

## 2. 実施ブロックの報告

北海道ブロック

## 1. プログラム詳細

### 【日程】

#### < 1日目 >

|             |      |                                                                                                                                                                                                       |
|-------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13:00~13:20 | (20) | <b>受付</b>                                                                                                                                                                                             |
| 13:20~13:35 | (15) | <b>開会</b> <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<br/>交通安全啓発担当 参事官補佐 大橋 健晴</li> <li>・来賓挨拶：北海道環境生活部くらし安全局道民生活課<br/>課長 中野 稔之</li> <li>・講師、コーディネーター等紹介</li> </ul>              |
| 13:35~14:35 | (60) | <b>講演</b><br>「飲酒運転の動向とその対策～近時の状況を踏まえて」<br>法政大学法科大学院 教授 今井 猛嘉                                                                                                                                          |
| 14:35~14:45 | (10) | <b>休憩</b>                                                                                                                                                                                             |
| 14:45~15:45 | (60) | <b>講演</b><br>「高齢ドライバーの安全教育」<br>～コーチングによる双方向型教育のすすめ～<br>東北工業大学 名誉教授 太田 博雄                                                                                                                              |
| 15:45~16:30 | (45) | <b>活動事例発表</b><br>「高齢者の交通安全」と「飲酒運転の根絶」について<br>旭川市交通安全運動推進委員会指導員部会 会長 磯石 浩二<br><br>「地域の交通安全教育センターとしての活動推進」<br>北海道クミアイ自動車学校 校長 松浦 和典<br><br>「遠軽町の交通安全対策～飲酒運転根絶を中心に～」<br>遠軽町役場民生部住民生活課住民生活推進担当<br>係長 長尾 敦 |
| 16:30~16:40 | (10) | <b>事例発表に関する質疑応答・意見交換</b>                                                                                                                                                                              |
| 16:40~17:00 | (20) | <b>グループ別交流（自己紹介及び役割分担検討）</b>                                                                                                                                                                          |
| 17:00~17:05 | (5)  | <b>事務連絡</b>                                                                                                                                                                                           |

< 2日目 >

|                   |         |                                                                                                                  |
|-------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8 : 30 ~ 9 : 00   | ( 30 )  | 受付                                                                                                               |
| 9 : 00 ~ 10 : 50  | ( 110 ) | <b>グループ討議 ( 4 テーマ )</b><br>1 班 : 子どもの交通安全<br>2 班 : 高齢者の交通安全<br>3 班 : 高齢者の交通安全<br>4 班 : 自転車の交通安全<br>5 班 : 飲酒運転の根絶 |
| 10 : 50 ~ 11 : 00 | ( 10 )  | 休憩                                                                                                               |
| 11 : 00 ~ 11 : 30 | ( 30 )  | <b>グループ討議結果発表・全体討議及び意見交換</b>                                                                                     |
| 11 : 30 ~ 11 : 45 | ( 15 )  | <b>講評 ( コーディネーター 石井 征之先生 )</b>                                                                                   |
| 11 : 45 ~ 12 : 00 | ( 15 )  | <b>「高齢運転者の事故防止等」について: 内閣府</b>                                                                                    |
| 12 : 00           |         | 閉会                                                                                                               |

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### 講演

### 「飲酒運転の動向とその対策 ～近時の状況を踏まえて～」

法政大学法科大学院 教授 今井 猛嘉

皆さん こんにちは 今井です。よろしくお願いいたします。

今日は飲酒運転について少しお話をしたいと思います。交通事故死亡者数は全国平均で見ても減ってきていますが、飲酒運転に起因する事故死はまだまだ非常に多いのが現状です。どのようにするかが大きな問題でございます。

まずこちらのスライドをご覧ください。飲酒運転の防止、処罰に関する法制度です。例えば道路交通法によっても飲酒運転は当然違法ですし、一定の場合に行政罰則、ペナルティーがつきますし、罰則もついてくるということです。この表の一番上のところに酒気帯びをした段階、血中アルコール濃度が少し低い場合も道路交通法によって処罰されます。それが酒酔いになってきますと、当然ながらももう少し重たくなります。

真ん中の列に罰則があって、その右側に行政処分の内容があります。ペナルティーでポイントがついてきますし、免許を停止されたり取り消されたりします。他方で、同時に罰則がかかって大変重たい規制がかかっています。上から酒気帯び、酒気帯び、酒酔い運転と来まして、この下に危険運転致死傷罪とあります。後でお話しますが小樽の事件とか砂川の事件などで適用されている法律です。危険運転致死傷罪は4年ほど前に私も関与して作り直しました。使わないことを祈って法律は変えたのですが残念ながらアルコールの影響によって正常な運転が困難な状態で走行し、死傷事故を起こした場合大変厳しく処罰する法律として残念ながら使われているというのが現状であります。

今からももう少し具体例を見ていくことで、こういう法律が使われているのだと理解していただければいいと思います。このスライドは今年3月当時の犯罪状況でございます。昨年度の飲酒運転による死者数は16年ぶりに増加しています。交通事故による死者数は3,904人、67年ぶりに4,000人という大台を割りました。これ自体は本当に素晴らしいことです。しかし、残念ながら飲酒運転による死亡事故数は213件、死者数は221人。2015年と比較して2016年は16人増加しているのです。ですから、全体として交通ルールや交通道德の遵守意識は高まっているのですが、不思議なことに一番してはいけない飲酒運転をしてしまい、ハンドル操作ができず、ブレーキもかけられず人が死亡するという事故は目立っ

で増えているのが残念ながら現状だと思います。

もう少し具体的に申します。今、危険運転致死傷という言葉が新聞報道やニュースによく出てきますが、もともとどんな事故からこの法律がつくられたかということ、上段に掲載した東名高速事件です。1999年でしたが北九州から東京まで荷物を搬送してきたトラック運転手が、東京に入る手前のサービスエリアで焼酎をたくさん飲んだのです。そのまま走行していたところ前を走っていた乗用車に追突して乗用車が炎上しました。

乗用車の中には後部座席に子ども、前に両親がいました。両親は何とか車外に出て、お子さんを救おうとするのですが、もう火の手が上がってしまい両親の目の前で小さなお子さんが焼死するという大変痛ましい事件がありました。当時はまだ危険運転致死傷罪がなかったので業務上過失致死傷罪として処罰されたのです。しかしながら、この事故の被害者、井上さんご夫妻が当時の日本に危険運転致死傷罪がないのはおかしい、お酒を大量に飲んでふらふらになりながら運転するのは殺人罪に匹敵するほど悪いことなのに、何でそれに対応する法律がないのかと強く働きかけを行い、非常に多くの署名活動をされた結果、危険運転致死傷罪ができたわけであります。

この法律ができてからしばらくは全国平均で見ても飲酒運転をストップさせる抑圧的な効果はあったのです。しかし徐々に慣れてくるというのでしょうか、残念なことに北海道と九州でこういう事件が多発しました。中段に表示したのが九州の福岡海の中道大橋事件で。これは、当時、福岡市役所の職員、動物園で働いていた公務員の男性でした。当時、この男性は大量の飲酒をし、お店の人にもう腰がふらついているから車に乗って帰ってはだめだと言われていながらも父親から借りた高級車に乗って狭い道や高速道路を飛ばし海の中道を相当早い速度で走っていたのです。被告人は脇見運転と主張するのですが10秒間ぐらい脇見をしていて、ぱっと目の前を見ると被害者のご家族が乗った車両があり、よけ切れずに衝突しました。そしてその車両が海に転落してしまったのです。今回もご両親は海に落ちて何とか車からはい出てくるのですけれども、小さなお子さん3人が死んでしまったという痛ましい事故でした。

この時、紆余曲折があったわけですが、当初被告人の主張を酌み、酔って危険な運転をしたという危険運転致死傷罪ではなく別の罪だったのです。しかし、それはおかしいということで最高裁判所まで行き懲役20年の大変重たい刑の危険運転致死傷罪で処罰され、現在は刑務所に収監されています。そして下段ですが同じような事故が2014年に小樽ドリームビーチで起きています。この事件の被告人は深夜ドリームビーチに着いて、そこでずっと飲酒を繰り返していました。事件直前には、ほぼ全裸でレストランに入りお店から厳し

く注意されていまして。その後、服を着てたばこを買いに行くため、車でドリームビーチから狭い道を時速40～60キロで飛ばしていたところ、海水浴に来ていた女性4人をはね、3人が死亡、1人が重傷を負ったという事件でした。その後、札幌高裁で懲役22年の判決が下り最高裁に上告されていりましたが、最高裁でもこの札幌高等裁判所の判決を支持し、22年の刑が確定して刑務所に収容されています。

この3つの事件はどれも従来にはなかった危険運転致死傷罪をつくったきっかけとなり適用された事例ですが、日本は海外と違い飲酒に起因した危険運転が非常に多い国です。海外では大麻などの麻薬を吸引した状態で車を運転し、人を死傷させる事件が非常に多いのです。しかし、日本は麻薬ではなく飲酒が多いのです。そこが被害者にとってはさらに許せないことになるわけです。

お酒は私たちも日常的にいろいろな場面で飲む機会があります。たしなむ方も多いと思います。適度の飲酒でしたら健康にもいい、コミュニケーションの促進にもなるわけですが、飲酒後の運転は普通ではあり得ない。しかし飲酒後、運転をした瞬間にすごく甚大な被害が起きる。全く情けない話です。このような痛ましい事件が続くと法律を変えても無意味ではないかと被害者の方は言われるわけですね。5月に旭川で起きた事故、私もこちらに来る前に確認したのですが札幌高裁で審議が再開されています。被告人は刑が重かったと主張しているようですが、法律は別として冷静に考えるとどうしてお酒を飲んで車を運転するのか、やってはいけないに決まっているのにです。ごく基本的な交通ルールが守れないということは、どこに原因があるのだろうか。恐らくは刑罰をかけて刑務所に入れても直らない面がたくさんあって、社会全体でそんな恥ずかしいことをやってはいけないという機運を高めていって予防するのが正しいやり方だろうと思います。

本日は、このことに重点を置いて私が一方的に話すのではなく、日々苦勞されていらっしゃる皆様方のご経験もお聞きしながら意見交換をしたいと思います。例えば皆さん、この人は少し酒臭いなという人に会った時どのような対応をされていますか。あるいはこれをなくすためにはどうしたらいいと思いますか。北海道特有の問題に行く前に、一般的な質問として、では飲酒運転はどうやったら防げるのだろうかということです。私も最初は北大に5年くらいおりました。雪が降っていない旭川は本当にきれいで、ドライブしても楽しいのだろうなと思います。しかし、雪が降ってしまうとバスも遅れるし、列車も遅れますね。このような自然環境によってドライバーがいらいらしたりすると、普段しない行動をするようになります。最後にはいらついで、自分に不満があったりして、ついお酒を飲んでハンドルを握る人も出てくるのではないかと思います。これは一般論ですね。そ

ういったことを完全に防ぐには法律ではなかなか難しいので、事前予防を徹底するために、世界的に言われていることがこちらです。ご存じの方も多いと思いますが「アルコール・イグニッション・インターロック」という機器です。このスライドで彼が呼気を吹きかけています。呼気の中に一定のアルコール度数があったことがわかるとエンジンがロックされ、かかりません。もう何をしても車がスタートしない。絶対事故が起きないという仕組みです。北欧やフランス、アメリカでこのような機器がかなり使われています。アメリカは北海道に似ております。北海道はまだちゃんと電車が走っていますがアメリカでは州によって電車もなく、全て車に乗るしかない場所がたくさんあります。だから飲酒事故を防止する上でインターロックが普及しているのです。ところが、日本ではなかなか普及していません。どうしてなのでしょう。簡単に言いますと費用がかかるからということです。数年前に聞いた話ですと1台当たり10万から20万ぐらいのお金がかかるそうです。ある自動車メーカーが、これをつけて売り出そうとしましたが結局、経営上の問題でできませんでした。1社だけがトラックやタクシーにインターロックをつけて売ると単価が20万から30万上がります。誰も買わなくなるわけですね。ですから結局は国が音頭をとって業務上車両には少し価格が高くなってもインターロックの設置を義務付けしてはどうかという意見が出たり消えたりしているのです。

大概大きな飲酒事故が起こると、あの話はどうなったのだと国交省や内閣府で議論があります。法律を変えるためにETCと同じで最初は税金をかけ、みんなが安く導入するように呼び水をしたらどうかという議論もあります。しかし残念ながら進みません。

例えば飛行機のパイロットは乗るフライトの1日前から当然禁酒になりますし、体調管理をされるわけですね。そうすると、少なくとも一般のバスや園児用送迎バスにはインターロックをつけて未然に飲酒運転を防止するというのは最低限必要ではないかと思えます。これがあると本当にかんりの事故は防げると思えます。

このスライドにも書いてありますが、費用がかかること、ドライバー自身が機器にコントロールされたくないという方もいますね。例えば宅配便のドライバーは時間内に荷物を運ばばいいのであって、それ以外では一々機器によって会社にチェックされたくはないという方もいます。これは広い意味でのプライバシーの問題でもあります。日本ではインターロックの普及についてまだ議論が盛り上がっていないと思えます。

繰り返しになりますが、刑罰として4年前に危険運転致死傷罪を整理し直しました。しかし法律をつくった人間として申し上げると法律で科せる刑罰の重さ最大限まで取り込んでいますから、さらにすぐ法律を変えてくれと言われても難しいのです。まずは、この

法律が使われないような社会の実現を目指して欲しいですし、そのためには、まず飲酒してしまう心の弱い人がいることを前提に機器を使って事故を予防するというのが1つのやり方だと思います。しかし、本当は私達を含め皆さんが潜在的ドライバーの交通モラルを上げていくことでしかないだろうと思います。

そこで次は心理的な啓発の仕方について、全国で先進的な取り組みをしているところを少しご紹介したいと思います。このスライドで「家族ができること」と書いてあります。飲酒運転をする方は1人暮らしの方もいますが、家族間でいろいろトラブルがあったり、家に帰っても父親の威厳で苦しいことが言えず、モヤモヤしたり、いらいらしてついお酒を飲んで運転してしまうという方もいます。そのような広い意味でアルコール依存性が疑われる方には心理的な働きかけをしなければいけないことは世界的に言われております。その1つとして、まず医者に行くより家族でコミュニケーションを密にして、気持ちの重たい部分を取り除いてあげる。それが酒に依存しない人格をつくるのだということが心理学の面では言われております。

それがここに略語としてC R A F T、「クラフト」と読みますが「コミュニティ強化法と家族トレーニング」と訳します。このC R A F Tという方法が世界各国でかなり使われて効果があると言われております。後でご紹介します。日本でも福島県、長野県でも積極的にこの方法を使っています。家族間で飲酒傾向を下げるために家族間でのコミュニケーションを密にしよう。地道な取り組みですが家族との対話が進みますと本人のストレスが減少し、アルコールに依存しないような傾向をつくり上げるのです。アルコール依存性が疑われる方は病院に行きたがらない人が多いのですが本人がその気になれば自ら病院に行くようになるといわれています。

次のスライドでは、実際に家族の中でアルコール依存性向がある人を、徐々に治療していくためにはどうするか。「わたし」を主語にするという意味は、家族の中では平等に、意見が言える「お父さんは最近お酒が多過ぎると思う」とか、家族みんなで話し合っただけで気持ちを和らげていくということです。そして肯定的な言い方をします。「そんなことだからお酒を飲むんだよ」なんて言うのはだめですね。例えば、今年阪神タイガースの掛布二軍監督がやめますが一軍の監督は残ります。心理学者の方がこう言っています。「掛布の方が絶対いい指導者ではないか。彼は二軍で期待している選手が三振してくると手をたたいて『今のスイングでいいんだ、三振でいいんだ、次に当たれば飛ぶんだ』と言って前向きにいいところを褒めてあげるやり方をします。しかし金本監督は怖いので、みんなびびって萎縮してしまう」と。その心理学者は、子育てと同じで悪いことをした時は怒らないと



いけないが怒るだけではみんな萎縮してしまい、自分の持っている悩みが言えない。まずはトライしてみる。失敗して当たり前で良いところを伸ばしていくという心がけ、声かけが大事だということですね。多分ここもそういうことですね。例えば「今までお父さんやお母さんがお酒を飲んでいただけ、僕もこれをやるから、少し気楽になってみたら？」と言ってあげる。長く言うのではなくシンプルに言うこと。

あとは同じです。家族全体で誰かの重荷をみんなで分け合う、そんな悩むことはない、お酒に逃げることでもないよという声かけで、その人の気持ちが変わっていく側面は大きいと思います。この手法はボランティアの皆さんが出会った運転手さんにそれをするのは無理ですが、広い意味では自動車学校などで本当はこれを教えたほうがいいのかもかもしれません。

自動車学校では免許をとったら責任ある交通管理者となり、それを間違えると大変な事故が起こるのだと教えられます。そのためには何よりも思いやりを持つこと。道路は譲り合う。そうすれば無責任な行動はできないので酒も飲まないようになるといった当たり前の道徳的感情を継続的に教えていく。目に見えませんが本当に効果的だと思います。

では、安全な街づくりのために私たちは何が必要か。まず人との連携、住民と行政の連携、そして、これは少し象徴的なマークですが三角から丸への考え方が重要ではないかと思います。現にこうしたCRAFT系の取り組みをされている福島県を紹介します。福島県ではアルコール依存症と思われる人の家族を対象にして家族全体で苦痛を聞く、ゆっくりとしゃべってどこに悩みがあるのかを言うてもらおう。話を聞いた家族は頭ごなしにカチンとくる言い方ではなく、「お父さん、こういうところへ行ったら少し良くなるみたいだから行ってみたら」と優しく話せば根の深い飲酒傾向の人にも効果的だと思います。

飲酒運転の危険運転致死傷罪で刑務所に行きますと刑務所ではこの心理的な療法をしています。ここでご紹介している内容は、先端的な刑務所で薬物依存性とかアルコール依存症を治療するために実施しており家族と一緒にできることなのです。繰り返しですが、この手法を皆様の活動範囲内で広く高齢者の免許再交付の際などに教えてあげることもいいと思います。それから同じ福島県ですが、治療中、お酒の誘惑に自分の意志が負けそうになる時の対処法の例として「飲酒行動マップ」をご紹介します。

これは自動車運転に限らず、ついお酒に溺れてしまう人が対象ですが、どんな時にお酒が飲みたくなるのか書いてもらいます。5時過ぎたらもうビールが見えるという人は重症ですね。どんな時にお酒を飲みますか、また飲まないでいられる時はどういう時ですかなどいろいろ質問します。ストレスがある時、皆さんならどうしますか。走りますか、がん

がん音楽をかけて運転しますか、あるいは居酒屋へ行ってお酒を飲みますか。いろいろなタイプがあると思うのです。本人も考えながら「あっそうか、今まではあそこでお酒に逃げていたけど、単に自分が他の対処法を知らなかったからなんだ。あまり良い方法ではなかったなと自覚するとアルコール依存性は減っていきます。

これは本当に地道ですが、社会全体での再教育として本人の人格も尊重しながら少しずつ指導していくのが大事だと思います。

同じような観点で長野県でも「動機づけ面接法」として実施しています。「さん、どうしてお酒を飲むのですか」、「私、こんな時に飲むんですよ」、「でも、酔いたいからってそんな安いお酒を飲んで酔っ払って、後で何かむなしくなりませんか」なんていろいろなことを言い合います。そして、落ち込んだ時でも、お酒へ逃げないで前向きになれる方法があると教えてあげると、結構お酒を止めていく人が多いようです。

これが動機づけであります。しかし、手が震えてお酒に行ってしまうような人は、アルコールからのリハビリテーションとして、もう少し医学的に投薬などで少しずつアルコール量を減らしていく治療となります。そして家族への指導としてはお酒に溺れそうな家族を否定して罵倒せずに、できるだけ理解し合い、前進するにはどうするかを話し合いということですね。これは結構効果的です。長野県、福島県、どちらも教育熱心な県ですし、交通道德、交通ルールはかなり厳格です。長野県に行って荒っぽい運転は見たことがありません。教育熱心でみんなが同じようなモラルを持っている県だからこそ、お酒に対しても適切な利用をしよう、無責任なお酒の飲み方は止めようということが飲酒運転の防止にも効いてくるということです。

北海道でも同様の実施例がありますね。一般社団法人北海道断酒連合会という団体でここ旭川にもあるのですね。少なくとも運転する時に飲まなければ良いというところから始めていってアルコール量を減らしていき本人の生活リズムを変えていく。ここが大事なのではないかと思います。

残念ながら北海道はまだまだ飲酒に起因する事故が多いですね。これは北海道の方々が必ずしも酒酔い運転にルーズであるということではなく、北海道の道路は広くまっすぐな道路で運転しやすいですね。おそらくこのような要因が事故の原因ではないかと思います。交通事故を減らしていくためにカーブを多用してみたり、高速道路にバンプを入れてみたりするなど道路環境にも工夫する必要があります。砂川の事故が起こった場所は日本で一番長い直線の国道がありますね。確か12キロ続いていると思います。走っていると、さすがに眠くきますね。大変費用もかかりますが北海道の道路環境を再度検討する必要があります。

ますね。

そして、小樽ドリームビーチの事故が起きた後、2015年11月26日、北海道議会で飲酒運転根絶に向けた条例を出しました。皆さんもご存じですね。この条例は福岡県でも事故後出しています。これは道民としてモラルの低い飲酒運転は認めないという宣言です。

取り組みとしては大変良い事ですが、このまま絵に描いた餅とならないよう、こういった条例が出ること自体、本当は道民として恥ずかしい事だと思って欲しいです。飲酒運転をすること自体が大変不名誉であり、恥ずかしい事をしているという動機づけを持たせると減るのだろうと思います。これから忘年会、新年会の季節になってきますが、ちょっと近くだから車で行くということは絶対だめだし、なぜだめなのかを法律に頼らず社会全体の意識として当たり前のこととして止めさせる施策が必要だと思います。

そのためには代行サービスがありますね。きっかけ作りとして、例えばもう少し道や市が補助金を出して、先着何名までの代行利用者に補助金を出すという政策もいいかもしれませんね。そうすると行きは車、帰りは代行サービスで帰る。トータルでは自分の懐も痛まないし今後補助金がなくてもいい話だと思うようになり全体としては徐々に税金の投入が減っていく。こういう施策も検討された方がいいと思います。

このスライドで小樽の事故があった日を「飲酒運転根絶の日」と定めています。できることなら近い将来、道民の努力の末、飲酒運転根絶の日はなくなりましたと言いたいですね。この条例がなくても安全な道路状況になった、運転手の意識が高まりましたというのを見てみたいなと思います。このような事件があった時、旭川の事故の被害者や遺族の方たちもおっしゃっていますが、当初あれは危険運転致死傷罪ではなく過失運転致死傷罪だったのですが被告人が大量の飲酒をしているのに危険運転にならないのがおかしいという遺族の声を受け、結果旭川地検がその罪名を変えたという経緯があります。

被害者側の気持ちはよくわかりますね。これも広い意味では社会の病理なので処罰を過酷にするだけではだめで、もしかしたら自分達もこういう事故の当事者になるかもしれないので、まず社会全体としていろいろな啓発活動を打つべきですね。

それが次のスライドにある地方自治体による啓発活動です。今まで言ってきたことのまとめになりますが、道庁や旭川市など地方自治体ができるだけ「事故の未然予防」という点に何が必要かを考えてさらなる施策をつくる必要がありますし、その際には困っている人を受けとめるようなCRAFTという心理学的な裏づけのあるやり方をご紹介しますのも1つの手だと思います。

飲酒運転をするのはやはり恥ずかしいことです。幼稚園の子どもだって交通ルールを守

り、手を挙げて信号を渡っているのに、大の大人が酒を飲んで運転するなんて本当に恥ずかしいことであると気がつけば、この手の犯罪は防げるのですね。ですから、まずはそういった社会意識の啓発に向けて何ができるかということだろうと思います。

さっきも言いましたが、自動車学校とか職場、家庭での取り組みが大事です。これはボランティアの皆様の仕事をもっと楽にすることになると思います。私はボランティアの方々に注力していただくのは通学時の児童の安全、あるいは体の不自由な方や高齢者が横断歩道を歩いている時のご指導だと思います。

普通に車を運転できるのに酒に酔ってしまった人の処理までボランティアの方をお願いするのは本当にお気の毒ですし、少し場違いな気がいたします。どうすれば敵対的にならずに飲酒に依存している人を振り向かせ、やはり止めてみようと思わせるようにすることが大事だろうと思います。

以上で私のお話を終わりにしたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

## 講演

### 「高齢ドライバーの安全教育 ~コーチングによる双方向型教育のすすめ~」

東北工業大学 名誉教授 太田 博雄

皆さん、こんにちは。太田でございます。少し難しいタイトルでお話ししますが、わかりやすくお話ししたいと思います。まず高齢者の特徴とはどういうものか。それを踏まえて、どういう再教育をすればいいか、最後に具体的に私が作り出した教育プログラムを紹介し、皆さんの活動に何かお役に立てればと思います。では順にスライドで説明してまいります。

まず、「高齢者は危険ドライバーですか？」という質問をさせていただきます。最近、高齢者の事故がマスコミなどでいろいろ取り上げられ、高齢者というと危険ドライバーというイメージになっています。しかしそれは本当でしょうか。まず結論を先に言います。私はそんなことはないと思っています。

「そもそも論」を考えてみましょう。「そもそも安全なドライバーとは」どういう条件が備わった人の事をいうのでしょうか。

常識的にはハンドル操作が上手で、カーブをきちんと曲がれる。バックあるいは駐車が上手にできて、反応も速く歩行者の飛び出しにあっても急ブレーキをかけて止める事ができて・・・など色々ありますね。

事故に遭わないドライバーとして、他にどんな能力必要でしょうか。動体視力は動いているものの識別ができる能力のことです。それから夜間視力も大切です。夜間視力や動体視力が良いことはそもそも安全ドライバーの条件としては必要ですね。その他にも、視野が広いということ。視野が広ひろければ、視野の周辺であっても子どもの飛び出しなどをいち早く見つけることができる。そういう能力が優れていれば事故が防げるでしょう。

このような運転技能や身体的能力、そして危険予測力も重要です。危険予測能力は、駐車場の陰からの歩行者が飛び出すかもしれないという予測ができれば、いざという時にはすばやくブレーキを踏むことができる。予測しないと間に合いませんね。ということは運転技能とか危険予測能力が良ければ安全は保証されることになるのでしょうか。

いいえ、それでも安全は保証されないのです。確かに高齢者は視力も低下するし反応も悪くなる。そして危険予測能力も低下します。それでは、もう安全運転は望めないのかということではないのです。能力が低下したら低下したなりの安全運転は十分できるのです。高齢ドライバーは確かに夜間視力が低下いたします。それをきちんと「自覚」できるかどうかの問題なのです。最近、夜間視力が少々低下してきたな、あるいはハンドル操作が下手になってきたな。こういう自己理解がきちんとできていれば人は、より安全な路線選択をするようになります。例えばここから旭山動物園まで行くとします。どういうルートを選びますか。いろいろなルートがあると思います。狭い近道もあるかもしれません。私は運転が下手になったとか視力が悪くなったという自覚を持っていれば、より安全な路線選択をすることになります。あるいは安全な時間帯を選択する。また、友人と待ち合わせをするようにしましょう。ラッシュアワーなどはなるべく避けて約束の時間に間に合うように余裕のある時間をとって出発するという対策を立てることができます。そうすればあまり急いで行く必要がなくなり、安全速度で走ることができますね。それから車間距離を広げて走ることができますね。ということは、もし歩行者などの飛び出しがあったとしても、それを発見する余裕、あるいは発見してブレーキを踏む余裕時間が出てくるわけです。つまり、運転技能、精神的あるいは身体的な能力が低下したとしても安全運転は実現可能であるということです。これが私の結論なのです。

キーワードは「正しい自己理解」ということなのです。自分はどこが良くて、どこが問題なのか。「運転技能の何が落ちてきて、何がまだ大丈夫なのか」についてのしっかりとした自己理解ができているかできていないかが非常に重要なポイントなのです。

さて、免許更新時講習会では70歳以上になりますと、今年から「双方向型教育」を受けられるようになりました。自動車教習所ではまだこの「双方向型教育」をどうしたらいいのか

きちんと掴めていないようですね。そこで私は一部教習所のためにこの「双方向型教育」についての教育プログラムをつくり試験的に提供しています。今日はその内容と考え方についてお話ししたいと思います。どうして警察庁はこれまでの教育からこの「双方向型教育」の手法に転換したかといいますと従来の教育方法に問題があるということがわかったからなのです。そして高齢者の特性に合わせた教育が必要であるということが理解されるようになってきたからなのです。

まず初めに高齢者の特性から考えてみます。まず1つは高齢ドライバーにおいては安全運転についての自信が高い事です。高齢者は概ね自信過剰のようで、「私は運転まだまだ上手い」と思っています。また、「私に限って事故は起こさない」と人一倍思っています。高齢者に限らず、一般にドライバーは他の人よりも事故を起こす確率は低いと思っているようです。高齢者は、柔軟性にかけてきます。わかりやすく言えば頭が固くなってきます。一旦思い込むとなかなか修正をしたがらない頑固なところがあります。ですから高齢者に従来型の教育をするとどうなるか。教習所指導員に「あなたは一時停止の際にきちんと左右の確認をされてなかったようですね」とか言われたとすると、素直に聞けないのです。「そうかなあ、きちんと確認したよ」。これが「教え込み」への反発です。しかし多くの高齢者は本当の感情を表す代わりに「ああ、そうですか、いろいろご指摘ありがとうございます」などと言って帰るでしょう。けれどそれは大体口先だけであって、心ではあまり納得していません。「私はちゃんと運転していたよ。いつも安全運転をしているし、これまでに事故も起こしていないからこれでいいのさ」と心の中では思います。

スライドをご覧ください。このスライドのグラフの横軸は年齢を表します。20歳代から90歳代まで全部で150人ぐらいのデータです。縦軸は自分の運転ぶりについての一人一人の自己評価の平均値を表しています。グラフが示すように、年齢が高くなるにつれてどんどん右肩上がりになります。つまり運転の自信が高くなっているのがわかります。しかし現実とは違います。次のグラフは指導員による評価です。加齢に伴い、自己評価とは反対にどんどん低下しています。つまり客観的な評価と主観的な評価にはいかにずれが大きいかわかります。これが大きな問題となります。自分の運転に自信があるということは、無理な危険運転につながるからです。

高齢者の特性のもう1つは、「聴くのが苦手」という事です。喋るのは好きなのです。私もこうして喋っていると非常に心地良いですね。同じ1時間を過ごすのにも、喋る1時間はせいぜい30分ぐらいにしか感じませんが、聴くのは1時間が2時間ぐらいに感じます。高齢になるほど自分の話を聴いてくれる人を見つけたいくなるのですね。これは高齢者だけ

ではありませんね。若い人もそうなのです。自分の話を良く聴いてくれる人を好きになります。そういう人を求めて友達になりますからね。繰り返しになります。相手の話は大体いい加減に聞いています。「なるほど、そうですか、はあ。」という感じです。加えて、高齢者は知識が豊富。知識は豊富なので安全運転に関しても相当わかっています。今さら「左見て右見て」と言われても、本人は「そんなことは知っている」と心の中では思っています。ある警察署主催の高齢者のための交通安全講習会を視察したことがあります。確かに楽しい講習会でした。腹話術をされていましたが本当に上手です。全然口を動かさずに人形を使って交通安全の話をいろいろするのです。参加した方々は楽しくて拍手をしていました。最後に講習会で「交通安全に気をつけましょう。帰りはぜひ横断歩道で右を見て左を見て、そしてもう一度右を見て帰るようにしてくださいね」と話をされていました。参加者は「なるほどね、そうですね」とにこにこしながら帰って行きました。それを見て、少々疑問に感じたものです。講習会の最後に「右を見て左を見て右を見て帰りましょうね」と言われて、人々が満足して帰ったと思えなかったのです。もしかして「そんなことは知っていますよ」という気持ちではなかったか。

そこで、今までお話しした事を総合して考えると、これまでの安全教育は教える側による教えられる側への一方通行ではなかったかと考えるわけです。もっと双方向型でなければいけません。では何を教えるか。それは正しい「自己理解」です。「自己評価力」ともいいます。自分は何ができて何ができないのか、何を知っていて何を知らないのか、自分にはどういう危険性があるのか。これをきちんと自分が理解できるような機会を設ける必要があるのではないかということです。ある本を読んでいましたら次のような一節がありました。「川を飛び越そうとした時、うまく飛べるためには、川幅がどのくらいであるかについての情報を持っているだけではだめで、自分が飛べる幅を知る必要がある」。私は、ああなるほどと思いました。皆さんはベテランですので危険予測能力の重要性はよくご存知だと思います。先ほども言いましたが高齢になって反応時間が遅くなっても、あらかじめ危険を予測すれば対処のための時間はあるのです。歩行者の急な飛び出しにあっても、危険発生への構えがあれば対処できるのです。危険を予測することでブレーキを踏む時間は0.2秒あるいは0.3秒くらい早くなります。そうすれば事故を回避できます。そういう意味で危険予測能力は大変大事ですね。しかしそれだけでも不十分だと言わなければなりません。自分の中にある危険についてもきちんと把握できる力が必要になってきます。お話を整理すれば、安全実現のためには「外側の危険を予測し発見する力」とあわせて自分の「内側にある危険を予測し発見する力」の両方が必要になってきます。しかし今までは内

側にある危険についての訓練がおろそかにされてきたのです。自分の欠点や短所の理解が必要です。「自分は何ができて何ができていないか」。これが内側にある危険ということです。これを考えなければいけません。もちろん、この作業は決して簡単なことではありません。自分のことをどれくらい知っているかを考えると、これは古代ギリシャ以来の問題です。皆さんご存じのソクラテスは「汝自身を知れ」とか「無知の知」と言っています。若者の不遜な態度をソクラテスは懸念し、街に出かけてはディベートを仕掛けました。若者たちはその質問や疑問に対して答えられなかったのです。結果、自分自身がいかに知らないかということを知ることになります。ソクラテスの行った方法を産婆術と言います。さらに自己理解の難しさはフロイトが見出した無意識の世界の存在からもわかります。自分でも知らない、意識できない世界を自身の心の中に持っているということをフロイトは見出したのです。そして私たち人間は自分自身のことを8割方は知らないことがわかりました。ノイローゼのお話をします。いろいろな神経症、例えば汚いのが嫌だという人、不潔恐怖症。家に帰ると、手を一生懸命洗わないと気が済まない、洗浄恐怖症と言います。手を洗うのはよいのですが、それが際限なく繰り返し手を洗う人がいます。石けんや、たわしでゴシゴシこすってすり切れるくらい手をたわしでこすります。それでようやく気持ちがおさまる。これは脅迫神経症と言います。視線が怖いという人もいますね。人の視線が怖いから外出や買い物ができない。あるいは、人の前に出ると顔が赤くなって話ができない赤面恐怖症などさまざまあります。ご覧のスライドに書いてある、ひきこもりなどの不安神経症。それからうつ病と書いてありますが、これらの症状は無意識の中に私たちが押し込めたさまざまな欲求やストレスがたまりにたまって爆発した姿なのです。これが神経症の姿です。フロイトによると、人間は嫌なものは見たくない、聞きたくないのです。自分にとって都合の良いものだけ、自分を心地よくするものだけを意識できるようにします。嫌なものは心の中にぐっと押し込んでしまう。これを「抑圧」と言います。「抑圧」とは本当の自分を覆い隠すことを意味します。つまり、本当の自分に気づかないということです。これは自分の運転についての欠点についても当てはまります。自分の問題には気づきたくないのです。

問題なのは、「人は自分の思う世界に従って行動する」ということです。これは心理学の大原則です。これが困ったもので、私は安全だと思えば実際には危険が存在するにもかかわらず、危険を持ったまま運転をします。自分の思う安全はしばしば客観的には安全ではないのです。私の反応は速いと思えばはもっとスピードを出しても大丈夫ということになりますね。主観的な世界が客観的な事実とずれていることは事故の最大の原因です。



思い出すのは6年前。私が住んでいる仙台が大震災に見舞われました。あの時に多くの人が津波にのまれて亡くなりました。あの時何が起きたか。まさにこの「主観的な世界と客観的な事実のずれ」が起こったということなのです。「津波は来ないだろう」と思ったのです。そして「たとえ津波が来たとしても私にはたいしたことは起こらないだろう。せいぜい津波は1メートルぐらいだろう」。津波が来ると言われても、きっとたいしたものではないだろうと考えてしまいます。まさか10メートル以上の津波が来るとは思わなかったのです。人間は全て自分の都合のいいように解釈をしようとする。これを認知バイアスといいます。認知バイアスによって、あのような悲劇が起こった。つまり「人は自分の思う世界に従って行動する」ということです。

安全にとって最も重要な「正しい自己評価力」をどうやって教育していけばいいのでしょうか。その教育法には「コーチング」があります。コーチングは今までの教育方法とは異なります。これまでの教育方法を「ティーチング」といいます。これは基本的には教え込みによる教育方法です。「右を見て左を見て」や「高齢者は動体視力が衰え、夜間視力が低下するからあまり運転はしないほうがいい。皆さんも気をつけましょう」。これは教え込みによる教育方法です。高齢者はそれを聞いても右の耳から左の耳にずっと抜けていくことが多いのです。これは高齢者だけでなく人間一般に言えることでしょう。私達は人に欠点を指摘されたくない。人に言われたくはないのです。これに対して「自分で決定する」する事柄については有効に働きます。人に指摘され、素直に「なるほど」と納得し行動を変える人はよほどできた人、希少な人なのです。大体の人は反発します。だからティーチングには限界があるのです。ティーチングの問題点として、教え込みによる心理的な抵抗感が起こることがしばしばあげられます。教え込みからはなかなか人間の行動は変わらないのです。

勿論ティーチングが有効な場合があります。ティーチングは初心運転者には効率的で良いのです。しかし多くの知識を持った人には有効ではありません。コーチングでは上から目線による教え込みをしません。学習者が知っているか知らないかについてまず会話で尋ねます。知っていると言えば教える必要はないわけです。コーチングは会話によって進められます。指導者は、この人はどの程度理解して、どの程度理解していないかということ把握しながら進めるわけです。学習者に合わせた方法で進められるということが非常に大切です。そして学習者は自らが気づくことが大切なのです。人から上から目線で言われると話を聞きませんね。そこで話が終わりになります。しかし、例えば怒りっぽい自分を自分で気づくことができれば、「これは何とかしないとイケないな」という素直な気持ち

になれるのです。コーチングという教育方法は会話を通して自分の姿について自ら振り返りをしてもらい、そして自分の課題について自ら気づいてもらう作業なのです。この作業の繰り返しをするのがコーチングです。コーチングは会話ですから少人数でやると一番いいですね。皆さんも5、6人の参加者と安全教育をされることがありませんか。そのくらいの人数だとちょうどいいです。多く場合は少人数に分けてグループごとにディスカッションをしてもらう方法を採用します。

コーチングによる教育について具体的なお話をします。最近、私は高齢運転者の免許更新時講習会で「自分の運転の様子を録画して振り返る」ことをテーマにした教育プログラムを作りました。所謂、「双方向型の振り返り講習」です。これは特に認知機能検査を受けた第1分類と第2分類の方を対象に行われるものです。例えば、コースで参加者に右折をしてもらい、その映像を撮影します。その後、運転の映像を利用して自分の運転ぶりを振り返ってもらうのです。例えば、ご覧のスライドにある図は高齢者の方が運転をした様子を俯瞰的に表した図です。この方が右折をしようとした時、向こうから対向車が走ってきました。少し慌ててしまい早目に右折を始めました。少し早いスピードで右折した状況だったというわけです。このような運転をした後にこのドライバーと指導員がお互いに話をし合いながらドライバー自身による気づきを引き出していくのです。そういう会話の例をこれからお見せします。

ご覧のスライドには「実走行後の振り返りと気づき作業」と書いてあります。指導員はこの高齢ドライバーに少し漠然と尋ねます。「今の運転をどう思いましたか。今、右折していただきましたが自分で何かお気づきになったことはありますか」。このような聞き方をします。そうすると「そう言われると、ちょっと慌ててしまったかもしれないね」と答えるかもしれません。「慌ててしまったのですか。それで何が起こりましたか？」(指導員)。「ちょっと速度が速かったのかもしれない」という答えが返ってくるかもしれません。指導員はさらに尋ねます。「速度が速かったとおっしゃいましたが、速度が速いと安全上何か問題がありますか」と。もちろん指導員の方は知っています。しかし学習者であるこの高齢ドライバーがきちんと理解しているかどうかを確かめるためにわざと質問するのです。そうすると、この方は「安全確認が不十分になってしまうかもしれない。速度が速いとピューッと行ってしまう。そうすると安全確認がきちんとできないかもしれない。それに歩行者が飛び出してきたら止まれないかもしれない」という回答をしてくれたとします。このような答えであれば、この方は十分安全運転について理解している方だということになりますね。このように参加者にいろいろ振り返ってもらい自分の問題点について気づい

てもらうのです。この後「ではもう一度運転しますが、次の時はどのように運転しますか」という次の目標を立ててもらいます。例えば「もうちょっと速度を落として、落ちついて右折しようかなと思います」という目標を立てるかもしれません。指導員はもう少し質問してみます。「ゆっくり落ちついて運転したい。それにはどのような良い点がありますか」。「横断歩道の歩行者の確認がしっかりできる。こういう良い点があるね」(高齢者)。「なるほど。その他にありますか」(指導員)。すると「対向車を待ったほうが良かったかもしれない」(高齢者)。「そうですね。対向車を待つことで、どういう良い点がありますか」(指導員)。「慌てないで済むでしょう。慌てなければハンドル操作もきちんとできるしね」(高齢者)。このような会話のやりとりをしながら高齢者の方に自分のどういう点が問題であったかや、その問題点を修正するためにはどういうことをすれば良いかを自分で自覚できるようになるのです。こういう形で双方向型教育を進めていくのです。もちろんいつもそう簡単には行かないかもしれません。コーチングの勉強を少ししてもらわないといけません。

最後のお話です。これはドライバーだけではなくて歩行者の交通安全教育にも利用できます。どんな講習会でもそうですが、始めに参加者の緊張を解くためにアイスブレイクをします。アイスブレイクにはいろいろな方法がありますが、最近私どもは「物差し遊び」をして参加者のリラックスを図るようにしています。例えば「今日の体調は何点ですか」とか、「昨日の夕飯の満足度は何点ですか。100点満点で教えてください」とか。そうすると「70点かな」などと答えてくれます。そうすれば「あとの30点は何が不足ですか」とたずねたりします。そのような遊びをするのです。参加者の方が次第にリラックスしていくのがわかります。その後本番に入ります。「このような見通しが悪い場所を皆さんに横断してもらいます。この時、自分自身で点数をつけるとすれば100点満点で何点つけますか。日頃のご自分を思い出していただき点数とつけてください」と尋ねます。今日ご参加の皆さんは100点でしょうか？ つぎにその評価が本当かどうかの振り返り作業を行います。その方法の一つとして、他の人が横断する映像を見てもらいます。他人の姿を観察しながら自分の姿をもう一度思い起こしてもらわうわけです。そして参加者の皆さんにもう一度安全度の点数をつけてもらいます。「先ほどと比較してどうですか。点数は上がりましたか？ 下がりましたか？」。これは「人のふり見て我がふり直せ」という故事を利用した方法です。自分の安全行動を振り返り、その課題に気づいてもらう為には自分と対峙(自分を意識)してもらわなければなりません。自分を意識するための方法の一つには他人の姿を見ること。言い換えれば他人が自分を映しだす鏡とする方法がとられます。このようにして、

自分の安全性について再評価して自分の課題に気づいてもらうのです。このような手法を私どもは開発しています。皆さんが安全教育をする時にこういう映像などを使って教育をされれば誰でも簡単にできます。話も結構盛り上がります。これはミラーリング法（「他人のふり見て我がふり直せ」）と言います。

時間になりましたので、以上で私のお話を終わります。ありがとうございました。

## 活動事例発表

### 「高齢者の交通安全と飲酒運転の根絶について」

旭川市交通安全運動推進委員会指導員部会 会長 磯石 浩二

皆さん こんにちは ただいまご紹介いただきました磯石です。

この2つのテーマのうち飲酒運転につきましては遠軽町さんが相当詳しくお話をしてくれそうなので、私のほうからは旭川の交通安全指導員の飲酒運転根絶見廻り隊という組織が活動している指導員会における活動についてのみお話をしたいと思います。

旭川におきましては、先ほど講師の先生のお話にありました北海道の条例制定を受けまして、昨年7月から毎月13日を中心に月1回実施しております。これは旭川市内の各交通安全指導員、交通防犯課、警察、この方々の協力を得まして毎月1回実施し、パンフレット、ティッシュなどをもあわせて配布しております。また各イベントでも配布活動をしており、非常に効果が出ているように思います。配布資料の29ページ「2. 飲酒運転の根絶」

・ の写真を参考にさせていただきたいと思います。

次に、高齢者の安全運転についてですが、先ほどの講師の先生のお話をお聞きし、全くそのとおりであると思いましたが、しかし、同時に今までの私達の指導方法が全部間違っていたのだろうかという疑問が生じてきました。というのは、私たちは今まで、上から目線で知らない人に教えるということをやってきたように思います。ここは反省をいたしまして次回からは今日のお話の内容を参考に少しづつ改良を加えていきたいなと思いません。

私どもの地区は東旭川地区といい、旭川動物園を中心にして活動しております。交通指導員は全員で9名。これが春夏秋の安全運動を初め、登下校の街頭指導、お祭りや行事などでの街頭指導を一生懸命行っております。しかしながら、指導員の高齢化が進んでいる中、後継者がおりませんので後継者探しに苦慮しているのが現状でございます。

活動内容を1つご紹介いたしますと、資料の「高齢者の交通安全」の の写真、高齢者

の交通安全（ふれあいランチ）と書いてあります。このふれあいランチというのは、毎月1回、社会福祉協議会で75歳以上の老人を対象にお食事会をしながら懇談をするという活動をしております。この時、32ページの配布資料を参加者に配り、具体的な話をしながらお話をさせていただいております。ふれあいサロンのお年寄りは75歳以上の方々ですが、この話を聞くのを非常に楽しみにしています。

交通安全の話のほかに、じゃんけん大会やいろいろな体操などを取り入れて活動しています。この時には交通安全の話の他に必ず今はやりの振り込め詐欺、特殊詐欺の話も組み込んでいます。その中で必ずお話ししているのは、振り込め詐欺ではお金をとられるけれども、命はとられないということを強調しています。これは皆さん方も経験されていると思いますけれども、振り込め詐欺の被害者はお金のある人だけですから、お金のない人はかかりません。交通事故というのはお金があってもなくても被害者・加害者双方になってしまいます。そのポイントをわかりやすく、かつ楽しく説明し、ご飯を食べていただくという活動でございます。以上で私の話で終わります。ありがとうございました。

## 地域の交通安全教育センターとしての活動推進

### 北海道クミアイ自動車学校

（一般社団法人北海道クミアイ自動車学園）校長 松浦 和典

皆さま、こんにちは。北海道クミアイ自動車学校の松浦と申します。

皆さんのそれぞれの市町村に自動車学校があると思います。自動車学校といえば普通は市町の名がつくのですが、この「クミアイ」とは労働組合の自動車学校ではありません。昭和36年に農業団体がつくった自動車学校でございます。私は以前、旭川自動車学校に30年おりましたが平成15年からここでお世話になっております。

おそらく皆さんもどこかの自動車学校で免許をとられていると思います。レジュメが「地域の交通安全教育センター」となっております。自動車学校が今、何をやっているかということ本来の運転免許取得にかかわる教育や、先ほど講師の方が高齢者の話や飲酒運転の話をされておりましたが当校でも高齢者講習や免許取り消しの講習をしています。取り消し講習は年間50名ぐらいですが、中には2回も取り消しになる方がいます。それから、高齢者講習での認知症検査の3時間講習を私自身受け持っています。

少し余談になりましたが、自動車学校は地域の交通安全センターとしてのさまざまな活

動を今までやってまいりました。学校や幼稚園にも講話に行きました。受けるほうにした  
ら講話だけではインパクトが弱いのですね。50分間しゃべるだけでは聞く方は飽きてしま  
います。特に若者は難しい。今日ご参加の皆さんはちゃんと聞いてくださっているのであ  
りがたいです。以前、学校の先生から「生徒が話を聞くにはもって10分です」と言われ、  
それからはパワーポイントを使うようになりました。

5年前の話ですがある市内の学校の先生から、実はうちの生徒が交通事故に遭った時救  
急車やパトカーへ連絡する事もできないと相談を受け、その後は交通事故に遭った時、遭  
遇した時の対処方法などを生徒に話すようになりました。

皆さんに配布した資料をご覧ください。生涯教育ということで幼稚園から小学校、中学  
校、高等学校、高齢者の方まで体験型講習会を実施しています。高校では生徒20名に参加  
していただき安全に交通事故の再現などを行っています。

資料の の写真は来年小学校に入学する幼稚園年長組への指導風景です。旭川市の交通  
防犯課の指導員にも協力をいただいております。巻き込み事故や飛び出し事故などをわか  
りやすく再現しています。真ん中の写真にドアをはずした車が写っています。この中に  
着ぐるみを着た指導員が乗ってシートベルトの着用と非着用時の衝撃の違いを再現しま  
した。指導員も大変なのです。次に下の写真はチャイルドシート非着用時ですね。当日は  
お母さんも大勢参加されていたのでチャイルドシートの重要性も理解してもらいました。  
今回、2番目の子が参加したお母さんが「2年前に子どもにもチャイルドシートをきちん  
と装着してくださいと言われて本当に良かった」と感謝され、講話だけよりも「見せる講  
習」の方が園児や母親の印象にも残り効果的なんだという事を実感しました。

からは当校にある自転車シミュレーターを利用した講習です。道内の各自動車学校は  
結構持っていると思います。自転車シミュレーターでは一時停止、「止まって左右を見る」  
ことを強調して指導しています。このような講習をやらせていただいております。

これは稚内市での高校に自転車シミュレーターを持っていった時の講習会の写真です。  
このような参加型の講習が一番良いように思います。

からの写真は高齢者を対象にした講習会です。高齢者は夜間の事故が多いため、反射  
材の効果実験を通して確認しているところです。講習の終了後皆さん全員に反射材を渡し  
ました。後日、講習会のお礼に来られた方がお渡しした反射材をバッグに付けてくれてい  
ました。私はそれを見て、これはやはり効果があるものだ実感いたしました。

次に、 の写真は旭川市の交通防犯課からの協力依頼で実施したものです。数年前に旭  
川で高校生の自転車と歩行中の高齢者の方が正面衝突して死亡事故を起こしました。夕方

だったのですが、高校生はイヤホンやスマホを見ながら運転していました。なかなか自転車のルールを守ってくれないものです。この講習会では全校生徒出席の中、各学年代表の生徒にも参加してもらい自転車の違反走行などを体験してもらいました。人形を使った自転車と車の衝突実験では衝撃のすごさに全校生徒が声を出して驚いていました。この写真は自転車と車の衝突実験です。年間40台くらい自転車をぶつけるのですが、その度に中古自転車を買ってくるので準備が大変です。あと、 の写真は、高校生が交通事故の現場に居合わせ時の対応方法を指導した風景です。警察や救急車への連絡についてほとんどの高校生が理解しているのですが、実際、模擬事故でやってみると多くの生徒がうろたえてしまいきちんと緊急通報できませんでした。生徒自身が実際に事故に遭うとは自分は思っていないからね。3ページ の写真はシートベルト着用での衝撃体験です。やはり体験は効果的です。以降は先進的な車を使用しての高齢者教室です。先日の金曜日、東京で高齢運転者による事故がありましたね。この写真は北海道新聞にも掲載されましたが、先進的な自動車による「誤操作での衝突防止体験」です。今月は旭川市内の百寿大学の方がこれを体験に来ます。

当校では、所轄警察署と各団体の協力を得て、このように事故防止に努めております。今年は生涯教育、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、一般ドライバー、高齢者など、およそ7,000人以上の方が受講されました。おそらく皆さんの市町村の自動車学校でも対応できると思いますので、ぜひ声をかけてください。

以上で私の発表を終わります。ありがとうございました。

## 「遠軽町の交通安全対策 ～飲酒運転根絶を中心に～」

遠軽町民生部住民生活課 係長 長尾 敦

皆様、大変お疲れさまです。オホーツク管内遠軽町役場住民生活課に勤務しております長尾と申します。よろしくお願いいたします。

私は、「遠軽町の交通安全対策」の中で飲酒運転の根絶に関する町の取り組みを中心に話をしていきたいと思います。

まず、簡単に遠軽町の概要からお話をいたします。遠軽町は今から12年前の平成17年10月に遠軽町、生田原町、丸瀬布町、白滝村の4町村が合併し、新たに遠軽町として誕生しました。オホーツク管内のほぼ中央に位置し、いろいろな市町村に接して合併したものですから面積が大変広大で、東西南北およそ45キロ以上あるという非常に広い行政面積にな

っております。人口は9月末現在で2万人をわずかに超えた程度ですが、このところ交通アクセスが非常によくなってきており高規格道路旭川紋別自動車道については道央自動車道の比布インターチェンジから枝分かれをして現在、遠軽瀬戸瀬インターチェンジまで延びております。またJRは石北本線が通っており遠軽駅で停まった列車がまた同じ方向に走り出すスイッチバック方式で運行しており鉄道ファンの方には大変有名なところ です。また、札幌ないし旭川までの都市間バス路線があり旭川圏・札幌圏と非常にアクセスが良くなっているところです。

次に、当町の交通安全指導、交通安全啓発体制について説明いたします。35ページの資料にあるこの四角は遠軽町役場です。私を含めて住民生活課長以下全員兼任ですが職員4名、専門の嘱託職員1名がおります。「交通安全専門員」という名称で日々の交通安全指導やパトロール、老人クラブなどでの講習をこの専門員に任せているというのが実情です。

また、交通安全指導員は全町で58名、2年任期で委嘱しております。主に登下校時の児童生徒の交通指導を中心にお願いをしています。また民間・職域団体は町内それぞれ9地区に遠軽地区交通安全協会の支部があります。ほかに職域団体として安全運転管理者協議会と安全運転管理者事業主会があります。

警察については遠軽警察署。管轄は遠軽町、湧別町、佐呂間町の3町になっており、主にこの3つが相互連携する形で交通安全指導や啓発に取り組んでいます。当町の特徴かどうかはわかりませんが児童生徒の通学時の交通指導は町のほうで委嘱した交通安全指導員の方々に指導していただいております。

また各種の老人クラブや幼稚園、学校などの講習、一般的な交通安全啓発活動については警察と行政、民間・職域団体が中心になり連携してやっています。活動としては、街頭啓発やパトライト、高校生の自転車診断、事故が起こった時の道路診断などをやっています。

最近、道内で小樽、砂川、室蘭の事故が起きました。その間、道のほうが飲酒運転根絶に関する条例を施行しましたが遠軽町で最も早く危機感を持ったのが警察でした。

というのは、ちょうどこの同時期に道警の現職警察官による飲酒運転の不祥事が発生し、警察としていち早く行動を起こさなければいけないということで、行政や安全協会、料飲店組合に声をかけ、遠軽町内一番の繁華街の飲食店15軒を2班に分かれて訪問活動を行いました。飲酒運転の危険を察知した場合の通報や車での来店客にはお酒の提供はしないという協力を条例ができる前の砂川で事故があった直後、最初に取り組みをいたしました。

その時に飲食店に配った警察作成のステッカーの写真がこれです。このステッカーやポ



スターを料飲店組合に配って協力をお願いしました。この取り組みは、一昨年から今年まで年2回のペースで訪問活動を行っております。このような素早い連携や協力体制がとれる1つの要因は、交通安全運動期間の前に年4回「打ち合わせ会議」を町内の料飲店組合を除く参加団体と行っており、普段からの情報交換や協力体制ができているからなのです。またご協力をいただいた料飲店組合については町の安全安心まちづくり協議会に構成団体として参画していただいております、交通安全推進のための啓発活動に非常に理解のある団体なのです。こういう背景もあって素早い啓発活動ができたと考えています。

37ページにこの遠軽町安全安心まちづくり協議会の構成団体を列記しておきました。この協議会は交通安全だけではなくて防犯、暴力追放、青少年健全育成といった行政でばらばらに活動していた外郭団体を全て一本化して交通安全指導員や少年補導員など、いわゆる実働隊の方々が構成団体に入っています。いってみれば事務局である町を通さずに、それぞれの構成団体間で協力してアクションを起こし運営している協議会です。この中には料飲店組合も入って協力をいただいております。

次に官民それぞれの飲酒運転根絶に対する取り組みについてです。先ほど紹介した民間団体、安全協会、職域団体は交通安全協会の旧町村ごとの支部にまだ存続し、それぞれのエリアで活動しています。一番大きな旧遠軽町エリアの遠軽支部は遠軽自動車学校が事務局を持っています。先ほどのクミアイ自動車学校の校長先生のお話に重複するかと思いますが免許取得前の高校生に対する教育、免許取得後の間もない若年層ドライバーに対する安全教育にも力を入れていただいております。

また、職域団体については、それぞれの「事業主会」が、特に条例制定後、運輸業・流通業・建設業を中心に、かねてから実施していたアルコールチェックや飲酒してから就業時間までの間隔をきちんと確保するといった取り組みを、より厳格に行うようになってきたと伺っています。

それから、安全運転管理者協会では1年前から各職場での職員が、私は飲酒運転をいたしませんという「飲酒運転根絶運動宣誓書」への署名活動に取り組みました。およそ、1,000名を超える署名を警察署に届けました。

行政としての取り組みですが、毎年度「北海道交通安全実施計画」に倣い、遠軽町も交通安全実施計画を策定しております。その中で毎年、飲酒運転根絶も重点項目に設けております。参考までに遠軽町の死亡事故件数、過去5年間のものを載せております。幸い飲酒運転に起因する死亡事故は起こっておりませんが物損事故は起こっております。

39ページです。行政では年6回の交通安全運動の時の街頭啓発、4月・9月の「交通事

故死ゼロを目指す日」に100人規模の大きな街頭啓発を実施しております。またここ数年、ヤングドライバーへの啓発として1月の成人式当日に飲酒運転のチラシやパンフレットを配布して意識啓発を図っています。関係団体との協力・連携では、町外から警ら隊や道の推進委員会のキャラバン隊がこられた時の協力、更生保護団体と協力して社会を明るくする運動の強調月間中の街頭啓発パレードなどを行っております。

最後になりますが、先ほどの講師のお話にもありましたがまだまだ実社会では飲酒に対して非常に寛容な部分が残っています。ただ車の運転となると話は別ですので絶対に許されるべきものではありません。今後も私ども行政、警察、諸団体と連携を深め、また広く住民の皆さんを巻き込みながら啓発活動を続けていこうと思っております。

ご清聴ありがとうございました。

## 【2日目】

### グループ討議の結果

#### 1班

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| グループ名 | 1. 子どもの交通安全                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 討議テーマ | 子どもに対しての交通指導について                                                                                                                                                                                                                                               |
| 活動状況  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・雨天でも学校がある日は黄色のレインコートを着て街頭指導している</li> <li>・七夕でお菓子を配布する時、交通安全の声かけをしている地域もある</li> <li>・一生懸命活動しているから事故防止につながっている</li> <li>・学校の先生と一緒に街頭指導をしている（期間限定）</li> <li>・交通安全だけでなく不審者対策にもなっている</li> <li>・コミュニケーションも学べる</li> </ul>     |
| 課題の抽出 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボランティアの担い手不足（若い人は活動実績を見て引いてしまう）</li> <li>・ボランティアにより温度差がある</li> <li>・街頭に立つと運転手・歩行者ともに危険な場面があると感じる</li> <li>・いつも同じ人ばかりでボランティアの偏りを感じる</li> <li>・頑張って指導していても目の前で事故が起こる</li> <li>・報酬がある地域はボランティアが多いが、報酬のない地域は少ない</li> </ul> |
| 対応策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・継続して指導、教育する事が一番大事である</li> <li>・少額でも報酬を出す事がボランティアを増やすかも</li> <li>・地域の情報の共有</li> </ul>                                                                                                                                   |

#### 2班

|       |                                                                                                                                                                                                  |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| グループ名 | 2. 高齢者の交通安全                                                                                                                                                                                      |
| 討議テーマ | <ul style="list-style-type: none"> <li>・見える高齢者交通安全対策</li> </ul>                                                                                                                                  |
| 活動状況  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・老人クラブ、敬老会での交通指導</li> <li>・自宅訪問      ・街頭啓発      ・反射材配布      ・ランチ講習会</li> </ul>                                                                            |
| 課題の抽出 | <p>反射材を渡しても付けてもらえない<br/>交通安全教室に参加しない人が事故に遭う<br/>独居老人の自宅訪問を実施しては<br/>免許の返納</p>                                                                                                                    |
| 対応策   | <p>安全教室中に配布のみでなく、その場で付けてもらう。靴に貼る。<br/>老人クラブ未加入者も町内で声をかけ少人数のミニ集会を増やす<br/>富良野市では5000人中2500人の訪問を終了。毎年配布する反射材を変えているが30%は留守。スタッフは少ないができるだけ実施する<br/>市の条例をつくる。実際は買い物などに困っている。<br/>免許更新時の更新条件を厳しくしては</p> |

### 3班

|       |                                                                                                                                                                                                                   |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| グループ名 | 3 高齢者の交通安全                                                                                                                                                                                                        |
| 討議テーマ | 高齢者の交通安全                                                                                                                                                                                                          |
| 活動状況  |                                                                                                                                                                                                                   |
| 課題の抽出 | <p>高齢者の横断歩道外の横断<br/>         夜光反射材の入手促進<br/>         高齢者に対する指導教育<br/>         免許返納後の対応</p>                                                                                                                        |
| 対応策   | <p>当該高齢者の特定継続した指導（本人や周囲を通して）<br/>         危険マップの作成（横断しそうな場所）<br/>         購入法と場所について広報周知。<br/>         工夫：もっと受け入れやすいおしゃれな品物で<br/>         啓発場所：温泉など<br/>         参加した方が孤立した不参加の方に対応してもらう<br/>         移動手段の確保</p> |

### 4班

|       |                                                                                                                                                                         |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| グループ名 | 4. 自転車の交通安全                                                                                                                                                             |
| 討議テーマ | ・自転車運転者に対する交通安全について                                                                                                                                                     |
| 活動状況  | <p>いろいろな会合を通じて自転車対策を講じてきた。北海道の道路は広いという状況から自転車の車道通行などの指導は難しい。<br/>         自転車通学の高校生のヘルメット着用を義務付けた愛媛県の例を広めたい。</p>                                                        |
| 課題の抽出 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全指導をどのようにするか</li> <li>・幼、小、中、高の学校教育の徹底</li> <li>・父母会などでの親の教育が必要</li> </ul>                                                     |
| 対応策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コーチングのように柔軟な手法<br/>             「ライトを点けてください」ではなく「ライトを点け忘れていますよ」</li> <li>・現状を少しでも改善するように学校教育の場、あるいは地域の各種会合で運動を進めていく</li> </ul> |

5 班

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| グループ名 | 5. 飲酒運転の根絶                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 討議テーマ | 飲酒運転根絶に向けた課題の改善                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 活動状況  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各市町村でチラシや啓発グッズの配布。ハンドルキーパーの確保の推奨</li> <li>・自治体では独自の根絶条例の制定や「飲酒運転根絶のまち」宣言</li> <li>・若者対策として大学の学園祭に飲酒体験ゴーグルを体験できるPRコーナーを設ける</li> </ul>                                                                                                                                      |
| 課題の抽出 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒がつきものの地域イベントでは飲酒后、車を運転しないようなさまざまな配慮が必要ではないか</li> <li>・啓発やPRを行う上で行政、警察、関係団体が三位一体となって連携を強めて実施しなければならない</li> <li>・地域や職場での意識の高まりに比べ、一般家庭での飲酒に対する「車はダメ!」という意識は浸透されていない</li> <li>・参考になる地域の取り組みや啓発に役立つ情報について上手に報道機関を利用してPRすることも有効</li> </ul>                                   |
| 対応策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・アルコールチェッカーや簡易判定できるカードをもっと普及させ、手軽に飲酒度がわかる方法を定着させる。</li> <li>・啓発では体験型ゴーグルの機器を有効に使用することで意識の向上を図る</li> <li>・地域、事業所に加え、特に一般家庭に訴えかけるような意識啓発の向上を図る(運動の底辺を広げる、PR方法の工夫、継続した啓発活動の実施)</li> <li>・飲酒に起因する事故について検挙基準を厳格にするなど法規を改正して「飲酒運転は犯罪」ということを制度として定着させる方向に進めていくことも求められる</li> </ul> |

## 講評 一般財団法人日本交通安全教育普及協会 主幹 石井 征之

それでは私のほうで講評をさせていただきたいと思います。

2日間いろいろなお話がありました。まず昨日の3つの事例発表ですね。この発表は非常に興味深く聞かせていただきました。3名の発表者、それぞれ違う立場からの発表に聞き入ってしまいました。

特に旭川市の指導員部会の磯石会長のお話で私が感じたことは、高齢者を集めて講習会を実施するのは非常に難しい。結局はランチ会やゲートボール大会、敬老会などの行事にこちらから出かけて行って啓発活動をする方法が一番効果的で効率が良い。全く私も同感だと思いました。33ページに掲載されたパンフレットを皆さん見てください。非常に苦労されてこれを作成したのだと私は思います。月に1回出されているようですね。イラストが多くて文字が少ないのでとてもわかりやすいですね。このページの中段の少し下に「家庭で交通安全の話をする」というのがあります。私は、家庭内で日常生活の中に交通安全を取り入れるということを意識する必要があると思います。例えば昨日のテレビでこんな事故がありましたと必ず出ます。その時にこんな事故があったね。大変な事故だったねと家族内で話し合う時間を少しでも設ける。そういう日常の中で交通安全の話題をつくる。私はこれが非常に大切であると思います。次に自動車学校の松浦校長先生のお話でした。大勢の高校生を相手にパワーポイントを使ったりしていろいろ工夫されてお話をされていました。これは本当になかなか難しいですね。学校で交通安全の指導する時には自動車教習所に力を借りたいと強く思っています。というのは、教習所の指導員の皆さんは指導のプロです。ですから、そのプロの力をぜひ借りて、これから交通社会に出ていく中・高校生をぜひ教育していただきたいと強く願っております。特に教習所は「地域の交通安全センター」という意識を非常に強く持っているところが多いですから、これから交通社会に出ていく子ども達をぜひ教育していただきたいと強くお願いしたいと思います。次に遠軽町の長尾係長さんのお話です。この中で「飲酒運転根絶運動宣誓書」のお話があり、私も初めてお聞きしました。自分の名前を書くということは意識的にとても自分へのプレッシャーになります。これは非常に効果があると思いますので、ぜひ続けていただきたいと思います。それからヤングドライバーへの啓発のところで成人式に飲酒運転のパンフレットを配布されているとのこと。可能ならば成人式に指導員が制服を着て壇上に立ち、たとえば5分でも飲酒運転を訴えるような機会が得られれば良いと思います。もう1つは、講師のお話の中に小樽市で「飲酒運転根絶の日」を条例で定めたと聞きました。そうすれば、

その日は飲酒運転についていろいろな機運が盛り上がる。そういう日を設定することも大きな方法かと思います。北海道では非常にすばらしい条例の日をつくっていると思いました。

そして本日のグループ討議と発表についてです。子どもの交通安全については、やはり子どもと同じ目線の確認が必要です。例えば小学校の入学前に親子で通学路を一緒に何回か歩いてみる。子どもの目線で見ると、例えば木の枝が子どもの通路を妨げていたりします。大人には気づかないけど子どもの目線になると気づいたり感じたりする。親子で子どもの安全を図ることがとても大切ではないかと思います。確か秋田県での活動事例だったと記憶していますが、お祭りのパレードの中で踊りの有志が「連」として参加します。最後のほうで交通安全のグループが「連」として参加し、踊りながら交通安全を啓発したという話をお聞きしました。本当にすばらしい活動だと思いました。もう1つは小学生に警察の制服を着せて交通安全運動の時にパレードをする。おそらく子ども達は交通安全の意識が非常に高まり、かなり効果的ではないかと感じました。

次に高齢者の交通安全啓発として反射材の話がありました。発表でも話がありましたが配布したその場で着けてもらわないといけませんね。後になるとほとんど神棚か仏壇に置いてしまいます。やはり、その場で着けることが必要ですね。そして運転免許証の返納。これはなかなか難しいですね。数年前、私の義理の父が92歳で亡くなりました。最後の2年間はほとんど病院のベッドの上でした。亡くなって1週間後、父の大学時代の友人だという方が初めてお焼香に来られました。その方は車を自身で運転され、背筋がピンとされていました。そして仏壇の前で朗々とお経を唱え釈然として車を運転して帰っていかれました。私はその姿を見た時、同じ92歳という高齢者であっても一概にはいえない。矍鑠としている高齢者もいればベッドで寝たきりの高齢者もいる。個々への対応が必要であり非常に難しい問題ではないかと思いました。それから自転車についてです。私は子どもに話す時、自転車は車両なのだとすることを強く意識づける必要があると思います。皆さんもご存知とは思いますが事故での賠償問題では自動車と全く同じレベルの金額となっています。この車両という意識を持たせることが重要ですね。

それから、20年くらいドイツの大学で交通工学とか自動車のことを中心に学んできた大学の教授が日本の大学に来て講演をしたのを聞きました。ドイツでは自転車の教育を日本より徹底して教育しているそうです。そして幼稚園から小学校、中学校、高校の間、自転車は「運転する」という言葉で統一して指導しているとのこと。その話を聞いた時、ぜひ日本でも子ども達に意識させる必要があると思いました。皆さんも話をする時には

「自転車は運転する」乗り物なのだということをぜひ広めていただきたいと思います。それから自転車保険の加入についてですね。2週間ぐらい前に埼玉県議会で義務化を可決しました。その前に何県かで義務化がされています。保険は非常に重要なことです。今は自転車も保険に入らなければならない時代であるという意識を持つ必要があると思います。それからヘルメットですね。今は努力義務ですが、実は全国の中で自転車通学の高校生全員にヘルメットを着用させている県があるのです。それは愛媛県なのです。私も高校で教師をしていた時、生徒にヘルメットをかぶれと言っても髪型がくずれるから絶対着用しませんでした。2015年、私はその記事を見た時、驚きと同時に本当かなと思ってしまいました。愛媛県のすばらしいところはPTAや教師の話し合いの場に生徒の代表を入れて1年間かけて議論し取り組んだ点なのです。生徒の希望を入れてヘルメットのデザインを8種類用意し、生徒に選ばせました。

結果、愛媛県のホームページで確認したヘルメット着用率は90%以上。死亡事故等も現実的に防いでいるという話を聞きました。自転車のヘルメット着用はこれから非常に重要な要素になると思います。例えば東京都の日体大の附属高校など高校自体がヘルメットを義務化するという指導例も出てきています。ただ県内の全高校生というのは愛媛県だけです。

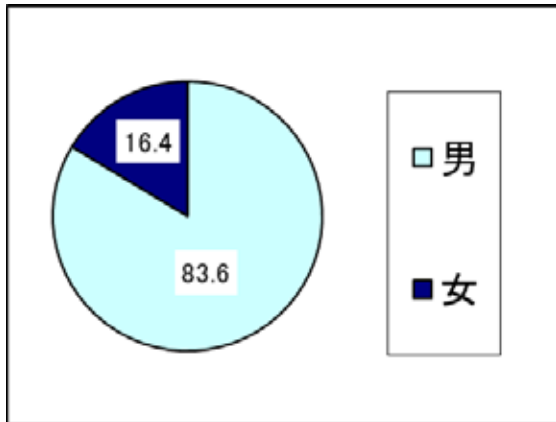
最後に飲酒運転関係ですが、最後の発表で報道を活用するというのがありました。これは日ごろ、皆さんが一生懸命活動されている状況をできるだけ市民に知らせるという点でぜひ活用すべきで、新聞等を上手に利用することが非常に大切だと思います。

今回、内閣府からいろいろ参考になる資料が配布されています。自転車活用推進法や自転車保険、交通安全の教材活用などは内閣府のホームページでもダウンロードできますので、ぜひ目を通していただきたいと思います。時間になりました。これで講評を終わります。どうもありがとうございました。

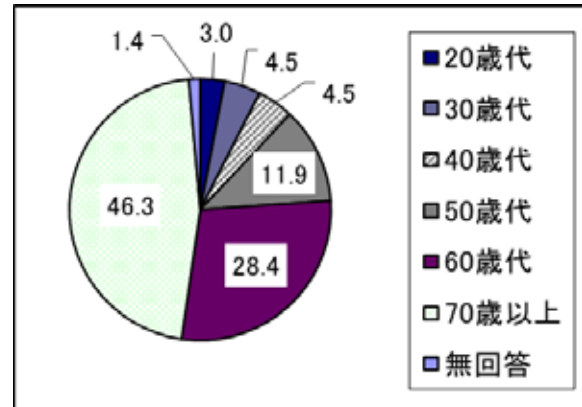


### 3. アンケート集計結果

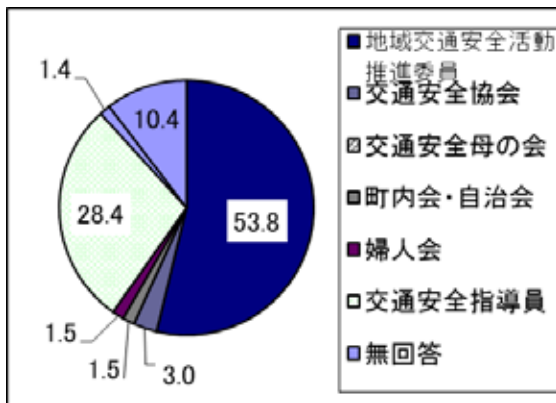
#### 1. 性別



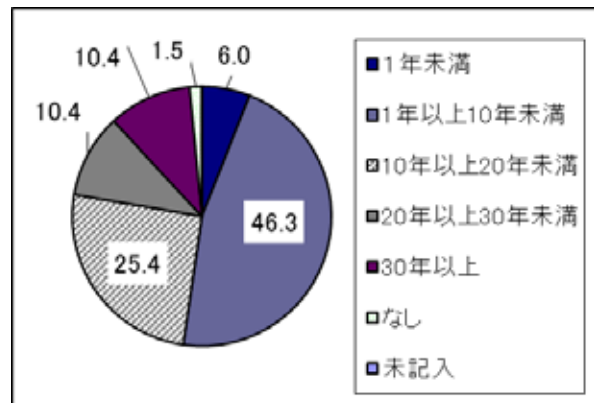
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

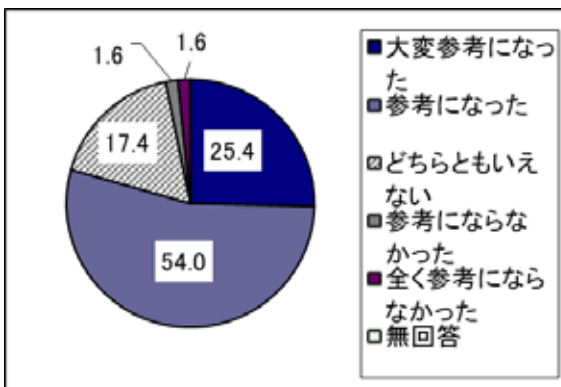


#### 4. 活動年数

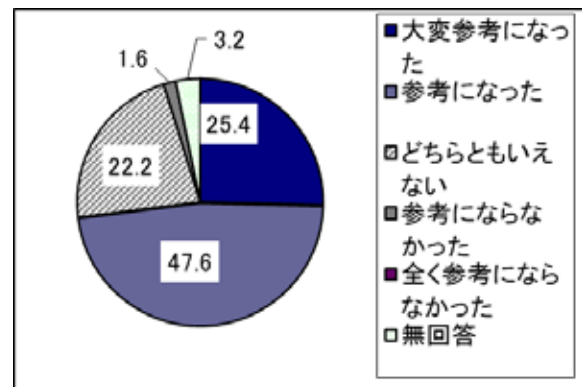


#### 5. 評価

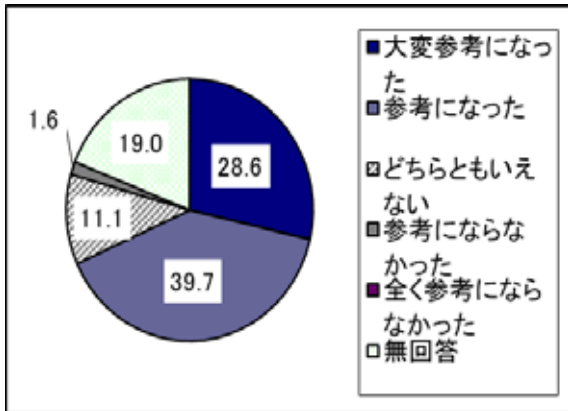
[講演 講師：今井 猛嘉 先生]



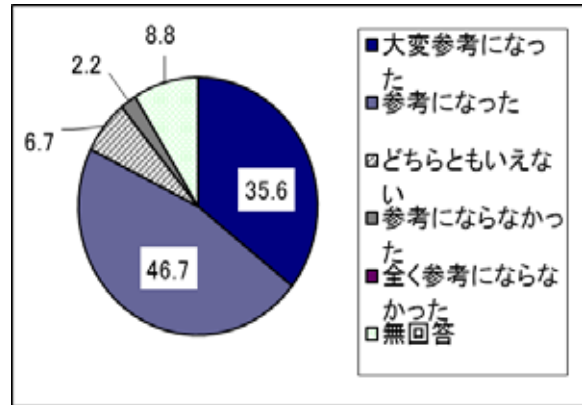
[講演 講師：太田 博雄 先生]



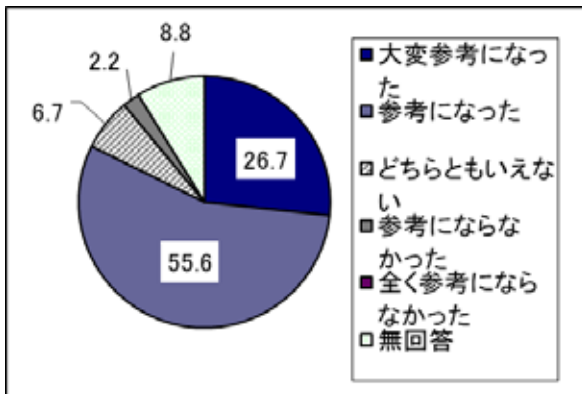
[活動事例発表]



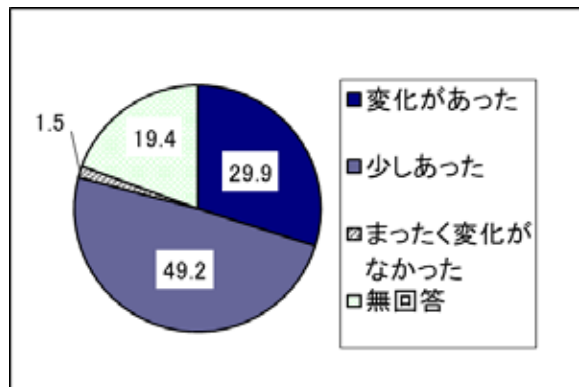
[グループ討議]



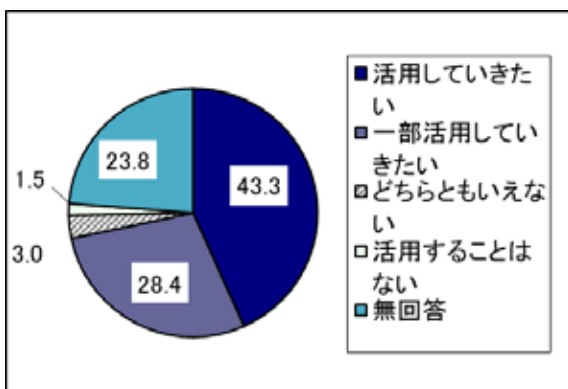
[総合評価] (講習会全体として)



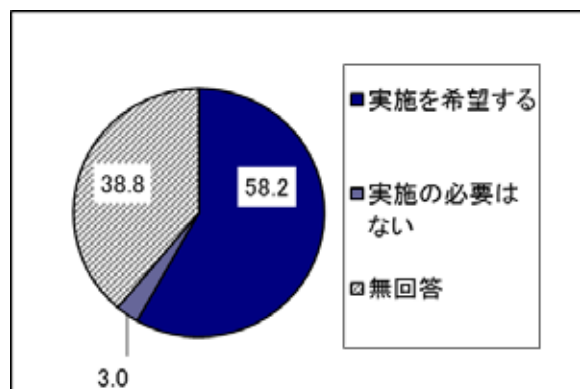
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・ 運転免許返納後の家族や行政の対策について（２）
- ・ 自転車のルールとマナー教育について（２）
- ・ 交通事故による加害者の刑罰、賠償金、家庭の崩壊について（２）
- ・ 自動運転と今後の展望
- ・ 外国人ドライバーの増加と対策
- ・ 指導者対象の実務的な指導方法
- ・ 都市部と地方との交通事情を考慮した内容
- ・ 交通事故被害者の講演
- ・ 警察と連携して老人会や学校での講習会開催方法
- ・ 飲酒運転について
- ・ 過疎地での高齢者に対する公共交通の確保  
（バス運行による国からの補助金制度の可否など）
- ・ 若手交通指導員の確保と育成
- ・ このような講習会を増やす
- ・ 交通指導員のモチベーションを上げるようなテーマ

## 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

- ・ 他地区、他団体との活動事例や交流、意見交換（２）
- ・ 道路交通法改正の内容を把握する機会が欲しい（２）
- ・ 「地域の安全リーダー」としての心構えについての話
- ・ 交通安全の活動団体が多すぎる。またその話かと敬遠されることが多い
- ・ 研修会やイベントなどでスキルを上げる
- ・ 交通事故実態情報の共有（速やかに関係機関や団体に情報提供して欲しい）

## 12. その他の意見・要望

- ・ グループ討議でいろいろな情報交換ができて良かった（６）
- ・ 数回出席しているが基礎知識から体系的に学べて指導に役立っている
- ・ 他団体と意見交換ができて良い
- ・ 内閣府のホームページを見たいと思います
- ・ 北海道は広いので現在のような地方都市開催が良い。国からの旅費支給がありがたい
- ・ 時間の区切りがあり進行が良かった
- ・ 石井主幹のまとめの話が大変すばらしかった。今後の参考にします
- ・ 活動事例発表の時間をもう少し長くして欲しい

## 4. 記録写真



開会挨拶 内閣府 大橋参事官補佐



講演 今井猛嘉先生



活動事例発表



グループ討議



グループ討議発表



講評 石井征之先生