを見ると「どうもこんばんは。お名前を知りませんが、よろしく願いします」と一声かけさせていただいております。併せて、飲酒運転根絶PR企業、PR大使として指定を受けさせていただいております。また、イベント会場やさまざまな場所でボランティアの方々と飲酒運転根絶のボード作戦を実施したり、居酒屋さんで飲酒運転根絶の広報もしております。

先ほどの飲酒運転根絶の企業と私どもの管内の事業所団体、警察、安全協会^②で締結式を行っております。那覇税務署の方、琉球銀行、郵便局、商工会議所、15団体と先月までに締結を行いました。吉本興業所属の芸人の方々にPR大使として、会社にはPR企業の指定を受けてもらい、さまざまな場やイベントで飲酒運転根絶呼びかけにご協力いただいております。また、大同火災保険のイメージキャラクター「デイゴーマン」にもPR大使として指定をさせていただきました。

その他の活動では、クリスマスシーズンとかバレンタインデーの際に、ボランティアの皆さんと一緒に、クリスマスであればサンタクロースの格好をして国際通りの入り口でチラシの配布を行っております。

また、毎年9月の秋の運動の際、交通事故死ゼロを目指す日がありますがその日は首里城近くの首里観音堂で交通事故死ゼロの祈願式を行った後、当会の会長、役員、ボランティアの皆さんと同じTシャツを着て国際通りを約2.5キロ、ウォーキングしながら交通事故死ゼロを訴えております。

以上、簡単ではありますが、那覇地区交通安全協会ボランティアの飲酒運転根絶に向けた活動について発表させていただきました。ありがとうございました。

【2日目】

講演

高齢者に対する交通安全活動のポイント

九州大学大学院 教授 志堂寺 和則

皆さん、おはようございます。九州大学の志堂寺といたします。今日は 60 分ほど、よろしくお願ひいたします。

(パワーポイント)

今日は「高齢者に対する交通安全活動のポイント」ということで、高齢者の交通事故の実態についてお話をさせていただいて、交通安全活動の問題点等についての認識を共有させてもらえればと思っております。

最初にちょっと自己紹介をさせていただきたいのですが、私、九州大学で交通心理学というものを専門としておりまして、今ごらんいただいておりますようなシミュレーターを使ったり、あるいは実車を使って運転挙動をはかったりというようなことを研究の1つとしてやっております。今日はそのようなことをやっているということでここに呼ばれて、お話をさせていただきます。

内容ですが、4つほど順番に話をさせていただきます。最初が全般的なお話で、交通事故の現状についてざっとお話をいたします。その後に、高齢者の歩行者、よく高齢者ははねられている方が多いですが、そういった高齢歩行者の問題。次に、最近は運転される高齢者の方が増えていますので、そういう方の事故の問題。最後に、高齢者に対する安全活動を行う時の課題や問題点、そういったところをお話させていただきます。

(パワーポイント)

皆さんご存じだと思いますが、交通問題とかで高齢者というのは 65 歳からとなっておりますよね。ですが、よく考えるとちょっとおかしいですね。というのは、昔の高齢者と今の高齢者、昔の 65 歳と今の 65 歳とは随分違うということです。へんてこりんな例えですけども、皆さん、漫画の「サザエさん」の波平さん、いますよね。何歳という設定か、ご存じですか。いろいろ声が挙がっていましたが、設定は 54 歳なのです。今どきあんな年格好の 54 歳っていませんよね。54 歳といえばまだまだ見た目も若いし、多分いろいろな行動とか考え方も随分違うと思うんですね。

65 歳からというのは、いろいろな統計資料で公的な機関で決めてありまして、そういう設定になっています。全国的に、あるいは世界でも大体 65 歳というのをを使うケースが多

いのですけれども、個人的には 65 歳というのは高齢者としてはちょっと問題だなとは思いつつ、そうなっていますので、今日は一応 65 歳以上を高齢者という従来の扱いでいきたいと思います。

(パワーポイント)

まず最初が、交通事故の現状です。ちょっとクイズを用意しました。1つは、そもそも高齢者とかいう前に、九州は事故が多いのかということですね。どう思いますか。九州は事故が多いと思う方。 多い。確かにそうなのですね。ちょっと資料をごらんください。

こちらが平成 26 年です。今日私がお見せする資料は、ほとんどが平成 26 年の資料です。26 年で九州の各県、人口 10 万人当たりとか車両 10 万台当たりの発生件数、死傷者数がいくらかというのを示した表です。県によって人口が違いますので、10 万人当たりという形で、不公平がないように、調整して示していますが、見ていただくと、まず括弧内が全国ワースト順位ですけれども、上の方に来ている県が結構ありますね。

ちょっとこれに色づけしてみます。ワースト 10 に入っているところは赤、そして、逆にベスト 10 というか少ない方を青で色づけすると、こうなります。これを見ると、福岡、佐賀、宮崎というのは発生件数がワースト 10 内、佐賀は、どうしたのでしょうかね、ワースト 1。これはたまたまかなと思ってちょっと調べてみたら、5 年間連続してワースト 1 らしいのです。何か理由があるのか、その辺は調べていないのでわからないのですけれども。

ほかの長崎、熊本、大分、鹿児島、沖縄にしても、順位的にそんなにベストの方ではないですね。真ん中より悪い方に大体来ているという形で、これで見ると、九州は全国の平均から比べると事故が多い地域だなというのがわかると思います。

では、ベスト 1 はどこでしょうか。たしかベスト 1 は鳥取です。人口 10 万人当たり発生件数でいうと、200 ですね。それを考えると、長崎と大分等々でもその倍事故が起きている。福岡、佐賀、宮崎あたりはその 3 倍、4 倍起きている、そういう状態です。とにかく九州は事故の多いところであるというところをまず確認させていただければと思います。

(パワーポイント)

ここから先は高齢者に注目を置いてお話をさせていただこうと思います。最初は、事故、怪我をされる方、これは年齢層別に大体 5 歳刻みでデータを集めました。最後の一番下の 16~19 歳は 4 歳ですが、それ以外は大体 5 歳刻みでやっています。男性、女性で見ると、

若いうちは男性がやや多い、年をとってくると今度は女性の方が事故が多いという形です。

死者の方を見ると、今度は男性が圧倒的に多いですね。どの年齢層もそうですが、年をとられてきて、65歳から上になってくると、高齢者の事故もどんどん増えていって、80歳以上というところで見ると女性の方が多いという形です。今、日本の人口では26%ぐらいの方が高齢者なんですね。約4分の1です。それに対して交通事故で怪我をなされている方というのは、たしか15%ぐらいです。

ですから、実は高齢者というのは交通事故が多いというわけではないのです。よく多いと言われますが、ある意味、それはやはり高齢化社会で高齢人口が増えているということ等々とすごく密接につながっていて、若干誤解されているところがあるんですね。高齢者の場合は事故が起きた時に亡くなってしまふ、そのようなケースが統計上かなり高くなる、高齢者の場合はそうなるということになります。

(パワーポイント)

では、今度、100人当たりというふうに直しますと、明らかです。各年齢層、全然人数が違いますので、やはりこれも不公平がありますから、先ほどの10万人当たりと同じように、100人当たりというふうにしたのですが、これを見ても、若い方に比べると高齢者というのは、怪我をされる方、男性も女性もかなり少ないという状態になっています。

ちょっと余談の話ですが、若い方だと、男性では100人当たり1人です。100人に1人というのはやはりかなり特別ですよ。

今日ご出席の方は約80名と聞いていますけれども、確率的に言うと、もし皆さんが若ければ、男性の場合であれば、100人に1人という状態ですね。実はこういう方も年をとって10年たてばその確率は10倍に上がりますので、10人に1人ということになります。最近、交通事故は減った減ったというふうに言われますが、まだまだある意味ではいつ自分に降りかかるかわからない、そういう状態であることがわかるわけですね。

(パワーポイント)

では、同じように死者数の方を見ても、これは10万人当たりでやっていますが、さらに高齢者の場合、亡くなる方が多く、特に男性の事故が多いということがこの表からわかります。

(パワーポイント)

次が類型別。類型別というのは、出会い頭の事故だとか追突事故、左折時の事故などの事故のタイプ別に、男性と女性、各年齢層でどういう事故が多いのか、その割合をグラフ

にしたものです。わざと凡例の部分を隠しているのですが、何かわかりますか。何色がどんなものか。

一番わかりやすいのが黄色と緑ですが、黄色は、若い方が多くてどんどん年をとられると少なくなっていく事故パターン。逆に、緑の方は、若い人では比較的少ないけれども、年をとられてくるとだんだん増えてきてしまうという事故パターンです。

正解は、黄色は追突事故。追突事故というのは、若い方、特に男性はやはり多目ですね。それに対して、だんだん年をとって年齢が上がってくると、このように少なくなってくる。緑が出会い頭です。これが高齢者に非常に多い事故パターンですね。

高齢者の方は、運転でそんなに長距離を走ったりされませんので、ご自宅近くを走られるというケースが多いですね。そういうご自宅近くのちょっとした小さな交差点で出会い頭事故を起こしているというのが高齢者の特徴と言われます。これについてはまた後ほどお話をしたいと思います。

(パワーポイント)

同じように、今度は死亡事故ですが、死亡事故となると、どうしても負傷事故と比べると、全体の数は少なくなりますので、偶然的要素とかが入ってきて、でこぼこが増えてしまいます。こちらで見ても高齢の方は出会い頭事故とか、車両単独の事故なんかが若い30代、40代、50代に比べると増えている、そういう実態がわかるかと思います。

(パワーポイント)

では、このセクションの最後のスライドですが、免許の保有者数です。黄色が免許を持たれている方、濃い緑色が免許を持たれていない方です。見ていただくと、高齢者の場合、男性ですと割と持たれている。それでもやはり75歳から、あるいは80歳以上になると、かなり持たれていない方が増えています。

それに対して、女性の方は、もともと少し前の若い年齢ぐらいから持たれていない方が結構いらっしゃるのですが、特に80歳以上になると、ほとんどの方は免許をお持ちでない、そういう方です。ですから、よく怪我をされる方は、高齢の女性かつ免許を持たれていない方ということが言われたりしますが、大体こういう方のことを指していると思います。

(パワーポイント)

では、ここからが次のセクションになります。高齢の歩行者の問題を考えてみたいと思います。問題を3つほど考えてきました。1つは、車にはねられる高齢者は増えるのだら

うか、若い人に比べると確率的に上がるのだろうかという問題です。2 つ目は、いつぐらいに起きるのか、時間ですね。高齢者の方はいつぐらいにはねられるケースが増えるのかという問題。3 つ目が、違反は何が多いのかという問題です。こういった問題について見ていきたいと思います。

では、歩行者だけに限って怪我をされる方を見てみると、ちょっと1つ気がつくと思うのですが、男性というのは、若い方も高齢者も実は人数は余り変わらないんですね。ところが、女性は明らかに若い時よりも高齢になった方がはねられて怪我をされる方が増える、そういう状況があります。死者で見ても、男性、女性ともにやはり亡くなる方が増えている、そういう状況です。

(パワーポイント)

ただ、これも年齢層によって人数が違いますので、10万人当たりで見ても、男性の場合は、若い方々あるいは高齢の方々、そんなに変わらない分布になります。10万人当たりの怪我をされた方、女性は明らかに年をとられると増える、こういうパターンがあります。

死者についても同じで、男性も女性もだんだん年をとられるとどんどん亡くなる方が増えるということなのですね。とにかく高齢の方の問題というのは、事故が増えるというよりも事故が起きた時に亡くなるケースが増えてくるということが一番の問題になります。

(パワーポイント)

次は、いつ事故が起きているのかという資料ですが、0、2、4と書いてあるのは、0というのは0時から2時の直前、1時59分までの2時間、2というのは2時から3時59分まで、そういう見方をしてください。

18時から19時というのが、怪我をされる方が非常に多い。やはりこの夕方から夜の始まりにかけてというのは、急に暗くなってきて、ドライバーからすると見えにくい。70~74歳、75歳以上を見ると、気がつかれると思うのですが、この夕方の時間帯あたりはどの年齢層も多かったりするのですが、朝から昼間、割とここは高齢者が増えている感じがあります。

では、女性の方はどうかというと、25~64歳では、ほぼ男性と同じ傾向です。ところが、年齢が上がってきて、65~69、70~74、75歳以上では、朝からむしろ昼、午前のちょっと前、10時、11時というのが実は女性の場合が多いんですね。おそらく買い物か何かで午前中に出かけてというパターンではないかなと思います。

今度は、亡くなる方についても同じように見てもらおうと、確かに10時~11時はちょっと多いですが、それよりも圧倒的に午後。特に夕方から夜にかけてが多く、暗いので発見が遅れるというところが大きな事故につながっているのかなと思います。

(パワーポイント)

次は、歩行者の違反。これが問題なんですね。違反をしなくても残念ながら交通事故に遭ってしまうというケースももちろん多いのですが、違反をして、それが原因の1つとなって交通事故に遭うというパターン。

資料を見てみますと、子どもがやはり多いですね。25~64歳、男女平均すると、およそ25%弱。交通事故に遭われる4分の1ぐらいの方は歩行者の方にも問題がある。歩行者が違反をしなれば事故に遭わなかったのではないかと、かもしれないというパターンですね。高齢になってくると、若干ですけれども、ほんの少し増えてくる。全体でいくと、75歳以上ですと、25~64歳に比べると5%弱ぐらい増えているんですね。ですから、大きく増えているわけではない。

死亡事故を見てみると、半分ぐらいの方は歩行者が違反をやっているんですね。違反をするとやはり大きな事故につながる。

(パワーポイント)

では、違反の内容はどうかというのを見ますと、男女ともに横断不適というのが年齢とともに上がっています。横断不適というのは、斜め横断とか、横断禁止場所なのに渡ってしまったというたぐいの違反です。走行車両直前直後横断してはねられてしまったというケースも少し増えてきている感じがします。この横断不適の問題とか走行車両直前直後の問題は、後で考察してみたいと思います。

(パワーポイント)

死亡事故でいいますと、やはり同じように、横断不適と走行車両直前直後横断が高齢になってくると増えるということですね。

(パワーポイント)

では、ちょっと考えてみたいと思います。なぜそういう斜め横断をしたり、横断してはいけないところを渡ってしまうのか。急いでいる、あるいは年をとられて遠回りをして行くのがしんどい、ほかいろいろ理由はあると思うのですが、もう少し具体的な例で言うと、1つは、まず不適切とっていない方が多分いらっしゃるのではないかと、1つは、斜め横断が駄目だということをひよっとしたらご存じない方がいらっしゃるかもしれな

い。もう1つは、危険と思っていない、そういう方もいらっしゃると思うんですね。自分で安全確認しているからいいじゃないかと。

ところが、やはりそれでは駄目なんですね。警察の行ったあるアンケートで、「交通違反をしない時はどんな時ですか」という質問を高齢者の方や若い方等を対象に行ったそうです。「いつも絶対にしない」と回答された方について、事故を起こされた方とそうでない方を比較すると、事故を起こされた方が半分ぐらいしかいないんですね。事故を起こされる方は、ほかの方に比べると、いつも絶対にしないと思われる方が少ない。

あるいは、危ないことがわかっている時はしないという方で事故を起こされる方というのは多いですね。自分が安全確認をするから大丈夫だという思いが非常に強いのではないかなと思います。ですが、現実には、やはり人間ですので、見損なったり見落としたり、いろいろなところでミスって事故に遭うということがあるのです。

(パワーポイント)

それから、車に気づかないというケースも結構ありますね。先ほどの走行車両直前直後の横断などでは、多くの方が車に気づかなかつたとよくおっしゃっています。何で気づかなかつたか。いろいろあるのですが、まず1つは、視覚や視力、視野の問題とかで車が物理的に見えない、そういうケースがあると思います。

あるいは、見ようとしなくて、こういうケースも結構あるんですね。確認をそもそもやっていない。周りから見ていて、確認をやっていない、危ないよという高齢者の方、結構いらっしゃいます。あるいは、確認はしているけれども、どうもそれが本当の確認になっていない。これは皆さんもありませんか。何か探し物をしていて、目の前にあるのに見つけれない。私も時々あります。

最後は、見方がよくない。高齢になってくると、注意力にいろいろと問題が生じやすくなる。注意が持続しないとか注意が偏ってしまう。あるものに注意が向くと、それ以外のものが全く見えない。注意がきかなくなるという固執の問題、そういういろいろな問題が背後にあります。

(パワーポイント)

見るということについて、ちょっとご紹介させていただきます。この部屋の、このスクリーンから後ろの壁まで何メートルぐらいあると思いますか。 参加者挙手で回答

今、手を挙げていただきましたが、25メートルから36メートルまで回答がばらつきましたね。問題はその個人差です。正解がいくらとかいう話とは今回は違って、個人差が結

構あると。

ある講習会で、18メートルの部屋でしたが、同じように見てもらいました。多くの方が30メートルぐらいとおっしゃるんですね。18メートルなのに30メートル。距離が随分違って見えているわけです。これは例えば、向ってくる車までの距離感をつかむというところに随分個人差があるということを多分示していると思います。

(パワーポイント)

こちらの写真を見てください。このように車がぴたっと張りついています。よく見てください。大きさ、どっちが大きいですか。これは実は全く同じです。今、ええっ？という声が挙がりましたが、同じなのです。これの背景を消します。同じですよ。背景がつくだけで、距離感、この場合は大きさだとかそういったものが変わって見えるのです。

もう一つ、こちらは青い車が左側に1台出てきていて、右側に赤い車が1台出てきていてというのですが、奥行き感が随分違うでしょう。赤の方が随分手前に見えますね。こんな感じで、人間は物をいろいろちゃんと見えているように見えていないのです。ちょっと条件が変わると、奥行き感、速度感、そういった部分もどんどん変わってしまう。

(パワーポイント)

では、時間もあと残り少なくなりましたので、次の自動車運転者の問題というところに入りたいと思います。こちらも問題を用意しました。交通事故を起こす側なのか、起こされる側なのかというのが一番大事な話なんですね。それとか、どんな違反が多いのか、あるいは高齢者の運転ぶりはどうなのか、そういう話をしたいと思います。

この資料は、自動車運転中に怪我をされる方、そして亡くなる方の人数を示したものの、実数です。若い方に比べると、高齢の方というのはやはり運転中に怪我をされる方は少ない。これは走行距離とかの問題もありますので、単純に安全だと言えないのですけれども、数としては少ない。ただ、今までと同じように、亡くなる方という目で見ると、若い方よりはかなり実数としては多いということです。

また、お気づきになられていると思うのですが、亡くなる方というのはやはり男性が多いですね。これは、おそらくスピードだと思うのです。どうしてもスピードが出ていると大きな事故になる。

(パワーポイント)

次の資料は、各年齢層 1,000 人当たりです。やはり高齢者の方が怪我をされる方、亡くなる方が多くなる、そういうパターンは同じです。

(パワーポイント)

では、これが一番問題なのですが、先ほどの事故を起こす側なのか、起こされる側なのかという話です。ご存じだと思いますが、第1当事者というのが責任の重い方、第2当事者が責任の軽い方ということになっていまして、その比率をとってみたら、その数字が大きければ大きいほど、起こす側、第1当事者の方の割合が高いんですね。年齢層で見ると、第2当事者、第1当事者はどうなのか。

30代から50代ぐらいを基準とすると、高齢者は年をとられるにつれてどんどん上がっていきます。これは非常に今後の問題であり、運転される高齢者が増えてくると、それから予測されるのは、事故を起こす高齢者の人数が今後増えていく可能性がある。これは非常に社会的に懸念される話です。男性も女性も同じです。死亡事故でも同じように、年をとってくるとだんだん比率が上がる。起こす立場になる、そういう問題があります。

(パワーポイント)

今度は、法令違反です。全ての事故について法令違反の割合を今までと同じようにグラフにしているのですが、結構いろいろなところが高齢になってくると増えてくるということです。信号無視、一時不停止、操作不適、安全不確認、こういったものが若い人に比べると高齢の方は増えてくるとよく言われていますね。

特にこの中では、安全不確認というところが大きいことがわかんと思います。安全不確認というのは、一応安全確認はしたけれども、ちょっと見落としていたとか、対応はしたけれども、間に合わなかったというたぐいの違反です。高齢者の場合は、やはりその辺の安全確認をしっかりとやるというのが本当に大事だと思います。

(パワーポイント)

死亡事故についても同じですね。同じようにグラフにしましたが、高齢者の場合で一番目立つのは、操作不適だと言われています。これが非常に高齢者の場合は多い。ただ、どうしてもこれは数が少ないので、余りここは信用できないかもしれません。

(パワーポイント)

次は運転上の話ですが、高齢者の方にお尋ねしますと、結構多くの方は昔に比べるとやはり慎重に運転するようになったと言われます。そうやって運転の仕方を変えて対応する、補償行動というのですが、そういうことでやる。前に比べるとスピードを出さなくしているとか、車間をあけるようにしている、あるいは夜は運転しないようにしている、天候が悪い時は運転しないようにしている等々で自分の身を守る、交通事故を防ぐ、そういう対

応をされている。

(パワーポイント)

ここは具体的にどういう感じがしているかということが書いてあって、赤がそのように感じている、ピンクがやや感じる、黄色が余り感じない、緑が感じない。この資料をつくる時は、感じる方がちょっと危ないという意味で、赤、ピンク、黄色、緑というふうにしたのですが、資料をつくっていて、あ、しまったと思ったのです。むしろ逆に、感じていない人が危ないのかもしれないですね。

本当はそうやって自分の体の変化を感じて、それに対応した行動をしないといけないのが、個人差が相当あるので、本当に大丈夫な方なのかもしれませんが、ひょっとしたらむしろこの感じていない、年齢による感じの変化を感じていないがむしろ危ないのかもしれないと、ちょっと後で思いました。

(パワーポイント)

では、昔、私のところの研究室でやった実験を紹介させていただきます。自動車学校の協力を得て、自動車学校の高齢者講習にやってこられる高齢者の方をお願いして、講習の前後にコースの中を走ってもらい、その時の運転ぶりを計測するという実験をやりました。

これは教習指導員の方ですが、頭に帽子みたいなのをかぶっています。実はこれは目の動きをはかる装置なのですね。それでどこを安全確認しているかというのを見る、そのような装置です。

(パワーポイント)

実験の結果ですが、高齢者の方は一時停止で止まらない方が多かったです。自動車学校のコースの中で、比較的見通しの悪い場所、交差点なんかは何ヵ所かあって、そこで確認したのですが、高齢者の方は、一時停止しなければならない場所なのに、多くの方が一時停止をされないのです。大体止まりそうなところでちょろちょろと、止まらずに左右確認して、そういうパターンが非常に多かったです。

グラフの非高齢者というのはもっと若い年齢の方で、同じコースを同じように走っている方です。そちらの場合は割と止まっている。それでも、後でまた示しますが、普通の道路だと止まらないです。自動車学校のコースだから止まる。ところが、高齢者はコースであっても止まらないし、高齢者講習に来ていれば、普段よりはおとなしい、いい運転をしますよね。なのにやってくれない、そういう状態です。

(パワーポイント)

高齢者は、なぜ止まらなかったのか。標識に気づかないということはあるでしょう。もう1つ、やはり多いのはこれですね。止まる必要がないと思っているのです。今まで止まらなくて問題がなかったという体験がマイナス方向に作用してしまうわけです。若いころはそれで何とかなっていたのかもしれませんが、年をとってくるとそうでないケースがやはり多くなる。視野は狭くなるし、視力、特に動体視力が悪くなるなど、さまざまな問題が出てくるわけですから、高齢者には止まってもらいたいですね。

(パワーポイント)

ここに出している表は、これも随分昔で、しかも、高齢者の話ではなく一般ドライバーを路上で観察したケースですけれども、福岡県のいろいろな町で一時停止をどれくらいやっているか確認したところ、平均すると5%くらいなのですね。95%くらいの方は一時停止なんかしないで行ってしまふ。

しかも非常に甘くカウントしているのです。ほんの一瞬でも止まったら、一時停止したというふうにカウントしてもこれです。本当は、一時停止して左右確認するというふうにすると、2秒、3秒はかかるはずなのですが、そこまではちょっとやれなかったので、甘くカウントしてもこうだと。当然これでは足りないわけですね。

とにかく高齢者は、若い人よりもさらに止まってくれないということと、確認の仕方がよくないですね。さっき安全不確認という違反が多いという話をしましたが、これは一時停止が必要な交差点で何回確認したかという平均です。高齢者の方は、そうでない若い人に比べると半分くらいの回数しか右左確認していない。

(パワーポイント)

例えばその典型の1つが、このビデオです。これは頭につけているカメラから前の映像を出して、白いのが視点、見ている点の映像です。動画でどんどん流れ、安全確認をするたびに動きますので、よく見ていてください。

真っすぐ行って、もうちょっと先に一時停止の交差点があって、そこに車がやってくるので、そのために一時停止します。その後、その車がいなくなったので抜けて行きます。そういうシチュエーションです。

ずっと進んで、交差点があるので、一時停止します。ここで車を確認しました。左を確認して出た。右を全く見ていないのがわかります？見ていないですよ。確かに車がこうやって入ってくると、右は多分来ることはないだろうとは思いますが、それでもやはり確認しないとまずいわけです。このような省略行動は、高齢者だけではないですが、割と

事故を起こしやすい人はこんなパターンが結構あるのではないかなと思います。

次は、徐行で交差点を抜けられる、大丈夫かという話ですが、これは左から右に写真が流れています。何が写っているかを確認してください。いきます。何か自転車がありますよね。でも、そのくらいなのです。これはあつたなという認識。ところが、例えば一時停止をしてというとはっきりわかるのです。この違いですね。徐行で抜けるというのは、自分が動いている状態で、目は見えますが、やはりぶれている状態で見ているのです。それに対して、一時停止をして確認するというのは、止まった状態ではっきりと確認する、この違いはやはり大きいですね。

(パワーポイント)

では、最後の4つ目のセクション、課題と対策についてお話しします。ここでは、まず日本ではどんな高齢者に対する交通安全の活動がされているか、あるいは交通事故に遭う人とはどんな人かという話をしたいと思います。これは内閣府が行った調査で、全国都道府県、市町村にアンケート調査をした結果です。

回答結果を見ると、75%ぐらいの回答率で交通安全グッズ・冊子を作って配布していたり、交通安全教室とか講習会を開いていますということでした。そのほかいろいろありますが、このような実態です。

(パワーポイント)

次に、これらの問題点も同じように挙げてもらっています。まずグッズ・冊子の作成・配布についてですが、自宅にこもりがちな高齢者への配布、周知徹底が難しいとあります。おそらく活動されている皆さんもそんな実感があるのではないかと思います。

2番目は、成果の適正な評価が難しい。今、いろいろなところで何かしたら、それに対して検証が必要になってきます。活動はどうだったの？うまくいったの？という、その辺のところの成果をどう評価するかです。

(パワーポイント)

実はもう1つの講習会も同じです。自宅にこもりがちな高齢者の参加を促すことが難しい、成果の適正な評価が困難とあります。私もすごく思います。こういう高齢者を中心にした交通安全活動の一番の課題は、まずは、みんなに来てもらいたいのに声がかけれない、あるいは来てもらえない。講習会であれば、来てもらえるのはいつも同じような顔ぶればかり。そこがやはり一番の問題なのですね。残念ながら、これに対する特效薬的な、これでいけるという対策が見当たらないのが現状です。

(パワーポイント)

同じ調査では、全国からいろいろな事例についてピックアップされています。2,000 件ぐらい事例を集めて、その中で非常にいいなと思われるような特徴を7つぐらい挙げています。こういうのは非常に皆さん方の参考になるかと思います。

やはり連携なんですね。いろいろなところと連携して、括弧内にはそのメリットを書いています。連携をすることで広がりが出るとか、高齢者の方のことをよくご存じの民生委員の方を巻き込んで、一緒に活動してもらおうと、コンタクトがとりやすいとか。

あとは公共交通機関との連携、孫の世代、小学生、幼稚園ぐらいのお子さんと一緒に活動する、話題づくり、最新機材の利用。そのほか、これも大事だと思うのですが、今どき交通安全ということで人を集めようとする、結構大変でなかなか集まらない。それで、ほかの行事・イベントとジョイントする。

私は交通安全の問題とかは繰り返しだと思っています。1回何か教育、指導したからといって変わることはまずない。繰り返し繰り返しやるのが大事で、ほかのいろいろなイベントにちょっと入れてもらい、頻度を増やすというのはやはり良い方法だなと思います。

2,000 件ぐらいの事例の中から、特に良いものを20 ぐらい選んで、詳しい取り組みが紹介されていますので、もしよろしければホームページとかでダウンロードしてごらんになれば非常に参考になるかと思います。ちなみに、九州からは4例ぐらい良い事例が紹介されていました。

(パワーポイント)

最後のお話になるのですが、交通事故に遭われる高齢者の特徴の1つが、そういうものに参加しない人達なんですね。出てこない人にどちらかという事故が起きている。また、そういう人はいろいろな活動にも参加していないのですね。本当に地域から孤立しているというか、コンタクトが少ない方という特徴があることもまた見えてきています。ですから、そういう方をいかに交通安全活動に取り込んでいくか、とにかく講習に出てきてもらう、冊子とかを使ってもらい、読んでもらう、そういうことをしていくのが大事な活動の1つかなと思います。

(パワーポイント)

最後にこれは、高齢になってくると体がどのように変化するのかということ、一覧表にしたものです。今日は説明しませんが、何かの時にごらんになってください。

時間になりましたので、私の話は終わりとさせていただきます。どうもご清聴ありがとうございました。

グループ討議の結果

1 - 1 班

グループ名	1 - 1. 子どもの交通安全
討議テーマ	子どもへの交通安全の周知徹底の手法 ~命を守る 思いやりを育てる~
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・新1年生へ警察からの交通安全指導あり ・4年生は自転車安全教室 ・各団体が声かけ運動に取り組んでいる
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・危機感がない ・災害やオレオレ詐欺などが重要視されている ・子どもの交通安全に対して大人の意識が薄い
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもへの交通安全教育の徹底 ・様々なイベントに交通安全を盛り込む ・関係機関との連携が重要（PTA、幼稚園、保育園、保健センター）

1 - 2 班

グループ名	1 - 2. 子どもの交通安全
討議テーマ	子どもの交通安全
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・青パトに校長先生が乗車して交通指導、1日4回活動 ・子どもへの声かけ、のぼり旗の活用 ・子どもの交通安全教室を実施 ・地域全体で子どもの見守りを実施 ・活動は制服やジャンパー着用（不審者にみられないため）
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・青パトの台数不足 ・青パトに若い人が乗らない ・親と地域の交通安全教室ができないものか
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・青パト対策 車の購入、行政への協力依頼、自家用車にシールを貼る ・親と地域 学校から家庭への呼びかけ、反射材の利用 ・地域の活動は子どもから元気をもらい励みになる ・言葉遣いに気を付けて感謝の気持ちを忘れない

1 - 3班

グループ名	1 - 3. 子どもの交通安全
討議テーマ	登下校時の交通誘導の際の安全確保
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・朝7:20から約1時間 登校時見守り ・青パトでの見守り ・自転車のルール指導 ・各地区での交通安全教室
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の地区では各方面からの通勤自転車が多すぎる ・自転車およびスマホ利用者の安全意識の向上 ・通行禁止の歩道を通る自転車が多い ・黄色信号で交差点に入る車が多い
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・赤色棒で止める ・あいさつをして顔見知りになる ・「自転車も交通ルールを守ろう」のハンドプレートを持って立つ

1 - 4班

グループ名	1 - 4. 子どもの交通安全
討議テーマ	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で見かける道路の危険箇所を挙げよう ・ボランティア、見守り隊等の協力者が増えて欲しい
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車分離交差点での自転車の通行方法を明示して欲しい ・自転車専用レーンを多く設けて欲しい ・歩道内に歩行者と自転車の分離ポールの設置場所を考えて欲しい ・雨の日の道路状況を把握
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・女性メンバーが少ない ・女性目線で解決することもある ・メンバーが変われば新しい視点で対応できる ・女性が活動しやすい時間帯に配慮する ・行事等の連絡が不十分。学校との連携が必要
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、子どもを叱る人が少ない。子どもへの声かけが親への教育にもつながる。 ・青年団、老人会、町内会、子ども会等あらゆる場所で子どもの居場所を作り、地域全員で見守っていく

2 - 1班

グループ名	2 - 1. 高齢者の交通安全
討議テーマ	高齢者の交通安全 イベントに参加しない高齢者の誘引方法は
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・グッズを毎年、順番に配布 ・女性ドライバー教室を年1回実施 ・イベントで横断歩道のパネル活用
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者をどのようにしてイベントに参加させるか ・反射タスキを“カッコイイ”思わせる意識にさせるには
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆとりをもっての外出 ・民生委員への協力依頼 ・音の出る信号機の設置を行政へ依頼 ・母の会で継続して取り組む ・戸別訪問におけるグッズ配布、交通安全の呼びかけ ・高齢者同士の仲間づくりの場を設定 ・早めのライト ・社会福祉協議会への協力依頼

2 - 2班

グループ名	2 - 2. 高齢者の交通安全
討議テーマ	加害者にならないために
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を対象にした交通事故防止講習会を実施 ・シルバーマークの推奨 ・体力の衰えの意識付け ・反射材の普及促進
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパーの出口にわかりやすい標識を設置した方が良い ・携帯やメールの「ながら運転」 ・歩行者の横断マナー
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行（さらなる利便性） ・運転免許証の自主返納メリット制度の周知 ・認知機能があやしくなった高齢者を物忘れ外来ツアーに連れていく ・家族、地域ぐるみで見守り活動

3 - 1班

グループ名	3 - 1. 自転車の交通安全
討議テーマ	自転車の交通安全について ・街頭活動 ・安全教育
活動状況	街頭活動 ・「8」のつく日を「自転車安全利用の日」として自転車利用者にシールやステッカー配布、安全指導 ・登下校の見守り 安全教育 幼・保・小・中・高・大学などで実施
課題の抽出	街頭活動 ・指導員が注意しても近くにいる警察官がフォローしてくれない ・道路状況が悪く整備が必要な場所も多い ・ボランティアは指導上、強制力がないため警察の指導を希望 ・「無理しない、車道に出ない、言葉遣いに気を付ける」等 安全教育 ・一度では身につかない ・大人が守らない
対応策	街頭指導 ・警察への協力申し入れ ・関係機関、団体との連携 安全教育 ・免許取得前の世代からの段階的教育を実施 ・関係機関、団体への協力要請 ・ドライバー教育では障害者への気配りがもっと必要

3 - 2班

グループ名	3 - 2. 自転車の交通安全
討議テーマ	自転車のマナーアップについて
活動状況	・あいさつ運動での交通指導 ・新聞、ラジオ、広報誌を通じた広報活動 ・ルールや実技を教える自転車教室で免許証を発行する ・専門講師から交通安全講話 ・自転車安全利用モデル校を指定 ・自転車総合対策部会（交通安全推進協議会）
課題の抽出	・交通指導をしても聞いてくれない ・二人乗り ・ルールを知っていても守ろうとしない ・ヘルメット未着用 ・スマホや傘差しの「ながら運転」の危険 ・路上はみだし走行が多い ・若い人ほど危険が多い
対応策	・行政、企業、民間が協力する指導環境 ・ルール、マナーを守らない場合は罰則を与える ・家庭での自転車指導 ・自転車の立場でやさしい環境を考え、専用道路を設けるなど共存を図る

4 - 1班

グループ名	4 - 1. 飲酒運転の撲滅
討議テーマ	飲酒運転の撲滅
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の活動中に啓発指導を実施 ・他のグループ活動にも参加し啓発を実施している
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・飲酒運転に対する感覚が低い ・罰則化だけでは解決は難しい ・地域行事で飲酒の機会が多い
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・車に感知機器を義務付ける ・幼少期からの指導 ・酒もタバコと同様の表示をする

4 - 2班

グループ名	4 - 2. 飲酒運転の撲滅
討議テーマ	飲酒運転の撲滅
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・「25日は飲酒運転撲滅の日」としてお店にチラシを配布している ・飲酒運転体験講習を実施 ・お店にハンドルキーパー作戦を推進 ・交通安全ステーションを設置
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・飲酒運転をなくすためにはどうしたら良いか
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・テレビ、ラジオ等のメディアで実名を公表 ・飲酒店の公表およびペナルティ（営業停止等）をしては ・家庭内で飲酒運転の顛末を話題に出す

講評 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

昨日から出席させていただいて、皆さんのそれぞれの好事例や2人の先生からの講義、そして、各地域からのそれぞれのテーマをめぐるご報告を頂戴して、大変素晴らしい研修の機会だったなと感激しております。昨日、熊本県さんから地震のお話がありました。熊本県だけではなくて大分県をはじめ周辺の県に色々災害があって、怪我をされた方も多いい中、亡くなられた方のご遺族当にはお悔やみを申し上げたいし、心から多くの方々にお見舞いをしなくてはと思っています。

実は私も車の運転が大変好きでございまして、どのくらい好きかということの1つの例ですけれども、今まで免許を取ってからこの年まで、どのくらい自分でハンドルを握って運転したかということを経験してみました。多分こんな数字を予想される方はここにいらっしゃると思いますが、183万キロ、183万キロというと、地球を一周すると4万キロですから、あと1万キロで地球を46周したことになります。月までの距離が片道38万キロですから、月まで2往復して、3回目の月旅行でもう少しで月に到着する、そのくらい私は自分で運転しています。

その一環として、自分の車でもって友人や家内を乗せて、全国を色々ドライブしているのですけれども、たまたま8月11日に東京を出まして、大阪まで車で行って、大阪からフェリー、そしてちょうど前震の8月14日に熊本にまいりました。熊本城前の国家公務員の宿舎に入り、熊本城が真正面に見える部屋にお泊めいただき、素晴らしい熊本城だなと家内と話しながら、そして折角の熊本だから、美味しい郷土料理、馬刺とかあるので、それをいただいて、焼酎をいただき、9時10分過ぎぐらいにホテルの部屋へ入りました。

私はベッドに横になっていたのですけれども、それから15分後に震度6強という揺れを体験いたしました。日田へ行く予定を変更いたしまして、日田に2泊、1泊する予定を前日も泊めてくださいということで、北へ向かいました。前震が本震かと思ったものですが、これで地震からは一応逃れたなということで、公の交通機関はストップしていたのですが、たまたま自分の車だったものですから。そして、フェリーの港(別府)も崩壊してしまって、フェリーには乗りにくいということもあったのですが、自分の車で帰ればと思っていたのです。

そうしましたら、日田へ着いた晩、つまり、15日の夜寝て16日の早朝に本震がありまして、日田でも熊本と同じような揺れを体験して、その後、日田から久留米を通過して東京まで帰る、そのルートだけ高速道路が通っていたのです。

そのルートを通して1,200キロ、私しか運転しない。全部私が運転して、途中、岡山で

1泊して帰ってくるというようなことを体験いたしました。熊本に対しては何のお手伝いもできないで、ただ一方的に逃げるといったような状況だったのですが、途中の高速道路で、反対側は各県の救援隊の方々が物すごいグループを作って、集団を作って救助に向かう、その姿を見て本当に涙が出ました。

素晴らしいなと思いながら帰ってまいりましたけれども、地震も交通事故も同じかなとその時つくづく思いました。交通事故も本当にお元気でいられる方々が突然事故に遭うわけですがけれども、地震も、予測もしない中で起こるわけですね。ですから、そういう中で、やはり地震の体験というのは交通事故の体験に通ずる部分がたくさんあるのかなと。

何よりも思いましたのは、もちろん運、不運もあるのですがけれども、やはり大事なものは、的確な情報、これがすごく大事だなと。それと、やはり最終的には的確な判断、そういうものが大事になると。情報に対しては、実は現地においていただく情報よりも、外から、つまり、東京にいる私の長男や次男や家内の友人やら、そういう方が物すごく心配して、電話をしていただいたりするわけですね。そういう情報が結構大事な情報で、東北地震の時にも、仙台に友人がおりますが、仙台にいる我々より東京にいる鈴木さんの方がよほど情報を知っていたということを言われましたけれども、やはり外から情報をいただくことも大事なのだなということをお大変感じました。

そんな体験をいたしまして、ちょっと時間をとり過ぎてしまっていて反省しておりますが、感想を申し上げさせていただきます。

今日は5つのテーマで、まず「子どもの交通安全」についてお話をいただきました。昨日、佐賀県さんから交通安全に関する家族会議のお話がありまして、大変感激しました。「交通安全は家庭から」という母の会のモットーもございますけれども、やはり家族でそういう交通安全の話し合いの場を持っていただくのはすごく大事だなと。

私はその話を聞きながら、前々から提案しているのですが、家族で作るヒヤリ地図、私は実はヒヤリ地図作りを提案させていただいた者ですが、全国色々なところでヒヤリ地図、ヒヤリマップを作っていておりますけれども、それを家族で作る。つまり、もしおじいさんやおばあさんと一緒に三世代で住んでいる方は最も理想的ですが、家族でその地域の白地図を作って、そこでヒヤリとした箇所を皆で材料にして話し合ってくださいというのは結構有効です。

ご両親はお子さん達の活動範囲を知ることができますし、何かよりどころがあって交通安全の話をする。そのよりどころの1つとしてヒヤリ地図作りをして、皆でそれで話し合

うというのも1つの方法かな、そんなことを感じながら企画していただきました。

それから、子ども達の教育に関しましては、今日もそれに関するお話がありましたけれども、やはり実体験を伴う教育がすごく大事なのかなということを感じました。昨日は宮崎県さんからキャラバン隊のお話を頂戴いたしましたけれども、参加・体験型の大変豊富な機材を使って、また、梅田学園さんですか、自動車教習所の指導員の方にも乗っていただくというような、非常に体験型のキャラバン隊の方が交通安全教育をなさっているということを知って、大変素晴らしいなと思いました。

次に、「高齢者」のことに入りますけれども、今日志堂寺先生から高齢者に関するお話、大変素晴らしいご講演を頂戴したと思っております。先生のお話にもありましたけれども、高齢者が信号で一時停止をしていない、ズルズルと交差点の中へ入るような運転をしている、こんなお話が先程出たわけですがけれども、私もこのことはすごく強く感じております。

このことが大変難しいのは、話として例えば細い道から太い道に出る時に一時停止の標識があるところでは一時停止をしましょうと高齢者にいくら講義をしても、いくらそういう教育をしても、実はご本人が一時停止していると思っているのです。だけれども、実態はしていないのです。

意識と行動のミスマッチというのはまさにこれなのですね。頭の中では自分は一時停止をしていると思っているけれども、行動を実際にはしていない。そういう方に対して、一時停止は大事ですよ、一時停止しましょうといくら言っても、本人は、実際はしていないけれども、一時停止していると思っていますから、この方に対して、そういう講義では一時停止をしていないということをご指導していただかなければいけないのですね。

では、そのためにはどうしたら良いかということ、例えば高齢者の人達が集まる、昨日長崎県さんから女性ドライバーの研修会のお話がありましたね。教習所を借りて、そこで教習している、研修をしているという話がありましたけれども、例えば教習所の休みの日に高齢者達が集まって、そこでお互いにチェックをしよう。

高齢者はなかなか若い人の意見には耳を傾けないのですが、高齢者同士の意見交換だと結構耳を傾けるということがあります。そんな形で、もちろんビデオに撮っていただいで見ていただくことも大事ですが、実際に仲間同士でチェックし合うということも、一時停止を、意識と行動のミスマッチを解消する手立てとしては必要なのかなと思いました。

それから、「反射材」のお話しが随分各チームから出まして、反射材を貼っていただく、特に歩行者に関しましては非常に大事なポイントだろうと思いました。昨日、長崎県さん

から、スーパーの中からキャンペーン活動をなさっていると。その場で反射材を着けてもらう、これは非常に良いお話ですね。反射材をお配りすることは色々とやっていただいています、皆さん、高齢者はその大事な反射材をつい筆筈にしまって、実際はお使いにならないということがあります。だから、それをどう使っていただくかということが非常に重要だと思えます。

特に高齢者の場合には、何となく目立ちたくない、道路を横断する時も、明るい電気がこうこうと照らされている、例えばガソリンスタンド、あるいはパチンコ屋、そういう所の前を通れば自分を見てもらえるのに、わざとそこから外れて暗い道を横断する、そういうところが実はあるのです。余り目立ちたくない。私も高齢者ですから、まさに自分のこととしてお話しているのですが、そういうところがございます。

そういうことからすると、やはり恥ずかしくない、反射材を着けると恥ずかしいというその雰囲気、逆に反射材を着けていないと恥ずかしいという雰囲気にどう持っていくか、これがものすごく重大な課題だと思うのです。

例えばスウェーデンでは反射材を義務化し、法律で規定しています。法律で規定すると、皆さん着ける。そうすると、着けていない方は恥ずかしいと思うということで、私はそういう方向性は今後非常に大事な方向性ではないかと思うのですが、一気に国がそんな法律を作るということは理想であって、なかなか進まない。

そうだとするならば、例えば自治体のレベルで、そういうところで条例のような形で、皆で着けましょうということをやっていただくと変わると思えます。そうすると、高齢者の皆さん、お子さんも含めて反射材を着ければ、事故は絶対減ります。それをやっていただくと、それが1つの好事例になって、色々なところでそういう運動が展開されることになるのではないかと考えておりますので、是非これから九州の各県を含めて色々な県の方がオリジナリティーで、それぞれの地域で反射材を皆で着けましょうということを自治体ぐるみで展開するような手法ができれば良いなと思っています。

高齢者に関しては、もう1つ、友達のいない孤独な高齢者が実は多いのです。これは良くご存じだろうと思えます。昨日、大分県さんから、交通安全で高齢者の家庭訪問をしていると。その時に、交通安全の話だけではなくて、買い物のお手伝いだとか、場合によっては身の上話だとか、そういうお話もしていただいているのだと、実体験に基づいたお話が出て、これは素晴らしいことだなと思えます。

私はいつもこうした皆さんの集まりのような機会に、交通安全というのは交通安全のた

めに何をすべきかというお話も大事だけれども、実は高齢者に仲間作りをしてもらうというのも高齢者の安全対策の非常に大事なポイントですよということを申し上げているのですけれども、それを実際に高齢者の話し相手になっていただく、そういう場を作るだけでも随分高齢者の交通安全が図られるのではないかなと思っております。

次に「自転車」の交通安全の話ですけれども、私はとりわけ高齢者の方が自転車に乗る時のヘルメットということが非常に大事ではないかなと考えております。高齢者の自転車事故のほとんどは頭部打撲なのですね。ですから、お子さん達、小学生、中学生、あるいは高校生のヘルメット着用活動が盛んに展開されているのですが、高齢者が自転車に乗る時にヘルメットを被る、このことを大事な課題として、それぞれの地域でお考えになると良いかなと思っております。

熊本県さんからは、自転車教室の実施と自転車の無灯火の実態調査をなさっているという昨日のお話、これも大事なことですね。母の会では色々な地域の団体、学校や警察、色々な団体の方が参加して実態調査をしているというお話、大変感激しました。

実態調査をするということは参加することなのですね。その実態調査をすることによって、ふだん無灯火で走っている人も、あなた無灯火で走ったら危ないですよ。あるいは、無灯火で走っている人がどのくらいいるかという調査に参加するなど、そういう役割を演じていただくような場を作っていくことが実は動機付けになる、そういう手法として大変大事なお話だなと思いました。

もう一つ、「ヘルメット」に関しましては、学校ぐるみ、地域ぐるみで着用していただくような運動が大事なかなと。神奈川県のある中学校の生徒さん達は、皆自転車に乗る時にヘルメットを着けさせたい、いくらヘルメットを着けさせようと市販のヘルメットを買ってきてもなかなか着けてくれない。そこで、学校でコンテストをやったのです。ヘルメットのデザインコンテストです。

生徒の皆さんがこんなデザインにしたら？ということをご提案して、皆で投票しました。一番良いデザイン、優勝したそのデザインに統一してヘルメットを着けるとい、どっちみちヘルメットを被るわけですから、中学校全体にそういう参加の場を作って、それをもって動機付けるといことをやっいて、非常に有効な方法だなと思います。

「飲酒運転」に関しましては、とりわけ沖縄県さんのから大変大事なお提案をいただきました。とりわけ僕が良いなと思ったのは、昨日大江先生から飲酒運転のお話を頂戴したのですが、30代、40代、50代の働き盛りの方が一番飲酒運転で事故をされるケースが多い、

こういうお話をいただいて、沖縄県さんでなさっている有力な企業さんとの締結式、企業さんと連携しながら交通安全を展開されている。企業で働いている働き盛りの方々なので、非常に的を射た1つの活動だなと思いました。なかなか飲酒運転に関しましては罰則強化だけでは難しいというところに今来ておりまして、そういった皆さん方の工夫が大変大事なポイントなのかなと。

それから、「世代間交流」のお話が昨日熊本県さんから出て、これは大変大事なかなと。これを大いに全国展開するように働き掛けたいという話でしたが、本当にそのとおりなのですね。三世代の交流の場に私はお邪魔しますが、高齢者とお孫さんは出番があるのですが、三世代の真ん中の親御さんの世代は余り出番がないという感じを僕自身はすごく受けるのですね。だけれども、飲酒運転に関しまして、このテーマで世代間交流をなさったら、親御さんの世代が一番飲酒運転の、特にお父様方は飲酒運転のケースが多いということで、三世代が当事者になってご議論していただければなと思っています。

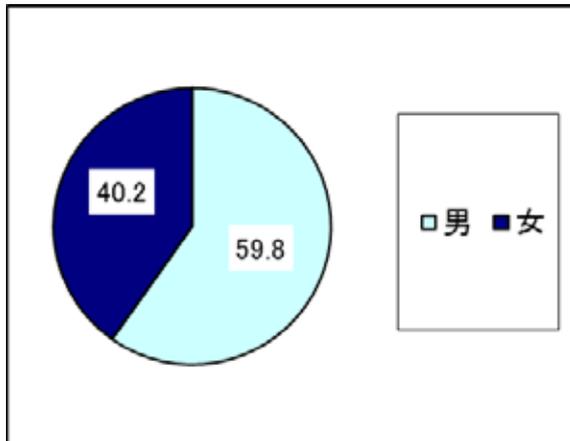
そんなことから、最終的に、全体を通しての感想でございますけれども、これは福岡県さんから、どんたくで地域の企業さん、その他の団体と連携をしているというお話、それから、鹿児島県さんから、セーフコミュニティの中で色々な地域の団体と連携している。この「連携」というテーマ、地域社会が連携するということは非常に大事だと思います。

最後に、連携とは何かということでお話を終わらせていただきたいと思います。連携というのは、似た者同士が集まるから連携が上手くいくかということ、そうではなくて、交通安全という1つの共通の目的の下で、お互いが異質である、お互いがこんな特性を持つ、私はこの特性を持っている。だけれども、私はこういう特性は持っていない、それはあなたが持っている。だから、お互いに特性を出し合って相互に補完し合う。

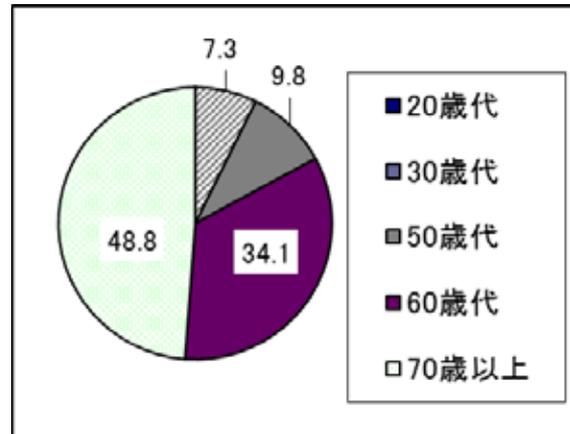
相互補完というのは、夫婦もそうです。男性と女性は違うのですね。その男性と女性が違うところがかえって夫婦の連携を深める。親子も皆そうです。だから、地域で交通安全運動を展開される時に、例えば母の会なら母の会の特性とは何だろうか、お母さん達の集まりって一体何だろう、そこの特性を生かして、その部分を生かしながら、お互いに相互を補完し合う。つまり、自分の特性を知って、その特性を発揮して、しかし、自分にはないものをほかの団体から逆にかけて。そういう中で、実は異質であるということも連携を深める非常に大事なポイントなのだとお話を申し上げて、ここにいらっしゃる方々がそれぞれの特性を生かしながら地域の連携を図っていただくと大変ありがたいなと思っています。

3. アンケート集計結果

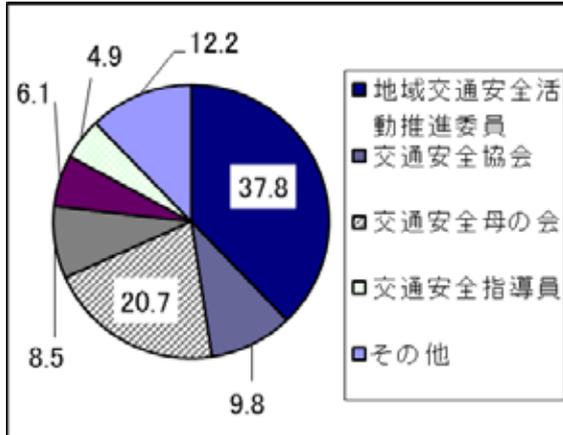
1. 性別



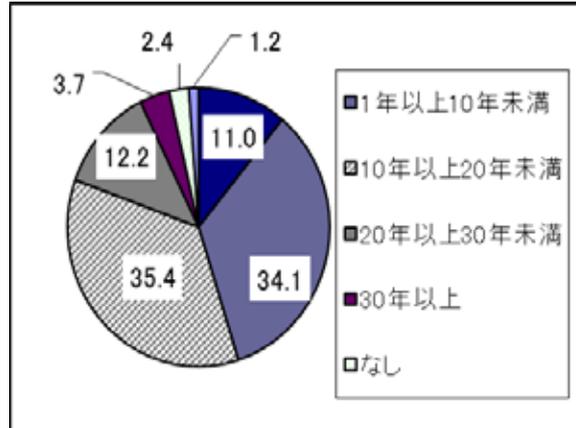
2. 年齢



3. 所属団体

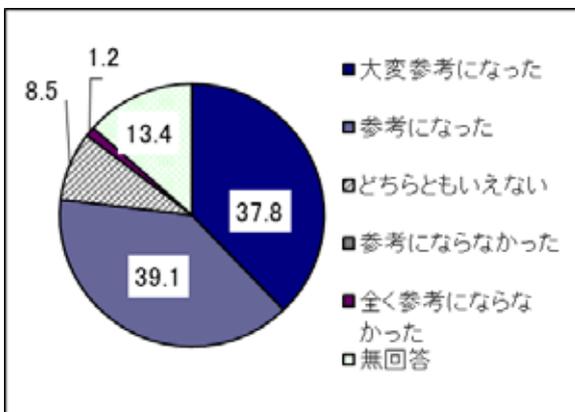


4. 活動年数

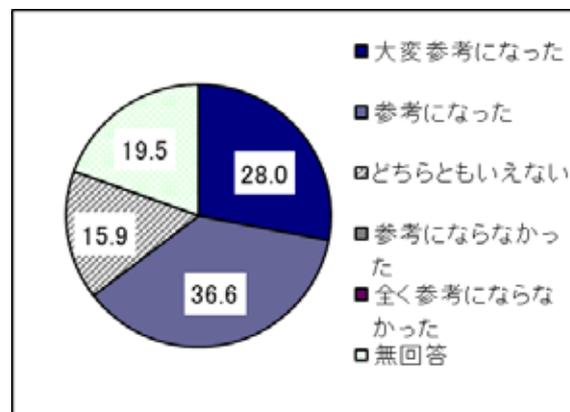


5. 評価

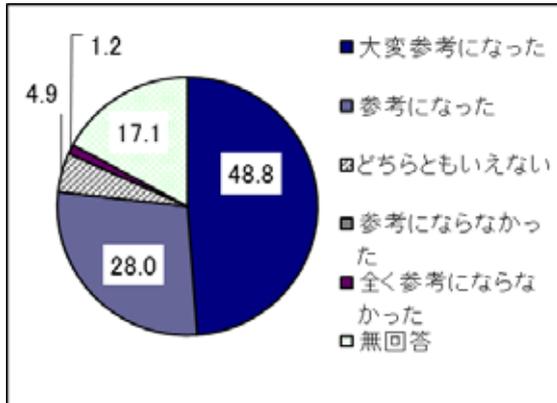
[講演 講師：大江久則先生]



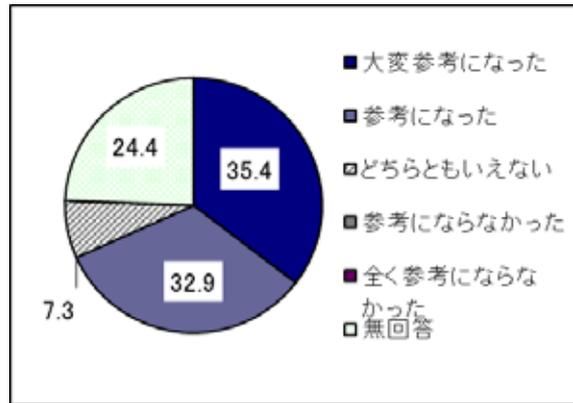
[活動事例発表]



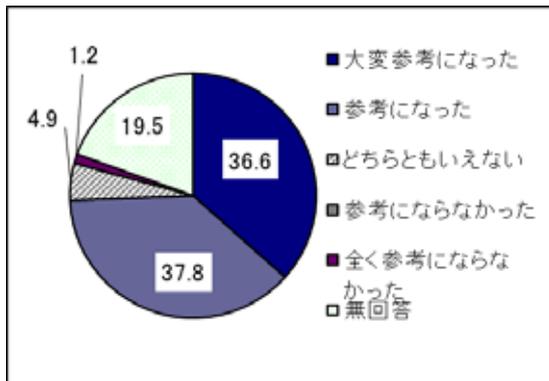
[講演 講師：志堂寺和則先生]



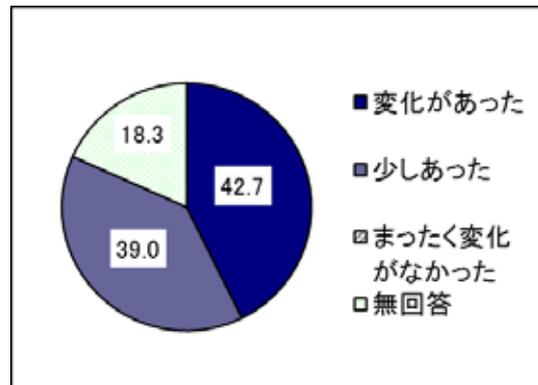
[グループ討議]



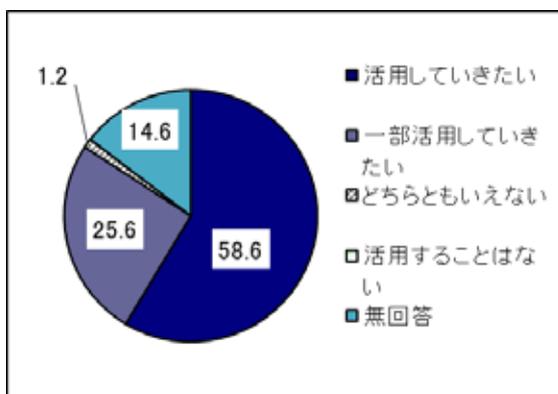
[総合評価] (講習会全体として)



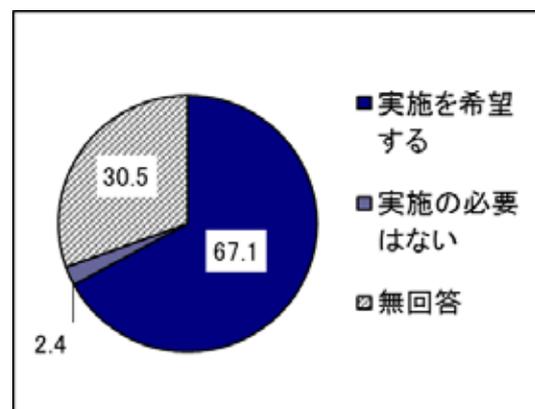
7. 講習会参加による意識の変化



8. 今回学んだ内容を今後の交通安全活動に活用するか



11. 来年度の開催について



6. 今回の内容以外で取り上げて欲しいテーマや内容

- ・自転車の乗り方やマナー（3）
- ・飲酒運転撲滅について（2）
- ・個別の交通事情についての講習
（例：自転車に関する事故、法律等 歩行者に対する運転者の対応 等）
- ・地域のコミュニティづくり
- ・二輪車の安全と被害防止
- ・交通心理学について
- ・高齢運転者の免許返納
- ・後期高齢者の身体特性、認知症など
- ・交通事故被害者や加害者の体験談
- ・増加している歩車分離の交差点について

9. 交通ボランティア活動に必要な知識や技術を向上させるのはどのような機会か

- ・定期的な知識向上のための講習会の実施（5）
- ・参加体験型の実技指導（3）
- ・事故当事者の体験談等 安全運転の大切さを再確認できる機会を作って欲しい（2）
- ・交通安全のための実技講習の実施
- ・県、市町、地域単位で幅広く多くの方に参加して欲しい
- ・いろいろなメディアの活用
- ・他地区との情報交換
- ・テーマを絞った専門的な講習会

12. その他の意見・要望

- ・とても有意義な講習会ありがとうございました（5）
- ・グループ討議がとても良かった（3）
- ・各県の活動状況がわかってとても良かった（2）
- ・グループ討議 10グループ全ての報告が聞きたかった（2）
- ・地域差が大きいいため、地域の安全は地域が手を取り合うことが大事だと思う
- ・交通安全イベント等に参加しない方が違反や事故にあっている。これらの方々への対応や対策方法は？
- ・ボランティア活動には限度があり、何とか解決できないかと思い悩みます
- ・小学校の合併で子どもの行動に違いが出てきた。自転車教室等にもPTAが多く参加して欲しい

4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 江刺家主査）



講演 大江久則先生



活動事例発表



講演 志堂寺和則先生



グループ討議



討議結果発表