

関東・甲信越ブロック

1. プログラム詳細

【日程】

< 1日目 >

13 : 30 ~ 13 : 45	(15)	開会 ・主催者挨拶：内閣府 政策統括官（共生社会政策担当）付 交通安全啓発担当参事官補佐 大橋 健晴 ・来賓挨拶：栃木県 県民生活部 くらし安全安心課 課長 田崎 宣明 ・講師、コーディネーター等紹介
13 : 45 ~ 14 : 45	(60)	講演 「事故・ヒヤリハットから考える自転車の安全利用推進」 日本大学 理工学部 助教 稲垣 具志
14 : 45 ~ 14 : 55	(10)	休憩
14 : 55 ~ 15 : 35	(40)	活動事例発表 「飲酒運転による交通事故の根絶について」 (公・社) 被害者支援センターとちぎ 事務局長 和氣 みち子
15 : 35 ~ 15 : 50	(15)	休憩・移動
15 : 50 ~ 16 : 45	(55)	グループ討議 「自転車の安全利用に向けた啓発活動について」
16 : 45 ~ 17 : 00	(15)	協議結果の記録作成・提出

< 2日目 >

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受 付
9 : 00 ~ 10 : 00	(60)	講演 「高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ」 千葉大学名誉教授 鈴木 春男
10 : 00 ~ 10 : 55	(55)	グループ討議 「高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ）」
10 : 55 ~ 11 : 20	(25)	グループ討議結果発表・全体討議及び意見交換
11 : 20 ~ 11 : 45	(25)	講評（コーディネーター 鈴木 春男先生）
11 : 45 ~ 12 : 00	(15)	「高齢運転者の事故防止等」について : 内閣府
12 : 00		閉会

2. 講義等の記録

【1日目】

講演

「事故・ヒヤリハットから考える自転車の安全利用推進」

日本大学理工学部 助教 稲垣 具志

皆様、こんにちは。

私、スーツを着てネクタイを締めて日本大学ですと言っても、大学の教員とか研究者にお認めいただけない場面が結構あります。年に1回、内閣府が「交通安全フォーラム」をやっています、今年は千葉県の船橋市で開催されます。大学のキャンパスが千葉県にございまして、そこで交通安全の研究をしているということでパネルディスカッションのパネラーとしてお招きをいただいております。その打ち合わせで内閣府に行ったのですが入だけでもセキュリティが厳しいので日本大学の稲垣ですと言ったら学生証を出してくださいと言われてたり（笑声）。この間、ラーメン屋で思い切り勢いよく、締めラーメンとか言って食べていたら店主に学生さんはもう一杯ただで食べられるよと言われて、損もしたり得もしたりするという日々を送っております。

はじめに「自己紹介」

私のいる日本大学は結構大きい大学でございまして全部で90学科あります。90も学科があると交通システム工学科という結構特殊な学科も登場してしまうわけで、学生は交通工学を軸に組まれたカリキュラムにそって4年間勉強して卒業していきますが、これは日本で唯一の特徴であります。卒業生は例えば運輸系でいうと大手鉄道会社、お役所系で公務員、警察系もたくさんありますし、物流会社とか土木のコンサルタント、そういうところで活躍しております。

話し出して5分ぐらい経てばバレてしまうのですが、私は関西人で神戸出身でございます。私の人生は東に行く習性があるみたいで愛知県で3年間地方都市交通のシンクタンクで研究員として業務を経験した後に、成蹊大学で3年間人間工学の勉強をし、日本大学に来て今4年目でございます。

交通工学といってもいろいろなテーマがありますが、私が一番得意としているのが交通安全でございます。そういったこともあって、こちらにお招きいただいたかと思いきやけれども、特に乗り物としてはもちろんクルマもそうですが、今日お話する自転車とか二輪車といったものも交通安全ということで研究しております。その他、生活道路と言われて

いるいわば住宅街の道路での安全確保、子どもや高齢の方の安全を確保するといったテーマで研究しております。また、「移動制約者の支援」、横文字で言うとバリアフリーとか、最近ではユニバーサルデザインという言葉も出てきておりますが、例えば、今まで30年、40年近くかけて増改築を繰り返してきた成田空港で、オリンピック・パラリンピックを控えた今、一からこのユニバーサルデザイン、バリアフリーを基本的に抜本的にやっていくということで、そのお手伝いもさせていただいておる次第です。自転車の話でいうと、私、吉祥寺の大学におりましたので、武蔵野市の自転車等駐車対策協議会ということで、お手伝いさせていただいているのと、世田谷区の自転車関係ということでもやっております。

Keyword「自転車・データ・客観性」

では、テーマに入ります。ここにいらっしゃる皆様方は、よくいる一般市民ではなく、結構、意識レベルの高い、自ら積極的に地域の中で交通安全を推進している指導者の方々だとお伺いしておりますので、そういう方々が、日本の、この課題の多い自転車利用の実態に対して一体どのような安全利用啓発を推進していくのか、ちょっとでもヒントになるような情報提供ができればいいかなということで頑張りたいと思います。

まず、Keywordとして、「自転車・データ・客観性」という言葉を準備いたしました。この「客観性」ですけれども、私は自転車の安全のことを考える時に、自転車という交通手段はクルマや他の交通手段と比べて極めて主観的だと考えております。例えば夜中の2時半とか3時は交通量がかなり少ないです。そこでクルマに乗ってハンドルを握って、赤信号に来たとします。赤信号ですから、もちろん止まります。夜中なので1分経っても2分経っても全然車が来ない。ちょっと不謹慎な言い方かもしれませんが、これはその人にとって合理性が低いです。全然クルマが来ないのに止まっている。けれどもクルマに乗っているドライバーはこれを守るのです。

ところが同じ人であっても、自転車にまたがったらどうかということです。自転車に乗って夜中の2時、3時、横から全然クルマが来ない。その時にどうするでしょう。そこでずっと信号と自転車が対峙しているというのは、たとえ同じ人であっても交通手段が変わるだけで、ここまで待てないといった実態が結構出るのはないでしょうか。

ですから、自転車に乗るという行為は極めて主観的なわけです。安全のルールを守るといふことよりも自分の合理性が勝ってしまうわけです。だって安全だもの、渡ったって轢かれぬとか言うわけです。このように自転車を安全に利用していただけない実態に対して、一体どうやってこの人たちの行動を変えたらいいのだろうかということをやはり考えなければいけないのです。その時に極めて主観的なら、いかに自分の行為を客観的に見るか。

その自転車の乗り方によって一体どんな事態を招くのか。そういったことについて余り交通安全とかに興味がないような人がたくさんいますから、そういう人たちの行動をいかに変えるかということです。

データによって、意識・行動の変化を促す

そこでポイントとなるのは、もう一つのKeywordとなる「データ」というものです。これは事故の統計データもありますし違反の統計データ、最近は後で紹介しますがドライブレコーダの映像もあります。これはタクシーとかバス、物流のトラックといったところにはだいたい登載されています。最近是一般の自動車でもドライブレコーダが流行っています。事故が起きた時に過失の責任が云々という時の証拠にもなるわけです。これも貴重なデータです。この動画のデータを使っていかに自転車が危ないかなどをお知らせできます。いかに客観的にアプローチできるかといったことを今回のテーマにしたいと思います。

ということで、話題の1つ目は、なぜ今自転車の安全がそんなに重要なのか。2つ目に、事故・違反のデータは一体どのように活用するのか。次にヒヤリハット。ヒヤリハットというのは事故になる一步手前の状況です。ですので、1件の事故の裏にはたくさんのヒヤリハットがあるとされています。ヒヤリハットは事故には至らなかったけれども、例えば自転車の場合でしたら歩道上で肩がちょっとぶつかってしまったとか、これは厳密に言えば事故ですけれども人身事故にはなかなかならない。そういう潜んだニアミスといったようなもの。その映像をドライブレコーダで捉えられますので効果があるのではないかという話です。

「交通安全意識の3レベル」

私、日ごろから交通安全意識の3つのレベルというものを考えております。大変恐縮ですが、よろしければ皆さん、ちょっとクイズみたいになっているので配布いたしました資料に、今記入していただきたいのですけれども。まず1つ目は、ルールを_____。正解は「知る」です。例えば自転車というのは安全利用五則というのがあって自転車に乗る時には車道の左側を通行しましょう。恐らく皆さんはほとんど知っていると思います。これを知らない人がいるのなら、それを教えないといけません。これから外国人がどんどん増えていきます。自分の自転車を持っていなくてもお金さえ払えばシェアができるわけです。最近東京都内では区を跨いだ赤いシェアサイクルが流行ってきています。ですから、そういう外国人の方々が日本の自転車の乗り方が分からない、それは教えてあげなければいけません。これは日本人で自転車に乗っている方々だったら難しい細かいルール以外はクリアしているケースが多いと思います。

2つ目は、ルールを_____。クルマだったら比較的簡単ですが自転車は、これが難しいのです。2つ目はルールを「守る」です。ルールは知っているけれども、分かっちゃいるけどやめられないのが自転車の不安全状況です。自転車は車道の左側通行、分かっているのです。けれども、携帯をいじりながら車道を逆走するわけです。赤信号は止まったらいいと分かっているけれども、横からクルマが来ないから信号無視してしまうわけです。傘差し運転は駄目だ、分かっているけれども濡れたくないから傘を差すのです。こういう人たちに対して原則は知っているので情報提供してパンフレットをいっぱい配ることは無意味とは言いませんけれども抜本的対策にはなかなかならないです。これが2つ目です。

3つ目は、_____を知る。これは「相手」を知ることです。私はいろいろな所でいろいろな方々と交通安全のことにに関して意見交換をします。そこでこういう方がたまにいらっしゃいます。「私はもう は完璧、ルールを完璧に守っている、道交法を完璧に守って自動車を運転しております」と。素晴らしいですね。夜中に横からクルマが全然来なくても赤信号で止まります。当たり前ですけども。駐車場に入る時に左折して歩道をまたぎますね。その時、歩道の前では歩行者がいなくても私は必ず一旦停止しますとか、こういう立派な方がたまにいらっしゃいます。素晴らしいと思います。ルールを守るのは基本でございます。ところが、この人は次に間違えたことを言います。「だから、私は事故に遭わない」と言うのです。これは大間違いです。ルールを守ることと事故に遭う確率を限りなくゼロに近づけることは、私はイコールではないと思っております。もちろんルールを守らなければ事故に遭う確率は上がる、これは当たり前の話です。ところが、道交法さえ、ルールさえ守っていれば事故に遭わないという考え方は非常に大きな間違いです。

クルマよりも自転車でこれをやると、とんでもない落とし穴が待ち受けます。自転車は強者であり弱者であるという感じですね。非常に中途半端な位置づけですけども、歩道で逆走してビューッと走っていけば強者になります。ところが車道に出ると弱者になるわけです。弱者の方々、弱者とは余り言いたくないのですが、例えば歩行者とか自転車はクルマと比べれば弱い立場になるのですけれども、この方々が相手を知らずに動くということがかえってどれだけ危ないことになるのかということです。例えば歩行者のことを考えると簡単です。私は関西出身で愛知県に3年おりました。そして、今、首都圏に7年住んでおります。ですから、三大都市圏は大体どんな交通網なのかを知っています。その時に、いかがですか、関西って運転のマナーが悪いというイメージがありますよね。すごくうなずいておられますけれども、そのとおりかもしれません。ところが、私、首都圏に来てすごく思うのは、歩行者のマナーが悪いのです。歩行者のマナーが関西と比べて結構悪いで

す。私、この間も渋谷の道玄坂をクルマで上りましたけれども、109のあたりから、何かとんでもない高いヒールを履きながら、歩きスマホをしながら周りを何も確認せずに横断してくるのですね。いやいや、このお嬢ちゃん、大丈夫なのかなと思うわけです。

というのは一体何かというと、何か「歩行者様」になっているのですね。私は弱者だからもう守られている。守られていますので、別に鉄の塊が来ようとも「こいつは止まる筈だ」みたいな、よくわからない誤解があるわけです。ひょっとしたら次に来るクルマのドライバーは居眠り運転かも知れませんよね。そういう車の前を歩くほどこんな自殺行為はないわけです。ですから、例えばある人が横断歩道で、青信号で守られた所を歩いていることはまったく法的にも正しいですよ。けれども、ひょっとしたら右後ろから携帯電話だけを見ているトラックが左折してくるかも知れないわけです。ですから、正しいことをやっても事故に遭う確率をゼロにすることは絶対できないです。では、その時に自分がいかに事故に遭わないのかを考える時には「相手を知る」ことが非常に重要になってくるのではないかなと思っています。自転車に関してはここを強調することで結構意識も変わってくるし、行動も変わってくる可能性があるのではないかなと思っている次第です。

「交通社会」の理解とは？

4年生は卒業式が終わって謝恩会をやってくれます。その辺の飲み屋さんで、先生、ありがとうございますとってくれるのですけれども、その最後に学生にいつもこう言っています。

「今まで交通工学に関するいろいろな専門知識を身につけて、この4年間頑張って単位をとってきたね。皆さん4月から社会に出て活躍していただきたいのですけれども、社会で一番重要なのは、この4年間学んできた専門知識よりも人間関係だ」と言っています。「社会人というのは今までと違って、自分とは全く気が合わない人と一緒に組んで仕事をしなければいけないことがたくさんありますよ。あなたは人を選べないのですよ。その時に、あなたがどれだけ素晴らしいアイデアがあったとしても、プロポーザルができたとしても、あなたと重要な人との関係がこじれていたら、何も実現しません。なので、一番重要なのは人間関係、コミュニケーションだ」と言っています。

これには同意いただけますでしょうか。ここで「交通社会」ということを考えると、いわば相手といかにコミュニケーションをとりながら自分が動くのか。相手をいかにリスク、敬って自分が動くのか、運転するのか。相手のエラーでどういうことが起こり得るのかを考えながら、自分の行動を決めるのかということがすごく重要なのではないか。交通「社会」という言葉を考えると、思う次第です。

そういったことで、この「相手を知る」というところのレベルで今日はお話をしたいと

思います。ルールを知るとかルールを守るといのは皆さん今までかなりやってきておられると思いますので、この相手を知ってもらい、そして、自分の行動を変えてもらうという視点で今日はお話したいと思います。その時にデータとかが重要になってくるのではないかと思います。

「自転車関連事故の推移」

これは、自転車事故のデータでよく出てくるグラフです。では、何で今、日本でここまでして自転車の話が話題になるのか。その時に事故のデータを見ていきたいと思います。これは平成20年から昨年28年までの1年間に起きた事故の件数を見ています。これを見ると実に18.2%、2割弱です。ですので、日本国内で起こった事故の5件のうち1件は自転車事故です。こういったことを考えると、もう日本で自転車の安全を推進していくというのは誰もこれは異論がないと思います。5件に1件が自転車なので自転車のことを考えていきたいと思います。このように私がちょっとお話するだけで、ちょっと意識が変わります。こういう主張をちょっとつけ加えるだけで客観的なデータが結構インストールされやすいという話になります。事故の統計データをいかにご紹介していくのか、ちょっと話し方を変えるだけで結構印象が変わってきます。特に日本にはいろいろな地域があります。例えば中山間地域になってくると自転車ではなかなか移動できません。クルマ依存になっている所もあるかと思います。そういうのを全部含めて、ここで5件のうち1件です。ですので、人口密度が高い都心部になってくると自転車に関わってくる割合が増えていきます。例えば東京都に限ってこの割合を出すと35%です。これはすごいです。3分の1以上が実は自転車が絡んでいます。こうなると東京都は青少年・治安対策本部というところが交通安全のことをやっていますけれども、もう躍起になって自転車の安全利用推進に力を入れ、いろいろなセミナーをやっていくわけです。

「自転車事故の発生場所」

では、その自転車事故は一体どういう所で起きやすいのか。これもまた統計データを使って見てみます。左側の円グラフが自転車も歩行者も全部含めた事故です。右側の円グラフが自転車だけをピックアップしたグラフになります。まず左側の全体の事故をみますが、普通、交通事故は交差点の方が多いと皆さん思いますよね。ところが違うのです。全体の事故でいうと半々です。交差点とか交差点の近くは大体50%強なのです。実は単路と言われている交差点と交差点の間の事故は結構起きているのです。これは意外ではないでしょうか。ところが自転車の方のグラフを見ていただきますと、交差点、交差点付近がかなり増えてくるわけです。他の交通手段と比べて自転車は、交差点、交差点付近を足したもの

が結構多いです。ですから、自転車の安全利用については、交差点のことを優先的に考えて対策を考える。教育を考えるとといったことが重要になってくるのが、このような統計データからおわかりいただけるかと思います。

「3パターンの交差点」

交差点といってもいろいろな交差点がございますので、3つのパターンに分けてお話をしたいと思います。まず1つ目が細街路同士の交差点ということで、これは狭いです。駅前の路地や住宅街もこういうところが多いです。信号がなくて小規模な交差点です。2つ目が大きな交差点です。これは先ほどの小さな交差点と同じ議論をしてはならないです。決定的に事故の起き方が変わってきますので分けて考える必要があるということです。3つ目は幹線道路の横に住宅街の道路が付いているような所。これは先ほどの2つのパターンとは違います。これも実は自転車が危ないケースがあると言われていています。

「1．細街路同士の交差点」

「不適切な右左折」

自転車事故の約半分が出会い頭事故です。いわば見通しの悪い交差点で行き会うはずみでぶつかってしまうのが出会い頭事故です。ということは、おのずと信号のないところが多いと思います。そこで見られるのは不適切な右左折です。先ほど交通安全の3つのレベルについてお話ししました。1つ目のルールを知るところ、意外とここでつまずいてしまう方がたくさんいます。この小さい交差点での右折です。小さい交差点での右折であっても二段階右折です。これは行政の方でもわからない人がいっぱいいます。どんなに小さい交差点でもルールは二段階右折なのです。これをショートカットすると横から来るクルマと実は後ろから来るクルマがいて、こういったものを同時に安全確認できていないことがよくあるのです。これが二段階だったら、まず横からのクルマをきちんと確認して、その後自分の後ろからやってくるクルマを確認して右折していくことができるということです。どんな危険が潜んでいるのかを理解してもらうために一番いいのは観察です。私のこの講演は60分間ずっと客観的に自転車を見るということで一貫しています。自転車の危ない交差点は皆さんの地域に大体あるではないですか。私は交通工学のプロですけれども皆様の地域のどこの交差点でどれだけ自転車が危ないのかを知りません。それよりもここに集っている皆様お一人お一人が一番ご存じです。ですから、皆様がそういう危険だと認識されている交差点に行って観察するのです。そうしたら凄味が出ますよ。例えば「2時間、3時間立って見てみました。そうしたらこんな状況でしたよ」というのが、これ意外とすごく納得されます。現場での観測をするとより具体的な課題を提起することができます。

ますので、何となくあの交差点は危ないね、だから気をつけましょうよりも、聞き手側からするとはるかに心の中に入っていきやすいです。都内のある交差点で定点観測しました。「この近くの 高校は本当に自転車の態度が悪い。先生、ちょっと見てやってください」「わかりました。ではカメラを置いて観察します」と言って、違反の実態を調査しました。この交差点に自転車がやって来る。その時に右側通行（逆走）をしてやって来る。この交差点を右折する人たちがみんなコーナーを攻めるのです。こういった実態が出てきました。では、この人たちがどんな人たちなのかということも併せて割合を出しました。そうしたら高校生だけではないです。高齢者の方、おじいちゃん、おばあちゃん、みんなコーナーを攻めていました。前に後ろに幼児を乗せているお母さんもコーナーを攻めていました。高校生だけではないです。そういった実態をお示ししたら我々ができることがあるというふうに地域が主体となった交通安全活動に発展していったという事例があります。ビデオカメラを持って警察の許可をとって交差点に置いたらいいのです。そうすると客観的な証拠が得られるわけです。そうすると感情や主観よりも問題意識が具体化し、かなり啓発とかもやりやすくなってくるわけです。

多い一時不停止

続きまして、自転車の一時不停止についてですが、もちろん自転車も一時停止を守らなければいけないわけです。ここにあるデータがございませう。これは一時停止規制のある交差点で事故が起きました。その時に一時停止を守っていなかった人たち、ちゃんと止まらなかった人たちの割合です。自動車は一時停止の無視率は大体 4 割弱の36%です。自転車の場合は、これはすごいですよ。倍以上の80%です。警察の事故データは全部人身です。皆さんご存じでしたか。もちろん物損事故が起きて警察がやってきて、現場でいろいろ調書をとりますが、あれは事故統計の中に入ってこないです。自転車の出会い頭事故で人身事故。恐らく自転車がかなりの確率でけがをしています。この人たちは10人のうち8人は、一時停止で止まっていればこんなことは起きなかったわけです。

こういったことを示すことで、いわば人身事故、出会い頭事故でけがをした人、5人のうち4人は止まればけがをしていなかったと主張をすると、意外と止まるといったことに対してちょっと意識を変えてくれる可能性があるかなというふうになります。あと、ちょっとおもしろいやり方もあるのかなというのもあって、例えば逆走している自転車があった時に、そこに看板を置いたりします。「自転車は左側通行を守りましょう」という看板を置いたりするわけです。それをどれだけ見ているか、それを見てどれだけ心を揺さぶられるかという話です。その時に「あなたは右側通行をすると呪われます」とか(笑声)、「道

路に怒られる」とか、道路に何かセンサーとかを入れておいて逆走の自転車が来たら「このやろう」とか、止まらない自転車が出てきたら、横で小学生が笛を吹いているとか、ちょっと冗談ですけども、何かちょっと面白いことをやって、地域の風潮に合わせて人間の心が変わるような工夫はないかと思うわけです。

ドライブレコーダから見たヒヤリハット

ここで動画をお見せしたいのですが、ドライブレコーダのデータをお見せして、これは確かに危ないなということ客観的に見ていただくというものです。

これはタクシーです。狭い交差点に向かって走って来たら突然、一時停止していない自転車が前を横切りました。タクシー側からすると防ぎようがないですね。タクシー側は一時停止の義務はありませんから……。こういったことになってくるということです。

別の動画もお見せします。タクシーが右に曲がって生活道路に入ってきます。狭い交差点があります。これは事故です。高齢の方だったと思います。右側通行、そして止まらない、斜め横断、もうこれは違反のオンパレードです。こういったようなことがクルマ側から見て一体どのような危険なのかといったことを動画で見せるというのは結構効果的なやり方かもしれません。

「2. 幹線道路同士の交差点」

次に幹線道路同士の交差点ということでお話をしたいと思います。結構大きな交差点です。かなり大きい交差点ですけども自転車の事故が多発している所です。

今までの事故統計を見ても幹線道路同士の交差点では自転車が歩道から出てきて右左折する車と人身事故に遭う、こういったケースがかなり多いです。自転車が優先されることを過信しないということです。ちゃんとドライバーに気づいてもらっているかということに注意しましょうといったことがよく言われるわけです。これは先ほど三段階あると言った3つ目です。ですから「ルールを知る」「ルールを守る」ことをこの人はやっているのです。自転車が歩道から出てきた場合横断歩道を渡れますので、その時に青信号のところを渡っているわけですね。その人は何も悪くないです。けれども、それに気づいていない右左折のクルマによってこの人たちはみんなけがをしているわけです。ですから3つ目の「相手を知る」というのは、すなわち左に曲がってくるクルマのドライバーにどんなエラーが起きるのかということを知る重要なポイントになってくるわけです。

ドライブレコーダの映像によるヒヤリハット分析

これはヒヤリハットの映像を分析するシステムです。どういうものかというとタクシーが急ブレーキをかけますね。急ブレーキをかけたということは事故あるいは事故の一手手

前の状況ですのでヒヤリハットを分析することができます。自転車だけではなくて全部の人身事故を分析しています。ここで右左折時の危険な状況について考えてみます。ちなみに左折時と右折時というのはクルマ側の行動です。まずヒヤリハットの前に全人身事故では左折よりも右折の方が多いです。ここで、自転車事故だけを見ると割合が同じくらいになります。ですから、全体の事故だったら右折の方が多いけれども自転車事故に限って見ると右折時と左折時は同じ割合になってきます。ということは、実は左折車に対しても同等に自転車は注意しないとイケないということになってくるわけです。よくある左折巻き込みといったことが想定されるかと思うのですが、これは私が分析したヒヤリハットのドライブレコーダの映像です。そして、ヒヤリハットについても同様に右折時と左折時を比べてみると左折時の割合がグーンと伸びていきます。ですから自転車の場合、なおさら左折時というのは考えなければいけないということになってきます。

さらに細かく映像を分析した研究結果をご紹介します。これはタクシーが左折しています。タクシーですのでプロドライバーです。二種免許を持っていて危険予測とかいったトレーニングをしていますし、運転経歴も相当長い方々です。そういう方が起こしたヒヤリハットです。自転車というのは歩道をこのままずっとこちらに来る場合とその逆の場合と、2方向考えられます。自転車が車道をもし走っている時は右からこちらに自転車が来たらこれは逆走ですね。

今からグラフを出します。これは何かというと、ああっ、危ないと思ってタクシーの運転手が急ブレーキを踏んだ時に自転車がどこにいたのかを映像から分析したものです。

その結果、逆走というのは順走に比べてタクシーにより近い位置で急ブレーキがかかってヒヤリハットが起きているということでした。これはこんなふうに考えているのですが、でも、まずここでタクシーが左折します。左折する時に、まずもちろんファーサイド、遠い側を見ています。歩行者や自転車が来ていないかと。その次に、この人はタクシードライバーなので死角をとにかくすごく見ます。ですからニアサイド、近い側をひたすら見えています。ここを見て、ようやくいなくなったなと思って動き出したら、さっき確認した、いないはずの自転車がファーサイドから現れているのです。映像を見てみると、こういったパターンが結構ありました。つまり、このファーサイドという遠い側からやってくる自転車はオレ様なのです。自転車様が、「何？ タクシー、お前ちょっと止まっておけ」みたいな感じで来るのですね。「私のほうが強いぞ、信号青だぞ」みたいな感じで行く。相手を全然知らない状態で突っ込んでいくような形で人身事故に遭いやすいといったものです。ということを見ると自転車が優先されていることを信じ過ぎない、そしてドライ

バーに気づいてもらっていることに注意するといったことがより一層分かってくるようになりませんか。こういった形で客観的にいろいろなデータ、映像を見ながら考えていくことで、皆さんもこれから自転車、歩道の逆走から横断歩道に入る時、ちょっと気をつけますよね。こういった映像ばかりを見ている私は、いつもドライバーを凝視しています。

交通手段の違う者同士のコミュニケーション

私がドイツのボンに行った時に撮った写真です。ドイツは車両が右側通行です。これ少しカーブしていますね。この先カーブしているところはT字、三枝交差点です。この先、左側に曲がれます。これをちょっと拡大すると、ここに何か左折専用の部分、日本でいう右折専用レーンみたいなものがあるのです。これは何と自転車専用です。自転車専用の左折レーンです。何でそんなことがドイツはできるのか。こんなの日本ではできるわけがないですよね。危な過ぎるとなりますよね。これ絶対採用されないです。その時に自転車に乗っているある女性の方がやってきました。右側を走っています。後ろにクルマがいます。この人は今からあそこのポケットに入ろうとするのです。これ日本だったら怖くてできないです。絶対止まってしまいます。クルマ、早く行けと。誰もいない状態で行くわけです。もう子どもの横断みたいになるわけです。しかしこの人、実はここで手を出しているのです。わかります？ この人はコミュニケーションをとっているのです。手を出して私に優先権があるから、あなたはそこにいてねということをちゃんと意思表示するのです。日本人はこういうことをなかなかやらないですよね。その時に結局どうなったかといったら、その人は何とさっきのクルマの前をとおりに過ぎてこの左折ポケットに入ったのです。すごいですよ。ドイツでは子どもを乗せている自転車でさえこういうことをやります。後ろに荷車を引いているのです。そこに旗が立っている。かわいいですよ。旗が立って、そこに子どもが乗っています。命が乗っています。でも左折専用レーンに入っていくのですよ。なぜこういうことが成立するかと。日本ではできないだろうというふうになるのではなくて、これがヒントになるわけです。これと同じ道路整備、交通規制を日本でやれと言っているのではないですよ。コミュニケーションのヒントにはなります。日本ではドライバー同士はすごくコミュニケーションをとります。例えば、あなたの前に僕のクルマを入れてくれてありがとうと、ハザードランプを出しますよね。あと、プッとありがとうクラクションを鳴らしたりしますよね。ああいう時はクルマ同士ですごくコミュニケーションするのですけれども、こういうドイツのようなコミュニケーションは日本では全くない。交通手段が違う者同士のコミュニケーションはあまりないです。ですから無信号の横断歩道で子どもがずっと立っているのに、日本ではクルマがなかなか止まらないですよね。その子ど

もに「ちょっと一回ものすごくドライバーを見てごらん」と言いました。小学生ですよ。手を挙げてガーッと見たら、さすがに止まりましたね。コミュニケーションをすることによって何か有機的な安全が生まれてくるといったやり方が日本でもっとできたらいいのではないかなと思っております。

「3．幹線道路と細街路の交差点」

危険な逆走

最後の3つ目のパターンです。幹線道路があって、そこにちょいちょいこういう小さい道路がくっついているパターンです。皆様、ここでちょっとアンケートをとりたと思います。手を挙げていただいていいですか。幹線道路を自転車が走っています。そして通行する方向は、先ほどお話したように順走と逆走。2通りあります。また歩道でも車道寄りなのか民地寄りなのかというので2パターンに分けてみました。わかります？ 逆走でも同じことをやっています。全部で6つのパターンになりました。ここで、この自転車と事故をする相手は脇から出てくるクルマです。脇から出てくるクルマとの事故率が計算されていますので、それをご紹介します。一番事故率が高かったのはどれだと思われませんか。事故の件数ではないですよ。事故率なので交通量でちゃんと割っています。平たく言うと、横から来るクルマと、どの通行方法が一番危ないでしょうかということです。さあ手を挙げていただいていいですか。(アンケートを実施)。さすがですね、皆さん。まず逆走が危険だというのはあるのですけれども、通行位置別に見ると車道を逆走している。これはもってのほかです。あと歩道でも車道寄りを走っている場合と民地寄りを走っている場合で事故率が全然違うのです。歩道寄りの方が断然危ないです。事故率が20倍違います。何でこういうことが起きるのか。まず逆走のほうが危ないというのは人間工学的に考えると非常に簡単なのですが、まずクルマが出て来る時に、日本は細い道でも左側通行ですので、結構左に寄っています。ですから視野角というか見通しの距離が全然違います。なので、右側に現れる自転車の方がいわば回避する余裕があるということになってきます。これはおわかりいただけますか。逆走は危ないよということです。これは車道だろうが歩道だろうが危ない、そういうことになるわけです。そして、次、このドライバーは幹線道路に出ようとしています。ということは左折しようとしている確率がすごく高いですね。日本は左側通行だから幹線道路の右側からクルマがどんどんやってきます。いつこのクルマの列が途切れるかなと、ドライバーは右ばかり注視するのです。そうすると右からやってくる自転車はすぐわかります。ところが、あ、行けるなと思った時に、さっきの大きな交差点の左折時とすごく似ていますよね。まさか左から逆走の自転車がやってくるとは思わな

かったというパターンです。それが実は逆走の方が多という理由になってきます。

道路交通法のルールでは「自転車通行可の歩道を通行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない」と書いてあるのですね。何でこんなものがあるのかというのは今回これでご理解いただけるかと思います。見通しのこととか、そういうことを考えると自転車はなるべく民地寄りではなくて車道寄りを通行すべきだという理由がわかると思います。

このような理由をきちんとデータを使って説明することによって道交法の難解なこの文章も理解できます。日本語として理解するというよりもその人が自転車にまたがって運転する時に行動が変わるように理解させなければならないのです。ですから横から出てくるクルマに対して逆走というのは実は危ないのだよということをこれで説明するだけでかなり変わる。実際、私、変わりました。これは細街路だけではなくて駐車場から出てくるクルマにも適用できます。ですから私は自転車で歩道通行する時に逆走するのが本当に怖くなってきました。自分が正しいか正しくないかというのは事故が起きてからの話です。事故が起きた時に過失割合だとかどっちが悪いのかという話になってきますけれども、事故に遭うか遭わないかを考える時は自分が正しいことをするのは当たり前です。相手をいかに知って自分の行動を変えるか。それが実は事故に遭うか遭わないかの重要な視点になってくると私はいつも考えております。

別の事例です。これも生活道路です。狭い道から幹線道路に出ますという話です。さっきと同じパターンで今度は 怒っていますね。左側からやってきて、そして、ちょっとぶつかってしまいました。これは人身事故ではないかもしれませんが事故ですね。これもおじいちゃんかな。ばかやろうとかって来ていますね。この自転車は悪くないのです。でもぶつけられています。次、これは川沿いの土手の細い道を走っています。そして幹線道路へ自動車が出ようとします。その時に事故が起きてしまう。ここの歩道がもし自転車が通行していい歩道だったら、この子は悪くないですね。けれども、こうやって飛ばされてしまうわけです。僕はこういった映像を30件、40件見ていると歩道通行が怖くなってきました。だからといって車道がずっと安全だよとは主張はしませんけれども、歩道を通行していてもこういったことが起こり得るということです。

まとめ

私の話は大体終わりに近づいておりますけれども、いかがでしょうか。このような形で自転車の安全利用を考える時に、あなたは正しいことをしましょう、守りましょうということはもちろん当たり前です。これはやめてはならないです。もちろんいろいろな啓発パ

ンフレットを作って、いろいろルールを教えてあげることは重要になってきますけれども、3つ目の「相手を知る」というレベルを与えることによって実は「ルールを守る」ということも同時にできる可能性が出てきます。ですから、3つの「ルールを知る」「ルールを守る」そして「相手を知る」という段階をわざわざ順番に踏むのではなく相手をきちんと理解しましょう、相手はこんなエラーが起きるのだよということを示すことによって、では、私はやはり道交法をきちんと守るべきだなと、2番目もクリアする可能性があるわけです。こういったような、実はこんな主観的な乗り物ですよと、いかに客観的にその人たちに知らせるのかということが私は非常に重要ではないかなと思う次第です。

その時に、こういったデータをうまく使った客観的なアプローチはすごく重要なのではないかと考えています。自転車は極めて主観的な要素が強いです。ですから、こういうヒヤリハットの映像がありますので、ユーチューブでもいっぱいあります。そして自動車技術会といった学会とか、いろいろな安全啓発を推進する諸協会のほうからドライブレコーダの映像とかも紹介されています。そういうのをうまく使うことも1つのやり方かもしれません。2つ目は自転車の交通問題はある地域だけの問題ではないです。例えば何県の何市だけとか、そんなのではないです。自転車の問題は全国の都市においては同時多発的に起こっています。例えば東京都に限ってお話しますけれども、青少年・治安対策本部の交通安全課は10人程度です。10人が区市町村全部の安全対策なんかはできません。世田谷区の交通安全自転車課、自転車の安全啓発担当は4人程度です。世田谷区は90万人いるのですよ。無理です。そんな4人だけに90万人の自転車の安全利用促進を任せっきりにしてはなりません。交通安全の課題というのは、みんな球を投げ合います。交通安全は警察がやることだ、交通安全は行政がやることだ、国がやることだ、教育関係者がやることだと、みんな投げるのです。違うのです。安全対策を進めていくのは国民・市民なのです。ですから、ここに集われている、一般国民と比べてちょっと意識レベルの高い方々、そして、私は何とかして安全を推進するのだと思っている方々がどのような動きをするかというのは実は皆様お一人お一人の地域の命を守ることにつながります。マンパワーが必要でございます。そして、そういう地域の勝手知りたる方々のポテンシャルは非常に高いのではないかと考えております。そして3つ目です。自転車の交通問題はすごく地域性が強いです。うちの街はあそこのクリーニング屋さんの角が危ないとか、そんな地域のことは交通安全のプロでも知らないです。ですから地域のそういう実情を知っている市民の方々のノウハウ、やり方が出てくるのではないかと私は思っております。そして日常的にそこで自転車を使っている人が言っているのだから、それは正しいのです。何かよそ者が

パッとやってきて、ここ危ないですねとかと言っても、あなたはうちの街をどれだけ知っているのだと言われてしまうのですけれども、ふだんから住んで生活して道を使っている人がそういうことを言うと非常に説得力が生まれます。あと利用者の立場というのがありますけれども高齢者の方々には高齢者の方が伝えるのが重要だと思います。孫が伝えるという方法もありますが。あとは、例えば最近では物流で結構自転車を活用しているケースが出てきておりますけれども、こういう人たちは事情があってああいう自転車の使い方をしています。現場では問題視されるケースが見受けられますけれども、その対策は事業者の方がやらないといけません。一般市民が「お前ら危ないぞ」と言ったって「こっちは荷物がいっぱいあって大変なんだよ」とかで物別れになってしまうわけですね。その時、同じ立場の人がいかに同じ視点で「分かるけれども、これはやはりやめた方がいいよ」というような安全啓発が展開されないかな。東京都の話ばかりで申しわけないですが東京都では事業者に対する安全啓発セミナーを開催しています。そういった取り組みによっていろいろな角度から自転車の安全利用推進ができるのではないかなと思っております。

今まで60分間、自転車にかなり絞ってお話しましたけれども、恐らくこれは歩行者、クルマ、二輪車といったものにも結構活用できるお話だったのではないかなと自負しております。今回、私が僭越ながらお話をさせていただいたこの情報を使って、ぜひそれぞれの地域において自転車の安全利用促進ということでご活躍いただければ幸いに存じます。

ありがとうございました。

活動事例発表

「飲酒運転による交通事故の根絶について」

(公・社) 被害者支援センターとちぎ 事務局長 和氣 みち子

皆様、こんにちは。

この被害者支援センターというのは47都道府県に48カ所立ち上がっております。北海道が2カ所、あとの都府県に1カ所ずつあります。そして、何をしているかといいますと、犯罪被害に遭われた方の支援をしています。

犯罪被害者と聞いて、どのような方を想像されるでしょうか。まずは殺人事件で家族を亡くされたご遺族の方、交通事故の被害者側ですね。物損事故、人身事故、私のように家族の命を奪われた被害者、こういう方も犯罪被害者です。さらにはDVの被害者、性犯罪の被害者、詐欺に遭われた方、泥棒に入られた方、こういう方々が犯罪被害者と呼ばれて

います。

この被害者の方々は、ある日突然被害者になるのです。誰も予測している方はおりません。ですので、被害に遭うと生活も全て一変します。精神的にも肉体的にもぼろぼろになります。ですから、周りの方の支援がとても重要なのです。皆さんにできる支援もごさいますので、話の中でご協力をお願いしていきたいと思います。

皆さんの前にある白いこの等身大のオブジェが目に入るかと思いますが、これが私の娘、当時19歳と8ヵ月だった娘の等身大です。1メートル50センチの小さな体で生きていたので、1メートル50センチの身長で人形（ひとがた）に形を作りまして、胸のところに写真を貼ってあります。この写真は事故に遭う4ヵ月前の写真です。京都に行って舞妓さんに変身して、とてもうれしそうに笑っている写真になります。足元には、生前履いていた靴を置いています。この笑顔ももう二度と戻ってきません。

娘には当時「かっちゃん」という彼がおりまして、2人の中では結婚も考えていました。「かっちゃん」は1メートル80センチもある、とても身長の高い素敵な男性で、つい最近もお線香を上げに来てくださって、18年たっても忘れないですっといってください。これが非常にありがたいです。

こういう形で何を伝えているかと言いますと、私だけではなく全国で理不尽に命を奪われた被害者が亡くなった者の等身大のオブジェを作りまして、現在、約160名のオブジェが生命のメッセージ展ということで全国を回っています。命の大切さ、尊さ、重さ、こういうものを伝えて、理不尽に命を奪われることのない社会を一人一人考えて作っていただきましょうというメッセージをお伝えしているものです。今現在は、法務省から委託されまして、各刑務所、少年院を中心に全国を回ってこのオブジェたちが活動しているところです。

なぜ私の娘は、このような姿になってしまったかということですが、実は、娘を出産する前に1人男の子を出産いたしました。ところが、へその尾が首に巻きついていて死産でした。とてもショックを受けました。でも、次に生まれてくる子は大切に丈夫に育てたいと思ひまして、娘を身ごもったのですが、切迫早産ということで絶対安静状態になりまして、病院のベッドの上で妊娠5ヵ月から生まれるまで過ごしました。お腹の中で大切に育てて、やっと生まれてきてくれた、たった1つしかない命が娘の命でした。

生まれてからはお陰様で丈夫に元気に育ってくれまして、下に2歳離れて弟も生まれて、この弟の面倒もよく見てくれるお姉ちゃんになりました。さらに、お父さんやお母さんの面倒も見てあげるねというような優しい子に育ってくれました。中学校から高校に入る際

に、どういう進路に向かったらいいのか悩んだ時期がありまして、担任の先生に相談したところ、お子さんはとても掃除が好きで、綺麗にやってくれるので、福祉関係の仕事はどうでしょうかという勧めもありまして、栃木県内で初めて老人介護の資格がとれる学科のできた高校がありました。そこの第1期生として入学いたしまして、3年間栃木県内の老人施設などを回って、学科だけではなく実地のほうも学びました。

そして、卒業する際には、ホームヘルパー1級を取得して、国家試験の介護福祉士を目指してさらに勉強して、今後の自分の進路に向けて一生懸命生きていたのです。ですから、私たちが娘のそういう行動を見ながら、応援をしたり、いろいろ励ましをしたり、将来を非常に楽しみにしていたのです。

高校を卒業してからは自宅から25キロほど離れたところにある白澤病院というところで寝たきり老人の介護の職につきました。

あの介護の職は本当に大変です。重労働です。汚いです。この小さな体でお年寄りを抱きかかえてお風呂に入れてあげること、それから、食事の世話、排せつの世話、こんなことをやっていたのですね。お風呂に入る時に、よくいろいろ話を聞いたりしていたのですけれども、腰にもかなり負担が来ていました。コルセットを巻きながら一生懸命やっていました。それを見ていて、大変だねと言った時があるのですけれども、娘は、お年寄り可愛いよ、私たちが手を貸してあげなければ何もできないのだよというように私は説得されまして、非常に勉強になりました。そんな娘でした。

ところが、今から18年前になります平成12年7月31日の朝、私たち家族の前から「行ってきます」と言って出かけたのです。もう二度と「ただいま」という声を聞くことができない。これが非常につらいです。きっと皆さん方、ご家族がいらっしゃって、「行ってきます」と言うと「行ってらっしゃい」、「ただいま」と帰ると「お帰りなさい」という言葉を何げなく使っていると思うのです。この言葉は非常に大切な言葉ですから、本当にかみしめて使ってみてください。

皆さんがその家族の声を聞くことができるとか伝えることができるということは、皆さんが生きているから言えることなのですね。家族の誰かが突然犯罪被害者になって命を奪われてしまうと、こういう言葉を伝えたり声を聞いたりすることができない、そういうことになりますので、大切に使ってください。

私の娘は国産の小さな車に乗って、病院に、仕事に向かいました。夕方6時半まで一生懸命仕事をして、それから家族の待つ矢板市に向けて国道4号線をきちんとルール、マナーを守って走ったのです。シートベルトも締め、法定速度も守って走ってきたところに、

全くルール無視をした職業ドライバーが運転する10トントラック、これが飲酒・居眠り運転をしてセンターラインを越え、娘の車に正面衝突したのです。

大体10トントラックが小さな車にぶつかったらどんなになるか、想像してみてください。ぶつかった瞬間、娘の車は回転し、引きずられて民家の大谷石塀と電柱とトラックが間に挟まって、原形をとどめないほどめちゃくちゃに潰されました。レスキュー隊が来てやっと体を取り出して病院に搬送してくれたのですが、たった1つしかない命は1時間後に奪われたのです。

被害者は警察からこういう電話連絡を受けるのです。「娘さんが事故に遭ったので、すぐに病院に行ってください」。そこにはけがをしたとか亡くなったとかは全くありませんでした。ただ、その連絡を受けると被害者はパニックになります。夫と息子は夫の車、私は自分の車を運転して夫の車の後をついていったのですけれども、もう夜の8時過ぎでしたので真っ暗です。そういう連絡を受けると、パニックになっているので自分がどこを走っているのかわからなくなり、夫の車も見失いました。気がつくと、国道4号線の事故現場が全面封鎖されていました。そのあたりをうろうろしていました。

気がつくと、警察の方が交通整理をしてくださっていて、私はこの道を通らないと娘が搬送された病院に行けないので通させてくれとお願いしてその事故現場を通ったわけです。最初はけがぐらいで病院に搬送されていると思ったのですが、事故現場を見たらとんでもない事故です。10トントラックが鉄の塊になって、民家の大谷石塀を壊し、民家に突っ込んで止まっている。その横に娘の車がめちゃくちゃに潰されて置き去りにされていました。

これを見た途端に体が震え出したのです。娘は一体どうなってしまったのだろう、早く娘に会わなければいけないという思いで、震える体を抑えながら病院に向かいました。病院に着くと、もう夫と息子は着いていました。なかなか娘に会わせてくれないのです。1時間半待たされて、やっと先生から説明を受けるわけですがけれども、どういう説明を受けたのか全く記憶に残らないのですね。ただ一言、「娘さんは亡くなりましたよ」という言葉だけが強烈に残りました。

ただ、そう言われて、朝元気よく「行ってきます」と言った姿、声、そういうものしか思い出せないのです。とにかく早く娘に会わせてくださいとお願いをして、集中治療室に入りました。入った途端、冷たいベッドの上で傷だらけで横たわる娘の姿がありました。顔の半分は陥没している、体に触れるともう冷たくなりかけ、傷だらけ、そういう姿が横たわっている。そこに家族全員が行くわけですね。その場に立っていることができま

せん。そして、頭の中が真っ白になるのです。何をどうしていいのかわからない。よくドラマでは泣きついたり体に触れたりやりますけれども、そんなことはできないです。何がどうなったのかわからない。

そして、あれから18年経ちますけれども、娘のその傷だらけで横たわる姿を忘れることができないのです。これが犯罪被害者の最もつらいところです。一度犯罪被害者になってしまうと、被害者をやめることはできません。被害者をやめることができたらどんなに幸せかなと思います。毎年命日も来ます。いろいろな思い出も思い出されます。こうしゃべっている時も常に娘が近くにいます。朝晩、私が娘の仏壇に手を合わせて、今日も被害者支援頑張ろうねと、一緒に仕事をやっているような思いで被害者支援に携わっています。

帰ると、今日も1日見守ってくれてありがとうという挨拶をするわけですから、1日たりとも娘のことを忘れることはできないのです。そこが被害者のつらいところで、こういうことと背中合わせで生きていかなければいけない、そういうところが非常につらいですね。この後、被害者支援に結びつくわけですが、そんな状態になります。

一方の加害者の話をさせていただきますと、52歳のプロのドライバーです。10トントラックを20年近く運転することを職業にしていた人で、千葉県にある運送会社に勤めていました。当時この加害者は当然飲酒運転をしてはいけないということを知っています。さらには重度の糖尿病を抱えていましたので、医者からアルコールを飲んではいけないと止められていました。さらにはアルコールを飲むと眠くなる体質であるということも自覚していたのです。

ところが、その7月31日の朝5時半ごろ、千葉県にある運送会社から同僚とそれぞれの10トントラックに鉄骨材を積んで、初めて栃木県に仕事でやって来たのです。今は那須塩原市ですが、当時は黒磯市というところの工事現場に鉄骨材を降ろして、また150キロ離れた千葉県まで帰ろうとする途中です。

真夏の暑い時期でしたので、喉が渴いたからビールでも飲んで帰ろう、二、三時間休めば大丈夫だという話し合いのもと、西那須野というところにあるドライブインに寄って、3時間かけてビール大瓶4本ずつ飲みました。2.5リットルです。大体これだけの量を飲めば正常な歩行もできない状態だと思います。お店を出る際には、この2人は千鳥足だったとお店の店主が証言しています。今であれば幫助罪がお店の店主についたかと思いますが、当時はその法律はありませんでした。

その状態でトラックに戻って、加害者は5分も経たずにトラックを走らせたのです。国道4号線、当然蛇行運転です。同僚が慌てて後をついてきました。とても危険な運転だと

ということで、携帯電話から、危ないから止まれ、止まれと3回促してくれたのですが、この加害者は、大丈夫、大丈夫と言い、眠い目をこすり、頬をたたきながら20キロ近く走り続けているのです。

この間たくさんの被害者が生まれたかもしれません。娘の車に出会う前には完全に居眠りをしました。ですから、トラックの左前方がガードレールにぶつかって、それで目が覚めて、思い切り右にハンドルを切りましたので、センターラインを越え、たまたまそこに走ってきた娘の車、娘を巻き込んで、たった1つしかない命を奪ったというような、とんでもない、交通事故とは言えません。私たち被害者からすると無差別殺人以外の何物でもないと思っていますが、当時の処罰はどんな悪質な交通事故でも業務上過失なのです。ですから、当時、業務上過失、たった3年半の実刑を加害者は受けました。

私たちは加害者に何を求めるかといいますと、なぜこのような事故を起こしたのか、本当は命を返してほしいです。ご存じのとおり、人の命は奪われたらもう二度と戻ってこないです。ただ命を返していただければもとの生活に戻れるかなと思いますけれども、それはかないません。では、何を求めるかといいますと、なぜこのような事故を起こしたのか、よく向き合って検証していただきたい。運送会社もともに。

そして、このような事故を起こさないようにするためには何をしなければいけないか、よく検証し、二度と起こさないように実行に移していく。これが人間としてすべきことです。しかし、この加害者と運送会社は、今でも謝罪、償いは全くいただいておりません。ほとんどの被害者がそういう状態です。よく何千万円の民事裁判を行った、あんなお金をいただいた被害者はほとんどいないです。ただ、周りからはたくさんお金をもらってよかったねというような二次被害を受けます。それは後から話しますけれども。

とにかく加害者と運送会社がもう二度とこういうことをしないように、二度と被害者をつくらないようにしていただきたい、それが被害者たちの願い。加害者がいなければ被害者は生まれません。そうですよね。ですから、加害者をつくらないようにしていただくのです。加害者にならないでいただきたい。加害者がいなければ被害者は生まれません。涙を流す被害者は生まれません。と思います。

便利な車を凶器に変えて運転することはしないでいただきたいです。とても便利な車ですよ。私も使っておりますけれども、本当に便利です。ところが、乗り方を間違えれば凶器になるのです。そういうことをしないでいただきたい。そのために頑張れる被害者たちが声を上げて、法改正とかその後の活動につなげております。

被害者となってどんなふうにならぬ一般の生活が一変したか。この辺が皆さん方にとってわか

らないところだと思うのですね。今まで被害者が声を余り上げられない社会でしたから。どういう状態になるか。全く生活が一変します。今まで全て普通にできていた被害者が何もすることができない状態に、地獄に落とされるのです。ご飯もまずくて喉をとおりません。夜も眠れません。中には精神的にも肉体的にもぼろぼろになって、病院にかからなければいけない被害者もたくさんおります。

私もそれ以後、PTSDになったようです。今だから先生たちにお話を聞いてもらって、「和氣さん、PTSDでしたね。よく薬を飲まないで、病院にもかからないで治りましたね」というような状態でした。10日ほどで会社に復帰したのですが、仕事にならないのです。自分では一生懸命仕事をしようと思っています。ところが、傷だらけで横たわる娘の姿が頭の中にポーンと入ってくると、なぜか体が、肩が動かなくなるのです。自分ではどうしようもないのですね。

周りの人からどう見られているかという、和氣さん、仕事サボっているというふうに見られました。上司から注意を受けました。でも、自分たちではどうしようもないのです。ですから、この中に会社に行っている方がいらっしゃるかと思うのですけれども、会社での長期休暇とか、裁判やいろいろ手続等で休む機会がたくさんあります。そういうたびに本当に肩身の狭い思いをして休まなければいけない。ですから、長期休暇とか、本当に気兼ねなく休めるような環境になっていただけたらありがたいなと思います。

それから、そんな状態だったら、家庭の中で家族全員力を合わせて頑張ればいいではないかと周りは思っているかもしれませんが、被害者となると一人一人がとんでもない傷を負いますから、家族全員で力を合わせて頑張ろうという気力もないです。自分が生きていくだけで精いっぱいです。ですので、周りの方の優しい思いやりを持った被害者支援というものが重要なのです。

特に、被害者は二次被害をたくさん受けたりしてしまうので、孤立します。そういうところから、気軽に挨拶から声をかけて孤立させないようにしていただくというのも一般の方ができる支援ですし、困っている被害者の方には、各都道府県に被害者支援センターがありますので、そちらに電話番号を教えろとか、そちらに皆さん方から電話を入れてあげろとか、いろいろ被害者支援ができますので、ご協力をお願いしたいと思います。

それから、私の場合、加害者の業務上過失、たった3年半という判決に非常に憤りを感じました。これは何とかしなければいけないと思ひまして、刑事裁判の判決を待って、それで活動に入ったわけですが、地元の下野新聞社という新聞社が栃木県にあるのですが、その記者さんが和氣さんの事例で特集記事を書きたいということで、県内の飲酒

運転の被害者のところに取材に行ってくださいました。そこでいろいろ情報を集めて私のほうに橋渡しをしてくださったのです。

その1つが、生命のメッセージ展というのを始めるから、和氣さんにも入ってくださいと。それからもう1つ、今、日本の法律は命の重みを反映していない、だから、法律改正の署名活動をしましょう、これにも参加してくださいということがありまして、すぐに私は被害者たちと連絡を取り合って活動を始めました。37万5,000名弱の署名を集めて法務大臣に4回に分けて手渡ししてきました。それでできた法律が危険運転致死傷罪です。ご存じでしょうかね。

今までは業務上過失、たった最高5年しかなかったものが、立証されれば最高刑20年を与えられる重い法律ができたのですが、これはこういう大切な命の犠牲のもとにできたのです。でも、その後、栃木県内で飲酒運転の事故以上に全国的に飲酒・ひき逃げが増えてしまった。今日お持ちした栃木県のパネルの中に、添谷さんと鈴木さんという益子町の中学2年生も飲酒・ひき逃げの被害に遭っているのですね。

ただ、ここに証人証言が余りにもなかったものですから、危険運転致死傷罪にならなかった。残念ながら自動車運転過失で裁かれてしまう。そういうことがあって、10年かけてさらに飲酒・ひき逃げの被害者と危険運転致死傷罪を勝ち取った被害者たちがまたグループをつくって、北は北海道から南は沖縄まで署名活動を手弁当で走り回る。

十余年間かけて60万8,030筆の署名をしまして、9名の法務大臣に手渡ししてきたところ、平成26年、こちらに、ちょっと見えにくいかもしれませんが、新しい法律、皆さんのお手元の資料の中に白黒のコピーが入っていると思うのですけれども、今まで交通事故の法律は本当に少なかったのです。刑法という中に危険運転致死傷罪と自動車運転過失というものしかなかったのですね。これは平成26年5月20日、新法として自動車運転死傷処罰法という交通事故の法律がきっちりできました。

こちらは新法のものですけれども、第2条のところは今まであった危険運転致死傷罪なのです。その次の危険運転致死傷罪最高刑15年というのが後ろにお持ちした鹿沼のクレーン事故で小学生6人が亡くなっております。その時は、てんかんの持病を持った者が医者への許可も得ずに勝手に免許をとって大型クレーンを動かして、てんかんの発作を起こして6児童の命を奪ったという、とても悲惨な事故が発生しました。

その被害者たちは危険な運転ではないかと思ったわけですが、その要件にそういう持病を持っている人の要件が含まれていなかった。ですから、危険運転致死傷罪ではなくて自動車運転過失です。最高の7年を勝ち取りましたが、6名の命が奪われています。

殺人事件であれば死刑です。ところが、7年です。余りにも軽いではないかということで、この鹿沼のご遺族たちも署名活動をして最高刑の危険運転致死傷罪の15年を勝ち取っています。

それから、京都府亀岡市のご遺族の方たちは、無免許運転の少年に命を奪われた方々が無免許運転に対して厳罰を求めて署名をやっていました。こういう被害者のグループがそれぞれに署名活動をして、国を動かさなければ法律が変わらないのです。なぜこれを被害者がやらなければいけないのか、いまだに疑問に思います。被害を受けて命を奪われただけでも相当な被害なのですね。それを次の被害者たちのために走り回っています。もっと交通事故が増えればまた活動が始まるのかなと思います。そんな状態で法律が変わっているということをまずご理解いただきたいと思います。

それと、私の個人的な活動で飲酒運転撲滅ステッカーというものを作っています。この経費は娘が病院で一生懸命働いて、将来「かっちゃん」と結婚するためにこつこつためた貯金から作りました。なぜ作ったか。いまだに飲酒運転をしている者がいるのです。毎日マスコミの新聞に飲酒運転で逮捕という記事を見ない日はないくらいです。これが被害者の二次被害なのですね。こういうものをなくさなければいけないのです。

私も私の近くにいる者も私の娘が飲酒運転の犠牲になったことを知っている、その人が宴会に来る時は車で乗りつけて、帰りは代行車で帰ると言いながら、澄ました顔して運転して帰った、そういう姿をよく見ます。いまだにいるのです。何とかこれをなくしたい。どうでしょうか、皆さんの周りにはそういう方はいらっしゃらないでしょうかね。

私はこのステッカーを作って、生命のメッセージ展の足元にこのステッカーを置いて、今日お持ちしているのはレプリカですが、本物のオブジェは160名と一緒に、今、九州のほうを回っています。そういう会場に小学生、中学生、高校生が来られて、このステッカーを持ち帰ってくれたのです。なぜ持ち帰ると思いますか。どんなところに使うと思いますか。

私はその声を集めました。「うちのお父さんやお母さんは、お酒を飲んで運転してしまいます。これを貼って、危ないからやめさせたいと思います」、こういう声がたくさん聞こえたのです。でも、その声、どうでしょうか。子どもたちは親の姿、大人の姿を見て育っている。きちんと大人たちがルール、マナーを守らなければいけないのです。私もはっとしたのです。自分の背中が見られているのだ、きちんとルール、マナーを守らなければいけないのではないかと。皆さんの背中も多くの人たちに見られているわけです。

今日この会場に来られた方々は意識や知識の高い方々かと思いますがけれども、これを持

ち帰ってどう伝えるか、ルール、マナーをどう守らせるかというような指導者の方々だと思います。私は期待したいと思いますので、そのような悪質な運転をする人がいなければさらに交通事故の被害者は減るわけです。悪質な事故はその本人が気をつければ絶対に起こらないと思います。ですので、その辺を今日来られた方々にはご指導、ご鞭撻をお願いしたいと思います。

時間がなくなったので、被害者支援センターのほうをちょっとお話しさせていただきます。同センターは今から12年前に立ち上がりまして、全国では40番目という非常に遅い設立だったのですが、その後はお陰様で活動が活発になり、広報・啓発活動を活発に活動しています。今日お持ちしました黒いパネルは、交通死亡事故に遭われた被害者と殺人事件に遭われた被害者にご協力いただいてパネルを作りました。

パソコンの文字ですとなかなか冷たい感じがして読んでいただけませんので、写真や新聞記事を、涙を流しながらどの写真にしようかと、本当に大変な思いをしてこのパネルをつくっていただいています。それをセンターがお借りして広報・啓発活動に使わせていただいているのです。

鹿沼のクレーン事故の6人のご遺族の方々、飲酒運転の被害者が4名、暴走族によるひき逃げが1名、それから、お1人が中学校に自転車で登校する途中、一時停止無視をした車にはねられて亡くなった方、もう1人は、鹿沼市の職員がごみ処理を担当していたのですが、不正にごみを持ち込む業者がいて、指導していたところ逆恨みに遭って、暴力団を雇われて拉致された。9時間連れ回されて群馬県の山中で首を絞め、拳銃でとどめを刺されて崖下から投げ捨てられた。

いまだに遺体が見つかりません。16年経ちます。ご遺族たちが年に数回、群馬県の山中を探して歩いています。早くお父さんの遺骨を抱き締めてあげたい、自分は温かいベッドで寝ていられる、夫は冷たい雪の中で埋もれている。それは耐えられないということで、ずっと被害者のままで生き続けているのですね。

そういう被害者は周りの方の支援がとても重要です。当センターでは電話相談を受けて、面接相談に移行して、この被害者が何を求めているか、よくお聞きしながら、どういう支援が適当か、メニューを考えます。まずは生活支援から、今生活していくために困っていることから支援をさせてもらっています。

栃木県では吉田有希ちゃん事件という小学生が殺害された事件があって、殺人事件になるとマスコミ、テレビのクルーたちが家の周りを取り囲むのです。そうすると、家の外に出られないのです。買い物にも行けません。子どもの送り迎えもできない。洗濯物を取り

込みに行けない、そういう状態になるのです。それでは困るわけですし、それでセンターのほうに相談がありまして、支援に当たりました。

センターの車にご家族を乗せて、有希ちゃんのお姉ちゃんに通っている小学校にお迎えに行き、帰りは買い物をお手伝いして、それで家に届けるということを1ヵ月近くさせていただきました。そうすると、マスコミも諦めていなくなって、またもとの生活に近づける。だから、本当に難しいことではないのですね。今、被害者が生活して生きていくために必要なことをお手伝いすることが被害者支援となりますので、ぜひご協力をいただきたいと思います。

最後になりますけれども、今皆さん方には大切な命、生きていらっしゃると思います。今日お持ちした後ろのパネルの被害者たちも、誰も死にたくて死んだわけではありません。みんな夢や希望を持って生きていこうと思っていたわけです。それが人間の手によって命を奪われてしまっています。

こういう被害者のためにも、ここにいらっしゃる方々は本当に指導者の方々ですので、そういうことを一般のたくさんの方に知っていただく、ルールやマナーを守っていただく、そういう指導者でもあるかと思っていますので、ぜひ安全で安心な社会が築けますように、皆さんのご協力をお願いしたいと思って、今日お話をさせていただきました。

ご清聴ありがとうございました（拍手）

【2日目】

講演

「高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ」

千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました鈴木でございます。

最近、ご存じのとおりとおり、車が小学生の列に飛び込んだり、コンビニの駐車場から店内に飛び込んだり、高齢ドライバーの方の引き起こす事故が結構頻繁に起こっています。今日はタイトルに「高齢者（運転者も含めた）」とわざわざ謳っております。

運転者についてもかなり意識しながら、高齢者に対して交通安全の動機づけをどのように行っていたらいいか、そんなことを中心に、ふだん考えていることをお話しさせていただきたいと思っております。

最初に、このような高齢ドライバーの事故が大変多いものですから国もそれに対して何か対策を練らなくてはならないということで、今いろいろな動きが進んでおります。私も少し関与させていただいているものですから、そのことを最初にご紹介します。今、高齢者をめぐってどんな施策が講じられつつあるのかというところからお話をします。その後、本題であります、このような高齢者を皆さんが指導していくにはどんなことが大事なのかというお話を進めたいと思っております。

お手元のレジュメは後ほど皆さんがゆっくりお読みください。かなり詳しく今日の話の内容を書かせていただいております。これを全部お話しするととても分量的に多いものですから、その中から大事なところをかいつまんでお話をさせていただきます。

最初に「高齢運転者の安全対策」についてお話をします。高齢運転者の引き起こす事故が余りにも多くなる。多くなるといっても、数自体は増えていないのですけれども、他の事故が少しずつ減ってきております。比率的には、やはり高齢ドライバーの引き起こす事故は非常に多くなっているというのが実態です。それに対する対策を何とか講じなければいけない。

ご存じのとおり、昨年2016年11月に、安倍内閣総理大臣を中心に「事故防止に対する関係閣僚会議」が開かれました。その際に、閣僚会議の下に「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」が発足いたしまして、そのチームの下にさらに3つの大きな会議が展開しています。1つは、警察庁交通局の主催で「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」が開かれました。

私もその会議のメンバーの1人に加わっておりまして、今年の1月からスタートしたのですが、これまで5回ほど会議を行って、6月に提言をさせていただきました。実はそれで終わったわけではなくて、その有識者会議の下に後ほどお話しする3つの分科会が開かれることになりました。その分科会の1つに私も参加させていただいておりまして、来月の10月2日からその分科会の第1回の会議が開かれることになっております。この警察庁に置かれた「高齢ドライバーに対する有識者会議」、これが1つ目です。

2つ目は、経済産業省、国土交通省自動車局、この2つの部局が主催して、「安全運転サポート車の普及啓発に関する関係省庁副大臣会議」が開かれました。先ほどの警察庁の会議は、どちらかというところ認知症対策とか高齢ドライバーに対する教育をどうやっていくか、免許証のあり方がどうだとかといった直接高齢ドライバーそのものを対象にして検討していく委員会だったのですけれども、2つ目は、どちらかというところ技術的な分野で安全を確保していこうというための委員会です。昨日か一昨日でしたか、また高齢者がコンビ

二に突っ込むという事故がありました。これは高齢者といっても70歳前後の方で、それほどお年寄りではなかったのですが、どうしてそんなことになってしまったのかといたら、アクセルとブレーキの踏み間違いでした。相変わらず同じようなケースが多いのですね。

今は、アクセルとブレーキの踏み間違いを防止する装置はかなりいいものができております。最近の新しい車にはその装置が多くつくようになってきています。それだけではなくて、追突防止の装置だとか技術的な方面から高齢ドライバーが仮に事故を起こしそうになっても、車がお利口になって、車のほうでその事故を防止するということがかなり可能になってきつつあるのですね。

ですから高齢者の安全運転をサポートする車を検討してみようという委員会が先ほどお話しした2番目の経済産業省と国土交通省自動車局で主催している委員会です。高齢ドライバーそのものに対する委員会と車の技術的なほうから安全を確保していこうという委員会。この2つで十分かということ実はそうではないのですね。やはり何といってもお年寄りが安全に歩行できる環境の問題があるのではないか、地域社会で安全を確保する、そういう問題があるではないか。

取り分け高齢ドライバーには、運転が危険だということになったらできれば免許証を返納していただく。ところが、なかなかその返納が、最近は少しずつ多くはなっていますが進まない。それはどうしてかということ車がなくては動きがとれないというお年寄りがたくさんいらっしゃるわけですね。だから、それをそのままにして返納を幾ら勧めてもなかなかそれが進展しない。

仮に免許証を返納したとしても、あるいは免許をもともと持たないお年寄りに対しても、ちゃんと安全に、しかも移動が自由にできるように環境を整備しなくてはいけない。そういうところから国土交通省総合政策局の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が3つ目の委員会として開かれました。今、それぞれが活動しておりますが特に私が所属した警察庁交通局の有識者会議のほうは、一応の提案をさせていただいき分科会を発足したというところまで来ております。

そのことについてもうちょっと詳しく申し上げます。有識者会議の提案と3つの分科会についてお話ししますが、認知症への対応をどうするかという分科会が1つできました。2番目は、やはり視野障害。お年寄りになるとどうしても目に問題が出てくるということで、視野障害への対応策を検討しようという分科会。3番目は、加齢に伴う身体機能の低下への対応という分科会ができて、私はこの3番目の分科会に所属させていただき、来月10月2日から活動を開始してまいります。

その中身の1つですが今日は高齢者の加齢に応じた交通安全教育をどう推進していくか、指導をどうやっていくかということです。もう1つが、これは私が提案し、分科会の議題としていただくことなのですが高齢者の特性に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度のあり方。

資料に書いてありますが私はその有識者会議で高齢ドライバーに限定条件付き、例えば免許証の裏を見ると、眼鏡使用と書いてありますね。これは眼鏡をしなければ運転してはいけませんよと、眼鏡を使用するという限定条件が付いているわけです。それと同じように、運転に多少問題が生じたお年寄りに免許を発行する際に、そうしたある限定を加えて免許を発行していくことはできないだろうかということをご提案させていただきました。

先ほどから申し上げている今度の分科会では、そういう免許が可能かどうか。もし可能だとしたら、どんな限定条件を付けたらいいのかを検討していこうということになっています。実はなぜ私が限定条件付き免許ということをご申し上げたかということ、今の免許制度は、先ほどの眼鏡使用というのも1つありますが、それ以外にお年寄りだからといったある条件の範囲内で運転して良いという免許はないのですね。

つまり、お年寄りに免許を返納しなさいと幾ら言っても、お年寄りにしてみれば免許を返納してしまったらオール・オア・ナッシングとレジюмеに書いてありますが、免許を持っていればいつでも運転できる。免許を返納してしまったら、どんな車でも絶対に運転できない。つまり1かゼロかということなのです。

ところが、お年寄りを見ておりますと、昼間だけの運転だったら大丈夫だとか、高速道路は走らないで家の周辺だけだったら多分大丈夫だ。あるいは雨の日は避けて、晴れた日だったら大丈夫だ。そういったある限定された条件をつけた免許だったら走れる。返してしまうと、もう全く運転ができなくなってしまうから、つい返したくないということになる。しかし一方で、免許を持っていると危ない夜でも運転してしまうということになるものです。安全に運転できる範囲内のその条件の中だけで運転するのなら免許証を持っていたら大丈夫ですという免許証をつくったほうが、最終的に完全に免許証を返納することになる。要は、中間過程にそういう限定付き免許という期間を置くことがかえって完全な免許返納に向けて進展させることになるのではないかと私は考えたのです。

つまり、限定条件付き免許で運転をしているうちに、本当に免許を完全に返納した時の準備ができると思います。もう1つの効用は、経験された方がいらっしゃるかどうか分かりませんが、75歳になりますと免許証更新前に認知症の試験があります。その後、今度は日を変えて実際の実地試験とかシミュレーターを使った訓練や教育が行われるわけ

です。

その時に、認知症のおそれがかかりある方、ちょっと疑わしい方、それから認知症のおそれは全然ありませんという方。この3種類の方に分けます。それで、最初の認知症のおそれがある方、ちょっと疑わしい方には3時間の教習をします。認知症のチェックをした結果、全く大丈夫という方は2時間の教習で済むようなシステムになったのですね。

そうすると、例えば3時間の教習を受ける方は、指導員と一緒に車に乗って指導しますが、今までですと免許証を返納したらもう全く運転ができなくなってしまうので指導員もつい人情が湧いてしまうのです。つまり、この方が運転できなくなったら、それこそ大変なことになるだろうなと思うとつい点が甘くなり運転してもご注意されるのなら大丈夫みたいな形になってしまうのです。

先程からお話ししているように、もし限定条件付き免許ができると指導員が一对一で対応できますから、あなたは昼間だけ運転するという条件の中で運転されたらどうですかなどの指導ができるようになると思うのです。レジメに書いてありますが、この条件には道路や天候などがあります。もう1つの大きな問題は完全に安全な車に乗るのであれば大丈夫という免許。そういう限定条件もあり得ると思うのですが、これはなかなかお金のことと関係するものですから実施は難しいのかと思っています。いずれにしても私が提案させていただいた内容をお手元のレジメに書いておきましたので、他にもこういう条件が必要なのではという提案が皆さんにありましたらぜひお教えいただきたいと思っております。

次は「高齢者事故の背景にあるもの」についてです。これは今日の本題であります高齢者に対する指導をどうやっていくか。その時に、高齢者が事故にかかわるどんな問題を抱えているのか、少しおさらいをしてみようかなということで書かせていただきました。

まず第1に、お年寄りというのは意識と行動のミスマッチ、つまり、頭で考えている自分と実際の自分の行動の間に随分ミスマッチがある。このミスマッチが実は事故を招く。一番典型的なのは年をとってもいつまでも若いつもりでいることですね。事故の背景には気持ちと実際の行動との間のミスマッチがある。これをいかにお年寄りに理解していただくかというのが非常に重要なポイントとしてあると思います。

それから過去の経験にとられるということもありますね。事故は家の周辺で起こっていることが多いのです。高齢者の事故の約半分は自宅から500メートル以内で起こっている。これは、お年寄りは余り遠出をしないということもあるのですけれども、75%は1キロ以内で起こっているというデータがよく出ております。家の周辺というのは慣れている

ので、ついその慣れによって事故が起こる。先ほどの意識と行動のミスマッチとも関連しますが、これが大変怖い状況になります。家の周辺では特に注意が肝心であると思います。

それから体の力が低下する。動体視力の低下だとか暗順応、トンネルなど明るいところから暗いところへ入った時に慣れる時間が遅れる。反応時間にむらが生ずる、筋力の低下といったことがあると思います。でも、これは自分が少し衰えているなということを意識すると十分カバーできる部分でもあります。お年寄りには視力も低下し、また前方だけしか見ないなんてよく言われます。確かに視野も多少狭くなるのではないかと言われてはおりますけれども、首を回したり目を左右に動かしたりすればカバーできることです。だからお年寄りに身体が低下しているからもうだめですよといった言い方ではなくて、身体は確かに低下している。それは意識していただかなくてはいけないけれど、そのことを頭に置いてそのための準備をしていれば大丈夫ですというように、できるだけ勇気づける形でお話しされることがいいと思います。

実は私が一番大きな問題だと思うのが です。つまり、たくさんの情報を同時に処理する能力がお年寄りになるとものすごく欠けてくる。体力の低下よりもこちらのほうが重要ではないかと思っています。たくさんの情報を同時に処理する能力、私はいつもこうした例をお話しするのですが、20代前半の学生と私が2人並んで机に座って、前に赤と青と黄色が出る模擬信号を用意しておきます。赤が出たら手をポンとたたく。学生との競争です。赤が出たら学生も私も同時に手をたたけます。私は若い人に絶対負けません。

ところが、そこにブザー音を入れます。ブザーが鳴ったら赤、ブザーと赤が同時に生じたら手をたたくとなると私はだめなのです。学生に負けてしまうのです。学生はちゃんとブザーという音と信号という光とを同時にきちんと聞き分け処理できます。しかし私はブザーが鳴らない赤で手をたたいてしまったり、あるいはブザーと黄色なのに手をたたいてしまう。それは絶対ブザーと赤だと意識して聞き分けようとすると時間がかかってしまう。高齢者になると情報が2つになっただけでかなり若い人と差が出てくるのですね。

ところが車の運転とか歩行はこんな2つぐらいの情報処理ではできないのですよ。本当に数多く情報を処理しなければなりません。この能力は残念ながら高齢者になると衰えてくる。これは交通にかかわる高齢者事故の背景にある非常に大きな問題ではないかなと思います。レジメにも書いてありますが、例えば私が2階で仕事をしていて、家内が階下から「お父さん、食事ができました」と声がかかったので急いで下へ降りていきました。そこまでは良かったのですが、「あ、そうだ、さっき2階で仕事しながら家内に見せたい資料があったのに、それを持ってくるのを忘れてしまった」と思い、「ちょっと待って、す

「戻るから」と言って2階にその資料を取りに行きます。

ところが、その資料を取りに行ったら、たまたま書斎のガラス窓が開いていて、そこから風が吹き込み、書いている原稿の資料が吹き飛んでいた。「いけない、窓を閉めるのを忘れてしまった」と思って、その飛び散った書類を集めているうちに、「あれ、私は2階へ何しに来たのだったか？」と考えてしまう。こういう状況がしばしば起こるのです。たくさん情報を同時に処理する能力が年をとると少し不足してきますので大事な新しい情報が入ると、そっちの情報に関心が行き、その直前の情報を忘れてしまう。

先ほどから何回かお話ししていますがコンビニの駐車場に車を入れ、その駐車場から店に突っ込んでしまったお年寄りに、なぜそうなったのかと聞いた結果を又聞きで耳にしました。そのお年寄りはおっしゃったそうです。「駐車場に行くまではちゃんと安全に運転していました。駐車場に車を入れながら、「あれ？ 私は何を買いに来たのだったか？ 何しにコンビニに来たのだったか？ 何をかうのだったか？」と思った」と言うのです。

何を買いに来たのか？ という新しい情報が入ってくると安全に車を駐車するという意識がおろそかになってしまうわけです。だから、最近の高齢者の事故の背後にあるかなり大きな要因として、たくさん情報を同時に処理する力が衰えてくる。これは非常に大きな問題ではないかなと思います。これに関連することですけど、できるだけ考え事をしない、いろいろたくさん情報が同時に入ってくるような場面がないようにする。レジメに「生活に充実感・満足感を持っているお年寄りは事故が少ない」とありますね。つまり、悩み事がないということはとても重要なことで、たとえ悩みがあっても聞いてくれる家族とか友人がいると、考えごとをしながら運転したりすることが少なくなるのです。

だから、よく言われるように母の会や老人クラブに入って活動されている方は交通に関して安全な行動をされている方が多い。なぜかというと、そういう場で友達ができて、いろいろ話し合う相手がいると悩み事が解消される。実はそのことが非常に大事な交通安全に結びついていくのです。

ですから高齢者に対する指導というのは、このように信号を渡ったら安全ですとか、このように運転したら安全ですなどの直接的な安全指導も大切ですが、そういう指導は仮にしなくても、いい仲間づくり、お年寄りたちが何でも話し合える仲間をつくれるような場を提供することも実は大事な交通安全指導の一環なのだとすることをぜひ頭に置いておいていただくと良いのではないかと考えています。

次に「高齢者に対する交通安全指導の視点」についてお話ししたいと思います。交通安全指導をする時に、どんなことを頭に置いて指導していったらいいかということです。

まず、高齢者を画一的に見ない。実は高齢者というのはものごとく多様なのですね。ですから、お年寄りを指導していく時には一人一人の個の視点が非常に大事だと思います。

例えばお年寄りがどんな生活を営まれているかということによって抱えている問題も違ってくると思いますし、そういうことから高齢者というのはこんな特性を持っている人だと一緒に論じないで、まず一人一人の視点に立って指導していただくことが非常に大事だと思います。そういう個の視点、個人的な特性をつくるものは何かというと、1つは地域です。どんなところに住んでいるのかというのは個の特性を決める非常に大事なポイントだと思います。例えば大都市に住んでいりお年寄りと、地方都市や過疎に近い農村部に住んでいるようなお年寄り、これは同じお年寄りであっても全然特性が違って来るわけですね。これもよくお話しするのですが、今はOBとして顧問になっております国際交通安全学会に以前所属していた時に、大都市のお年寄りと中都市のお年寄り、小都市のお年寄りに分けて、それぞれのお年寄りの交通にかかわる行動の違いを調査したことがありました。大都市の代表として東京の北区の赤羽の近くだったのですが、そこのお年寄りを200人ほど調査いたしました。それから、中都市として埼玉の熊谷市のお年寄りを200人、さらに小都市として群馬県の館林市のお年寄りを200人調査させていただきました。

同じ質問票でインタビューや調査をしたのですが、北区と熊谷と館林、この大都市、中都市、小都市、このお年寄りの中で、一番免許保有率が高かったのはどこだったでしょう。どこの地域のお年寄りが一番免許を持っていたか。それは館林でした。地方都市に行けば行くほどお年寄りの免許保有率は高いのです。

では、その3つの都市で免許証を持って車を運転していた、あるいはしている方の中で、最近免許証を返納した、あるいは返納していないが、ほとんど車に乗っていない方が一番多かったのはどこでしょう。そうです。北区の赤羽なのです。

大都市のお年寄りは、免許それ自体の保有率が少ないだけでなく、持っている方の中でも運転をしていない方が圧倒的に多いのです。それに対して、館林は免許を持っている比率がものすごく多く、その中で、かなり無理をされていると思いますが運転をしている人が多いのです。そういう実態なのです。

それはまず、何よりも公共交通機関がどのくらい発達しているかによるのですが館林も随分いろいろ力を入れてます。公共交通機関が発達していないのでタクシー券、タクシーに乗った時の費用の一部を町で負担するなど、いろいろな制度を設けているのです。それにもかかわらずお年寄りも皆さんは無理をしてでも運転をしたい。あまり市の税金をそのことに使いたくないなどのお気持ちもあって、かなり無理をされて運転している。だか

ら、その地域がどういう地域かということがお年寄りの交通行動に影響を与えているのだなということがわかりました。

3番目として、生活構造を中心とした視点。その人がどんな生活をしているか。生活構造というのは少し難しい概念ですけれども、どんなライフスタイル、どんな生活時間を送っているかなどがポイントです。例えば生活時間です。皆さん、大都市と中都市と地方小都市とで就寝時間が一番早いのはどこでしょうか。夜、寝る時間が一番早いのは？ そうです館林です。小都市へ行けば行くほど早いのです。そして早起きなのです。大都市になればなるほど遅寝、遅起き。ですから、ライフスタイル、生活時間も地域によって全然違います。だから、どんな生活をしているかということがお年寄りの個人的な特性を決める非常に大事なポイントです。

例えばご夫婦の健康状態を見ますと、ご本人も配偶者の方もともに元気だという人は、交通安全意識がすごく高いのです。ところが配偶者が亡くなられたとか、ひとり暮らしという方はどうしても交通安全意識が低くなってきてしまう。だから、そういう生活の持っている特徴は重要な視点です。三世代で一緒に生活しているお年寄りも交通安全意識は結構高いのですね。

これからひとり暮らしの老人がすごく増えるという内閣府が推計した資料もあるので。だから、一番危ない存在であるひとり暮らし老人はこれかますます増えていきますので、交通事故に関してこれからは非常に厳しい状況になります。そういう意味では地域の皆さんのお力にますます頼らなければいけない状態がこれから生ずると考えています。

次に、高齢者を弱者として扱わないということです。実は日本のお年寄りは経済的にも生活的にもすごく自立されているのです。大分以前ですけれども、高齢者の生活と意識にかかわる国際比較調査を内閣府が行ったことがあります。古いデータですけれども、このデータを見ますと、世界11カ国の欧米先進諸国や日本、開発途上国、そういう地域のお年寄りにいろいろな質問をしているのです。その中に「お年寄りになった時、あなたの生活はどんな形で支えられるべきだと思いますか」という質問が入っているのです。答えは3つありました。

Aの答えは「私の老後はちゃんと社会保障を充実して国や社会が支えてくれるべきだ」というのが1番目の答え。

Bの答えは「私の老後の生活は私も若い時そうしてきたのだから、今度私が年をとったら私の子どもや親族が私の生活を支えてくれるべきだ」と。私の若い時、年寄りの父や母、祖父母を支えてきた。私が年をとったら、今度は順番で、若い人、若い親族が支えてくれ

るべきだという意見。これがBの答え。

Cの答えは「いや、国だとか社会、親族などを頼るべきではない。自分の生活は自分で支えるべきだ。私は若い時、働ける時に働いて貯金をして、老後は自分の蓄えた中で生活していけばいいだろう」というのがCの答え。

先ほどお話ししたように先進欧米諸国や日本、それから開発途上国で調査したのですが、先進欧米諸国のお年寄りが一番多かったのはAの答えです。社会とか国が支えてくれるべきだ。開発途上国、タイとか、たしかフィリピンも入っていたかと思いますが、このお年寄りは、若い子どもや親族が支えるべきだという答。日本のお年寄りは断トツでCなのです。日本のお年寄りは、若い時にちゃんと貯金をして、年をとったら自分の蓄えで自分自身を支えていく。

お年寄りで職業を持っている、お年寄りでありながら、なおかつ頑張っているお年寄りの比率が世界で一番高いのは日本です。日本のお年寄りは、そういう意味では経済的にも生活的にもものすごく自立しているのです。これはすばらしいことです。ところが、こと交通になるとお年寄りは甘えていると思うのです。私はここが問題だと思うのです。お年寄りの中には交通に関して私たちは弱者なので社会がちゃんと私たちを支えてくれるべきだという発想をしている人がかなりいます。

私は、もちろん社会や交通安全の面においては、お年寄りは支えられるべきだと思います。けれども、特に日本のお年寄りは元気ですから、そういう意味ではお年寄りに自立して、ちゃんと発言をしていただいて、そして、役割を演じていただくような場を交通に関してもつくっていくことが非常に大事なポイントではないかと思います。

次の問題は、お年寄りは比較的柔軟な発想をされない方が多い。お年寄りになるとどうしても体も発想も固くなってしまふ。その固さを和らげて柔軟に対応していただくためには、他人と係わる場をどうつくっていくかということが非常に大事なポイントです。

お年寄りはどうしても自己中心的な考え方をしてしまう。そうではなくて、相手の立場に立って考えてもらう場、それをつくることがお年寄りの柔軟さを回復する、固さを解消する、お年寄りの自立を高めることになるのではないかと考えています。そのためには、地域社会のことを考え、他人と係わる場をつくることが必要で、交通安全指導の場でも知識や情報を一方的に受けるのではなくて、自らが積極的に参加する場をつくっていくということが非常に重要ではないかと思います。

お年寄りの目線で見えた安全に対する提言を積極的にいただいていくということがものすごく重要だと思います。私はこうしたお年寄りに役割を演じてもらう、交通安全指導は

参加・体験・実践型でやっていかなければいけないということを中心に若い時からずっと申し上げてきました。

おかげさまで、今、内閣府も警察庁も交通安全教育は参加型でいかななくてははいけないということに認識していただき大変心強いのです。しかし、なぜ参加型にするか、なぜ参加でなくてはいけないのかということは、私が専門にしております社会学の理論の中から導き出されたものなのです。

ここでぜひ、なぜ参加の場が必要なのか、なぜ参加してもらわなくてはいけないのかということに次の「人間行動と動機づけ」、副題として仲間づくりも立派な交通安全教育ということについて、これから少しお話ししていきたいと思っております。

レオン・フェスティンガーという人が「認知的不協和の理論」という本を書いています。この本の中で、レオン・フェスティンガーはこう言っているのです。1人の人間がいたとします。人間というのは自分を正当化したくてしょうがない、それが人間だということです。おれは間違っていない、私が言ったことに間違いはないはずだ。私は誤りなんか犯すはずがないと。人間はみんなそう思いたいわけです。その人間に外からいろいろな情報が提供されます。ある情報、これを情報Aとしておきます。この情報は、あなたが今までやってきたことは正しい、間違いはない、あるいは自分がこうありたいと思っていることを十分肯定してくれる。例えば私は結構年をとりましたけれども、今でもまだ若くありたいと思っています。そうすると、私の友達が、「お前はいつも若い学生と接触しているせい、いつまでも若々しいね」と、仮にお世辞だとしても言ってくれたら、これはうれしいですよ。自分を正当化してくれる情報です。こういう情報の時は実に無抵抗で、何の抵抗もなくこの人は本当のことを言っているなとすんなりと受け入れるわけです。あなたは正しいよ、あなたは正当だと言ってくれる情報だからです。ところが、そうではない情報もあります。情報B。先ほどの情報Aはその人の考え方、価値を補強してくれる情報だったのですんなり受け入れたわけです。しかし、その人の価値に対して対立的な情報、あるいは矛盾する情報、あなたが今までやってきたことは間違いだとか、先ほどの若さの話で言えば、せっかくA君が「おまえ、若いね」と褒めてくれているのに、その隣にいるB君が、「何を言うのだよ、そんなお世辞言うものじゃないよ。鈴木さんの頭、見てみるよ。ほとんど毛がないじゃないか」と言ったとします。

これ不愉快でしょう。さっきのA君の発言と全然違うではないですか。私にとっては都合の悪い情報ではないですか。こういう都合の悪い情報に接した時には、フェスティンガーが言うには、99.9%、その人の言ったことの間違いを何とかして見つけて、あれは間違

いの情報なのだから受け入れる必要はないといって退けてしまう。

私も多分、B君がそんなことを言ったら、ああ、嫌なやつだな、こいつ学生の時からそうだったな、人が褒めると必ず後ろへ回って難癖をつけて嫌な気分させる。あの若い時の癖ってこの年になっても治っていないのだな、あいつはAが褒めたものだから、私を嫌な気持ちにさせるために、あんなことを作り話で言っているのだ。おれは若いはずだと、こう思って自分を正当化する。これが人間だということです。

だから、このことを考えると、我々は交通安全のためにいろいろな方に注意をするでしょう。私もよく学生に注意します。仮に免許取りたての学生がスピードを出して運転したら、もちろん私の注意は正しい注意だと思うし、学生のためを思った注意だと思うのですが、「君、免許取りたてで、そんなスピード出して運転して、もし事故起こしたらどうするの？ せっかく就職決まっているというのに。その会社から内定取り消しが来るかもしれないよ。人を傷つけたりしたら、あなたは一生それを重荷に背負って生きていかなければならないのだよ。もっと注意しなくてはいけないじゃない」と。

私の注意はもちろん正しい注意です。間違った注意をするつもりはありません。正しい注意だし、相手のためを思って注意するのです。でも、フェスティンガーはこう言うのです。注意された本人から見たら、本人は今、スピードを出しているのでしょう。そのスピードを出している人に、あなたぐらいの腕があったらスピードぐらい出したってどうということはないという情報なら、この人は聞き入れます。でも、スピードを出している本人に、スピードを出したら危ないよと言うのは、残念ながら、本人から見たら対立的な情報なのです。でも、注意というのは、相手がやっていることをそのままいいよとか、それは素晴らしいことだと言うのなら注意ではないでしょう。幾ら正しい注意だって、幾ら相手のためを思った注意だって、注意というのは常にBの情報なのです。注意されたほうから見たら対立的情報なのです。だから相手のためを思って注意しても絶対その注意を聞いてくれるなどと思ったらそれは間違いです。注意というのは退けられてしまうのがほとんどで退けられてしまうケースが多いのだと実はフェスティンガーが言っているのです。

でも、これで話が終わってしまったら、注意しても仕方がないみたいな話になってしまふ。それではだめです。普通だったら注意を退けられるところを、注意を受け入れてくれて自分を修正してもらうにはどうしたらいいかという話が大事です。そのことをめぐって、実は人間の対話とか参加の場がものすごく重要な意味を持っているということが言われているのです。

少しレジメから離れますけれども、こんな例を挙げてみます。今、AさんとBさんがい

て、Aさんがホンダの車に乗っている、Bさんがトヨタの車に乗っているとします。Aさんが1人だけにいる時に、Aさんにトヨタがいろいろ宣伝したりしたら、ホンダからすぐトヨタにかわりますかということ、そうではないでしょう。ホンダに乗っている人はホンダの宣伝を見ると受け入れます。ホンダはいい車だと。ところが、トヨタの宣伝を見ると、みんな退けてしまうわけです。BさんはBさんで、トヨタの宣伝を聞くと受け入れるけれども、ホンダの宣伝を聞くと退けてしまうわけです。

だから、こうやって、人というのは1人ではいるとなかなかその価値が変わらない、その人の考え方は変わらないものだというのです。ところが、今、AさんとBさんとの間に非常に深い人間関係が生まれて、AさんもBさんも深く参加して対話、会話が生じたとします。その時に初めて人間というのは相手の立場、つまりAさんはBさんの立場で物を考え、BさんはAさんの立場で物を考える。

夫婦関係だってそうですよね。夫と妻がずっと対話をしていると、悔しいけれども、やはり私は家内の立場で少しは物考えるようになるし、家内も私のことを理解して、私の立場で考えるようになる。つまり、人間関係に参加すると相手の立場でものを考えるようになるということ。そうすると、今、ホンダの人がトヨタの人と深い人間関係、これは口コミというのですね。口コミの場が与えられると、Aさんはトヨタがいいのかなという気持ちになるわけです。Bさんもホンダがいいのかもという気持ちに実はなるわけです。

その時に、Bさんがトヨタを愛する気持ちのほうが、Aさんがホンダを愛する気持ちよりもちょっと強い。これをオピニオンリーダーといいます。こういうオピニオンリーダーのBさんがいると、Bさんがホンダになるのではなくて、Aさんがトヨタになるというのですね。ここにいらっしゃる皆さん方はオピニオンリーダー自身でもあるし、オピニオンリーダーを養成していただく方々だと思うのですが、こういうオピニオンリーダーを養成して、参加していただく場をつくると、そこではじめて注意しても退けられるのではなくて、これを受け入れてもらうようになるというのです。

だから、参加してもらう場をつくるというのがものすごく重要なことなのですね。これは科学的に証明されてきているわけです。そこから参加・体験・実践型の交通安全教育をしないと、一方通行でただお話を聞くとか注意を受けたとかでは人間というのはそう簡単には変わらないよと、そういう考え方が登場してきたのですね。

もう1つ大事なポイントは、人間が行動する時は必ず問題発見をしている。問題発見をして、それで人間というのは行動する。人間の行動の後ろに必ず問題発見がある。例えばお腹がすく、問題発見ですよ。だから、食事をするのです。汗をかいたなとか疲れたな

と問題発見をする、だから、シャワーを浴びるのです。それをつい我々は、相手に行動してもらうため、こうやりなさいと相手に指示したり、命令したりすれば相手が行動する。つまり、正解を与えれば人間というのは行動するとつい思ってしまう。そうではなくて、正解は正解で必要だけれども、その前に問題を見つけてもらわなくてはならない。だから、例えばお母さんが息子にシャワーを浴びてもらいたいと思ったら、大体多くのお母さんは、「あなた、シャワー浴びなさいよ。浴びると気持ちがいいわよ」と言うでしょう。それよりは、「あなた、そばに来たらちょっと汗臭いわよ。人様の前でその匂いを発したら失礼に当たるわよ」と言ってやると、本人は、そうか自分は人に不快な思いをさせているのかと問題発見するわけです。それでシャワーを浴びる。

だから、お年寄りの指導もこうしたらいいとかああしたらいいという答えを与えるのではなくて、その答えが導き出されるように問題を見つけてもらう、この方向性が非常に大事なのです。それを含めて参加するということ、さらに問題を発見してもらうこともすごく大事なポイントなのです。私は参加してもらう場、役割を演じてもらう場をどのようにつくっていくかということが非常に重要なポイントだと考えております。その具体的な例として、これは私がこれまでいろいろな体験をした中で、この教育方法には本当に教えられたなという教育方法が実は1つあるのです。

それがレジメの「5．参加型交通安全教育の具体例」というところに出ているネイバーフッド・ウォッチという、アメリカのアラバマ州タスカルーサという町で行われている高齢者の交通安全教育の例です。そのお話をして、先ほどから申し上げている参加の場、役割を演ずる場をどうつくっていくか、そのことの重要性を具体的な事例としてお話をしたいと思っています。アメリカのアラバマ州タスカルーサというのは南部の町です。ボストンからずっと南のほうへ下がっていくとアラバマ州があります。そのアラバマ州の州都、アトランタからまた小さい飛行機に乗りかえて、私はタスカルーサの町に行きました。そこにアラバマ州立大学があります。実はかつて私がおりました千葉大学と姉妹校を結んでいるのですね。アラバマの学生も大分千葉大学に勉強にまいりましたし、教授どうしの交換などもあります。アラバマ州立大学にリードさんという政治学の先生がいらっしゃいました。警察庁のプロジェクトで世界のいろいろな国々で展開している新しい交通安全教育のシステムを視察することになり、たまたま国際交通安全学会がそのプロジェクトの委託を受けて研究させてもらいました。私はアメリカの幾つかの州へ行ってどんな交通安全教育を実施しているかを見てくる役割を分担することになりました。

その時にたまたまりード先生に連絡をとったところ「おもしろい交通安全教育をタスカ

ルーサでやっているから、ぜひいらっしゃい」というお話をいただき、これ幸いと1週間リード先生のお宅でお世話になって調査させていただくことになりました。私は余り英語の会話が上手ではないものですから、リード先生にも一緒に1週間ほど調査させていただいたのです。そのタスカルーサの町に「ネイバーフッド・ウォッチ」という制度があったのです。ネイバーフッドというのは英語でお隣近所という意味ですね。ウォッチというのは腕時計のことをウォッチといいますが見るということです。ですから直訳は「お隣同士で見合う」という制度ですが、実はこれはお年寄りに対する交通安全教育が主たる目的の制度なのです。

具体的にお話をすると、タスカルーサという南部の本当に小さい田舎町ですが、この婦人警察官の方が考案した制度です。名目上は地域の子どもたちにボランティア教育をしたい。子どもたちにボランティアをする場を与え、そこでボランティアはすごく大事なことだなということを経験させるボランティア教育の一環にしたいというのが表面上の趣旨なのです。それももちろん目的なのですが、これからお話しするような別の目的が実際にはあったのです。その町の子どもたち、小学校の低学年、幼稚園ぐらいの子が大体3人ぐらいでチームをつくって地域の2人暮らしや1人暮らしのお年寄りのお宅を1週間に1回ぐらい訪問する。そこで「僕たちボランティアで来たのですが何かお手伝いすることはありますか？」というふうに子どもたちが訪ねてくるわけです。事前に婦人警察官の方があらかじめお年寄りのお宅を訪問して「今度、子どもたちのボランティア教育の一環としてネイバーフッド・ウォッチという制度ができました。これから子どもたちが1週間に1回ぐらい訪ねてきますので、その時に、ちょっと用事があったら用事を残しておいてもらって、『悪いけど、この植木鉢をあっちへ運んでくれる？』とか、場合によっては話し相手になってもらうとか、どういうことでもいいので、子どもたちがボランティア活動の体験をとおして気持ちよく感じてもらうようご協力をいただけないか」とお願いに上がっていきます。

「それはいいことですね。私たちも家にいてできることだから、ぜひ協力しますよ」と協力をしてくれるお年寄りがほとんどだったようです。「ありがとうございます。では、早速子どもたちが来週からでも訪ねてくるとお思いますので、よろしくお願ひします。ただ、1つ心配なことがあるのです。それは、子どもたちがボランティア教育の一環でお宅へ訪ねてくるのですが、その行き帰りにも子どもたちが交通事故に遭ったら、せっかくの企画が台無しになってしまいます。すみませんが子どもたちが来た時に一言でも二言でもいいですから『今日、信号はどうだった？』とか『車の動きはどうだった？』、『ちゃんと交

通ルールを守った?』など、そういう交通安全指導をしてくれると、子どもたちの事故がなくなる非常に良い機会になると思うので、交通安全指導も少し含めて子どもに話をしてくれませんか」とお願いするのです。「それは確かに大事なことだ。うちへ来る途中で事故に遭ったりしたら、私たちだって本当にいい気持ちはしないからぜひやりますよ。」「ありがとうございます。本当に助かります。ただ、皆さん方がご存じの交通ルールというのは、もしかしたら古いルールかもしれない。実は交通ルールも大分変わっています。もし間違えたことを子どもたちに教えたら、それはとんでもないことになってしまうので、ここにやさしく書いた交通のルールブックがあります。すみませんが、これをあらかじめ読んでおいていただき、子どもたちに正しいルールを教えていただけますか」というのです。

もう、おわかりですね。お年寄りたちにルールブックを読んでもらいたい。しかしお年寄りにここが大事ですからルールブックを読んでもらうと渡してもお年寄りは受け身だから全然覚えもしないし、熱も入りません。ところが、お年寄りに子どもたちを指導してもらおうという、その役割を演じる場、お年寄りに役割を与えるわけです。そうすると、お年寄りは、やはり子どもたちのためにこれは安全教育をしなくてはという気持ちになるでしょう。私はその時に、これはすごいなと思ったのです。そういうお年寄りに役割を演じてもらう場をつくるのが結局、お年寄りのためになっている。

私は最近、「情けは人のためならず」ということを盛んにいろいろなところでお話ししているのです。お年寄りにボランティア教育をやっていただく。ボランティア教育をやってもらうことがお年寄り自身を動機づけていく。この考え方にヒントを受けて、私はヒヤリ地図づくりというのを提案させていただきました。それから、各地の母の会が本当に力を入れてやっていただいた三世代交流の交通安全教育も提案いたしました。お年寄りだけで交通安全教育をやるよりも、お孫さんの世代やその両親の世代と一緒にやる。お年寄りがお子さんたち、お孫さんたちに一生懸命注意をするわけです。お年寄りが注意をするという役割を演ずる場をつくることで、お年寄り自身が実は安全に向けて動機づいている。これが参加型の交通安全教育なのだと思っています。

最近自動車工業会のご協力を得て、私がリーダーをさせていただき、いきいき運転講座というのもつくらせていただきました。この指とまれと誰かがちょっと声がけしていただいて、お年寄りたちがみんな集まる。自動車工業会のホームページを開いていただくと、そこにいきいき運転講座の進め方が出てきます。そこには、そこで話す内容だとか会議の進め方、いろいろなことが全部パソコンから引き出せるようになっているのですね。

そういうことをやって、何もリーダー、講師を呼んでこなくても自分たちで交通安全の

勉強ができる、そんなシステムを提案させていただいております。いろいろなところで現在使っていただき大変心強く感じております。私は参加の場というのをどうつakってお年寄りを動機づけていくか。ここがところが一番重要なポイントだとふだん思っておりますので、今日はそんなことを中心にお話をさせていただきました。

ご清聴ありがとうございました。

グループ討議の結果

1班

テーマ1	自転車の安全利用に向けた啓発活動について
<p>課題1 「高齢者に対する自転車のルール周知・啓発方策に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none">・ 自転車教室の実施と修了証明書の交付（益子町）・ 高齢者宛個別訪問の実施（聖籠町、高崎市）・ 出前・出張型安全教育（シルバークラブ、サロン等）（佐倉市、高崎市）・ 高齢者自転車大会の実施（茨城県）・ 講話の際は、図表を活用し、視覚的に分かり易く（茨城県） <p>課題2 「各種課題抽出、今後の課題」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none">・ ヘルメット着用の推進（栃木県安全協会が無償配布）但し、希望者が少ない・ 自転車保険の加入促進～意識改革が期待できる・ 体力の衰えを自覚させる教育が大切（昔の感覚で乗って、転倒してしまう）・ 公共交通活性化により自らの運転からシフトさせる （行政による社会福祉、支援）・ 警察、行政、各種団体が連携して、交通安全対策を実施することが肝要	

テーマ2	高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ
<p>課題1「高齢化に伴う身体機能低下の意識づけに対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会参加の重要性 会合に出てくる人は意識が高い。 三世代が集まる安全教育が有効。安全教室だけの場を設けるのは困難。 行事に組み込むと参加しやすい。 ・シルバーマークを着装すべき (運転者自身の自覚とともに、周囲に対する注意喚起のためにも) ・歩行対策 信号周期の中で横断出来る距離・速度・時間であるかを知る ・ヒヤリ地図づくり 通学路対策としてはあるが、高齢者対策としても有効。三世代でヒヤリ箇所を抽出し警察から注意を呼びかけてもらうとともに、行政に改善を依頼する ・教育の場で「マミムメモ」を伝える マ：待つ ミ：見る ム：無理しない メ：目立つ服装 モ：もう一度確認 	

2班

テーマ1	自転車の安全利用に向けた啓発活動について
<p>課題1「子ども（小・中学生）の自転車の安全利用に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小・中学生までヘルメット着用義務（校則）が決まっている（益子町） ・中学生の並進に対して、保護者と学校の連携で、安全指導を何度も実施 ・自転車のタイヤライト着用（新中学1年生のみ）（益子町） <p>課題2「高齢者 危ない自転車の乗り方に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「生き生きサロン」「敬老の日」老人クラブの集まりに、必ず母の会や指導員が安全指導をしている（聖籠町） ・高齢者用の反射材などを配布している（千葉県） ・「ぐんまちゃん」のマスコット反射材を配布している（群馬県） <p>課題3「高校生の携帯ながらに対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校、警察、指導者からの安全指導しかできない。 自分の子ども以外は注意できない。 ・警察の取り締まりは厳しい（切符を切っている）。 指導員の制服を見ただけでも守る（群馬県など） 	

テーマ 2	高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ
<p>課題 1 「高齢者への交通安全の動機づけに対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全教育を話す時は身体的衰えに触れずに自分のこととして話す。 聴いてくれる（導入の仕方として）（牛久市） ・ 身近なことを寸劇で伝える。共感を得ることができる（聖籠町、群馬県、宇都宮市など）時には、警察や専門の方も入れ、共感を得ることができるように仕上げている。（パネルシアター、腹話術など） ・ 年 1 回県大会として交通安全女性部が、自己研鑽の場として互いに発表している（群馬県） <p>課題 2 「免許返納に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 支援としてバス・タクシー券を配布している（千葉） ・ 地域限定（27 地区）でタクシー券（1 回 300 円 70 歳以上）を配布（宇都宮市） ・ コミュニティバス 2 万円分のチケットを配布（牛久市） ・ 電動自転車の補助、バスチケット配布など（足利市） 	

3 班

テーマ 1	自転車の安全利用に向けた啓発活動について
<p>課題 1 「高齢者と子ども（交通弱者）に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ビラや安全グッズの配布 ・ 高齢者宅に訪問指導 呼びかけ活動の実施 ・ 啓発品の創意工夫 ex 大根 事故根絶、ナシ 事故無し、 手作り品 無事帰る など ・ 交通安全講話の実施（集会・新入学生と共に親を含めてなど） ・ 小学生や高齢者対象に自転車免許制度 安全意識の向上と自覚のため ・ 自転車シミュレータを活用した講習等 	

テーマ 2	高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ
<p>課題 1 「高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけに対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許自主返納者が証明書を役所に提出するとコミュニティー巡回バスの 2 万円分のチケットを配布 <li style="padding-left: 2em;">（問題点）近くにバス停がないのでタクシー券にして欲しい ・高齢者・妊婦さん宅に出向いて交通安全教育を実施している ・一方通行の講習ではなく、参加型の安全教育を実施（ex クイズ方式） ・啓発活動においてもピラに合わせて新米・大根（根絶）・光物等のグッズを差し上げて意識を高めている 	

4 班

テーマ 1	自転車の安全利用に向けた啓発活動について
<p>課題 1 「高齢者の自転車の安全利用に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車学校の休み日を借りて、年 2 回、講習会を実施している。 <li style="padding-left: 2em;">右折、一時停止、ママチャリ（神奈川県） ・小学 3 年生を対象に講習を実施し、自転車免許を交付している（宇都宮市） ・自転車の事故が多いので世帯交流講習（年 2 回）（埼玉県） <p>今後の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相手を知る（自転車に乗っている人は、周りを見ていない） ・講習会に出てくれる人は大丈夫だが、出てくれない人は知識がなく危ない ・自転車は、自分は被害者だと思い込んでいる ・主婦対象にも教室をやらないといけない ・子どもがルールを守っても、親が守っていない 	

テーマ2	高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ
<p>課題1「高齢者に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故を起こして初めて相手のことや自分のことが分かったという体験を通して人に伝えることができた ・ 車がないと病院にも行けないので、市にバスの運営してほしいと訴えている ・ 行政と教習所と連携して、講習会を開いて、事前に運転の認識をしてもらっている ・ 交通量の多い小学校の校門前で立哨指導している ・ 高齢者訪問をする時に、事前にお知らせを広報誌に載せている ・ 留守番をしているのは高齢者だけだが、お茶をいただきながら事故防止を呼び掛けている ・ 自主返納すると2万円のコミュニティーバス券を渡している（茨城県） 	

5 班

テーマ1	自転車の安全利用に向けた啓発活動について
<p>課題1「子どもと保護者の自転車事故防止啓発に対して」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車組合と協力しキャンペーンや親子教室の開催（自転車点検、乗り方指導） ・ 町内会で、通学下校時に立哨指導。自分が参加できる時間帯で指導する ・ 中学生まで、ヘルメットを市で無償配布している（全員着用している） ・ 中学・高校生には、スケアードストレイト講習会を開催し実際の事故の恐怖を体験してもらう ・ 手作りマスコットを幼児や保護者（子育て中）に配布「交通安全は家庭から」 ・ 自転車保険加入の重要性を理解してもらうためのチラシ作成・配布 <p>課題2「高齢者に対して 斜め横断や横断歩道外での横断等ルール無視が多い」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車教室の開催 ・ 2か月に1回、年金支給日に銀行で反射材やチラシ配布 ・ 毎月、高齢者戸別訪問をする ・ 交通だけではなく、防犯と併せて啓発することで効果的になる ・ 何か特典があると参加が多くなる 	

テーマ 2	高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ
<p>課題 1 「高齢者運転への安全対策について」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全運転サポート車の普及 経済的な問題が大きい ・デマントタクシーや巡回バスの活用 ・地域性があり、普及は生活に重大な負担がかかる ・限定条件付き免許は、前向きに提案してほしい <p>課題 2 「高齢者事故の背景にあるものについて」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年配者や子どもへの教育（交通ルール）が大切である ・道路事情の不備、行政の問題である <p>課題 3 「人間の行動と動機づけ 参加型の交通安全教育について」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ネイバーフッドウォッチ（アラバマ州の取組）の事例のように、高齢者が子どもに交通安全教育をするために、自らが交通安全について学習することが大切である 	

6 班

テーマ 1	自転車の安全利用に向けた啓発活動について
<p>課題 1 「保護者に対する啓発活動について」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公民館や体育館、学校で、親子自転車教室を実施（埼玉県） ・今後の有効な手段の一つとして、動画や SNS、VR の活用 ・スケアードストレイト（強烈なインパクトで効果的である反面、高額） ・保護者に「自分事化」させる <p>課題 2 「子どもに対する啓発活動について」</p> <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通公園の活用 ・学童での教育 ・3 世代が 1 グループになり交通安全活動 	

テーマ 2	高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ
<p>課題 1 「免許返納に対して」</p> <p>取組 ・ 家族は心配しているものの、返納すると「現役」ではなくなる 家族が支える 仕組みづくりを啓発</p> <p>・ 病院が送迎する、生協・コンビニの配達、コミュニティーバスの回数券配布な どの制度を広めていくことが大切。行政だけでなく、ボランティアが参画</p> <p>課題 2 「歩行者に対して」</p> <p>取組 ・ まだまだ歩行者保護が徹底されていない</p> <p>・ 「相手を知る」「意思表示」の重要性</p> <p>・ 世代間交流</p>	

講評 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

昨日と2回にわたりグループ討議をしていただきました。昨日のグループ討議 では、稲垣先生の自転車の安全利用をめぐるの講義を受けて、「自転車の安全利用に向けた啓発活動について」というテーマで討議をしていただき、本日はグループ討議 として、私の講義内容を受けて、「高齢者に対する交通安全の動機づけ」についてお話し合いをしていただきました。

本日の討議の結果につきましては、先ほど、各チームから大変素晴らしいご報告を頂戴いたしました。昨日の討議内容につきましてはご報告をいただく時間がありませんでした。

昨日はそれぞれのチームから報告書という形で討議の内容をご提出いただきまして、今朝少し早く起きまして、読ませていただきました。その結果につきまして、少し私の感想も含めてご報告させていただきたいと思います。

最初に、高齢者の自転車事故ですけれども、高齢者の自転車事故で亡くなったり、あるいはケガをしたりという事故の直接の原因は、ほとんどが頭部打撲なのです。頭を打たれて、それが原因で不幸にも亡くなってしまうとか大きなケガになってしまうことが多いのです。そうしたことから、かなりのチームがそのことをご議論いただきましたけれども、何とかしてヘルメットをお子さんたちだけではなくて高齢者の方にも着用の推進が重要

なのではないかという問題提起をしていただきました。

中には、中学生あるいは高齢者に対して無償でヘルメットの配布を準備している、こういう進んだ県もあるというお話を伺いました。ただ、お子さんたちのヘルメットはともかく、高齢者のヘルメットをせっかく無償で配布したのに、実はそれを余りもらいに来ないのだと。つまり、ヘルメットを全部揃えるのは随分大変なお金だと思うのですが、それをせっかく作っても高齢者の方がどうも余り着用を喜ばない。そのために、作ったヘルメットが余ってしまっているという、大変もったいないお話が出たようです。

そんなことから、これは栃木県のお話で、安協さんが中心になってそういう高齢者のヘルメットを準備するというのをなされたという報告があったのですが、そういうところでは、やはり非常に重要な問題は 稲垣先生の「ルールを知る」ことと「ルールを守る」「相手を知る」ことが大事だというお話ですが、なかなか「知る」ことと「する」ことの間には大きな差が、ヘルメットの大事さというのは分かっているけど、やはり何となく恥ずかしいし、ヘルメットを被る気にならない、こんなことがありますよというお話がありました。

問題は、お年寄りにヘルメットを配布する機会があるとしたら、それを積極的にいただいて積極的に被ろう、そういう着用ということに関しては着用の動機づけをしていくことが非常に重要な問題なのだということがクローズアップされたように思います。動機づけに関しては、昨日稲垣先生はデータの重要性ということをおっしゃって、例えば今の例で申しますと、やはり頭部打撲で亡くなっている方が多いというデータを知っていただくことで着用を動機づけるということができないのではないかと、そんなお話も出てきて、それも大変重要な問題だと思うのですけれども、それ以外にも動機づけの方法は幾つかあると思うのです。

これは高齢者のヘルメットの話ではなく中学生のお話ですけれども、子どもたちにいかにヘルメットを着用していただくかということめぐって、前に委員会ができました時に聞いた話ですけれども、中学校でヘルメット着用を義務づけにしよう、しかし、作っても着用してくれないかもしれない、では、どうやって動機づけようかという時に、せっかくヘルメットを作るのならヘルメットのデザインのコンテストをやろうと。つまり、中学生の全校生徒にどんなヘルメットのデザインにしたらいいか、みんなで案を練ってもらって、その案を幾つか出してもらって、それを投票して、このデザインが一番いいなというヘルメットに、どっちみち注文するのなら、中学校のヘルメットに統一しよう。

このようにして、みんなが参加して、みんながどういうデザインにしようかということ

を考えるような機会を作ることで動機づけをするということをしています。大変これは人気で、皆さんが着用するようになったと、そんな話を伺いました。ですから、もちろん稲垣先生がおっしゃったように、データをもとに説得することも大事ですけれども、何か他の方法も工夫するとあるのではないかなと思っております。

例えば、各グループから高齢者の自転車教室のご報告を頂戴しましたけれども、これに関しましても、そういう自転車教室を開くのなら、これはアメリカの例ですけれども、小学生を集めて自転車の交通安全ルールの教育をした時に、日本ではルールを教えるというだけで終わっているのですが、アメリカではそのルールを教えた後、子どもたちに、それでは、今日はみんなルールを学んだわけだから、これからみんながそのルールを守っているかどうか、運動場にチェックをする場を作りましょうと。そこでどんなことをチェックしたらいいか、そのチェックの項目も考えましょうと。

つまり、これが正しいルールですよと教えられるだけではなくて、そのルールを実際に行き、自分たちでコースを作って、それで自分たちで試験問題のチェックリストを作って、それでチェックする。例えばお年寄りにヘルメットを被っていただきたいと思ったら、みんなでお年寄りの安全な自転車の乗り方のチェックリストを作りましょう、そこにやはりヘルメットって大事だねとみんなでチェックリストを作る中に参加する。そうすれば、そのことがお年寄りを動機づけするということもあると思うのです。私は、再三今日は参加・体験ということをお願いしておりますけれども、やはりそんな工夫も必要ではないかと思いつつ読みながら読んでいただきました。

2番目に、自転車に関しまして、きのうの討議でかなり多くのチームからご提案いただいたのが自転車の保険活用のお話です。仮に事故を起こした時に、保険に入っていることが非常に大事なポイントになってくる。保険を活用していくことは大変大事ではないかということが言われておりました。実は皆さんに内閣府から幾つかのパンフレットをお配りいただいていると思うのですが、その中の1つに自転車の保険の問題のパンフレットが入っております。

後ほどお読みいただければと思うのですが、それはたまたま全日本交通安全協会のサイクル安心保険という、最近新しくできた保険のパンフレットですが、それ以外にも、交通管理技術協会の方では、例えばTSマークも発行されていて、一般の自転車屋さんから購入すると、自転車屋さんの店主はほとんど指導の資格を持っておりまして、TSマークを発行してもらえます。今までは最高額5,000万の補償だったのですが、これからは1億円にしようというものが今出ておりまして、そういう保険のついた自転車を販売する。

ただ、このTSマークに関しては、1年経つと期限が切れてしまうものですから、最初の1年間だけは自転車についているのですけれども、2年目からは自分で入らないといけない、そのようなものもございます。それから、自動車保険に自転車の保険が附帯しているものも随分ございます。そんなことで、自転車の保険ということも大変重要なポイントだろうと思います。

これはご存じの方も多いと思うのですが、最近では自転車の保険が大変大事だということで、幾つかの自治体が自転車の保険に入る費用も少しサポートしようということで、これは関西の自治体に比較的多いのですが、東のほうでは静岡県とか埼玉県の八潮市もやっております。東京都の中央区の場合には、1,000円までは補填しますということになっております。できればこういうものが各自治体に普及していくと、この自転車保険もそれこそ1つの大事な保険としてますます広まっていくのかなと思っております。

3番目に、自転車の安全な乗り方の推進運動が大事だと。この母体として、これまでは保護者の方も含めて学校ぐるみの推進、地域ぐるみの推進あるいは老人会での推進ということが言われていたけれども、もう1つ目新しいものとして企業単位で自転車の安全を推進していくことも重要ではないか。最近では企業が、随分自転車で通勤なさっている方が増えてきて、そういうところでは、この問題は非常に重要だと。ですから、皆さんの各地域での働きかけの中で、企業というのも1つ働きかけの単位として想定いただくということも重要だなと思いながら読ませていただきました。

特に自転車教習の課程では、受けた方々、お子さんとか高齢者に対しまして自転車免許証というものを渡していますというご報告もございました。それから、これは稲垣先生もおっしゃっていましたが、レンタサイクルの業者の方々に、とりわけ外国人のレンタサイクルが増えていてということもありました。外国人だけではなくて、日本の方もいろいろな観光地へ行ってレンタサイクル、自転車を借りるケースもあります。そういったレンタサイクルの業者さんからいろいろ自転車のルールを指導していただくのも大事だねということも出ておりました。

さらに、世代間交流による自転車教室は重要ですねということで、その中で、私が特に大事だなと思いましたが、やはり年齢に合った自転車というのがあるのではないかと。これは身長ということも含めまして、こういった年齢の方には、あるいはこの身長の方にはこの自転車がいいよということで、やはりそれこそ個を単位にして、こんな自転車が安全だよということで選別していただくということも大事だということもご指摘がありました。

それからもう1つ、反射材のお話が出てきました。自転車に関しては前とか後ろに反射

材がついているのですけれども、やはり大きな問題は、自転車が道路を横断した時に、前照灯もつけなくて、横に反射材もない、そういう形で車をはねてしまうというケースが随分ある。これは益子町のご報告で自転車のタイヤライト着用運動を展開しているというお話がありまして、やはり自転車に対する横からの認知ということは非常に重要なポイントだなという思いをいたしました。

それから、自転車の悪質な乗り方をしている方には講習の義務化も現在行われております。ところが、大変残念なことに、その講習に参加される対象になっているものがまだまだ少ないというのが現状でございます。せっかく悪質な自転車乗用者には義務的にその教育を受けていただくという法律も作り、施行されているわけですが、なかなかその対象者が決まらない。

報告書では高校生なんかにはこれが効くのではないかとということで、高校生の場合にはかなり悪質な乗り方をされている方が多い。こういう方にはやはり厳格に交通安全のための切符を切って、それが何枚か集まったらちゃんと講習を受けてもらうというような、これを生かすような方向も必要ですねということもございました。

全体的に見ますと、やはり自転車の討議についての全体的な感想としては、私は、きのう稲垣先生から、ドイツのボンで自転車が左折する時にちょっと左手を挙げただけで車がちゃんとそれを認めて徐行するというお話がありましたけれども、自転車に市民権をちゃんと持っていただくということ、自転車は実際に大変立派な乗り物で、大事な乗り物で、自転車は他の車両と同じように重要な交通の手段であるのだから、市民権を与える。市民権を与えた以上、安全に乗れるようにちゃんとそれなりの対応をしていきたいと思います、これが非常に大事だと思います。

これにつきましては、先ほど保険のことで何点かお話をしましたけれども、皆さんのお手元に、もう1つ、内閣府からのパンフレットの中に、最近できた自転車活用推進法という、自転車を積極的に活用していきましよう、そのための推進法というものができまして、そのご紹介もパンフレットに書いてあります。こんなことがきっかけになって、やはり自転車に対する安全施策が市民権を得ていただく以上、そういうものが具体的に展開するということが非常に重要になっているのではないかと考えております。

少し自転車の討議について長くなったのですが、高齢ドライバーについての今日の討議につきましては、それぞれのグループから大変素晴らしいご報告を頂戴しましたので、ここにいらっしゃる皆さん全員がその施策について共有していただければ、余り多くを述べる必要はないと思うのですが、私なりの感想を二、三述べさせていただきますと、やは

り高齢ドライバーの引き起こす事故の比率、事故自体は先ほどもお話ししましたように、それほど件数は増えていないのですけれども、他の交通事故が減っていますので、比率だけは非常に増えている。

とりわけその中でも80歳以上のお年寄りの運転する事故が非常に増えているというのが実態でございます。その事故の原因を見ますと、他の年齢層と比べて圧倒的に多い原因が操作不適です。操作不適の中には、特にハンドルの操作と再三出てまいりましたブレーキとアクセルの踏み間違いが高齢ドライバー、とりわけ80歳以上のドライバーの事故の非常に大きな原因としてクローズアップされております。

そんなことから、これも先ほど各チームから多くの問題が出ましたけれども、セーフティー・サポートカーが非常に重要で、車間距離を察知して、これはこのままではぶつかってしまうなという時は自動ブレーキがかかったり、アクセルとブレーキの踏み間違いを防止したり、そういう装置が随分生まれてきております。新しい車にはそういうものがついてくる車も多く出てきているのですが、問題は、もちろんお金の問題はあるのですけれども、それ以外の問題として、せっかくそういう進歩した技術があっても、それを操作する、使いこなす力が高齢ドライバーにはまだないということがあって、そういう先進技術をどう使うかということをお勉強いただく場がこれからとりわけ高齢ドライバーの安全を考える上では必要であると思っております。

それから、本日盛んに申し上げた、やはり受け身ではなく、お年寄りに役割を演じる場を作ることが重要だということは再三申し上げておりますが、これについては先ほど各チームから多くの方も随分触れていただいている、意を強くしたのですけれども、このことに関しましては、やはり高齢ドライバー同士の相互チェックの機会をどう増やしていくかということが非常に重要だと思っております。

先ほど、これは返納制度とも関連するのですが、ご家族から返納を言われても、なかなか返納する気持ちにならないというお話もあつたりしますが、やはりお年寄り同士で、例えば自動車教習所の休日に地域の高齢ドライバーの方が集って、みんなで運転してみる。それを他のドライバーの方が、1人運転されているところをみんなで観察して、ここが問題だよ、こういうところがちょっと危なかったよと、お互いに注意し合ったりする。こういうのは非常に高齢ドライバーの安全に向けて有効なものではないかと思っております。人のふり見て我が身を正すというようなこともありますので、他の方がどんな運転をしているかというのを見る機会を増やすことも重要なポイントかと思っております。

それから、今日はDチームから自前の活動という、先ほどいただきましたけれども、自

分たちで自主的に学ぶ機会を、これはまさに参加ということでもありますし、重要なポイントになろうと思います。お手元にいきいき運転講座というのを資料として挙げておきましたので、またそんなのも利用していただけるといいなと思います。

今、ちょっと返納制度のことを申しましたけれども、先ほどから各チームとも返納者に対する支援制度が必要だ、あるいはEチームからは、デマンドカーのお話も出たりしておりますけれども、この返納のことに关しまして、先日の有識者会議でかなり自治体として返納制度を有効に活用するような動きをしているところが多いけれども、それだけではなくて、これから非常に重要な問題として、介護支援機関、つまり、介護士の方が高齢者のお宅に訪問したりする中で、1つその返納制度も頭に置きながら、あるいは先ほどの限定免許など、もしできればそういうことも頭に置きながら、介護の支援というものと自治体のそういった返納の動きなどと連携していくといいねというお話も出ております。

先ほど高齢ドライバーマークのお話も出ましたけれども、高齢ドライバーあるいは高齢者に関しましては、マークをつけることは大事ですが、そのシルバーマークを見ても周りの方にシルバーマークがついているとばかにされたのでは、何のためにマークをつけるのかがわからない。一番重要なのは、高齢ドライバー以外のとりわけ若いドライバーに高齢ドライバーですよというマークを見ることによって認知してもらって、それで高齢ドライバーはこんな運転特性が出る、例えば車間距離をどうしてもあける傾向がある。

今までは、前の方が高齢ドライバーかどうかわからないから、後ろのドライバーは何をもたもたしていると、追い越しして割り込みをしたりするわけですが、その若い方々が高齢ドライバーというのは比較的車間距離をあける、そういう運転特性を持っているのだから、前の方がシルバーマークをつけていて、高齢ドライバーだということが分かったのだから、この際追い越しなんかはしないと。

つまり、問題なのは、お年寄りにルールを守ってもらうことも大事だけれども、お年寄り以外の方々にお年寄りを知ってもらって、そのルールを守ってもらう、これが非常に重要で、やはりこういう形の指導がこれからは大事なポイントになるのではないかと考えています。

最後になりましたけれども、問題発見が非常に重要だということをお話しまして、どうやって問題発見してもらうか、これがなかなか難しい問題なのですね。でも、やはり実態に即して、稲垣先生はデータを材料にちゃんと論理的に説明する。例えば自転車はなぜ右側を走ってはいけないか。右側を走っていたら、左側から来る車と本当に距離が短くなって、そこで衝突するおそれがある。左側を走っていれば右側の車との距離もあるし、左側

は車、向こう側を走りますから、その距離もあるので左側が安全なのだよと。

だから、ルールで自転車は左側通行だと教えるのではなくて、やはりちゃんとデータをもとに、先生おっしゃいましたけれども、なぜ逆走、右側を走ると危ないかというのを実態に即して学んでいただくことが大事だよということをお話しましたけれども、やはり実態に即して理解していく。例えば高齢ドライバーは一時停止しないですね。でも、本人は一時停止しているつもりなのです。でも、ちゃんと映像で見ると、止まっているつもりが止まっていなくて、ずるずると行ってしまっている。

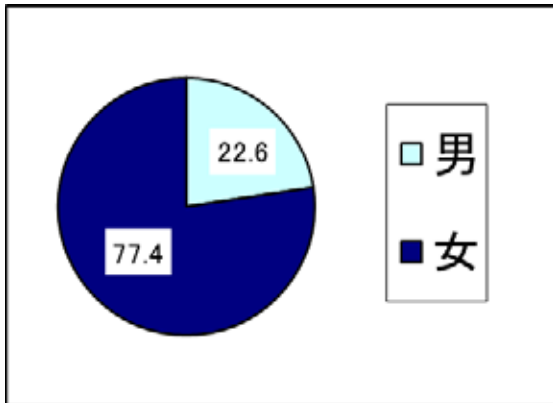
これをご本人に一時停止は大事ですよと幾ら言葉で教えても、本人は一時停止しているつもりですから、私はちゃんと一時停止しているよというふうにしかな受け取らないのです。けれども、これを映像で見せて、あなたが運転しているところを映像で撮りました。一時停止していないではないですかと言われたら、これは絶対にその実態に即して私はしていないのだということに気づくわけですね。

こういう問題の発見のさせ方は大事なのですが、ただ、一人一人その映像を見せるというわけにはいきませんから、そうすると、きのうも先生がおっしゃったように、10分間なら10分間、広い道路で乗っているところを映像で撮っておく。その映像を見ていただくと、それこそ人のふり見てと同じで、これだけの人が一時的に停止していないのだということが分かったら、ひょっとして私もしていないのではないかという気づきがあると思うのですね。

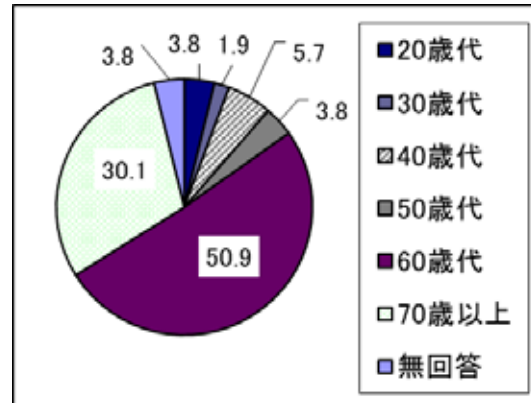
ですから、問題発見をしていただく時に、こういう場を、実態に即した発見をしていただくような工夫をしていただければと思います。いずれにいたしましても、これからの地域のリーダーとしての皆さんに大変期待するところが大きいので、ぜひともご協力いただいで、地域の交通安全のために役立てていただきたいと思います。

3. アンケート集計結果

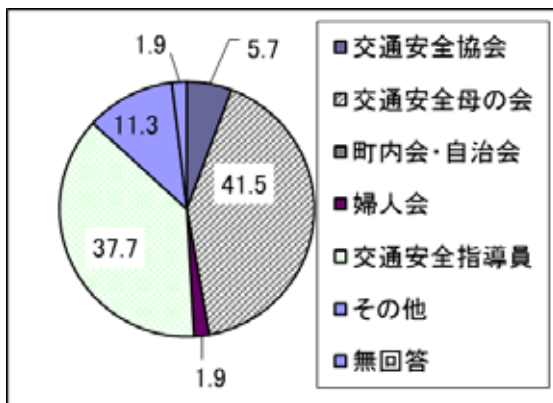
1. 性別



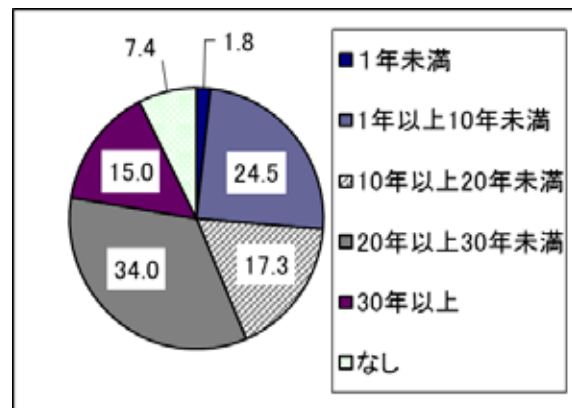
2. 年齢



3. 所属団体

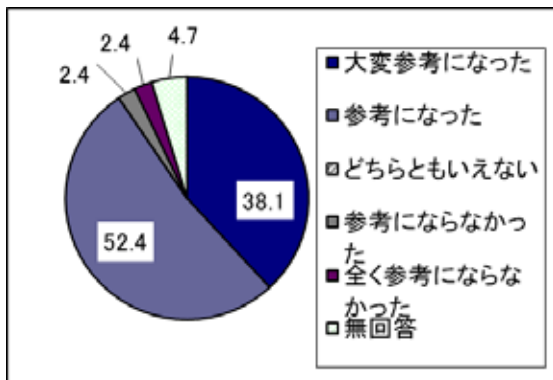


4. 活動年数

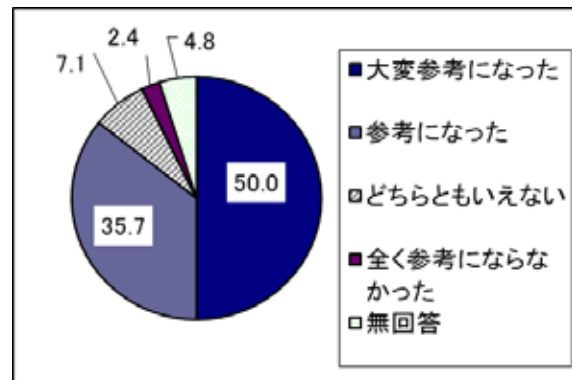


5. 評価

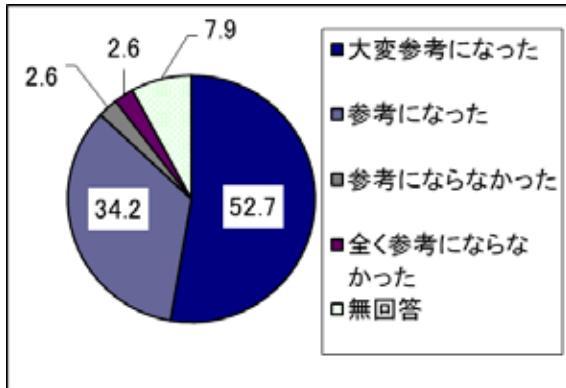
[講演 講師：稲垣具志先生]



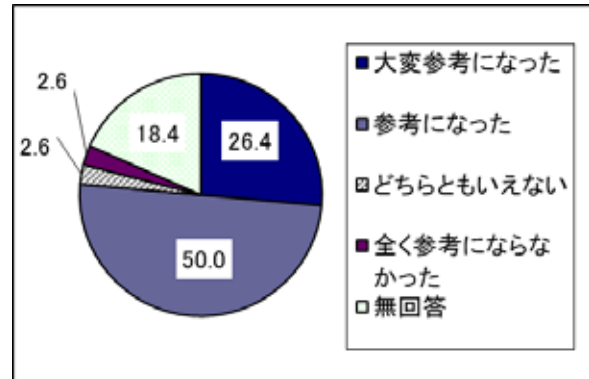
[活動実践発表]



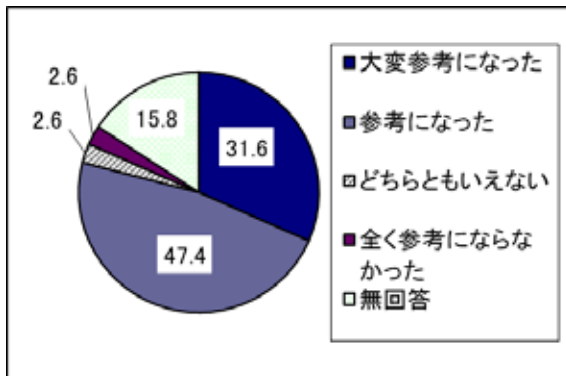
[講演 講師：鈴木春男先生]



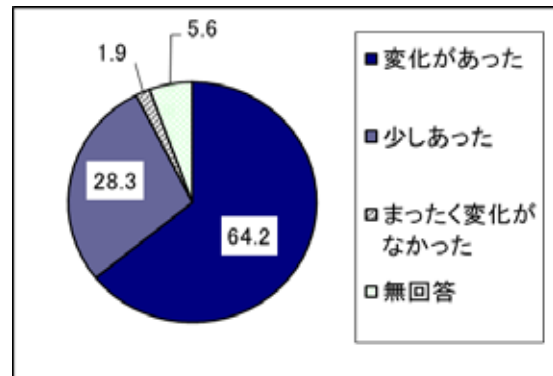
[グループ討議]



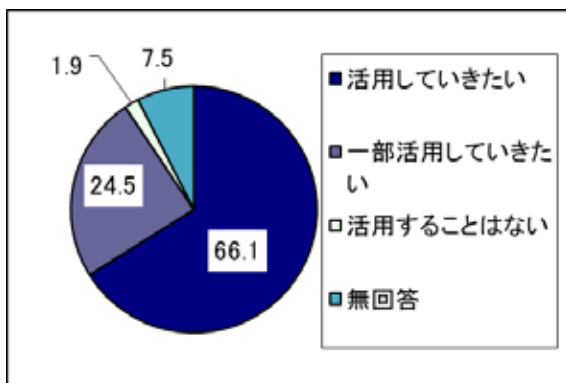
[総合評価] (講習会全体として)



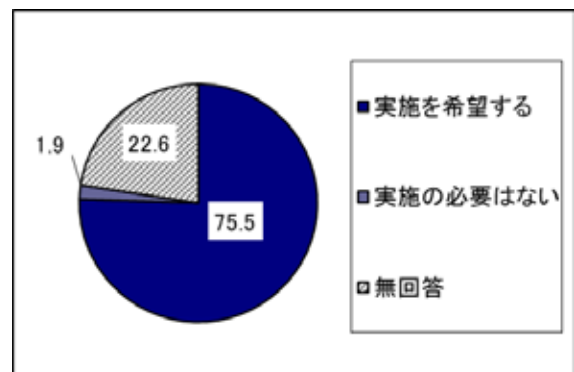
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・ 高齢者の免許返納（3）
- ・ 高齢者の今後の交通手段について
- ・ 交通安全教育の具体的な方法・事例など
- ・ シニアカー利用者の現状・安全確保について
- ・ 実際の安全教育の実技発表をお願いしたい
- ・ 高齢者の自転車乗用中の指導について
- ・ 行政とボランティアが一体となってムーブメントを起こし、課題に取り組んだ事例など
- ・ 交通安全団体が消えていく中、他県の対応について
- ・ 補助金のあり方について
- ・ 若いママさんたちの運転マナーについて

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

- ・ 交通ボランティアの方々との交流や実際に活動を共にする機会・場（4）
- ・ 行政を巻き込んだ講習会（2）
- ・ 変化する条例や法律
- ・ 小規模での講習会
- ・ 参加型講習の方法・スタイルなど

12．その他の意見・要望

記載なし

4 . 記録写真



開会挨拶（内閣府 大橋参事官補佐）



講演 稲垣具志先生



活動実践発表



グループ討議



講演 鈴木春男先生



グループ討議発表