

近畿ブロック

## 1. プログラム詳細

### 【日程】

#### < 1日目 >

13:00～13:15	(15)	<b>開会</b> ・主催者挨拶：内閣府大臣官房審議官 和田 昭夫 ・来賓挨拶：奈良県 危機管理監 中 幸司 ・来賓紹介 ・講師、コーディネーター等紹介
13:15～14:30	(75)	<b>講演</b> 「これからの交通ボランティア活動」 安全教育研究所 所長 星 忠通
14:30～14:40	(10)	<b>休憩</b>
14:40～16:10	(90)	<b>活動事例発表</b> 「地域に根ざした交通安全教育」 下市町交通安全母の会 会長 林 千津子 「滋賀県の交通事故をゼロにするために」 滋賀県交通安全女性団体連合会 会長 小崎 富美子 他 「自転車運転免許教室について」 相楽交通安全協会 女性部 委員 芝原 昌代 「大阪府母と子の交通安全クラブ連合会」 大阪府母と子の交通安全クラブ連合会 会長 河田 英子 「淡路市の交通安全活動の取り組みについて」 淡路市役所 危機管理課 交通防犯係 上林ちか子 「地域に根ざした活動」 和歌山県交通安全母の会連絡協議会 会長 北島 益美
16:10～16:25	(15)	<b>事例発表における質疑応答及び意見交換</b>
16:25～16:40	(15)	<b>休憩・会場セッティング</b>
16:40～17:00	(20)	<b>グループ別交流（グループ討議での役割分担等）</b>

< 2日目 >

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受付
9 : 00 ~ 10 : 00	(60)	講演 「ウルトラ高齢社会と交通安全」 ～安全・安心のコミュニティ再生～ 自由学園最高学部 講師 溝端 光雄
10 : 00 ~ 10 : 10	(10)	休憩
10 : 10 ~ 11 : 10	(60)	グループ討議 子どもに対する交通安全活動における課題と対応 高齢者に対する交通安全活動における課題と対応 街頭指導時の交通安全活動における課題と対応 家庭と地域の交通安全活動における課題と対応
11 : 10 ~ 11 : 40	(30)	グループ討議結果発表・全体討議及び意見交換
11 : 40 ~ 11 : 50	(10)	「高齢運転者等の事故防止等」について
11 : 50 ~ 12 : 00	(10)	講評・閉会

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### 講演

### 「これからの交通ボランティア活動」

安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん こんにちは安全教育研究所の星でございます。

本日、「これからの交通ボランティア活動」というテーマでお話をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

最初にお断りしておきますけれど、配布資料の13ページに「これからの交通ボランティア活動」というスライドを数枚ご紹介させていただいていますが時間の関係もあり、このとおりに進まないことをご理解いただきたいのが第1点。第2点は、この資料の16ページに「ボランティア活動に対する意識調査」という参考資料を載せております。これはお帰りになられてからご覧いただきたいと思います。

では、早速本題に入っていきたいと思います。今日のお話を5点に絞っております。最初に、この新聞記事の切り抜き、読売新聞の「人生案内」をご紹介したいと思います。投稿者は「ボランティア活動をやめたい70代」の方のご質問です。「私は70代の男性。ボランティア活動をやめたいと思っております。通学路に立って交通整理をしたり、ひとり暮らしの人の見守り運動をしたりしております。子どもたちも含め道で挨拶をしても大人も子どももほとんど声を返してきません。細々としたこういった活動を含めると、月に10日から22日ぐらいまで活動しています。私も孫や友達と遊びたいと思う時がいつもあります。全てボランティアですが、役所から給料をもらっていると誤解されているのではないかと思います。ここに来て私はボランティア活動をやめさせてもらえるでしょうか？」

さあ、今回のお話はここから入っていきたいと思うのです。まず、この場合のご質問に対して「そうだよな、もう70代だったらやめてもいいのではないかな」という感想をお持ちの方と、「いやいや、もっと頑張って地域、社会のためにやってほしいな」という方。大きく2つに分かれるのかと思うのです。おそらく中身はいろいろ違ったとしても、この方が質問された気持ちは、今日ご参加の皆さん方全員が感じることはないかと思えます。この質問に対して頑張って欲しいなという方と、いや、今までやってきたのだから、もういいのではないか。やめたいという気持ちを認めてあげようというグループがあると

思います。ここで1つ質問です。もっと頑張って地域のために続けて欲しいと思われる方、拳手をお願いできますか。はい ありがとうございます。次に、もうやってきたのだから、そろそろ自分の時間で生活するのも大切ではないか、やめていいのではないかとと思われる方は拳手をお願いします。はい ありがとうございます。いや難しい問題だ。そう簡単に一言では片づけられないという方はどのくらいいらっしゃいますか。ああ、一番多いですね。はい、ありがとうございます。何%かは別としても、ボランティア活動に関してはこのようにいろいろな意見が分かれてくるのが1つの大きな特徴だろうと思います。

そもそも皆さんが活動されている交通ボランティア。「ボランティア」とはどういう意味で、いつぐらいから誰が言い出したのか。まず交通ボランティアについては4つの条件があるのだそうです。

そもそもボランティアという言葉は、諸説ありますがラテン語の「volantes (ウォランタス)」からきた言葉で「自由な意思」という意味があります。内容は、何らかの助けを求める人に差し伸べられる手に関する活動だそうです。考えてみるとヨーロッパで見られた十字軍もここに入ってくるかもしれませんね。

ボランティアと言われるためには一般に4つの原則がなければいけないと言われております。ボランティアの4つの原則。その1つは、ここに書いてあります。自主性とか自発性。命令とか強要であってはならないのです。我々のボランティア活動が誰かから命令や強要をされる。そういう活動はボランティアとは言わないのです。これが第1の条件です。2つ目は連帯性とか社会性。ニュアンスがちょっと違うかもしれませんが社会が持っているさまざまな課題や問題にボランティア活動を通して連帯感を持って実施していくというのが2つ目の条件です。皆さんであれば、子どもであれ、大人であれ、ドライバーであれ、歩行者であれ、道路上での人々の交通安全を確保していく活動がまさにボランティア活動です。皆さんのように連帯感を持って手をつなぎながら実施していく。3つ目、これが最近少し変わってきましたが、本当の意味から言いますと無給性あるいは無償性と言います。お金など活動の対価あるいは見返りを求めてはいけませんね。ただし、このご時世ですからせめて交通費ぐらいは認められるように少し変わってきたと言われております。交通費をもらったからボランティアではないのだと考える必要は全くございません。4つ目、これはおそらく訳し方の問題だと思うのですけれども創造性という訳し方をされております。創造性、創造的な活動という。最終的にはよりよい自分にしていくということ。ボランティア活動を通して自分の内面を上げていく、上昇させていく活動。人のためではなく自分のためなのだという意味合いが創造性あるいは先駆性という形です。

このようにボランティア活動と言われるためには、この4つがあります。1つや2つぐらいでいいかなということではないのです。4つの条件を全部満たして初めてボランティア活動と言うのが一般的な定義になっているようです。皆さん方の交通安全母の会活動は、まさにここに合致した活動であると思います。では、次に交通ボランティアといつ頃から言われてきたのか。さまざまな活動がなされている中の1つを私は声を大にして申し上げたい。交通でのボランティア活動は、皆さん方、交通安全母の会の活動。これが代表的な1つであるとは思っております。もちろん他の交通関係のボランティア活動は世の中にたくさんあります。しかし一番情熱に満ち、一番注目され、一番努力した活動は皆さん方の交通安全母の会の活動だろうと思います。なぜならば、昭和45年が日本で史上最悪の死者数を示した時期であることは皆さんご承知のとおり。1万6,765人ですね。その時期は子どもの交通事故が非常に多かった。このままでは大変なことになると子を持つ母親を中心に、例えば幼児交通安全クラブ、あるいは地域の交通安全活動などが結成されました。どの県も昭和45年に、早い県では昭和43年に結成されました。ですから最近では交通安全母の会結成50周年記念などを実施している市町村や県が見られます。何がきっかけかというところ、先ほど私は「子ども」と申し上げました。昭和45年の1年間、24時間以内に中学生以下の子どもの死亡がどのくらい亡くなっていたと思われませんか。警察庁によるとなんと1,997名が24時間以内の子どもの死者数なのです。その1,997名の子どもの死者の中に占める幼児、学校入学前の未就学児の死者数は何人ぐらいだと思われませんか。驚くなかれ63%。人数だと1,268人が小学校に入る前の幼児なのです。ですからお母さんたちがこのままではいけないという気持ち、その熱意、意識が我が子の命を守ろうという活動に直結したのです。この母親の活動と国がタッグを組んで、北海道では「こぐまクラブ」、岡山では「ももたろうクラブ」、奈良県では「バンビクラブ」が結成されました。昭和47年から50年ぐらいまでの会です。どこに行っても我が子の命を守ろうという活動も非常に活発になってきました。しかしここで2つ問題が生じました。1つは幼児交通安全クラブが総じて幼稚園や保育園に結成されたのです。しかし、当時は必ずしも幼稚園や保育園に行けない子どもたちがたくさんいたのです。お母さんたちはどうしたのか。すごいです。幼児の交通安全クラブを自分の地域でつくってしまったのです。それを私は地域型と言っておりますが、例えば地域のお寺さんを借りよう、神社の庭を借りよう、公民館を借りようではないか。そうやって子どもの交通安全を確保しようという動きとともに、子どもの指導や管理をするだけでは交通安全はできない。私たち自身、親自身がもっと交通を勉強しないといけないのだということまでつながっていったのです。そして、昨年、平成28年の子

ども、幼児の死者数を26人にまで減らすことができました。皆さんは子どもの数が少ないのだから去年26人の死者で済んだのは当たり前だと思うかもしれない。そうですね。

1,268人に比べたら当時の幼児数と今の幼児数は雲泥の差があるはずです。しかし、そこで忘れていただきたくないのは昭和45年、子どもの中に占める幼児の割合は63%でした。それが去年は38%、40%。決して子どもの中に占める幼児の割合は小さくないのです。場合によっては、子どもや幼児の数が少ないのだから交通安全活動は必要ないと考えるかもしれない。しかし今は子どもでも、あと10年したらドライバーになるということを念頭に置いた母の会の活動は未来永劫続けていかなければならないのです。高齢者への対策も非常に大切です。しかし10年後、20年後の日本の交通安全を充実させるには、今現在の子どものしかりと交通安全教育を施す必要があるのです。10年、20年後の将来のため、今日ご参加されている母の会のリーダー的な存在である皆様方にぜひお願い申し上げたいと私は思っております。

次に、交通安全母の会の活動を活発かつ効果的に全国で展開していくために一体何が必要なのか。いろいろ必要ですね。熱意も必要です。情熱も必要です。知識も必要です。しかし、今日皆さん方と一緒に考えたい第2点は、人間の行動のメカニズムをもっと皆さん方指導者、リーダーの方たちに理解をしていただきたいということです。皆さん方はさまざまな活動を計画し、他組織と協力し、熱意をもって努力され交通安全活動を進めていらっしゃると思います。しかし、それを一生懸命やればボランティア活動は済むかという残念ながらそれだけではいけないと思うのです。

人間行動のメカニズム。これが理解されて初めてさまざまな活動の検討、計画ができるのではないかと考えています。我々人間の事故はただ偶然に起きるのではないということだけは皆さんご存じのとおりです。それをもうちょっと砕いていくと我々人間は体に3つの箱を持っているのです。3つの箱。どんな箱でしょう。それは資料に書いてあります。事故に遭い、事故を起こしているのは、この3つの箱がつながっていない時に起きる危険性があるのです。3つの箱の1つ目は感覚器官です。目や耳の箱です。2つ目の箱は中枢神経。わかりやすく頭にしましょう。頭の箱です。そして3つ目は行動器官。伝達機能です。人間は交通行動の中で目から入ってくる情報が80%以上あると言われていています。だから目が不自由な方には運転免許証を許可してはいません。情報がきちんと入る形で最初に安全運転、安全歩行は確定されるのです。そして耳。交通安全に関しては目と耳の感覚器官が第1番目の箱ですね。そこに入ると情報がどこに行くかわかります。例えば信号が赤に変わった、向こうから車が来るなど、さまざまなことを我々は認知しながら歩いたり、

走ったり、運転したりしているのです。では、2番目の箱の中樞器官。例えば信号が赤だなというのを目で捉えたら頭で処理がされる。まず赤信号だと認知されます。そして意思決定というプロセスを経て、歩いたり、とまったり、走ったり、ブレーキやアクセルを踏んだりしている。これがちゃんと続いていけば問題はないのです。ところが、実際には事故が起きています。

子どもへの交通安全指導では信号の赤はどうする？ 止まれ。青はどうする？ 進め。知識はとても大切です。知らない子どもにとって知識を与えること正しい判断材料を与えることは非常に大切なことです。もううちの子は正しい知識や判断材料を与られているだから交通安全指導や交通安全教育は意味のないものだという誤解が生まれるのはここのことです。

さあ、このように流れて、脳で判断して、行動器官の手足にまでつながって行けばいいのですが、そうではないのです。資料では「阻害」という言葉を使っています。この流れを邪魔してしまうものを我々人間は持っているのです。さあ、この流れを今から皆さんで体験していただきます。事故に遭うわけにはいきませんから、事故が起きるのはここのだということを体験していただきたい。そのためには、ばかばかしいと思わないで一緒に参加してください。幼稚園に行っても小学校低学年でも使えますから、まずご理解いただきたいと思います。

今からゲームをします。私がグリコと言ったらグー、すぐおろす。パイナップルと言ったらパー、すぐおろす。チョコレートと言ったらチョキ、すぐおろす。これが約束です。私がグリコと言ったのにチョコレートなんてやっていたらゲームは成り立たないですね。だから、正しい判断であり知識が大切なのです。今はゲームと言っていますが行動と同じですからね。

そして、私がチョコレートと言ったら、お互いの真ん中に置いたハンカチでも何でもいいです。それをとるというゲームです。ハンカチとりゲームだと思ってください。ではお互いに向き合ってみてください。では、真ん中にハンカチか何かを置いてください。では、練習。いいですか。グリコ、そう。グリコはグー、すぐおろす。ではパイナップル、そうです。パー、すぐおろす。チョコレート、そうすぐにハンカチをとる。いいですね。はいグリコ。ああ、遅いですね。これは行動の反応時間です。グリコ、すぐおろす。パイナップル、おろす。チョコレート。いいですね。繰り返してやっていきます。時間がないから、3回勝負。今やっているのは勝ち負けが問題ではありません。人間の行動のメカニズムということ。交通事故が発生するのはどこに問題があるのかということを経験してもらいま

す。では3回勝負。グリコ、グリコ、パイナップル、グリコ、パイナップル、チョコレート。3回やりますからね。はい、2回目。パイナップル、パイナップル、グリコ、パイナップル、チョコレート。ああ、いい反応ですね。2回ともハンカチとった方。はい、最後です。チョコレート。はい終わり。ありがとうございます。大変いい反応を見せていただきました。

さあ、今のゲームをもう一回振り返ってみましょう。いいですか。私は口を酸っぱくして、判断材料なり知識を皆さん方に与えました。チョコレートはこうしましょう、パイナップルはこうしましょう、グリコはこうしましょうと。ここで2つのことを皆さん方は無意識のうちに体験しました。

それは何か。グリコかな、パイナップルかな、チョコレートかな、1回目はこれをあらわしていたのです。グリコと言ったら、そろそろチョコレートが来そうだな（笑声）。チョコレート、来た。もう一回、今度はパイナップル、パイナップル、グリコ。ここで1つ目のミスが発生しました。それは私がグリコとかパイナップルという条件を言っているにもかかわらず、声のトーンを変えました。わかりました？ いつもは何でもない、グリコ、グリコ、パイナップル。グリコ！ なんて言ったら、ハツとなる。こういう音を強調した時には確認することを忘れているのです。そうですね。確認することを忘れた。一番端的に出たメカニズムの問題点は3番目です。皆さん、星は少なくともグリコかパイナップルで入ってくるぞと勝手に自分に言い聞かせてしまう。そうでしょう。第一声でチョコレートと言ったら、うそ？ そんなことないと（笑声）。それは自分で確認せずに勝手に決めているのですね。これが慣れなのです。わかります？ 高齢者は慣れによる事故が多いのです。これを20年、30年、40年、50年とやっていてご覧なさい。慣れが出てきて当然なのです。その慣れをこのメカニズムのとおり流していくためには決して楽なことではないのです。このようなゲームでも人間は同じことを3回繰り返すと、もう慣れてしまい、知らず知らずのうちに陥ってしまうということだけは間違いないでしょう。それを体験してほしかったのが今日の2つ目の課題です。

この流れは、子どもは子どもなりに、若者は若者なりに、高齢者は高齢者なりに、さまざまな違いを持って生きているのです。子どもは成長するに従ってこの辺のところが発達してまいります。高齢者は逆に加齢とともにこの辺の機能が低下してまいります。それを無視した安全活動は全くと言っていいくらい効果がないのです。我々は母の会活動を今後50年先も進めるためにはリーダーの皆さん方がこのような特性をもう少し理解していただかなければいけないと思います。

次は皆さんもご存じとは思いますが子どもの目の機能についてお話いたします。一般に言われる5歳児の平均視野は何度ぐらいだと思いますか。まず自分の視野を見てみましょう。両腕を真っすぐ伸ばして左右の人差し指を一本ずつ立ててください。そして目を動かさずにゆっくり外側へ動かしてみてください。はじめはそれぞれの指がはっきり見えますが、どこかでぼやっと見え、やがて見えなくなります。皆さんどうですか？ 私の場合はここです。160度ぐらい。180度の人はいません。それが自分の視野なのです。この視野の中で信号が変わる、車が来る、バイクが来る。では、5歳児だとどうでしょう？ 個人差が非常に大きいですが一般的には正常な大人の3分の2に近い、90度とされています。これはスウェーデンの研究結果ですが日本でもほとんど変わりません。これは5歳ですから、6歳、7歳、8歳と成長するに従ってどんどん視野が広がってまいります。皆さん小さい頃を思い出してください。当時の小学校の校庭、「あれこんなに狭かったかな」あるいは神社の灯籠が当時すごく高く感じたけれども、今はこんなに低かったかな。それは当時見えた視野の名残なのです。いづれにしても幼児の場合は90度以上のことは視野に入らないのです。だから道路を渡ろうとした時に車が来た。お母さんが「どこを見ているの、車が来ているでしょう」と言ってしまふ。お母さんには見えるのに子どもには見えていない。

次に耳。これは音を聞く力です。特に交通安全の場合は音の方位性。どっちから音が鳴ってきているのかをつかまえる能力。非常に大事です。皆さんにお尋ねします。先ほどと同じ5歳児の幼児です。音がいろいろな方向から鳴っています。前後、左右、斜め、横。前後から来る音と左右から来る音。どちらが聞きにくいと思いますか。以前、5歳児の男の子、女の子約2,000人に調査をいたしました。前後から来る音よりも左右から来る音のほうが知覚しにくいのです。スウェーデンの研究者も同じ実験をしましたがほぼ同じでした。5歳児の耳の機能は前後、左右の音では左右のほうが聞きにくい。見える範囲は大人に見えても子どもに見えることはないかもしれない。

もう1つ子どものお話をします。立っている子どもの前を車が右から左へとおりに過ぎます。大人ですと右から向かってくる車の速度と左へとおりに過ぎていく車の速度同じだと容易に予想できますね。ところが5歳児の子どもは自分を中心にして右から向かってくる車と左へとおりに過ぎていく車に分けてしまうのです。どちらが知覚しにくいかというと遠ざかっていく車よりも向かってくる車の方が知覚しにくいとされています。今、私は5歳児の事例としてスウェーデンと日本の事例を3つ挙げました。何かに関係していませんか。実は子どもの飛び出し事故はここに関係していると考えなければいけないのです。今まで幼児の飛び出し事故は、幼児を引きつける何か、例えば母親や友達が反対側にいて飛び出

してしまうと言われていました。しかし先ほどの話を考えるとそれだけではなさそうですね。子ども自身には向かってくる車が見える。視野に入って向かってくるのはわかったが速さが認識できなかった。音に関しても前後の音ではなく左右の音なので聞き取りにくい。それともう1つは視野です。大人より視野が狭いため見通しが悪くなり視野に入らなかったかもしれない。このようなことが子どもの飛び出し事故には影響しているかもしれないということを皆さんにご理解していただきたいと思います。次に高齢者の特性についてお話しします。高齢者の視野の問題です。高齢者の視野は子どもほど狭くはないのですが実はまぶたが上下の視野を狭くしているのです。左右ではなく、まぶたなのです。ですから正しい知識をたくさん高齢者に与えたとしても、最初のところで情報が間違っ入ってきたり、情報が入ってこなかったりすることは理解できる話ですね。そして高齢者の事故で一番多いのはブレーキの踏み間違いです。最近特に多くなってきていますが、これは高齢者特有に見られる行為ですね。

このように、今後皆さんが母の会の活動、ボランティア活動を進める上で、人間の道路上での交通行動は年齢的な特性をもとに対応する必要がある。そして、それを地域の活動として結びつけていくためには何をしなければいけないのかをもう一度皆さん同士で考えていただければよろしいかと思ひます。

皆さんが地域で活動を進めていくための大きな目的は交通安全意識を高めていくことですね。しかし意識を高める、人間にとって意識が高まっていくということはどういうことだろうかということも考える必要があると思ひます。ただのぼりを立てて、交通安全が大切ですよ、交通安全意識を高めましょうね、道路を横断する時に、右左を見て渡りましょうね。大事な活動です。しかしフェスティンガーという研究者の「意識が変わる」ということについて千葉大学の鈴木先生が私に教えてくださいました。例えば交通安全の安全意識は本人が納得しない限り変わりませんということなのです。

フェスティンガーは納得するということは意識が変わるということだと。そもそも人間にとって、皆さんの活動対象の住民にとって交通事故はあってほしくないに決まっていますよね。あってほしくない人に皆さんは事故の危険性を教えていかなければならないわけです。ですから今までは交通事故はたいしたことではないと思っていた人を、これは大変なことなのだ、よく考えていかなければいけないのだと変えていくことなのです。ではどうすれば一番意識が変わりますか。そうです。極端ですがその人が事故に遭えばいいのです(笑声)。でも、それをさせないために皆さんの母の会活動があるのです。フェスティンガーはこう言っています。人間は2つの心を持っています。あってほしくない気持ち

1つ、あってほしい気持ちが1つ。あってほしくない気持ちを変えるためにはどうしたらいいか。その本人が納得できるようなことを考えようではないか。これは自分にとってプラスのこと、協和的な心と反対に不協和的な心があります。協和的な心に行けば意識は高まる。不協和的な心は意識が高まらない。交通安全はどちらかということ不協和的な心ですね。これを協和的な心に変えていく。活動を通して協和的な心に持っていくのが納得を生む活動だということなのです。

ここで具体的な例をもってお話をしますね。私、多くの会場でお話ししているのですが、私がつけているこのネクタイ1万5,000円としましょう。皆さん方のご主人が今日誕生日だと仮定します。そうだ最近あまりプレゼントをしていないから今日はいいネクタイを買ってあげよう。デパートに行ってちょっと見たら、いいネクタイがあり値段が1万5,000円と書いていました。「1万5,000円かぁ - 」、高いなあ。でもせっかくだから買おう。その時は協和的な心か不協和的な心か、ちょっとわからないのですね。そしてプレゼント用に包んで家に持って帰ります。ところが、そのまま家に帰ればいいものを途中で寄り道したお店に同じようなネクタイのバーゲンセールをしていた(笑声)。そこに同じネクタイがあったと仮定します。なんと5,000円と書いてありました。ああ、しまった、私、早まって1万5,000円で買ってしまった。失敗したなと思いながら「お誕生日おめでとう」と言って1万5,000円したネクタイを渋々、ああ失敗したと思って渡す。不協和的な心(笑声)。フェスティンガーは、この失敗したという自分の気持ちを、失敗していない正しい行動だと自分を納得させて変えることができるということです。どうやるか。5,000円のネクタイをじっくり見ます。そうすると、日に当たって少し変色しているではないか。糸がほつれているではないか。やはり安物は安物ねと自分に言い聞かせる(笑声)。不協和的な心を協和的な心に変えようと知らず知らずのうちにやっているのです。最終的にはやはり自分の買ったネクタイが一番だと思わせる。このようにフェスティンガーは言うのです。そして奥さんはいい気持ちで家に帰ってネクタイを渡すことができる。

交通安全はここなのです。関係ないではないかと言うかもしれない。皆さんが対象にしている地域住民が、ああ、母の会が言うとおりだなと納得をするような活動をするのです。信号を守りましょうね、お酒を飲んでの飲酒運転は危ないですよ、いろいろなことを言っても誰も自分のことだとは思わないのです。例えばさっき私は子どもの話をしました。以前私は内閣府にも協力いただき5歳児の子どもと同じ90度の視野で見える視野眼鏡を製作いたしました。チャイルドビジョンといいます。これに輪ゴムをつけて母親たちにかぶっていただき街の中を歩いていただきました。皆さん視界が狭くなり見えないという意見

ばかりでした。その見えない状況があなたの子どもの状況なのですからということを体験してもらったのです。そこで初めて母親たちは子どもにはよく見えていないということがわかったのです。

このように、共同の中で何かをやるうとした時には納得を生むためにはどうしたらいいのかということ常を常に頭から離れないようにして計画をしていただきたい。もう1つ、皆さん方のこの1年間の活動によって住民がどう変わったのか、やりっ放しではなくきちんと評価をすること。これがないと来年度にもつながっていかないということも頭に入れていただきたいと思います。

さあ、次にこれからの課題である高齢者の交通安全対策について少し具体的なお話をしたいと思います。例えば高齢ドライバーの安全対策。高齢者の特性を踏まえ、車を運転する時は運転席と助手席の窓を2センチ開けましょう。窓を2センチ下げることで今までよりは外部の音が入りやすくなる。今までよりは音の知覚が進むようになるのです。ましてや今の車は大変静かですね。私がこれを提唱し出したのは、救急車がある交差点で高齢ドライバーにぶつかった時の事故をきっかけにしてこの活動を始めました。閉め切っていると外部の音が聞こえないのです。ましてラジオなんかつけていたら大変聞こえにくくなります。ですから車を運転する時は両側の窓を2センチ下げる。一方だけだとゴーと風の音が聞こえるだけなので風が抜ける道をとるため運転席と助手席の窓を開けておくのです。

それから、高齢ドライバーや高齢歩行者を指導する活動の中に取り入れていただきたいのは「指差し呼称」です。信号の指差し確認ですね。あるいは左・右折車など自身の目と指と声でもう一回確認をとる。落ちてきた機能を高めさせるという意味での具体的な活動。指差し呼称もいいですね。

高齢歩行者に私が最初に提唱しているものがあります。爪先歩き歩行というのを考えてみてください。難しいかもしれませんが、全員が全員できるとは限りませんがね。高齢者の横断歩道での事故では信号を見ていないとよく言われます。あれはもしかしたら信号を見ていないのではなくて転ぶのが怖くて目元が下に行ってしまうのが原因ではないでしょうか。それを私たちは「信号を見ましょうね」と一生懸命指導しています。高齢者は転ぶのが怖いのです。これを解決しないから交通安全活動が実を結ばないことが多いのです。歩く時は大体すり足歩行になっていますのでなおさら危険です。できるだけ急がずに爪先を上げながら歩く歩行を心がける。爪先歩き歩行を提唱したいと思います。特にこれからの高齢者への交通安全指導に対しては抽象的ではなく、これをしましょう、こうしてみたらいかがですか、ああしましょうねという具体的な行動について力を入れてご説

明する活動していく必要が極めて高い。私はこのような活動がこれからの皆さんの高齢者に対する交通安全活動の効果を高めていくのではないかと思います。

最後にこれからの母の会でのボランティア活動のあり方について少し触れてみたいと思います。もちろん活動の根本は皆さん方の熱意と自信です。これから私が申し上げることは問題発言になるかもしれませんが、皆さん方ご自身で判断し、会員全体で検討していただきたいと思います。

私は、今後皆さん方の交通安全母の会が「安全・安心母の会」のような方向性も必要なのではないかと思っています。確かに交通安全活動は必要です。子どもの交通安全活動も大切です。例えば皆さん方が設立された50年ぐらい前と比較すると喜ばしいことに交通事故の死者はどんどん減り、件数も減ってきています。なぜこういうことを申し上げるかというと単に事故が多い少ないではなくて、海外での交通安全の捉え方と言ったらいいのでしょうか。アメリカはもちろん、特にイギリスとドイツ、旧西ドイツでこんな捉え方が非常に強く見られるのです。それは、交通を含めた安全という能力です。一般的な安全という能力はベースが1つなのです。例えば交通であれば交通というものが出てくる、家庭内の安全でいえば家庭、階段や風呂場という安全も出てくる。薬の問題、病院の処方箋についても出てくるでしょう。火災の問題も原点はこの安全能力につながってきます。

要するに基本は全部変わりがない。その場面ごとに求められるものが違ってくるのです。これはイギリスとかスウェーデン、旧西ドイツ、アメリカはこういう考え方なのです。交通だからこれだけやっておけばいい、火災はこれだけやっておけばいいというものではないのです。だから、ベースをもっとしっかりさせて、プラスアルファとしてこういったものをくっつけていけばいいのではないかというのが国際的な潮流になっているのは事実です。だからといって私たちもそうしましょうと言っているのではないですよ。我々は日本の文化に一番合致した交通安全母の会の活動としてここまで来ているわけですから、それはそれでいいと思います。ただ、一方においてはこういう考え方もあるということだけをご参考までに申し添えておきたいと思います。

それと、多分今夜の情報交換会もそういう意味では非常に大事だと思いますが、皆さん方の活動で生じるさまざまな苦勞は、皆さん方だけでなく他の地区でも多分同じなのだ気づくこと。私たちだけが苦勞しているのではないのだ、隣の県も同じような苦勞をしているのだと理解できる交流。単に、いつも楽しいだけではない、苦しさも一緒に分かち合える活動。これも実は内閣府が主催しているこの講習会の本当に大事な役割の1つだろうと思います。講習会は、ややもするとかた苦しくなってきましたが情報交換会だとその辺が

やわらかく出てくるのではないかと私は期待しております。そういう意味では、他地区との情報交換も母の会活動の見えない反面の1つかなという気がいたします。

さあ、最後です。交通安全ファミリー作文コンクールで第1次審査を通った小学校6年生の作文をご紹介します。「私たちの通う小学校では、通学路にみまもりE y eというボランティアの方々が来てくれて、私たちの毎日の登下校を見守ってくれています。私たちの通学路は近くの工場に出入りするトラックや交通量の多い道路、通勤・通学の自転車に注意しないといけない場所がたくさんあります。そうしたポイントには必ずみまもりE y eさんがいつも立って私たちを見守ってくれています。暑い日や寒い日、雨や雪の日も通学路に立って交通事故から私たちを守ってくれているだけではなく、毎朝『おはよう。行ってらっしゃい。今日も1日頑張ってるね』と話しかけてくれて、1日の元気を与えてくれます。少し元気がない時や落ち込んでいる時にも毎日変わらない笑顔で声をかけてくれるので、私はいつも元気をもらって安心して学校に通うことができます。先日、そんなみまもりE y eさんたちに日ごろの感謝の気持ちを伝える機会がありました。みまもりE y eさんありがとうの会です。その会では、6年生になるまで交通事故に遭うことなく元気に登下校できていることや、いつも声をかけて励ましてくれていることに対する感謝の気持ちを伝えました。また、その場で3つの誓いを立てました。『飛び出しはしません』、『自転車に乗る時はヘルメットを必ずかぶります』、『交差点では左右を確かめます』です。今はみまもりE y eさんたちのおかげで安全に登下校できていますが、夏休みや登下校以外の時にはみまもりE y eさんはいません。自分たちで考えて注意をして行動しなければ交通事故を防ぐことができません。私はことし通学班で副班長を務めています。以前町内の子ども会で登下校時の危ない場所について地図を使って話し合った際には、ここは大きな事故があったところだから危ない場所だよ。ここは水があふれるから危ない場所。この道は幅が狭く雨で傘を差している時に車が通ると危ないなどと積極的に説明し、みんなで注意しようと話し合いました。私の小学校生活はあと少ししかありませんが、これからもみまもりE y eさんに感謝しなら、ありがとうの会で発表した3つの誓いや通学班のみんなで確認し合った注意点をしっかり守って、元気に楽しく過ごしていきたいと思えます。』で終わるのです。6年生の子どもさんです。結局、子どもも地域住民も感謝の気持ちはいつも持っているのです。立哨指導の時、挨拶をしても返事が返ってこない。そういう時は寂しくなるよ、もっと孫と遊びたい。それもわかります。しかし皆さんの日ごろの一生懸命な活動がこの地域の安全に貢献しているのです。冒頭、4つの条件の中で自分がそうなのだ自分自身がそう思えることが最大の仕事なのだと申し上げました。この作文

の子どもたちの期待を裏切るわけにはいかないと私は思いました。

時間になりました。今後の皆さんの地域活動、交通安全活動に期待を申し上げて終わらせていただきたいと思います。どうもご清聴ありがとうございました。

## 活動事例発表

### 「地域に根ざした交通安全教育

下市町交通安全母の会 会長 林 千津子

皆様、こんにちは。下市町交通安全母の会会長の林千津子と申します。これから私たち交通安全母の会の活動事例を紹介させていただきます。

まず初めに、私たちが暮らす下市町について簡単に説明させていただきます。下市町は奈良県の中央に位置する人口約5,600人の小規模な町です。住民の高齢化も進んでいて、高齢化率はおよそ44%に上ります。また、町内を走るバスの運行本数は1日に数本で電車も町内を走っていません。ほかにも町内に商業施設が少ないことから、日常的に近隣市町村へと買い物に出かける方が多く町外への通勤・通学者も多数を占めます。このような背景から、下市町において自動車は日常生活に必要不可欠と言えます。しかし、町内を走る国道などの主要道路の幅員が狭いため交通事故が発生しやすい状況下にあると言えます。

今説明した課題を解決するために、警察などの各種関係機関を初め当会では年齢層に応じた効果的な交通安全教育の推進、地域ぐるみの交通安全対策に取り組んでいます。具体的な活動事例としては、町内の小学校、中学校の通学路の点検や学校を訪れての啓発活動などがあります。今から活動事例の動画を流しますので詳細は動画に合わせて説明します。

私たち交通安全母の会は町内の幼稚園、小学校、中学校のPTAで組織しています。こちらが警察署員を講師に招いての研修会の様子です。日ごろから、このように子どもたちの安全を確保するために情報収集にいそしんでいます。これは警察や道路管理者らと協力して通学路の安全点検をしている様子です。これは小学校の運動会を訪れての啓発活動の様子です。これは中学校で通学自転車の安全点検をしている様子です。自転車につける反射材を贈呈したほか、町内業者に依頼して通学自転車の安全点検を行いました。タイヤの空気圧やハンドル、チェーン、ブレーキのききぐあいについて1台ずつ丁寧に点検し、不備のある箇所については調整を行いました。

ごらんいただいたように、当会では交通安全教育に積極的に取り組んでいます。その中でも特に力を入れているのが下市町交通安全少年団です。下市町交通安全少年団は町内の

小学生で構成されていて、現在27名が在籍しています。少年団の活動事例につきましては、映像を用意していますので、そちらをごらんください。下市町交通安全少年団は、子どもたちの交通安全意識の醸成を目的に昭和62年に結成、今年4月には新たに7名の団員が加わりました。団員たちは春と秋の交通安全期間中を中心に交通対策協議会等と協力して啓発活動を手助けしてくれています。また管内での交通安全のイベントにも積極的に参加しています。これは警察施設を訪れて警察の仕事内容やその役割を学習した社会見学です。これは果樹園で梨の木に交通安全を願う標語を書き入れた様子です。この催しは交通安全意識の普及・浸透や地域の特産品である梨のPRを目的に22年前から毎年実施しています。標語を書き入れる梨は成熟前の直径3センチほどの大きさのもので、ここにアイスピックなどを使って文字を刻むと収穫時期には大きく育った実の表面に文字が茶色く浮かび上がります。6月ごろに文字入れした梨は9月に大きくなり収穫されます。文字入れしたころは3センチほどだった梨の実もソフトボールぐらいの大きさまで成長し団員たちは大喜びしながら収穫作業に取り組んでいました。収穫された梨の実は警察署員と一緒に収穫された後、秋の交通安全運動期間中に道行くドライバーに配布され、「交通事故なし」を呼びかけました。ことし配布した梨の実はおよそ1,000個に上ります。

ご覧いただきましたのは下市町交通安全少年団並びに当会の主な取り組みとなります。これからも事業を継続し、町民の交通意識の高揚に努めていきたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

## 「滋賀県の交通事故をゼロにするために」

～言いたいね 湖国自慢は「事故ゼロ」と～

滋賀県交通安全女性団体連合会 会長 小崎 富美子  
副会長 宮田 君子  
副会長 尾崎 清美

皆さん、こんにちは。ただいまより「滋賀県の交通事故をゼロにするために～言いたいね 湖国自慢は『事故ゼロ』と～」と題しまして事例発表をいたします。

私は、滋賀県交通安全女性団体の小崎でございます。よろしくお願ひいたします。この発表の前に、私たち琵琶湖を中心とする湖国の自慢、少しPRさせていただきます。この湖国自慢の1つは皆さんもよくご存じの日本一大きな湖、琵琶湖です。この琵琶湖は滋賀県にど真ん中に位置してしまして、今は自転車で琵琶湖一周をするピワイチですごくにぎわっ

ているところです。2つ目は、滋賀県はボランティア活動が日本一なのです。県民の33.9%がボランティアに参加している、本当に素晴らしい県であることを改めて自負いたしました。そして湖国自慢の3つ目は、皆さんもよくご存じですね。100メートルを9秒台で走った桐生祥秀選手です。この方が生まれ育ったのは滋賀県の彦根なのです。彦根といえば国宝のお城があり、NHKのドラマでも皆さんのお目にかかっておりますね。

さて、事例発表ですが、「おうみ交通安全ソング」をご紹介します。毎年滋賀県では県民の皆さんから交通安全スローガンを募集しております。今年も9月1日から10月31日までの間に募集いたしました。このスローガンには滋賀県民の交通安全に対する思いや願いがいっぱい詰まっております。

過去8年間の応募作品が5,000句、その中から吟味いたしまして滋賀県警察音楽隊長に作曲をお願いし、この歌が誕生いたしました。歌詞の1番目はドライバー向け、2番目は高齢者向け、3番目は子ども向けの3部で構成されております。この言葉は全て県民からいただいた標語を1字も直さずにこの歌に盛り込みました。そして、この標語をメロディーに乗せて県民の皆様にご披露いたします。

続いて主な啓発活動をご紹介します。まずはハロウィン啓発活動です。今まで2つの場所で19年間やっております。1つは滋賀県の西にある大津北交通安全協会と、高島警察管内とで毎年交代で実施し、19年間続いております。滋賀県の西側、私たちは比良山と比叡山の間で毎年交代で実施し、19年間続いております。滋賀県の西側、私たちは比良山と比叡山の間で毎年交代で実施し、19年間続いております。滋賀県の西側、私たちは比良山と比叡山の間で毎年交代で実施し、19年間続いております。また道路は京都、大阪、そして、福井、北陸にも抜ける国道161号線がございます。自動車の量もすごく多いことから、大きな事故も発生しております。そこで私たちはこの国道161号線をどうしたら事故が防げるかなと考え、かかしを利用した啓発活動を始めたのです。ここにもありますように「人間かかし」、また作製した「かかし」を今日は持ってこられませんでした。ウインクをしている「かかし」、エプロンをしている「かかし」でございます。そこで、毎年「かかし」では面白くないということで、去年からハロウィン啓発に変更したのです。ここにもありますが写真をよくご覧ください。ごみ袋なのです。どうしてもごみ袋だとおかしくなるので、赤、青、黄色の信号にしました。会員の皆さんでいろいろなアイデアを出し合っても面白い衣装がいっぱいできました。

当日は「チャイルドシートをしないと、いたずらしちゃうぞ」と呼びかけをしながら楽しいイベントを実施いたしました。

次に啓発品の作成と配布ですが、15年間、生涯学習フェスティバルの会場においてタオルを使用したひよこづくりをしています。つくり方は、女性部が親と子どもに1人ずつ丁

寧に教えております。毎年250個作製しています。かわいらしいひよこです。

では最後に交通安全の歌を披露して滋賀県の活動発表を終わらせていただきます。ありがとうございました。

## 「大阪府母と子の交通安全クラブ連合会」

～命はひとつ 交通安全は家庭から～

### 大阪府母と子の交通安全クラブ連合会

会長 河田 英子

皆様、こんにちは。大阪府母と子の交通安全クラブ連合会会長の河田と申します。

本日は、名誉会長、理事、事務局2人の5人でやってまいりました。平日ですので、各委員の方々も来たいとおっしゃっていましたが、それぞれお仕事がございますので、本当に今のハロウィンなんかを聞くと、みんな私たちも頑張らなきゃと、エールをもらっています。連合会を代表いたしまして、大阪府母と子の交通安全クラブ連合会の取り組みについて発表させていただきます。よろしく願いいたします。

まずは組織の概要から説明させていただきます。当連合会は昭和50年代前半の交通事故、先ほど講演でもございましたけれども、幼児の事故、児童の事故が頻発する中で未来ある子どもたちを交通事故から守り、「交通安全は家庭から」をコンセプトに交通安全教育を積極的に推進し、地域における交通安全意識の高揚を図ることを目的といたしまして昭和55年9月に設立されました。

早いもので、あっという間に年月を迎えます。今、非常に家庭教育が問題視されておりますけれども、私たちは、家庭教育は子どもを育てる環境の半分ですと言って、幼稚園に子どもを預けてくださるお母様たちにも一生懸命訴えております。現在は50の地区クラブ、約600の幼稚園、保育園が加盟しておりまして、会員数は幼稚園、保育園関係者、保護者、幼児を合わせますと約18万人近い人数がございます。しかし少子化のせいで随分減りました。とはいえ、大阪はまだまだ交通事故が非常に多い都市でございます。

活動に当たっては、次の3つの視点で展開しております。1つ目は、関係機関、団体との連携・協力を図ることで、より効果的な交通安全活動を目指す。2つ目は、連合会の組織力を生かして、後ほど紹介させていただきます交通安全母親活動研修会や三世代交流みんなの安全教室を開催し、より多くの方に交通安全活動に参加していただく。3つ目は、

交通安全教室だけではなく防犯教室等も同時開催することで参加者にとってより効果的な研修会を目指すとしております。

この間のニュースを見ましても、子どもはまだまだ小さいですね。幼い小さな子や歩行者、大人が簡単に殺されるというような、世界の先端に行くような経済力のあるこの国でルールが守られない。そういう避けたい状況が現実にあることに鑑みて、私たち当連合会では主な活動を一生懸命推進しております。

平成28年度の事例に沿って発表させていただきますので皆様、パワーポイントをご覧ください。まずは春の全国交通安全運動に関する取り組みです。こちらの写真は大阪城公園において行われました春の交通安全運動初日キャンペーンの様態です。非常によいお天気に恵まれまして、お花見の時期と重なったこともありまして、たくさんの方々がイベントを見学されました。

大阪には大阪城という美しい城がございまして、周りはお堀に囲まれ、桜がいっぱい咲いております。お花見のとてもいい時期に、子どもたちも桜を見たり、式典がとても楽しくて、最後は子どもたちが一生懸命声援をしてくれたり、ゲームに興じてくれたり、ストップダンスを踊ってくれたり、非常にすばらしかったと思います。当連合会におきましては、会員の園児たちが参加し、三世代家族による交通安全宣言やキャンペーンモデルである歌手の相川七瀬さんとの交通安全教室。それから交通安全ストップ体操、これはもう本当にすごい広まりようですけれども、これに加えて確認体操というのもしており、広く交通安全をアピールされて、府民の皆さんも頑張ってお参加してくださっています。

続きまして「交通安全母親活動指導者研修会」の様態です。この研修会は、保護者の方々を家庭や地域における交通安全の指導者として育成をする目的で始めました。毎年7月に実施しております。昨年度で40回目を迎えまして、伝統ある行事となっております。

各地区クラブからは約120名の会員が集まり、地区クラブでのさまざまな活動の事例発表や大阪府警による交通安全教室、防犯の観点からセコム株式会社にセコム子ども安全教室をしていただきました。行政機関だけでなく企業の方々の協力により、多くの経験と知識を含む質の高い研修を行うことができましたことは、とても喜ばしいこととございました。この研修会での学習成果は、各ご家庭や地域での交通事故防止及び防犯活動に発揮されることが期待されております。ことしも41回目の研修を開催いたしましたので、それぞれの内容について後ほどご紹介させていただきます。

続きまして、「子どもけいさつフェア」の参加についてです。こちらは大阪府警主体のイベントで、夏休み前に交通安全について子どもたちに楽しく遊んでもらうイベントを行

いました。警察の方のお仕事の紹介、白バイや青バイの展示、こども免許証の発行など、さまざまな内容のほか、当連合会からは園児の交通安全教室への参加と交通安全をPRするためのマーチング演奏を行いました。

続きまして、平成24年度から連続して実施しております「交通安全キャラバン隊」です。キャラバン隊は、これまで大阪府内10地区を回りながら交通安全啓発活動をしており、平成28年度は鶴見区と港区の2地区で実施いたしました。

鶴見区では鶴見区子ども安全大会を訪問し、園児、保護者、約900名が集まり交通安全教室や広報啓発を実施いたしました。鶴見区長にご挨拶いただいた後、鶴見警察署長、鶴見交通安全協会専務理事などの協力でキャラバン隊旗、訪問記念ペナントを皆様につけていただきました。園児には交通安全教室を受講していただき、子どもたちから交通安全に関する6つのお約束をしていただいております。この日は子どもたちもたくさん集まりましたが、みんな式典の間もお行儀よく、真剣に命は一つということを学んだようです。6つのお約束を皆様にご紹介したいと思います。1つ「道路の飛び出しはしません」。飛び出しはたくさんの交通事故の一番の原因になっているので飛び出しはしません。2つ「信号は守ります」。ルールを守るとはとても大事です。3つ「横断歩道を渡ります」。横断歩道のないところ、斜め横断なんかは絶対しません。4つ「道路を渡る時は、右、左、右、周りをしっかり見て、車が来ないか、自転車が来ないか、よく見て渡りましょう」。5つ「道路や車のそばでは遊びません」。最近ではパーキングの狭いところで遊んだりする子どももおります。お母様たちがおしゃべりしている間に子どもがひかれそうになったりすることも多々ございますので、お願いをしております。そして、最後、6つ「しっかりと交通ルールを守ります」。日本は法を遵守する国家でルールを守るということを唱えておりますので、そのルールを守る。これが1つの約束を守るという大変な基盤になっているかと思えます。以上の約束をしてもらった後、園児たちはキャラバン隊から交通安全のぬり絵をいただきました。私たちは子どもたちから手づくりのプレゼントをもらいました。こうやって本当に面と向かった形で子どもたちとの対峙の仕方が子どもたちの心の中に交通安全を守らなければいけないなという意識を啓発しているように思います。港区キャラバン隊では、港区役所、港警察署、港幼稚園を訪問しました。港区役所では区長から園児たちへの交通安全メッセージをいただいた後、港警察署において園児へ激励のお言葉と、職員の協力により先ほどの6つのお約束をさせていただきました。最後に港幼稚園を訪問し、地球戦士ゼロスというのが出てくるのですけれども、港警察職員による交通安全教室も行い、園児たちに6つのお約束をもらった後、園児全員に交通安全のぬり絵を

プレゼントいたしました。このゼロスがとても格好よくて、6つの約束を全く守らず、人の足を引っ張る悪者と戦うのですけれども、子どもたちは真剣なまなざしでゼロスのようになりたいと言ってくれます。素直な美しい心の時にこういうお話をしっかりと聞いてくれて、うれしく思います。

キャラバン隊が訪問した幼稚園からはキャラバン隊が退場した後も、子どもたちから道路に飛び出しません、交通安全のお約束をきちんと守りますという声が聞こえてきました。改めて私たちは交通安全を学ぶよい機会をつくって良かった、保護者の方や子どもたちも本当に一生懸命積極的に参加してくれたことに感謝しますし、好評を得ております。

次に「三世代交流みんなの安全教室」です。この研修会は、老人会にも参加を募り、子ども、保護者、高齢者の三世代を対象としたとてもわかりやすい交通安全や防犯について学んでいただく教室になっております。高齢者の方々は信号をなかなかさっと渡れなくなったとか、自転車に乗れなくなったとか、自転車で転んで足の骨を折ったなど、いろいろな話を聞きます。けれども、やはり自分が「老化」という言葉を使うのはとても嫌だとおっしゃいます。年々歳々とまることはございませんので、やがて私たちもそうなるかと思えます。やはり優しく丁寧に、おじいちゃま、おばあちゃまにもわかっていただくように、そして、子どものお手本になっていただくようお願いしております。まずは、大阪国際大学の山口先生に来ていただきました。山口准教授は今とても有名になっておりますけれども、なぜ小学校1年生の事故が多いのかについて講義をしていただき、幼稚園で習得すべき交通習慣について教えていただきました。1年生になったらお母様たちとは別に歩き始める。子どもたちがどうしてそんなに事故に遭うのかというお話を聞くと、お母さんたちは1年生になったから安心して出してはいけないのだな。ちょっとお使いに行ってもいけないのだということを実感されておるように思います。次に、区民安全対策課による防犯教室で誘拐やすりの手口などの対策を教えていただきました。誘拐対策では、「ゆうかいするぞーくん」という犯人が出てくるのですね。みんなどっと笑われますけれども、誘拐されたら本当に怖いというのはみんなまだわからないわけです。その人が登場してきて、大声を出せるように、ふだんから誰とどこへ行くか、何時に帰るかをきちっとお母さんと約束させるなど、子どもの誘拐を防ぐために大人がすべきことをわかりやすく紹介してくれました。振り込め詐欺などでは、大阪のおばちゃんたちに実際に手口を実演して防犯対策を教えていただきました。大阪のおばちゃんはとても気がいいので、全国ワースト1になるくらい振り込め詐欺に遭っております。この日も半分笑いながらでしたけれども、自分がもしそうならいけないと、お母さんたちも責任を感じられたようです。このよ

うに実演を交えておもしろおかしく学んでいただくことで、理解しやすく身近なこととして受け入れやすい、より効果的に学習できる研修会となっています。また交通安全教室への参加者全員に幼児用自転車ヘルメットを配布し、子どもの自転車ヘルメット着用の普及にも寄与していただいております。

次に、当連合会では地区クラブに細分化されておりますことから、各地区クラブの活動を幾つか紹介いたします。まずは守口市の事例です。昨年4月に施行された大阪府自転車条例普及のためイベント「自転車安全フェア」。守口幼稚園の園児たちが参加いたしました。自転車保険やヘルメットの重要性について保護者の方々が学び、ヘルメット贈呈式では、くまモンヘルメットをかぶり、みんなで記念撮影をいたしました。守口幼稚園の園児たちが美しい声で3曲歌を歌いまして、イベントを盛り上げることができました。この日はいっぱいプレゼントがあって、子どもたちもお母さんたちもとても大喜びで楽しい1日でした。そして、旭区では高齢者世帯訪問を行っております。旭警察と赤川幼稚園の代表園児とともに老人憩いの家を訪問し食事会の機会に交通安全啓発品を手渡し、歌に合わせた手遊びをするなど、地域の方々との交流を図りました。また、高齢者運転免許自主返納サポート制度の手続や高齢者の交通事故対策についても同時に紹介を行いました。以上が当連合会で昨年取り組みました活動事例になります。

ここで今年度の「母親活動指導者研修会」の内容について一部ご紹介いたします。今年度は7月12日に開催いたしました。平日にもかかわらず約100名のお母様方にお集まりいただきました。大阪府警察本部の交通安全教育班により交通安全教室では子どもと外出する時に気をつけるポイントを教わりました。子どもは興味あるものを見つけると周囲に気をつけることなく真っすぐ向かって行ってしまいます。また保護者がほんの少し目を離したすきにもいろいろなところへ行ってしまう。そのため、子どもたちの飛び出しや保護者が目を離したすきの交通事故が大変多くなります。では、これらの悲惨な事故を防止するために保護者ができることは何でしょうか。1つ目には、子どもと外を歩く時には必ず手をつなぐことで常に子どもを保護者の目の届く範囲にとめておくこと。2つ目は、外を歩く時に気をつけるべきポイントを保護者が手本を見せながら教える。この時、1回だけではなく繰り返し教えること、習慣化させることが重要です。先ほどもチャイルドビジョンのお話がありましたが、子どもがどっちを向いて歩いているか。親が必ず車道側を歩く。2つ目は、外を歩く時、ここは斜め横断してはいけない。信号をきちんと見る、どちらの車が来やすいかなどをちゃんとお話ししていただきたいと思います。また、子どもの視界は左右上下とも大人の6割程度しかございませんので、その時大人と同じように首振りだ

けで左右を見るだけでは近づいてくる車に気づきにくいので、左右をよく見てと言葉だけで教えるのではなく、体を前に出して左右をのぞき込むようにしっかりと見せること。周りを見せて、お手本を見せて左右の確認ができるように教えてあげてください。

子どもの視野の狭さについてはチャイルドビジョンを用いて実際に保護者の方たちに体験していただきました。注意するポイントを理解していただいたと思います。子どもが巻き込まれる悲惨な交通事故を防ぐためには、保護者の役割が大変重要です。小学校に行ったからといって安心できることではございませんし、中学生でも高校生でも危ない乗り方をして、夜間はライトもつけておりません。世代の違う子どもたちの交通安全を毎日のように心がけていかなければいけないということをお母様方にわかっていただきました。また最近インターネットやスマートフォンによるトラブルが大変増加しております。防犯教室ではNTTドコモ株式会社の方に来ていただき、インターネットの危険性と子どもを守るための方法について学びました。

このように、時代に合わせた研修内容を盛り込みまして、より多くの方にご参加いただける研修をこれからも本当にしていきたいと思っております

最後になりますが、当連合会では悲惨な交通事故を減らすべく、今後も内閣府、警察、市町村、関係各機関との連携を図りつつ、効果的な交通安全活動を継続的に実施してまいります。このボランティアというのは世のため人のために、私どもの清い心、そして、正しい正義感、勇気を持って、次の子ども世代が清らかに、悲喜こもごもあっても苦労があってもしっかりと乗り越える力を与える、そのためのお手本だと思います。ぜひ皆様方の今後のご活躍をお願いして、私どもの発表とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

## 「淡路市の交通安全活動の取り組みについて」

淡路市役所 危機管理課 交通防犯係 上林 ちか子

皆さん こんにちは。それでは私たちの活動報告を始めさせていただきます。私は、淡路市役所危機管理部危機管理課で交通防犯係をしております上林ちか子と申します。どうぞよろしくお願いいたします。淡路市では、交通事故のない安心・安全なまちづくりを目指し、未就園児から高齢者まで幅広い交通安全活動に取り組んでおります。それでは、パワーポイントをご覧ください。平成28年度淡路市の交通安全教室等の実施回数についてです。回数の多い教室のみ報告させていただきます。

まず「うさちゃん教室」が80回。そして「高齢者交通安全教室」が37回となっております。この中でも特に子どもと高齢者の交通安全に力を入れており、淡路市から市内入園児に黄色いワッペン、新1年生には黄色い帽子または黄色い傘を配布し、交通安全に対する意識づけを図っております。

それでは、淡路市の交通安全活動の取り組みについてご説明いたします。淡路警察署と淡路市で親子のうさちゃん教室を行っています。未就園児と保護者を対象に、手づくりの横断歩道を親子で手をつないで歩いたり、ゲームをしたりしています。ゲームの考えは1つずつクリアできれば判を押し、ゴールまで進むとおまわりさんからプレゼント。啓発グッズを渡してもらっています。親子で遊びながら交通ルールやマナーを身につける体験参加型の交通安全教室を行っています。

次に、うさちゃん教室ですが淡路市内で15カ所。2名で2カ月に1度のペースで指導内容を毎回変えて年間5回交通安全教室を行っています。パネルや紙芝居、DVDを見たりクイズをしたり、楽しく交通のお約束を身につけてもらえるようにしています。また、子どもたちに交通ルールを守ることの大切さ、交通事故の危険や交通ルールを繰り返し伝えています。駐在所がある地区には駐在の警察の方にうさちゃん教室に来ていただいて、子どもたちと一緒にクイズやゲームにも参加して最後に交通安全のまとめやポイントをお話ししていただいています。

次に交通安全教室（小学校）です。こちらも淡路警察署と淡路市で行っております。淡路市内に13カ所あります。模擬信号を使い、低学年には道路の歩き方や渡り方の歩行訓練を行い、高学年は自転車に乗車して安全確認の方法及び走行の方法について実地訓練を行っています。また、実際にダミー人形を使い各種実験、死角、巻き込み、制動距離、衝突実験などを行っています。DVDを活用して交通事故は身近にあるものだということも伝えており、乗る前の自転車点検、ヘルメットの着用も促しております。

次に、交通安全教室（中学校）です。こちらも淡路警察署と淡路市で行っており、市内に5カ所あり中、4カ所で実施しております。中学校でも模擬信号を使い、自転車のマナーやルールはもちろん、自分が加害者になった場合の責任などの難しい話もしています。交通事故は身近なもの、いつ起こるか分からないものです。自転車で安全に道路を通行するために必要な技能や知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は思いやりを持ち、自己の安全だけでなく周りの人々の安全も配慮できるようにしています。

次に、高齢者交通安全教室です。こちらも淡路警察署と淡路市で町内会、サロン、デイサービス等で行っております。交通事故の現状や特徴、反射材の必要性を寸劇などでわか

りやすく伝えていきます。いつもの道で多く起こる交通事故の危険0、そして道路を渡る時には必ず安全確認をするように話しています。また交通安全教育隊のお話や自転車シミュレーターを使用して道路横断時の危険性を擬似体験してもらっています。運転に自信のなくなった方に対しては運転免許証の自主返納制度の周知も行っています。次は高齢者の家庭訪問についてです。こちらは淡路警察署、淡路市、淡路交通安全協会、地元の民生委員の方々と行っています。民生委員の方々に協力していただき1軒ずつ啓発グッズやチラシを配布し、反射材の着用や交通事故防止を直接呼びかけています。不在の方には郵便受けに入れております。次に、こちらは外国人の交通安全教室です。淡路警察署、淡路市が行っております。主に警察官の方が就労目的で日本に来ている外国人実習生を対象に月に1度、通訳さんを通じ日本の交通ルールやマナーについてパネルを使ってわかりやすく交通安全教室を行っております。対象は、主にベトナム人とインドネシアの方々です。

次に、街頭啓発キャンペーンについてです。淡路警察署、淡路市、淡路交通安全協会、また地域推進員の方に協力をお願いし、主に交通安全運動期間中にスーパーなどの買い物客に対して啓発グッズやチラシを配布し、交通事故防止を呼びかけるとともに交通安全意識の高揚を図っております。

最後ですが、交通安全技能コンクールが警察署の行事で毎年行われております。私たち淡路市は淡路警察署とチームを組み数年前から出場しております。兵庫県内に49署あり、前任者の優秀な成績を引き継ぎまして県大会ではこのたび5連覇することができました（拍手）。ありがとうございます。自慢しているようでしたら申しわけございません。今年2月には目標にしておりました近畿管区内交通安全教育コンクールで近畿6府県の中から何と最優秀賞をいただくことができました（拍手）。ありがとうございます。本当にこれはうれしいことです。私は昨年も出場させていただいて、とても悔しい思いをしました。今年はこれを目標に交通安全教室の回数も増やしました。この時に自分たちだけでなく周りの協力、応援が結果につながったことだと思っております。いろいろな場所でふだんから交通安全教室をさせていただいていることが結果にも大きくつながっていると思います。大会を通じて私が得たものはとても多く、大会出場者の教室を見ることでふだんの交通安全教室に活かせる気づきを私たちはたくさんもらうことができました。現場に行っていますと周りの教室をされている方の活動は知ることができないので、すごくいい機会だったなと本当に思っております。私はこの大会を通じまして難しい話で交通安全を伝えるより見ている人が楽しみながら一緒に交通ルールやマナーを学べるアットホームな教室をやりたいと思うようになりました。今年からは出場制限対象者となり、こういう

交通安全技能コンクールには出ることはできなくなったのです。しかし、ふだんの交通安全教室は変わらずやっております。1件でも交通事故がなくなるように交通事故防止につながる交通安全教室をこれからもやっていきたいと思っております。以上です。ご清聴ありがとうございました。

## 「地域に根ざした活動」

### 和歌山県交通安全母の会連絡協議会 会長 北島 益美

皆さん こんにちは。和歌山県交通安全母の会連絡協議会会長の北島と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。今日は和歌山県の交通事故概況の説明の上に私ども母の会の活動についてお話し申し上げたいと思っております。

和歌山県は全国都道府県の中で30番目の面積となっております。県の人口は95万人。県の鳥はメジロ、県の木はウバメガシ、魚は大好きなマグロ、そして花は梅となっており、大変自然豊かな土地柄で高速道路の発展により連休だけではなく週末などには日帰りで自然を楽しむ方がたくさんおいでいただいております。和歌山県の交通概況です。和歌山県の交通事故の概況を簡単に申し上げますと発生件数は平成14年以降15年連続で減少しております。志望者も減少傾向が続いています。昨年度は件数では2,914件、死者は40人、傷者が3,528人でした。和歌山県は比較的高齢化が進んでおり、現在の高齢化率は平均30.9%、4人に1人が高齢者となっております。また地域によっては高齢化率が50%、半分ですね。2人に1人が高齢者という地域もございます。したがって、子どもの交通安全もそうですが、高齢者の交通安全運動が特に重要な課題と感じているところです。

和歌山県の交通安全対策推進体制といたしましては、昭和37年に知事が会長となった交通事故をなくす県民運動推進協議会が設立され、県民が一体となって交通安全に向けた取り組みを進めているところです。そして私たちの交通安全母の会ですが、ちょうど日本高度成長期、交通戦争という言葉が言われました昭和40年初期、44年に県交通安全母の会連絡協議会が誕生いたしました。昭和49年には県内の各市町村14地区において地区母の会が結成されております。和歌山県の交通安全母の会は、地区ごとによってその母体が婦人会であったりPTAであったりとなっております。また、自治体や安全協会が事務局を賄ってくれている地域もございます。また反面、会員自体が事務局を賄っているところもあり、そういうところでは活動基盤のばらつきを感じております。それでも各地区の皆さんとも熱心に取り組まれていることや、連絡協議会を設立しておりますので取り組み自体のばら

つきはないのではないかと自負しております。

母の会の具体的な活動事例を申し上げます。まず連絡協議会関係ですが、毎年春に母の会連絡協議会の総会を開催、交通事故をなくする県民運動推進協議会や交通指導員連絡協議会総会等へ出席しております。また、毎年秋に県や関係機関とともに交通安全フェアを開催しております。さらに会員のスキルアップを図るため交通ボランティアとブロック講習会や内閣府が主催する交通安全フォーラムを初め各種研修会に参加しております。個別各地区におきましては広報啓発活動や通学時の街頭指導、交通安全教室、高齢者宅訪問活動等に取り組んでおります。

続きまして具体的活動事例を発表させていただきます。まず、この写真は今年開かれまして交通安全フェアの写真です。交通安全フェアは平成2年から秋の全国交通安全運動期間に先駆けて実施しております。イベントの内容は缶バッジや良い子の免許証をつくったりするコーナー、ペイントコンテスト、反射材体験コーナー等と、多くのコーナーを設けております。そして今年はちょうど雨で日程が変更され、できなかったのですが幼稚園児による和太鼓等の演奏もしております。今年は自動車体験コーナー等も設けられました。和歌山市交通安全母の会のブースは、缶バッジや良い子の免許証作成コーナーにボランティアで参加しております。また、この催しには毎年約3,000人程度参加されております。続きまして、その他の地区での活動ですが、各地区いろいろ実情がございますので実情に応じた活動をされております。この写真は海南市交通安全母の会の活動です。幼稚園での交通安全教室、高齢者宅訪問活動、広報啓発活動の様です。高齢者宅訪問活動につきましては県から交通安全母の会連絡協議会へ移譲され、毎年県交母として実施しております。例年、夜間や高齢者の事故が増加し始める秋から年末にかけて各地区で実施し交通事故防止を呼びかけています。県が全員で毎年4,000軒程度の高齢者宅を訪問しております。その他の活動ですが、交通安全母の会は、和歌山放送のWBSラジオ「チャリティ・ミュージックソン」の募金活動へ協力しております。この写真は紀の川市のものですが県内各地の募金活動のコーナーで協力しております。この募金活動により集まったお金で、和歌山県放送から和歌県警察に対して音の出る信号機が毎年寄贈されております。この募金活動も去年で31回を迎えました。おかげさまで音楽の出る信号機の設置率は全国一となっております。和歌山県はかつて飲酒運転がワースト1でしたが、この信号機設置だけは誇れる全国一でございます。有田市では子どもの飛び出し事故防止のために「飛び出し坊や」をつくりまして設置しております。あと、他地区でも「ちゅういくん」や「飛び出し坊や」を設置しているところがあります。また、そのほか区ごとにスーパーや路上での広報啓発活

動が行われております。

冒頭で申し上げましたように子どもを交通事故から守るために結成されました母の会ですが、最近の高齢者の事故増加に伴い、子どもとお年寄りの交通事故防止の啓発が重要となっております。今後とも地域に根差す団体として地道ではありますがけれども着実な活動を推進してまいりたいと思っております。

## 「自転車運転免許教室について」

### 相楽交通安全協会 女性部 委員 芝原 昌代

皆さん こんにちは。木津川市からまいりました。相楽交通安全協会女性部の芝原でございます。

まず私どもはどんな活動をしているかと申しますと、1つ目は自転車教室での指導。2つ目は交通安全週間などの啓発活動。これは奈良署及び伊賀署との合同で行っております。3つ目は免許返納式。4つ目は高齢者交通安全大会における交通安全と防犯の寸劇。以上の中でも木津川市は毎月約70名の新生児が誕生するという特性もあり、とても子どもが多い地域です。そのため1つ目の自転車教室の指導は年間を通してかなりの時間を費やしております。そのため本日は自転車教室の指導に関して案内させていただきます。自転車は手軽に利用でき、環境に優しい交通手段としてあらゆる年齢層に利用されています。しかし自転車利用者の交通ルール無視や安全意識の欠如による交通事故が後を絶ちません。そこで自転車の交通ルール遵守とマナーを効果的に学ばせることができる小学4年生以上の児童を対象とした自転車運転免許証の交付を伴う自転車教室を推進しております。これは自転車利用を始める小学生に早い段階から交通社会の一員として育成するため自転車の実技及び学科の試験方式を導入した内容となっております。

本日の冊子の27ページをごらんください。まず、学科・実技試験の前に事前練習を行います。これは本年6月に精華町立山田荘小学校において行われました2年生58人を対象とした自転車教室です。この事前準備を経て教室の実施になります。冊子にありますように学科テストの日、実技テストの日を別々に設けます。そして28ページ、29ページをごらんください。実技コースでは法規コースと技術コースの2種類があります。実技テストの日は、この2枚の図で示されているとおり実技走行コースをボランティアの皆さんでグラウンド内に設営します。 から 、また 、 のポイントにそれぞれ1名ないし2名が立ち、まずは丁寧に注意事項を説明して実際に自転車に乗って練習します。その後、いよいよ実

技テストを行い、今度は各地点のポイントをチェックしていきます。後日各警察署にて減点などをチェックし、それを点数化してA、B、Cのランクで評価し免許証を渡すという流れになります。この免許証は子どもたちの自信になり、ルールを守って安全に自転車に乗るという基本姿勢のもとになるものだと考えます。先日、若いお母さんとお話をした時「お兄ちゃんは自転車の運転免許証を持っていたのに私はなかったの。それがとても残念でお兄ちゃんが羨ましかった」との意見を聞きました。ですから、この教室は抜けてしまう年度があってはいけないなと感じました。

今年度も4月より自転車運転免許教室を実施。直近では10月はとても雨が多い月でしたが、そんな中、10月19日、木津川市立相楽小学校の4年生68人対象の自転車運転免許教室を行いました。この後、ようやく晴れた10月31日、高の原小学校の広いグラウンドで4年生56人対象の自転車運転免許教室を行いました。このような自転車教室以外に幼稚園、小学校低学年を対象に歩き方教室も行っております。また毎日小学生の登下校時に見守りをしているメンバーにも協力してもらっています。

これからも自転車運転免許証を4年生以上の全小学生に持たせることで交通安全意識を高め、悲しい事故が起こらないことを願って日々活動を展開してまいりたいと思っております。

以上、簡単ですが、発表にかえさせていただきます。ありがとうございました。

## グループ討議

### 1班

グループ名	子どもに対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	子どもの年齢別交通安全教室
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幼児、保護者に対して実施</li> <li>・ 小学校 低学年：信号の見方と法規 高学年：自転車の乗り方、免許制の導入</li> <li>・ 中学生も巻き込んで安全啓発することで意識の向上を図る</li> <li>・ 地域によっては活動が困難な状況もある</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会員はいるが指導者的な存在がない</li> <li>・ 仕事があるため積極的にかかわってもらえない</li> <li>・ 自分達がやめると活動が止まってしまいます</li> <li>・ 連携がうまくとれていない（学校のみでなく地域も必要）</li> <li>・ 自己中心的な親が多いので親の教育が必要</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上級生から下級生への指導</li> <li>・ 家庭での教育の充実（入学式での啓発活動等）</li> </ul>

### 2班

グループ名	子どもに対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	交通ルールとマナーを子ども達に伝えていこう ～道路を歩く時、自転車に乗る時はどうしたらいいの？～
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保育参観日に親子で交通安全教室を実施</li> <li>・ 自転車教室（PTAにお手伝いを依頼）</li> <li>・ 立哨指導（色々なサポート隊がある）</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保育参観や交通安全教室に保護者の参加が少ない</li> <li>・ 立哨指導の指導者で交通ルールを知らない人もいる</li> <li>・ 自転車のルールマナー（ヘルメット着用、縦列走行）</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 園や学校に交通安全教室の実施を働き掛ける</li> <li>・ ユニフォーム効果を有効に利用する</li> <li>・ 自転車指導は幼児期から意識付ける</li> </ul>

### 3班

グループ名	高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	・高齢者世帯訪問時の対応について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政や警察等関係機関と連携して合同実施</li> <li>・サロン等各種会場場所に赴いて実施</li> <li>・交通安全の独自ルールを加えたゲートボール等の実施</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関が多くなると世帯訪問時の時間が長くなる</li> <li>・拒否世帯、サロン等に出てこない世帯への対応</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯訪問は関係機関内で説明趣旨を絞る</li> <li>・高齢者の関心を高める活動を実施（啓発品の工夫など）</li> <li>・拒否家庭に対し民生委員からの事前連絡など工夫する</li> <li>・接点のみつからない世帯にはスーパーや病院などで啓発活動を実施</li> </ul>

### 4班

グループ名	高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	・世帯訪問について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象：独居、二人住まい、65歳以上</li> <li>・訪問時：警察、市町村、交通安全役員、自治会、民生委員、老人福祉委員等と共に訪問</li> <li>・地域により「一人暮らしのつどい」などの会場場所へ訪問</li> <li>・啓発品（反射材等）とチラシを手渡す</li> </ul>
課題の抽出	・不在（拒否）世帯への対応方法
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・留守時は手紙と啓発品をポストに入れる</li> <li>・自治会などの回覧板を利用した訪問告知</li> <li>・地域他団体との連携が必要</li> </ul>

## 5 班

グループ名	街頭指導時の交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	街頭指導の在り方
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街頭指導は毎月 1 日と 1 5 日</li> <li>・ 春、秋の交通安全週間期間中の街頭指導</li> <li>・ 参加者が 7 0 ~ 8 0 代のため参加は行事による</li> <li>・ 見守りパトロール ( 小中学生の下校時 )</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 挨拶のできない子どもが多い</li> <li>・ 車への安全対策</li> <li>・ 指導中の自身の安全確保</li> <li>・ 高齢者への対応が難しい</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 継続が大事</li> <li>・ 自分の身をまず守る</li> <li>・ 高齢運転者に受講の機会を設ける</li> <li>・ 老人の集い等で歩行者の特性、車の停止距離などを指導</li> <li>・ 体力や認知機能の低下を自覚してもらう</li> </ul>

## 6 班

グループ名	家庭と地域の交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	地域における組織未所属の中高年向き交通安全啓発について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議会が高齢者に自転車の筆記や実技を実施</li> <li>・ 孫 ( 小学生 ) と祖父母による自転車退会</li> <li>・ グランドゴルフ参加者に交通安全の講話</li> <li>・ 集会への出張講師</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老人会や P T A の未加入者へのアプローチ方法</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サロン等 ( カラオケ、グランドゴルフ大会 ) への出前講座の実施</li> <li>・ 上から目線ではなく納得してもらえるように</li> <li>・ プライドを傷付けないように</li> <li>・ チャイルドビジョン等を用いる</li> </ul>

## 【2日目】

### 講演

## 「ウルトラ高齢社会と交通安全」～安全・安心のコミュニティ再生～

自由学園 最高学部 講師 溝端 光雄

皆様、おはようございます。溝端でございます。今日は、ここにお示しした「ウルトラ高齢社会と交通安全」という話を聞いていただきたいと思います。その話の流れは、ここに掲げさせて頂いた順に進めさせていただきます。

それでは、「ウルトラ高齢社会への移行と交通事故の推移」というトピックから申し上げます。これは日本の100歳以上人口の伸びを示したグラフです。また、日本の高齢化率も、同じ図の中に書き込んでいます。高齢化率とは全体人口に対する65歳以上人口の割合を示す数字ですが、国連は、この数字が7%、14%、21%に達した国を、それぞれ「高齢化社会」「高齢社会」「超高齢社会」と呼んでおります。これに従って、日本の高齢化率を振り返ってみますと7%に達した年は42年前の1975年（高齢化社会）、14%になったのが1994年（高齢社会）、そして21%に達した年が2007年（超高齢社会）となっています。日本の昨年（2016年）の高齢化率は何%か、実は26%を超えています。ですから、「ウルトラ高齢社会」とさせて貰いました。

話を「日本の100歳以上人口」に戻しましょう。この統計をカウントし始めた1963年（前回の東京オリンピックが1964年）には100歳以上の方は僅か153人でしたが、53年後の2016年には65,692人となっています。正に鰻のぼりです。

そして、今年の9月には67,824人となりました（毎年、敬老の日の前後に公表される数字）。今日の講習会場にいらっしゃるの女性の方が多いのですがグラフの100歳以上の方も殆どが女性です。棒グラフのピンク部分が女性ですから男性は少数派です。ですから、この会場にいらっしゃる皆様方は100歳を超える可能性がすごく高い。33年後の2050年の100歳以上人口は実に68万3,000人に達するとする推計もございます。

眠気さましの簡単なクイズとして「100歳まで生き残れる確率」を計算してみましょう。先程、2017年の100歳以上人口が67,824人と申し上げましたが、このうち丁度100歳になられた方々は大体半分で32,097人程度。これらの方々は100年前の1917（大正6）年にお生まれになったこととなります。大正6年の出生数を出生統計で調べてみますと181万人（1,812,413）ですから、32,097を1,812,413で割りますと、約1/56です。つまり56人に1人です。

初日に頂いた名簿を拝見しますと81名の方がいらっしゃいましたので、1人や2人は生き残れそうです（笑声）。

先ほど、100歳以上人口のカウントを始めた1963年の、100歳以上の人数は153人と申し上げました。この年に丁度100歳になった人数はその半分と想定しますと77人です。ただ、1963年の100年前となりますと、1863（文久3）年ですから幕末の混乱期になりますので、きちんとした出生統計データがございません。仕方がないので明治期の出生記録（明治5（1872）年の出生数593,000人）を1863年の出生数と見なして先ほどの100歳まで生き残れる確率を求めますと、 $1/7701$ となり、7700人に1人程度と計算されます。結局私たちの国で生き残れる確率は、 $1/7700$ から $1/56$ まで高まってきていることとなります。もちろん、その背景には、感染症の克服、栄養状態の好転などの要因があると思われれます。

先ほど、2050年の100歳以上人口が68万人と推計されていると申しあげました。これについても同様の計算の流れを踏みますと、2050年に100歳となる人数は34万人（ $68 \times 1/2$ ）終戦5年目に当たる1950（昭和25）年の出生数は234万人（2,337,507人）ですから、この時代の生き残る確率は $1/7$ （34万人/234万人）と計算されます。

ちなみに、この確率（ $1/7$ ）は年末ジャンボ宝くじの7等（賞金¥300）よりも高いということになりますね。蛇足ながら234万人という戦後まもなくの出生数ですが昨年（2016）年の出生数は98万人ですから、ウルトラ高齢化がウルトラ少子化の中で進んでいることを、私たちは忘れてはいけないと思います。

ついでに2050年までに、2000万人も労働力人口が減るという推計結果を見ていただきたいと存じます。労働力人口は15歳以上人口から非労働力人口（通学者・家事労働者・高齢者・病弱者など）を差し引いた人口であり、その推移はこのSL内の青色の棒グラフが示しています。2016年の6648万人の労働力人口は2050年には4640万人まで減る、つまり約2000万人もの減少が予測されています。その最大の要因は少子化に伴う15歳以上人口の減少でしょうが、私たちの社会の生産性を維持するためには様々な対応策が求められるはずですが、皆様も、色々なご意見をお持ちで、色々な対応策を進められていると存じますが、それぞれ一長一短がございます。外国人の大量活用については慎重な対策が必要でしょうし、女性の社会参加も既に女性の就業率の高さからみて大きな期待は望めないと思われれます。AIやロボットに頼った自動化技術も食事介助等の分野では限界があるはずですが、社会の生産性を維持する上で最も頼りになる人材は、やはり元気な中高年者。中でも、リタイヤ直後の元気な高齢者の活用が鍵だと考えられます。

ところで、最近の交通事故死者の趨勢をみますと、幸いなことに交通事故死者数の総数

は減少傾向なのですが、その死者数に占める高齢者の割合は増加傾向を示していき、交通安全対策の主な対象が益々高齢者となってきており、より踏み込んだ対策が求められているという現状でございます。

こうした背景をご理解いただく意味で、わが国の交通事故死者数（24時間以内）の68年間の推移を振り返ってみたいと思います。1949年の死者数は3790人だったのですが、昨年（2016）のそれが3904人となり、67年ぶりに4000人を下回ったと報告されました。この交通事故死者数は、今までに2つの山がございました。最初の山は1970（昭和45）年で、その次の山は1992（平成4）年で、いずれも交通戦争と呼ばれました。図中に 印（ピンク色）で示した1974年には交通安全母の会が設立されまして、「交通安全は家庭から」という運動が、正に本日、ご参加の皆様方を中心に始まりました。黄色のランドセルを背負った子どもたちの集団登下校、校区内の主な交差点での街頭指導などが大きな成果を挙げました。道路側では、全国各地で、歩道橋や歩道の設置が進められるとともに、事故当事者の救命率を上げる体制の整備も進められました。最近では、後でも触れますが、高齢歩行者や高齢運転者の死亡事故が徐々に顕在化しており、さらに踏み込んだ対策が求められています。そうした対策には、自動運転車を目標とする安全運転サポート車の普及を目指すという車両側の動きがありますが、ヒトの側でも、心身機能の一層の衰えを踏まえた、より新しい交通安全指導の在り方を模索すべきではないでしょうか。

このスライドでお示しした全国の交通事故死者数の3904人（2016年）は、事故発生後、24時間以内の死者数（警察の事故統計）ですが、こちらのスライドの「不慮の事故」の種類別死者数を見ますと交通事故発生後、1年以内の死者数（厚労省の人口動態統計）は5353人（2016年）となっています。この「不慮の事故」として集計された交通事故死者数も、経年的には減ってはいるのですが、警察の公表する死者数の約1.3倍となっています。交通事故による傷害が24時間以降に死に至っている事例も少なくないと思われれます。窒息、転倒・転落、溺死・溺水による死者数は、嚙下障害・躓き・ヒートショック（入浴後などに生じる急激な血圧低下）などのウルトラ高齢化の影響が考えられ、遡増傾向を示していることが知られます。

これは、2017年2月に警察庁が公表した道路交通事故の全年齢の死者数と65歳以上の死者数の、最近10年間の推移を示していますが全体の死者数は減少傾向であるのに対して、高齢者の死者割合は、5年前の2012年には50%を超え、その後も徐々に上昇していることが明らかです。従って高齢の歩行者や運転者を対象とする、今一步、踏み込んだ対策の必要性を暗示しているように思われれます。

これは、減少傾向を辿ってきた2016（h28）年の交通死亡事故を基に、第一当事者（運転者）の年齢層別・免許人口10万人当たりで示した死亡事故件数を表わしたもので、以後、運転者の事故率と呼びましょう。この事故率については、免許取得の年齢層に当たる16-19歳で13.5と高く、その後、運転経験を重ねるにつれて急落し青壮年層の低率安定期を経て70～75歳頃から高くなる傾向が認められます。特に85歳以上の事故率は運転技術の未熟さに伴う16-19歳を上回り、16.7と最も高くなっています。先のスライドで申し上げた社会活性の維持に対する中高年期待論に冷や水をかける傾向であり高齢運転者向けの新しい対応により、高齢運転者の事故率の低減化を図ることが求められていると思います。2017年09月から全国の自動車教習所で当人の運転状況がGPS機器を積んだ教習車で計測し、その客観的な結果を教示するというブラッシュアップ講習が始まっていますが、皆様方からも地域の中高年運転者の皆さんに安全運転チェックの1つの方法として紹介していただきたいと思います。

これは、年齢層別・状態別にみた人口10万人当たりの交通事故死亡者数（昨年、2016年のデータを用いての算定値）を示したものです。横軸が歩行中・自転車・原付・自動二輪・自動車であり、奥行きが年齢層別になっています。これより9歳以下の子どもの歩行中の事故率と青年層の自動車・自動二輪の事故率が少し目立つものの全体的には70歳代や80歳以上の歩行中の事故率と自動車乗車中の事故率が突き出して高いことが分かります。このうち9歳以下の子どもの事故については心理学や生理学が教える心身機能の未熟さ（例えば、視力が大人並みに達するのは小学校高学年、など）による部分があり、ご家族や地域をあげての教育体制と指導方法に習熟する余地があると思います。一方、高齢者の事故については、単に心身機能の加齢変化を訴えるだけでなく、特に後期高齢期の知覚機能（眼と耳）の減退と特徴に関する、より深い知識の付与と理解を促すことが大切になると思っています。

これは、前のスライドの自動車乗車中の事故データを用いて免許人口10万人当たりの交通事故死亡者件数を年齢層別に示したものです。横軸が年齢層で奥行きが人的要因別（安全不確認、判断の誤り、内在的前方不注意、操作不適など）となっています。この図から運転経験が短い16～19歳では判断の誤りが最多で、次いで操作不適が多く、運転経験が50年を超える75歳以上では操作不適が最も多く、内在的前方不注視（「眺めたけど見なかった」という漫然運転が多い）がそれに続いていることが分かります。若い運転者の事故には経験不足に伴う高速走行が関わっており、高齢運転者のそれでは筋機能の衰えに伴う操作不適（ハンドルやブレーキの操作の遅れ）、さらには視覚機能の減退（視力の低下、

視野の狭小化、視覚系の疾患、さらにはその補償法の理解不足)が関わっていると考えられます。交通安全教育面から言えば、こうした知見を裏付けている知識を様々に工夫して説明する努力が望まれます。

これは、2つ前のスライドの歩行中の事故データを用いて、人口10万人当たりの横断中の死者数を年齢層別に示したものです。横軸が年齢層で奥行きが軸が法令違反別要因(信号無視、走行車両の直前直後横断、横断歩道以外横断、など)となっています。これから9歳以下では、その他の法令違反(主に飛び出しと考えられる)が目立ち、65歳以上の高齢層では走行車両の直前直後横断が最多で、それに次いで横断歩道以外横断と信号無視が多くなっており、それら法令違反のいずれもが年齢層が高まるにつれて増えていることが知られます。子どもの教育では、基本的な交通ルールに加えて、道路に出たら「ふざけない」ことを繰り返し学ばせることが大切でしょう。また高齢者については、接近車両との距離を延伸させることで視覚を含む認知機能の衰えと歩行速度の衰えの補償に繋がることを、高い自尊心を損なわない形で、理解を促すことが重要と思われる。

今日の2つめのトピックである「生涯発達と加齢変化」の話に移りたいと思います。もちろん、加齢に伴って私たちの体に生じる変化には髪の色(白髪)や身長(短縮)などの外見上の変化や感情という心理的变化に加えて筋肉、眼や耳(知覚)、脳や神経、さらには細胞や遺伝子など、ミクロな変化があることが知られています。このスライドでは、そうした変化のうち、筋肉・眼・骨・耳・認知に関する変化が概ねどれくらい年齢で始まるのかを生涯一日時計を用いて概観してみたいと思います。もちろん様々な加齢変化の開始年齢には大きな個人差があることをお断りしておきます。

これは3枚のスライドでお示しする「生涯一日時計」の1枚目のスライドです。その見方を簡単に説明します。いささか冗長ですがお付き合いください。当然ながらヒトの生涯は色々でございます。ここでは80年(歳)と致します。1日は24時間ですから、 $24 \div 80$ を計算して、1歳は0.3時間に相当します。ですから、10歳は $10 \times 0.3$ で3時間となります。

今、仮に、午前0時に誕生したとしますと10歳は午前3時。外は真っ暗で良く分からず、正にギャング・エイジですのでお母様やご両親様のケアが不可欠となります。今年10歳の安生悠璃菜ちゃんがこの年頃に当たります。中学生に入ると心身能力が飛躍的に向上する第二次性徴期に入り20歳の午前6時を向かえます。外が明るくなって世の中のことが少しずつ分かり始めます。20歳のサッカーの中山選手がこの時間帯です。

30歳は午前9時となります。お日様が出て世の中が見え始めます。30歳になられた女優の井上真央さんの時間帯です。「筋肉の変化」は人によってはこの年頃から始まります。

40歳は12時、正午に当たります。お日様に照らされた世の中が良く見えます。40歳の新井選手（広島東洋カープ）の時間帯です。運動選手が筋肉の変化と苦闘する時期です。

50歳は午後3時。お日様は出ていますので周囲の状況はまだ良く見えますが、「眼（老眼）の変化」が出始めます。50歳のサッカー選手、三浦知良さんの時間帯に当たりますが、筋肉の変化を認めながらも現役を続けられる時期だと思います。

60歳は午後6時。黄昏時となり、「眼（水晶体の黄濁化）の変化」が進み周囲の状況が見え難くなります。「身体活力の変化」も感じ始める年頃です。女優のかたせ梨乃さん（60歳）も演技上のアイデンティティを確認する時期かも知れません。70歳は午後9時に当たります。既に夜となり筋肉の衰えが進んで骨質や骨密度などの「骨の変化」や、「耳の変化」も生じてリタイヤ生活の人間関係を作る年頃となります。タレントの高田純次さん（70歳）にとって街歩き番組のレポーター役は適役と思われます。80歳は午後12時、普通のヒトにとっては終活の時期です。真夜中となり記憶などの認知機能の変化が生じる年頃です。今も元氣でご活躍のタレントの伊東四朗さん（80歳）の終活はもっと先のことでしょうが、そのご準備はなさっておられるかも知れませんね。90歳は翌日の午前3時で、超高齢期とも言える年頃です。多くの老いを経験し達観という心理状態を迎える時期です。ただ作家の瀬戸内寂聴さん（95歳）は3年前のガン治療時には「生きているのが嫌になりました」とおっしゃいましたけれども退院後の2016年には「求愛」という30編の短編を出されまして、その感情の起伏の激しさに驚かされました。

今年の7月、生涯現役を言っておられた日野原重明先生が105歳で天寿を全うされました。漏れ何う話では「延命治療をお断りになってのご逝去」とのこと、正に死の受容・覚悟のご英断ではなかったのかと存じます。ところで蛇足ですが、「ヒトの最大寿命が何歳なのか」という疑問を良く聞かされます。私はこの疑問に対する明確な答えを持ち合わせていませんが、明確な出生記録が残っているフランス人の女性が122歳と164日まで生存していたこと、ある種の細胞の分裂回数が50回くらいで、分裂後に2年半程度機能していることから $50 \times 2.5$ で125歳と計算されるため120歳過ぎではないかと申し上げることにしています。以上が「生涯一日時計」の進みからみた、加齢に伴う心身機能の変化の概観です。

それでは、今、申し上げた「生涯一日時計」上での発達段階に応じた変化を基に皆様が常日頃、実践なさっている交通安全教育の戦術として使えるドライバー向けの材料としての身体的な変化と心理的な変化について先に申し上げ、その後で歩行者向けの材料としての子どもと高齢者の特徴について話をさせていただきます。ドライバー向けの体と心の変化に共通する心理として「私はまだ高齢者ではない」という感情があることを指導者としてし

っかり記憶する必要があります。その感情は長い人生経験が危険を避ける術を育んでいるということに根差しており、それを理解した上での指導法でないと効果が上がらないからです。まず、ドライバー向けの材料としての身体的な変化について筋肉量の変化から説明させていただきます。このスライド内に掲げた図より筋肉量が男女とも加齢とともに減少します。特に下肢の筋肉量を20歳時と80歳時で比べれば男性で6kg、女性で4kgの減少となっています。「老化は足から」と言われる所以です。さらに下肢の筋肉のうち、どの筋肉から減るのかと言えばサイズの大きい大腿筋の減少が大きいことが分かっています。このスライドに掲げた大腿部断面のMRI画像から前側の大腿四頭筋、後側の大腿二頭筋が運動の少ない生活習慣を続けていると減少し、変わりに脂肪が付くことが分かります。また、こうした筋肉の減少が基礎代謝の低下に繋がり加齢性の疾患（高血圧症・糖尿病など）の割合が高まります。このスライド内の2つの図は、私たちに多い上位2つの傷病と言われる高血圧患者と糖尿病患者の推計数を男女別・年齢層別に示したものです。上の図から高血圧患者が血管壁の脂肪沈着に伴う動脈硬化などにより男性に多い形で、また年齢層が上がるにつれて、増加していることが分かります。下の図からは糖尿病患者が基礎代謝の低下やインシュリン分泌量の加齢に伴う減少により血糖値が高まり高血圧患者と同様な形で増加していることが分かります。いずれの患者数も80歳代では減っていますが、その理由は向こうの世界に入られたためと思われる。

皆様もご承知のように高血圧や糖尿病の予防には運動の実践と食事の改善という2つの対応が奨められますが、このスライドは運動強度が20%程度の弱い有酸素運動の場合には運動の栄養素として糖質と脂質が半分ずつ使われ、それが100%となる強い無酸素運動（筋トレや100m走など）の場合には糖質のみが消費されるという関係があることを示しています。つまり運動を適切に管理すれば高血圧や糖尿病を防げることになります。適切となる運動を個人の状況に応じて実践し、食事の方も血糖値の上がり難い食品を使う形で進めると、これら2つの成人病は予防できます。この知見を交通安全教育の場でも、地域の皆さんに納得して頂くことができないものかと思っています。そのための仕掛けを皆さんの力で考案して欲しいものです。これは運動による鍛錬が加齢に抗する道であるという、プロの運動選手の名言を紹介したスライドです。プロが行うほどの鍛錬を普通のヒトである私たちが行うべきではないかも知れないが老化予防に運動を導入するという考え方は間違いではないと考えられます。これらの2つのスライドは週に1~2回程度の運動が血圧を低下させ血糖値を下げることを実証するデータです。スライド24は運動を行う前に計測した血圧値と筋トレ1時間とトレッドミルによる通常歩行1時間を行った直後の血圧値を

高い方の血圧（収縮期血圧）と低い方の血圧（拡張期血圧）に分けて図示したものです。いずれの血圧値も運動後には下がっており、特に有酸素運動の習慣化を行えば血管壁の脂質が燃焼して高血圧状態から脱することができると考えられます。さらに、スライド25は前のスライドの結果を得るために行った運動（週に2回、1回2時間余り）を1年余り継続した効果を血糖値（食後2時間後）とHbA1c値（過去1ヶ月間の平均的な血糖レベルを示す指標）の変化の形で見たものです。血糖値とHbA1c値の低下は運動開始後3ヶ月余りの間で顕著であり1年後には血糖値が120(mg/dl)前後まで下がりHbA1c値は6.1%にまで低下しており、いずれ指標とも健常者のレベルに達しています。高血圧や糖尿病には飲み薬による治療法は運動ができない方には適切な方法でしょうが、その薬物の副作用を考えれば副作用の心配がない運動を第2の薬と考える手もあります。もちろん軽い運動を実践し効果を確認しながら進めることは当然のことですね。ちなみに、これらのスライドの結果はいずれも私自身の数値であることを付記しておきます。

最後に高血圧や糖尿病の恐さを深く理解できる話を申し上げたいと思います。私たちの血管の太さはどれくらいでしょうか。大動脈の径は500円硬貨くらいと大きいので詰まるようなことは少ないでしょうが、頭の中や眼の奥にある網膜上の毛細血管の径は0.008mm程度です。その血管壁に脂肪などでできるプラークが付着しますと、その部分の血管の径は付着したプラークの分だけ狭まり血流を妨げます。また血液に含まれる赤血球の径も0.008前後と言われています。この赤血球の径は先ほど申し上げた脳や網膜などの毛細血管の径と同じ程度ですから、何らかの原因で血管径が狭まっていると、そこで赤血球は流れ難くなります。さらに糖尿病で血糖値が高いと、この赤血球にブドウ糖が付着しますので赤血球自体の径が大きくなりますし、その上に血管径の狭まりが重なると動脈が詰まり脳梗塞や脳出血、眼底出血という異常事態が起こり易くなります。ですから生活習慣病予防の自己管理の奨めは視覚障害や低血糖、突然死などの交通事故防止に繋がる対応策と言えます。これは中高年期以降になって生じる眼の老化に関わる身体的変化として動体視力の低下を説明させていただく補足資料です。これらの標識は国土交通省が一般国道に設置している案内標識です。白色で示された進行方向毎の矢印と、それら矢印に進んだ場合に到着できる地名の漢字が青色の標示板の上に描かれています。運転免許の更新時に計測される動体視力は0.2などと、接近する視標（ランドルト環）の切り欠きを見分けることができた視力値で知らされる。こうした数値では、どの程度、動くものが見えているのかが分かり難いものです。この点を明らかにするため一定の接近速度で実寸の案内標識に近づきながらスタート直前に教示させて貰った地名を被験者自身の眼でその標識版上に見

出し、3車線道路の走行車線を選ぶという実験を企画しました。その実験の条件の被験者は60歳代群、70歳代群、80歳代群、比較対照の20～30歳代群の5群として接近速度は40km/h、60km/h、80km/hの3種類、走行環境は昼と夜の2種類、普通乗用車の試験車を標識の手前2kmから走行開始させ、教示地名が判読できた時点で車線選択を行うというものです。車線選択を開始した時点での試験車と案内標識との距離を「判読距離」と呼び、その計測値を実験結果として整理しました（次のスライド27に掲げた図を参照）。この実験で用いた案内標識は皆様方も見慣れた標識でございますので、その見方について改めてご説明するまでもないかも知れないのですが、動体視力の低下の影響を実道路上での判読距離の減少という形で理解して頂く意味で案内標識の見方を再度説明させていただきます。このスライドの左上に掲げた標識の手前に皆さんがいらっしゃるとお考えください。そして、この交差点を直進すれば「青森」と「藤崎」に向かうことが分かりますが、この交差点からみて2つの地点はどちらが遠い地点になるのかご存知でしょうか。答えは「青森」です。また、この交差点を左折すれば「弘前市役所」と「弘前城」に行くことができますが「弘前市役所」の方が遠い地点となっています。矢印にそって左右に複数の地名がある場合、左の方が遠い地名となるように矢印にそって上下に複数の地名がある場合、上の方が遠い地名となるようにされています（掲示のルール）。各地の交差点に表示されている案内標識をこのスライド中に幾つか掲げましたが、それぞれの標識における赤丸で囲んだ地名が遠い地名です。このルールを知っていただくだけでナビ画面に頼る必要もなく安心運転に繋がりますね。

話を元に戻して判読距離という指標で捉えた動体視力の加齢に伴う低下について説明したいと思います。このスライド内の図-1が先述した走行実験で計測された判読距離（平均値）の結果です。昼間時の判読距離は実験に用いた速度のレベルでは大きな違いは認められず年齢群が高くなるほど短くなることが分かります。20～30歳代の判読距離は120～130mであるのに対して70歳以上の高齢群のそれは60m程度まで低下しています。この差は老若の被験者の出生時期の違いによる影響がさほど大きくないとすれば水晶体の硬化に伴うものと考えられます。この結果は祖父母とお孫さんが車に同乗なされた場合など冷静に判読距離を報告し合うと、「私は高齢者ではない」という感情を抑えることに繋がりますので、その意味では交通安全教育の材料として使えると思います。眼筋を動かすアイトレを行うこと、速度を落とすこと、あるいは1時間運転したら10分休憩することなども、動くものを見分ける力の低下を補う方法と考えます。音声案内するナビを使うことも、ナビの地図データの定期更新が条件ですが、動体視力の使用機会を減らすという意味で、その

補償策の1つと思われます。加齢に伴い判読距離が半減することは、実際の交通場面では老若の運転者のニアミスに繋がりますので、その自覚と補償行為は、高齢者の安全運転にとって1つの秘訣ではないでしょうか。これは時速30kmと時速60kmで接近する対向直進車をみて、右折不能と判断する位置に見られる老若の運転者の違いをみた動画です。(動画をみていただいた後の説明)今、見て頂いた映像から分かることは若い運転者では対向直進車の接近速度の違いを認知して右折できないとする距離が変化しているのに対して高齢の運転者では対向車の速度とは関係なく、ここら当りで右折できないとする距離を決めている傾向が見られることです。ですから交通安全のイベントの際に、こうした右折場面でのニアミス経験の有無を尋ねて回答をいただくこと、さらには家族の方がこの種のニアミスを指摘することなどは運転者本人に認知判断機能の衰えに気付いて貰うには必要なことであり、そうした気付きが対向車との安全ギャップを長くとるようにするとか、右折青矢が点灯する信号交差点を優先利用するなどの運転態度の変容に繋がれば好ましいことです。ただ「私は未だ高齢者ではない」とご本人が過信なさっているとニアミス経験の質問や指摘が態度変容にマイナスに働くことがあり、そうした質問や指摘の仕方には一工夫が必要でしょう。

これは視野の狭小化に関するデータで、平均視野角が年齢層の上昇につれて小さくなることを示しています。自動車教習所で計測した結果によれば20歳代の174度から80歳代の150度まで平均視野角は減少しています。ただ、その減少は若い時には見えていた視野の周辺から生じるようで高齢になっても頭と首を回して眼でしっかり確認すれば、この視野の減少は補償できます。高齢になつての視野の狭小化の原因は何かというと眼底や脳の病気が関わっていることもございますが眼の水晶体の黄濁化もその1つです。黄濁化の程度を別にすれば80歳代にもなると、殆どの方に黄濁化が見られます。いわゆる白内障です。これらのスライドは水晶体が濁る白内障の誘因を探った研究結果に関するものです。スライド30は、その研究が行われた3つの都市、すなわち赤道直下のシンガポール・北緯37°の能登町(石川県)・北緯64°のレイキャビクの位置を示しています。スライドは、その分析結果をイラストで示したものです。赤道付近の都市から北極に近い都市になるほど白内障の発症年齢が10年ずつ遅れているという結果が得られています。また、濁りの進行はゆっくりなので、その気付きは遅れがちとなります。現在95歳の寂聴さんは2003年81歳の時に「コップをきちんと洗いなさい」とお手伝いさんを叱ったそうで、その際に彼女が「洗いましたよ」と返答されて白内障に気付かれたそうです。しかも、この濁りは片側の眼から生じることが多く、気付きは遅れがちとなります。外科的には、角膜に切れ目を入れて、

そこから濁った水晶体を取り出して、その後から人工水晶体を挿入すれば終了ですので、寂聴さんも翌日にはフルカラーの鮮やかな世界を取り戻されたようです。これは人工水晶体への交換で取り出された元の水晶体（8名分）を白紙の上に置いて撮った写真です。白内障が黄濁化であること、その黄濁化の程度がヒトによって異なることが分かります。上から2段目の右端の水晶体は黄濁化が一番進んでいます。仮に、この水晶体と同じ程度の濁りを持つメガネをかけて、スライドの左側に掲げたカラフルは色検査用紙を見たとすると、その検査用紙の下に掲げた濁りがかかった検査用紙のように見えると思われます。このような黄濁化した水晶体の方が、このスライドの真ん中に示したような黄色の車線変更禁止線が標示された交差点を走行すると、白い車線変更禁止線だとかん違いする恐れがありますし、同じ方が吹雪の中を運転しますと黄色のフォグライトが吸収される恐れもございます。運転されるなら水晶体は交換すべきでしょう（保険適用可で治療費の自己負担額は5万円前後）。

このスライドは生涯に及び心理的な変化を、Rosenberg（1965）の自尊感情尺度を用いて多様な年齢の皆さんの回答を基に算定された結果を用いて説明させていただきます。スライドは「自分の気持ちに最も良く当てはまる選択肢の数字を で囲んでください」という形で、Rosenberg が作成した10項目の設問を示したものです。例えば1番の設問は「私は自分自身にだいたい満足している」というものですが回答者がこの設問に対して5番が当てはまるという場合には5点を与え、1番の当てはまらないと思う場合は1点と評価します。次に2番の設問は「時々、自分はまったくダメだと思うことがある」という逆転項目で、5番が当てはまるという場合は1点を与え、1番の当てはまらないと思う場合は5点を与えます。以後、3～10番の設問にも同様に評価して貰います。設問毎に選ばれた選択肢に応じて自尊感情の高い度合いに応じて1～5点を与え、10個の設問毎に与えた点数を加算して、その和を設問数の10で割り算して、個々の回答者の自尊感情得点（平均得点）を算出します。スライド34の図面は横軸を年齢にとり、縦軸を自尊感情得点として子どもから90歳までの回答者群の自尊感情得点の散布図です。青色の 印が男性の得点を表わし、ピンク色の 印が女性の得点を示しています。図から生涯にわたってヒトの自尊感情得点が大きな散らばりを見せながら発達・減退する傾向を示すことが分かります。児童期の得点は男女とも高評価から低評価へと急降下しています。生涯一日時計の説明では、この時期の子どもたちを「ギャング・エイジ」と申し上げましたが転んだり・ぶつかったりしながらリスクを学ぶ年頃と解釈できます。そして青年期から退職前後の高齢期にかけての得点は男女とも、漸増傾向を示し、社会人としての経験が得点増に関わっていると考えられ

ます。特に50～60歳代の得点は個人差が大きいものの生涯にわたる得点の中で最も大きくなっています。老師（lao-shi）という言葉は豊かな経験を持つ高齢者に敬意を表して使う呼称とされていますが、その意味のとおりであれば頼もしい先生となり、結構なことなのですが、高齢者本人が自らの心身機能を過信していると「私は未だ高齢者ではない」という意識が高まり、心身の衰えの自覚が難しくなるという結果を招きます。交通安全教育の現場でも、この『老師の過信』を如何に排除し、機能の減退を正しく自覚して貰うかが安全な運転態度への変容、安全な横断行動の変容に向けた鍵になると思われまます。70歳以上の高齢期に入ると自尊感情は次第に下がり、その程度に応じて元気づけ、傾聴・共感、声かけなどTPOを踏まえて使い分けることが求められるように思います。比較的元気な高齢者への運動推奨による元気づけは有効でも、うつ状態の高齢者に対しては先の元気づけよりも危険回避の楽しい会話の方が効果的かも知れないのです。自宅を訪問してパンフや反射材をお渡しする事業であれば訪問先の高齢者の心身状況を可能な限り見抜く術を指導員の皆さんで共有する機会を持って頂くと役に立つかも知れませんね。『年をとって高くなるのは、血圧と血糖値とそれにプライド。』という“まとめ”言葉を申し上げて次のスライドに進みたいと思います。これらのスライドでお示しする話題は今年の3月11日から施行された改正道交法で厳格化された高齢者講習の内容と相談体制の拡充、高齢運転者の免許返納をめぐる状況と課題、高齢運転者向けの安全運転に関する教材やブラッシュアップ講習の紹介です。皆様方の日常活動の参考知識として、ご活用頂ければ幸いです。

これは本年3月の改正道交法の施行により75歳以上運転者の免許更新が厳しくなったことを紹介しています。現行犯により信号無視などの一定の違反行為が確認された75歳以上の運転者には臨時適性検査が課され、認知症と診断された場合には免許の取消や停止が可能になりました。また全国の都道府県の運転免許センターには警察官と看護師の立ち合いの下で免許返上を相談できる運転適性相談窓口の設置が進行中です（2017.03.現在、39都道府県は設置済）。これは高齢者講習時や臨時の認知機能検査を受けた75歳以上の高齢運転者の中で認知症の恐れがあるとされた方の割合は2.72%（実人数は約3万人）であったこと（警察庁が公表した2017.03.11.～2017.09.30.の期間中の数字を基にした数字）、さらに認知症の恐れがあるとされた方の中で免許の取消・停止の処分を受けた方の割合は2.31%（実人数は697人）だったことが分かっています。従って高齢運転者総数の中で認知機能検査の結果に基づき実際に免許の取消・停止となった方の割合は0.063%（概ね1600人に1名）という状況となっている。この割合は精神医学会などが公表している75歳以上高齢者の認知症割合に比して相当に小さく、その点から言えば認知症の症状が重い運転者

と言えよう。従って高齢運転者に関わる現下の主な課題としては重い認知症に移行する期間が長いことに鑑み、軽度な認知障害の段階の方でも認知症への移行が確実視される場合の対応策の是非、視覚野を含めた視機能疾患と視野欠損に関する検討、制限付き免許の可否、さらには自動車に替わる交通手段の検討が進められています。

これらは高齢運転者向けの安全運転に関する教材やブラッシュアップ講習の紹介です。

『いきいき運転講座』は、地域の高齢者が公民館などを使って12回(2時間/回)にわたって後述の教材資料を読み上げるだけで進められる講座で、その有効性も確認されています。参加者とのコミュニケーションを通して老師の皆さまの心を弾りませんか。なおPDFファイル形式の各回の教材資料は自動車工業会のHPからダウンロードでき、コンビニのコピー機を使えば比較的簡単に必要部数を準備できます。

『交通安全講座/高齢運転者編』も前の教材より簡易版となっている全12ページの教材で個人でもグループでも使える教材です。この資料(PDF-file)も内閣府のHPからダウンロード可能です。

『ブラッシュアップ講習』は中高年運転者の運転技能の向上を目指して、全国各地の自動車教習所132校で今年の9月20日から始められた有料の講習です。その特色はGPS機器を搭載した教習車を利用し、受講者の運転行動データを収集・解析した客観性の高い結果を基に個人単位で運転技能を磨く指導が受けられる点で今後の展開が期待されています。この講習を行っている教習所がお近くにあれば一度見学しておけば地域の高齢者やその家族から運転不安に関する相談を受けた際の指導に役立つかも知れません。

このスライドからは歩行者向けの材料としての子どもと高齢者の特性について話をさせていただきます。先のスライド18において、高齢ドライバーの心理として「私はまだ高齢者ではない」という感情があることを指摘させていただきましたが、ここでも子どもの歩行者については「小学校低学年の子どもは体も心も発達段階にあり、成人ではない」ということ、高齢の歩行者に関しては「私はまだ高齢者ではない」ということを指導者の皆様方には再認識していただきたいと思います。これは小学2年生・小学5年生・一般者という3群の実験参加者を対象に左から近づく普通車両(接近速度:10,20,30,40,50km/hの5段階)を視認しながら参加者が横断できないと判断した時の接近車両までの距離(以後、判断距離と呼ぶ)を1車線街路で計測された実験の概況を示しています。なお、この実験に関する内容は東京都の安全運転管理者講習(2017年)で使われた稲垣講師の資料に基づいていることを注記しておきます。これらは横軸を車両速度(km/h)、縦軸を判断距離(m)として、2年生と5年生の計測データの散布図を示しています。2年生(23番の参加者)の散布

図からは判断距離が車両速度の向上につれて増えないという傾向が認められ、悪い認知判断を行っていることが分かります。一方、5年生（22番の参加者）の散布図からは判断距離が車両速度の向上につれて頭打ちとなる傾向が同じ5年生（15番の参加者）の散布図からは判断距離が車両速度の向上につれて増えるものの低速域での判断距離の分散が大きくなる傾向が窺われます。横断事故の回避判断としては良い判断の参加者としても良いと思われます。このスライド内の左側に掲げた図は3群の個々の実験参加者について彼らの判断距離データと車両速度データを用いて両データの相関係数を算出し、それらの相関係数を3群別に分けて求めた統計量を示しています。2年生の相関係数の平均値は0.21、5年生のそれは0.60、成人のそれは0.73と年齢層が上がるにつれて相関係数値が大きくなっており、成長に応じて適切な判断距離を取れるようになってきていることが分かります。これらの知見は子どもの視力が大人並みに達するのは小学校高学年という生理学上の知見と符合しています。子どもの眼球の形は上下に少し潰れた形状であり、近視の傾向があるとも言われています。相関係数が低い低学年の児童については眼で見て判断する形に固執しないで手を挙げて車が停止後に横断するという手順を繰り返すような指導を柱にすべきでしょう。また幼児期の愛着理論から言えば母親などの近親者からの、あの手この手の指導、例えば右や右手の挙げ方を優しく教えること、正解なら褒めてあげることが大切になると思います。一方、高学年の児童では相関係数の高い児童から、そうでない児童に対して接近速度に応じた適正な判断の仕方を教示させるような訓練を工夫することが好ましいかも知れません。

このスライドは高齢歩行者の道路横断時の判断に関する特性を示すものです。そのために行われた横断実験は2車線道路（道路幅員7m）の路側に被験者が立った状態で接近する車両との距離を認知し、ギリギリ横断できると判断した時の歩車間距離を計測するというものです。被験者は高齢歩行者と若年歩行者の2群とし、車両の接近速度は20, 30, 40, 45km/h としています。被験者がギリギリ横断できると判断した時点は被験者が押すスイッチのONで点灯するLEDランプの光と車内時計の表示を車両内のビデオカメラで撮影して定め、LEDの発光から車両が横断場所まで到達する時間を測って、その時間と車両速度から歩車間距離を算出しています。また実験結果は、計測された歩車間距離の全体のデータを車からみて右側からの歩行者データ群と車からみて左側からの歩行者データ群とに分けた上で、それぞれの群のデータを老若の歩行者別に分析し、図示されています。車からみて左側からの歩行者に関する歩車間距離のデータを老若別に図示した結果を掲げています。歩車間距離に老若差が見られたのは車からみて右側から横断する歩行者（歩行者から

みたら左から近づく車)の場合で高齢歩行者の歩車間距離が若年歩行者のそれに比べて40 km/h余りの速度で車両が近づく時に10m前後、短くなっているのです。加齢に伴う歩行速度の低下を考えれば、むしろ高齢者の歩車間距離は若年歩行者よりも長くなるべきだと考えられますが実際は短くなっています。この結果より、接近速度に応じた車両との距離の認知判断が高齢者は不得手であることに起因していると解釈されます。また鈴村らの過去の研究成果、すなわち「動体視力の低下は加齢と共に顕著になる」という知見と符合しています。老化に伴う水晶体の硬化や眼筋の衰えが重なって距離認知の甘さが生じていると考えたと歩行者用信号に従うなど、認知に頼らない形の横断方法を高齢者に奨めると有効かも知れないが、高齢歩行者事故の違反状況を考えると、その種の推奨策も効果がないと思われる。なお、このスライドの内容は「高齢歩行者における行動特性の究明と対策について」と題したタカタ財団の研究報告書(2012年)からの引用を基にしていることを記しておきます。

これは後期高齢期における歩行速度の低下を示した動画です。筆者が都内の鉄道駅で撮ったもので通常の歩幅が半分以下となり、おおよそ0.5m/sec前後の歩速で歩かれている男性高齢者です。この歩速になれば、歩行機能の向上・維持を図ること、休憩用ベンチなどを設置すること(バリアフリーの高度化)、さらには歩行者用信号機の青時間の延長など、多面的な補償策の検討が求められます。これらのスライドには自転車の制動距離が延びることを示す動画と自転車走行にふらつきが生じることを示す動画を挿入してあります。握力強化や姿勢維持のため適切なトレーニングが推奨されます。交通安全教育の場でも、その種の運動を楽しく行うことは1つの方策でしょう。

このスライドには筋トレと有酸素運動の効果を示す動画が挿入されています。適切な運動の実践により、歩行機能や平衡機能の衰えは補償できます。これからの交通安全教育活動に運動の推奨策を取り入れる検討はできないだろうか！

これは最近の認知症予防に関する介入研究で得られている知見を大別する形で分類して認知判断機能の補償法として整理した結果を示したものです。これまでのスライドの説明でも触れた運動は1つの枠として表記しています。遠回りでも横断歩道を使うことは多少の運動を取り入れた交通安全行動となりますね。その他の大枠としては睡眠、食習慣、対人接触、知的な行動習慣がございませう。例えば、『いきいき運転講座』は話し合いに基づくものですから対人接触に含まれる認知症予防策とも考えられます。

これが最後のスライドです。ウルトラ高齢社会は急激な少子化が進む中で、お一人様の高齢者が増える社会です。労働力人口の激減を元気な高齢者がカバーする時代となると思

われます。高齢者に特徴的な交通事故を減らすこと、バリアフリーの高度化を図って多少の障害を持つ高齢者でも「いきいき」と暮らせる社会づくり、交通安全活動をなさっている皆様を含め多様なグループとの連携が望まれます。大事なことは『Integrity』です。Integrity は完全性・総合性という語義で足し算の意味を持っています。さらに完全なら抜け落ちがないという意味から転じて正直、高貴という意味も出てきます。ウルトラ高齢社会で加齢に伴う問題を扱うことは正に Integrity に配慮した対応策を考えることではないかと思考する次第です。最後まで拙講を聞いて頂いてありがとうございました。

### 講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん、お疲れさまでした。今回の講習会は、2つの講演、1つの事例発表、そして、グループ討議と、大きく分けて3つの段階で2日間を経過したわけでございます。講評ということで、私なりに感じたことを発表させていただきます。

まず、私の講演はともかくといたしまして、今日2日目の講演として溝端先生にご講義いただきました。大変深い研究結果を母体にした、納得のできる先生のご発表だったかなと思いますし、先生のこのご発表がこれからも地域での高齢者活動の一環に非常に参考になるのではないかという感じがいたしました。

2番目の活動事例発表ですけれども、昨日皆さん方のご意見や質疑をお待ちしたのですが、なかなか出なかったので私のほうから水を向けたような感じだったのですが、その後活発なご意見、ご質疑が出てまいりましたので安心いたしました。

感想としまして、やはり全体を通してアイデアの大変豊富な活動事例であったかなと思いますし、時代を映しているかもしれませんが、皆さん方の母の会活動の1つとして、外国人を対象とした交通安全活動も展開している、これも新しい流れではないかなと、注目できるだろうと思います。

それから、どこの組織でもそうかもしれませんが、活動におきまして、その資金、予算というものがどうしても大切になってくるかと思うのです。国も県もそれぞれ努力はしていますけれども、なかなかそう簡単に予算をつけられる状況ではありませんし、これからはだんだん予算も少なくなってくるだろうと。しかしながら、地域の中で我々は活動していかなければなりません。

そういう中で、奈良県の場合は、トラック協会さんとかセコムさん、こういったところに、大変だろうとは思いますが、一緒に地域の交通安全をやらしてもらえませんか

このような働きかけは、これからの予算を考えていく上で、あるいは活動を活発化していく上でも大事になってくるのではないだろうかと思います。もちろん熱意は大切ですが、熱意だけでは効果的な活動というものも阻害されてしまうのかなという印象を今回持ったような次第です。

次に、グループ討議のほうに移りますが、もう時間がありませんから簡単にいきますと、子どものグループにおいては双方とも保護者教育が必要だと。これは言うとおりのとおりだろうと思います。ただ、保護者教育といっても、今こういう時代ですから、特に職を持っているお母さんにどう対応していくのだろうか。職場の協力もこれから地域の中でお尋ねになって依頼されてみたらいかかなと思います。これも1つの方法かと思います。

そして、母の会としての活動の中では、ご存じのとおり、黄色いたすきがありますけれども、向こうのテーブルで発表したユニフォーム、実はユニフォームの持つ効果というのは街頭指導の中では非常に大きな意味がある。これは京都大学の藤井先生なんかと一緒にお手伝いした中で、間違いなく効果が高められているということは事実なのです。ただ、お金がかかりますので、その辺の折り合いをどうするのかという問題が1つございます。

それから、高齢者を考えますと、直接高齢者に活動するよりは、時にはお孫さんのための交通安全という活動を実施していくのは、実は最終的には高齢者自身のための交通安全にもつながってくるのではないかと思います。高齢者はプライドが高いということを考えると、おじいちゃん、おばあちゃん、あなたはこんなに交通高度が悪いのだということではなくて、あなたがお孫さん　これはお孫さんがいる家庭ですよ、世代間の。お孫さんの安全のためにお願いしますねと言うと、聞き入れは随分良くなるのではないかと思います。そういう意味で、高齢者への交通安全活動の1つとして、お孫さんのための交通安全活動と、流れを変えていくことも1つ効果を高めるのではないかと思います。

街頭指導のほうに移りますと、1つ、出前という話が出ました。これは北海道で広く活動されていますが、北海道のマーケットに、特に日曜日だったと思いますけれども、必ず母の会というか婦人会が出て、マーケットに買い物に来る高齢者に安全のパンフレットを配布し、ちょっとした指導を行っているという出前方式も1つの方策なのかなと思います。

その他にも色々とお話しさせていただきたいとは思いますが、時間もございませんので、最後に、まとめになるかどうかわかりませんが、我々母の会の活動というのは、前にもお話しした、2つあるだろうと思うのです。

今直面している、目の前に来る交通問題を母の会として活動していく。例えば高齢者の

問題もそうでしょう、自転車の問題もそうでしょう。しかし、それだけではなくて将来を見据えた交通安全活動も実は要求されていると思うのです。

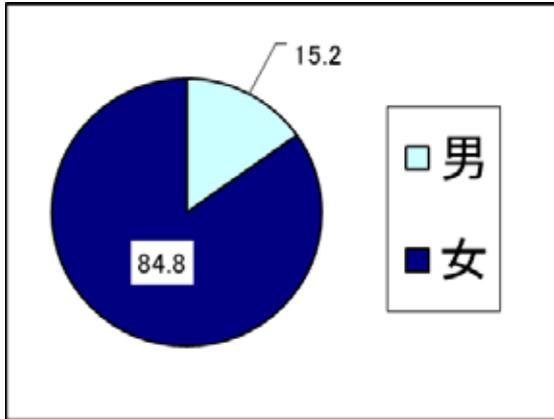
特に子どもを中心とした活動で、その中でもコミュニケーションスキルと我々は呼んでいますけれども、それは子どもの時にしか育ってこない。なかなか育たないと言われているものです。例えばどういうことかといいますと、この前、東名で事故があり、ご両親が亡くなりました。それは、かっとしたもう1人のドライバーがいたがためにあぁいったことが起きたわけです。あの原点は一体何だろうか。私は、若いドライバーのセルフコントロール（自己統制）自分を抑える力が欠けている場合だろうと思うのです。

最近様々な高速道路で、びっくりされたり、嫌な運転をされたりするような経験もたくさん出ているということですが、このセルフコントロールは実は特に幼児期でないと形成できないと言われています。そういう意味で、子どもの交通安全という意味においても、やはりこれから考えていく将来を見据えた交通安全活動の中の子どもというのは大事になってくるのではないかと思います。そんな印象を受けております。

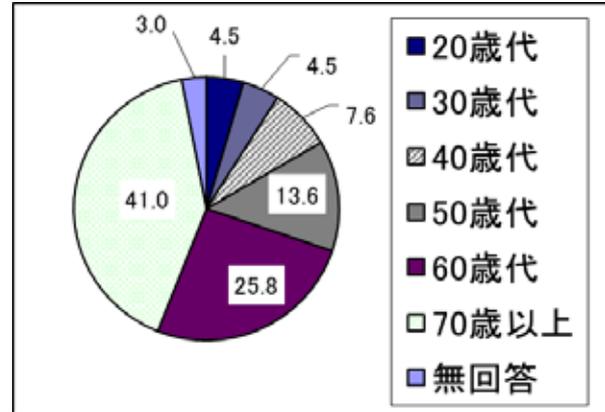
今後ますます母の会の活動が地域の中で期待されて、そして、今回の講習会が皆さん方の活動の貴重なデータにもなり、知識にもなり、活動を一層効果的に進めていく上で、今回の講習会が生かされれば良いのではないかと思います。なお一層の期待を申し上げて、私のご挨拶、まとめにかえさせていただきます。どうもありがとうございました。

### 3. アンケート集計結果

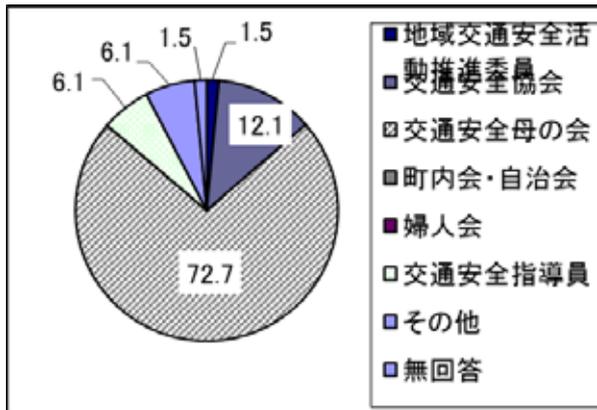
#### 1. 性別



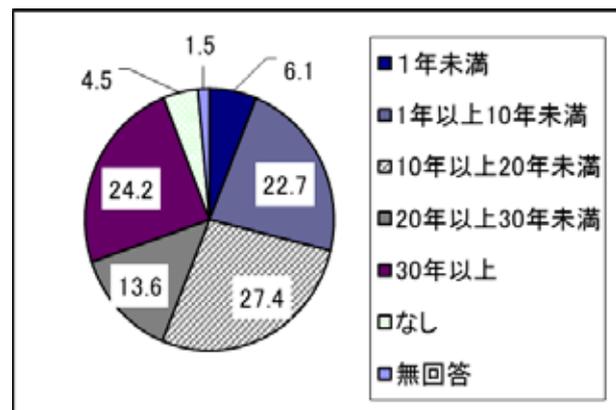
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

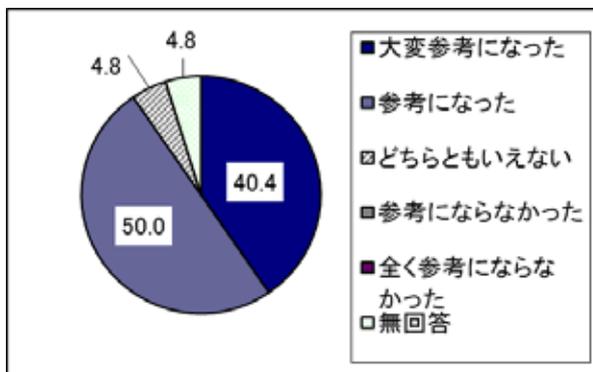


#### 4. 活動年数

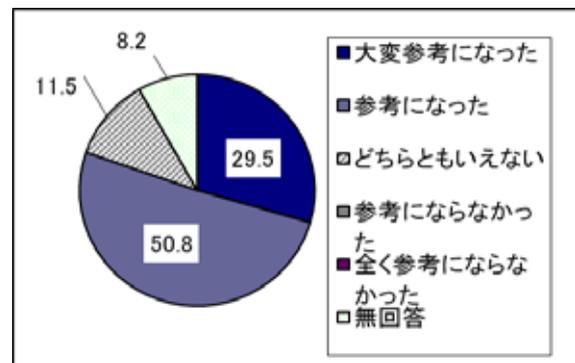


#### 5. 評価

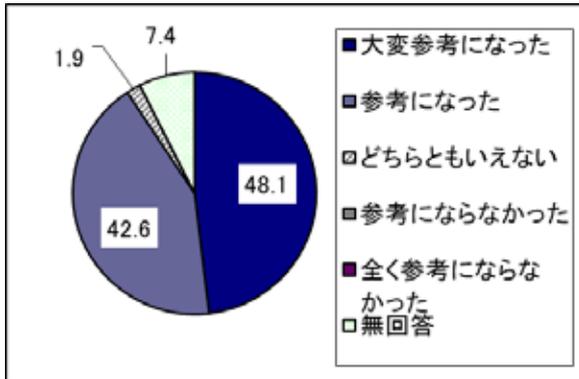
[講演 講師：星 忠通先生]



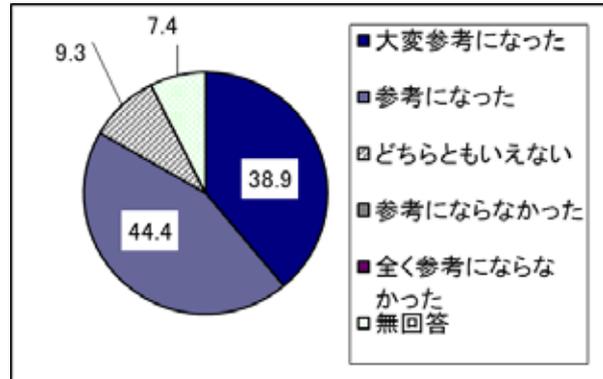
[活動事例発表]



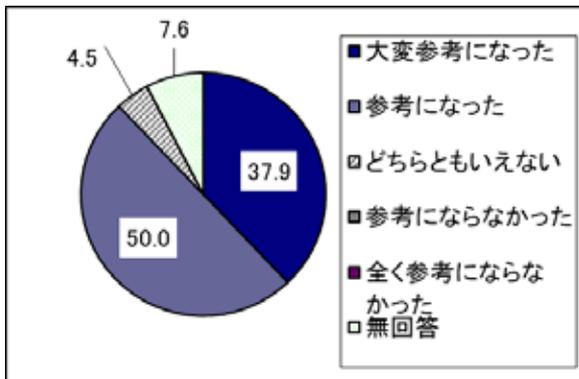
[講演 講師：溝端光雄先生]



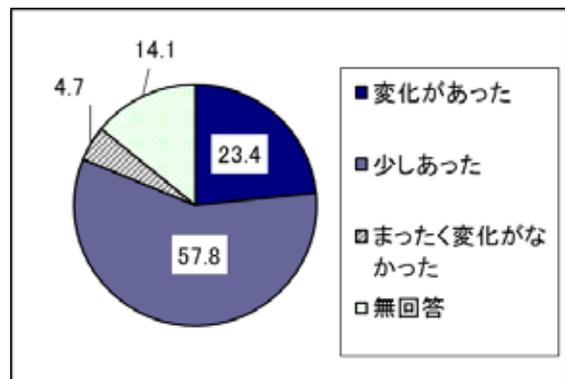
[グループ討議]



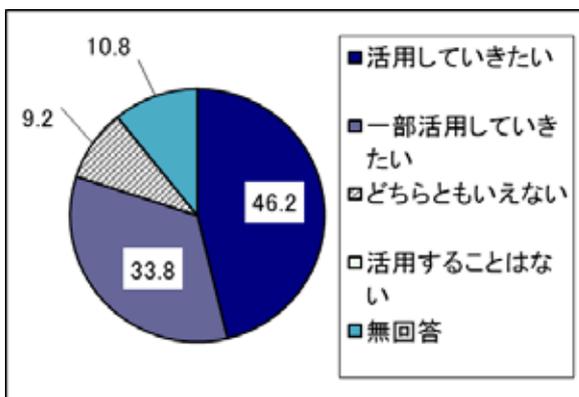
[総合評価] (講習会全体として)



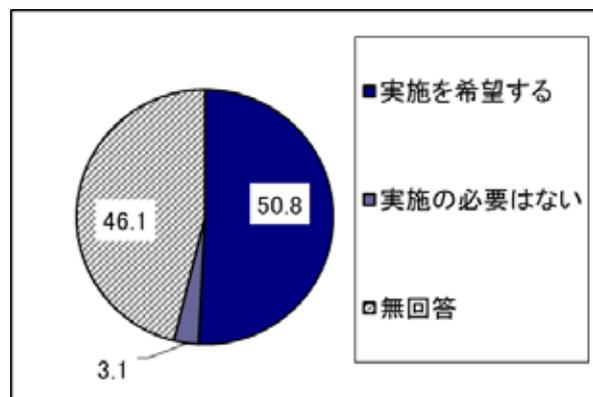
7. 講習会参加による意識の変化



8. 今回習った内容を今後の交通安全活動に活用するか



11. 来年度の開催について



## 6. 今回の内容以外で取り上げて欲しいテーマや内容

- ・ 自転車の交通安全指導について（3）
- ・ いろいろな分野の先生方の話を聞きたい
- ・ 高齢者の事故多発について警察より現状と取り組みについて聞きたい
- ・ 中・高校生への交通安全教育や啓発方法
- ・ 子どもの交通安全教室の視察と研究協議
- ・ 指導上、してはいけない事（例：交差点で危険予測をさせない、大人任せの見守り）
- ・ 交通事故の現状と具体的な対策
- ・ 集団登校から個々の登校における交通安全指導について
- ・ 高齢者の自転車防止対策について

## 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

- ・ 子どもたちと向き合ってゲームや対話をすることで、学ぶことがあると思う
- ・ 毎年「安全学級」を年に数回開催して勉強している
- ・ 年1回のこの講習会の規模を縮小して年2回にして欲しい
- ・ 活動不便な地域への「出前教室」の実施。今後の広がり期待
- ・ 若い母親の参加を増やしたい
- ・ 人を惹きつける話術、会話力の講座
- ・ 具体的な指導方法の講習会
- ・ 現場での指導経験を積む
- ・ 親世代の意識付けが必要。親子が集まる場所でゲーム感覚の指導が効果的

## 12. 意見・要望

- ・ 講師の皆さんの講演がとても参考になり、今後の活動に役に立ちます（3）
- ・ 「交通安全は家庭から」はとても大切な言葉。今日学んだ事を今後に生かしたい（2）
- ・ 大変有意義で勉強になりました（2）
- ・ 他府県との交流や活動状況がわかる良い機会でした（2）
- ・ 親の教育を充実するため交通安全教室を母子教室、妊婦教室として開催しては
- ・ 伝える技術の向上。自己啓発
- ・ 友人の子どもの自転車事故を通じて、交通安全活動の大切さを実感しました
- ・ 交通指導員相互の交流を図りたい
- ・ 本講習会でくじけそうになった気持ちが頑張ろうに変わりました。本当に感謝です
- ・ コーディネーターの方のまとめがとても印象に残っています。ありがとうございました。
- ・ 片側2車線の道路を横断する中高年の方が多い。道路状況に対応できる意識啓発が必要
- ・ もっと交流の時間を増やして欲しい。年2回の実施で会員を受講させたい。
- ・ この講習会は、今後の活動の励みとなります。今後とも継続して欲しい。
- ・ グループ討議の報告で大変参考になりました。

## 4 . 記録写真



開会挨拶（内閣府 和田審議官）



講演 星 忠通先生



活動事例発表



講演 溝端光雄先生



グループ討議



グループ討議発表