

中国・四国ブロック

## 1. プログラム詳細

### 【日程】

#### <1日目>

13 : 30 ~ 13 : 45	(15)	<b>開会</b> ・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：広島県 環境県民局 県民活動課 課長 沖見 広徳 ・講師、コーディネーター等紹介
13 : 45 ~ 14 : 55	(70)	<b>講演</b> 「幼児の交通安全指導について 『もう不必要』と思われる誤解」 安全教育研究所 所長 星 忠通
14 : 55 ~ 15 : 05	(10)	<b>休憩</b>
15 : 05 ~ 16 : 15	(70)	<b>講演</b> 「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
16 : 15 ~ 16 : 30	(15)	<b>休憩・会場セッティング</b>
16 : 30 ~ 16 : 55	(25)	<b>グループ別交流(自己紹介及び役割分担検討)</b>
16 : 55 ~ 17 : 00	(5)	<b>事務連絡</b>

<2日目>

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受付
9 : 00 ~ 10 : 50	(110)	<b>グループ討議(4テーマ)</b> 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 自転車に対する交通安全活動における課題と対応 飲酒運転撲滅活動における課題と対応
10 : 50 ~ 11 : 00	(10)	休憩
11 : 00 ~ 11 : 30	(30)	<b>グループ討議結果発表・全体討議及び意見交換</b>
11 : 30 ~ 11 : 45	(15)	講評(コーディネーター 星 忠通先生)
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

#### 「幼児の交通安全指導について 『もう不必要』と思われる誤解」

安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました安全教育研究所の星でございます。

与えられた時間は70分です。1時間ちょっとですが、皆さん方と一緒に「幼児の交通安全」という観点から考えてみたいと思います。よろしく願いいたします。

さて、今日のお話、若干まとめてお手元のほうに資料としてお配りされているかと思います。タイトルにありますように、幼児の交通安全指導について、もう不必要とされているのではないかと、それは大きな間違いなのですよということを皆さん方と一緒に考えたいと思います。

このことについては、指導員の方、母の会の方も含めて、皆さん方は既に知っているはずなのです。皆さん方は子どもに対する指導という大きな役割を担っていらっしゃいますが、同時に、周りの人たちに、やはり子どもの交通安全指導は大切なのだということを常に訴えかけていく役割ももう一方においてはあると思うのです。

実は、どうしてこのタイトルを今日つけさせていただいたかといいますと、ここ5、6年、いろいろな地域にお邪魔させていただいていますが、先生、もう子どもの時代ではないですよという声を聞くことが非常に多くなっています。では、これからは何ですかと聞きますと、やはり高齢者でしょうと。それは間違いありません。でも、どうして子どもの交通安全指導はもうだんだん必要なくなってきたとお考えなのですかとお尋ねしますと、だって、子どもの死者数は少なくなっているではないですか、その分高齢者の事故あるいは死者が増えているではないですかと。指導員の方からですら、私はそういったお言葉をいただくことがあるのですね。この5年くらい特に強くなってきたと思います。

確かにそうですよね。子どもの死者数は減っています。でも、どうでしょう。減っている大きな理由は、子どもの数も減っているから当たり前のお話なのです。単純に見て、高齢者の事故、死者が増えているというのは、65歳にカウントされる高齢者の人たちが年々増えているから死者数も多くなっているのです。そして幼児の死因を厚生統計で見ますと、一番多いのは何だと思いませんか。実は、死因の第1位は不慮の事故なのです。ゼロ歳、1歳までは不慮の事故ではありませんが、それ以上の年齢では不慮の事故が第1位

なのです。不慮の事故は幾つかに分かれます。転落死とか溺死、あるいは交通事故、その他です。そのうち交通事故の占める割合は大体5割から6割を占めるというのが実態です。

例えばデータでいいますと、ゼロから2歳まで272人が亡くなっている中で、交通事故が54人です。第2位は溺死、第3位が転落死です。3歳以上では、第1位が63人で交通事故です。第2位が溺死、第3位が転落死です。10歳以上になっても、第1位は交通事故です。第2位が溺死、第3位が転落、第4位が窒息です。

ですから、皆さん方が一般のお母さん、あるいは地域の人々にぜひお伝えいただきたいのは子どもの事故、子どもの生命を脅かしているのは病気ではないのです。まだまだ交通事故が第1位なのだということを何度も何度も訴えかけて母親や一般の人々の意識を高めていただきたい。これが皆さん方に与えられた交通安全指導に携わる人の1つの大きな役割ではないかなと思います。もちろん、これからお話しする、子どもにどういう指導内容や指導方法を考えたらいいいのかといった専門的な話も皆さん方の大きな仕事の1つです。しかし、今申し上げた子ども、特に幼児の命を脅かしているのは病気ではなく不慮の事故であること。不慮の事故の中でも交通事故が大きいことをお伝えいただくこともボランティアの皆さん方、今日参加されている方たちの大きな役割だろうと私は思うのです。それがなくなってしまうと、本当に、もう交通安全なんか要らないよ、日本全国が子どもの交通安全指導なんか要らないよという声で満たされていってしまうだろうと思うのです。

今日は、ここに至るための日本の子どもの交通事故とその背景にあった対策をちょっと皆さん方と考えていきたいというか、振り返ってみたいと思います。

日本で子どもの交通事故、特に幼児の交通事故防止、幼児の命を守ろうという動きが出てきたのは、いつぐらいだと思いますか。今から42、3年前です。お生まれになっていない方あるいは若いお母さんであった人もいらっしゃるでしょう。昭和45、6年です。それはどこに最初に現れてきたかといいますとダンプカーの事故なのです。1件や2件の話ではないのです。当時は日本が復興期にありました。オリンピックが昭和39年にあった。それに伴って道路づくりもあってダンプカーも増えてきた。所得が上がることによってマイカーを持つ人々が出てきた。それから、当然子どもの人口、幼児の人口も多かった。日本で24時間以内の交通事故死が一番多かった年はご存じのとおり昭和45年で1万6,765人です。そのうち子どもが2,000人近くを占めていました。うち幼児はその半分、1,000人近くを占めていました。1年間ですよ。これは大変だという話になってまいりました。

では幼稚園や保育園で指導すれば良いと思うかもしれませんが。残念ながら当時は今ほど進んでおりませんでした。でも命は守らなければいけない。どうしたらいいでしょう。

そこで今の内閣府、昔の交通安全対策室、当時は陸上交通安全対策室と言われましたが、そこで幼児を国民全体で守っていこうという機運が高まりました。

その具体的な方策として岡山であれば「ももたろうクラブ」、山形であれば「かもしかクラブ」、それぞれの県でそれぞれの地名に合った幼児交通安全クラブが設立され、その基本には子どもとお母さんが一緒に学ぶというスタイルをとったわけです。

どこからその発想が生まれてきたかという、ちょうど世界でもそういう傾向があったのですが、イギリスのタフティーという幼児交通安全クラブを参考に、日本で幼児交通安全クラブを全国的に設置しようという動きが見えたのです。その幼児交通安全クラブというのは、地域型と、いわゆる組織型(幼稚園や保育所)、どちらかに設けるという形でした。一番有名な地域型、要するに、幼稚園がほとんどない十分に保育園や幼稚園に入れないというところは山形県に代表されるかもしかクラブというようなクラブ活動でした。

その活動の基本は子どももちろん必要で大切ですが、もっと大きな指導対象は母親に置かなければいけない。母親に一生懸命教えていかないと子どもの交通安全は確保できないというもので、それは今でも変わってありません。

例えば幼児の交通事故の中で意外と多いのが、お母さんと子どもの活動の中で、自転車を立てたまま子どもを乗せて、自転車が倒れて子どもがけがをするというケースが多くなっています。多分皆さん方の都道府県でも、地域でも同じだと思います。それには子どもに責任なんか全くありません。今、多くのお母さんたちはほとんど電動自転車に乗っていますね。電動自転車の安定性、スタンドを立てた場合の安定性とスタンドの強度、それから、子ども、幼児の体重、そのふらつきで倒れるということが非常に多くなっています。それで頭を打つてというような事故が増えてきているのも今日的な課題だろうと思います。以上、幼児の交通安全クラブが日本に導入されたのが、最初の幼児交通安全対策の基本だったのですよというお話を今ご紹介した次第です。

さて、2枚目のページに移ります。子どもの事故が減っているのは事実で、子どもの人数が少ないからでしょうということを申し上げましたが、幼児交通安全教育はそのほかに目標や目的はないのだろうか、事故さえ防げればいいのか。もう1つありますよねというのが2ページ目の「幼児交通安全教育の目標」というところに挙げさせていただいているものです。要するに、「おじさん、何を言ってるんだよ。今の日本を見てごらんなさい。車はどんどん無人化が図られて、無人の自動車がどんどんできているではないですか。あと2、3年したら随分それが振興してくるではないですか。もう運転手なんか、車のハンドルを握らなくて済むかもしれませぬ」。そこまでは絶対まだ行かないと思いますけ

れども、そういう時代であるのだから、まして子どもの事故死者数が減ってきているというのだから、もう幼児の交通安全指導なんてやらなくていいのだよという声に対して、そうではないのですよ、もう1つ大きな目標がありますよねというのがこのページです。

すなわち、事故がなければいいのだ、幼児にはもう関係ないのだ、ほかのことをやればいいのだとなってくると、その子どもたちの5年後、10年後に、どういう社会になっているのだろうか。交通社会人の養成という大変大きな役割、目的というものが幼児の交通安全指導にはあるのです。事故死者数が減ったからもうやらないというのでは、それは不十分なのです。5年後、10年後のよき交通社会人をつくるためにも、やはり幼児の交通安全指導は大切なのだと。もしも今、そういったよき交通社会人という発想をしないで、もうここでいいのではないかという、秩序のない無秩序な日本の交通社会になっていってしまいますよ、だから、やはり今の幼児の交通安全指導は大切なのですということにつながってくるわけです。

整理しますと、2つ。1つは事故件数が減ればもういい、あるいは死者数が減ればいい、それだけでは不十分だよと。もう1つは、やはりよき交通社会人を、すなわち、将来これからの日本の無秩序な交通社会をつくらないという意味において、皆さん方がなさっている幼児の交通安全指導はやはり大切なのだということになるかと思えます。

では、その次の話に入りましょう。皆さん方が行っていらっしゃる指導や活動といったものは、どういうところに位置しているのかをまず整理したいと思います。それで、これは幼児の安全確保という図ですね。幼児の交通安全確保を図っていくためには、一番大切なベースになるものはこういう形で現せると言われています。

$B = f(P, E)$  これは大体の人がわかる、人間の行動学から見た話です。いわゆる人間の行動というのは、その人間、個人もしくはグループがありますけれども、人間とそれを取り囲む環境、主に交通であれば道路環境の関係によって規定されるのですよ、決まるのですよと。どんなに交通安全の知識をいっぱい持っている人であったとしても、その人を取り巻く道路環境が悪ければ、事故はなかなか減らず、事故は発生してしまいます。どんなに安全な道路環境であったとしても、この人間あるいは集団が何も知らなければ、やはり安全な行動は図れないというのが、行動規定の方程式みたいな感じの  $B = f(P, E)$  です。最近、特に幼児を考えてみると、このEに関して新しい動きが30年ぐらいの間に出ています。それは、ゾーン規制って聞いたことがありますか。ゾーン規制というのを聞いたことのある方、手を挙げてください。ゾーン規制もしくは地域30キロ規制。住宅地の周り、特に幹線道路以外の幹線から入ったところは、車は全部30キロ規制、どんなに出

ても30キロに抑えましょうという規制です。

これは今から30年ぐらい前に、イギリスの道路行政で「静かな対策」という形で日本に紹介されたのですけれども、30キロ規制。これどうです？ 皆さん方。ここの道路は30キロ規制ですよという標識が立ったとしても、全員が守っているかということそんなことはないですね。ひどい少年、ちょっと前になりますけれども、ああいった通学班、登校班の中に入っていくというドライバーはやはりいるわけです。すなわち、言葉として、規制でここは30キロですよとみんなで声を高くしたって、それを守れない人間もやはりいるのだと。

イギリスでは、どうしたのか。普通の道路だった住宅地の道路を、例えばこれを狭くして、場合によってはここをS字で走らせるようにした。形態を変えてしまう、あるいは一方通行にしてしまう。また、ランプとってちょっと道路のところを上げて、車がそこを通るとドーンと鳴るから、物理的に車の速度を落とさせる。こんな形で子どもの事故を防いでいこうというのがさっき話したEのところですよ。今日は一例ですけれども。

でも、やはりPもほったらかしにしてはいけませんね。今日の5ページになりますか、事故発生のメカニズムという図があります。皆さん方の指導とか活動、運動、それはこのメカニズムから見るとどこに位置づけされているのだろうかということをお今日考えてみませんかというのがこの図です。感覚器官とか脳、行動器官と私は書きました。これを1回もう少しブレークダウンして、細かく分けて、もっと易くして考えていこうではないかと。

では、ここで質問です。人間が交通事故に遭ったり起こしたりするのは、何が原因になっているのでしょうか。

受講者　　ちょっとした気の緩み。

星　　今、大事な点を指摘されましたね。気の緩み、そうですね。それもありますね。そのほかには？

受講者　　集中力。

星　　集中力。これも何か心理学的な要因ですね。もう1人聞きましょう。

受講者　　判断不足。

はい、判断不足が出てきましたね。これらは、確かに間違いではないのです。でも、事故が起きる、あるいは事故に遭うのは、たった1つの理由からではないですよ。だって、いつも大体同じことをして事故に遭わないのだから。でも、ある時、突然、今まで80年間事故がなかったのに、どうしたのだろうかというケースもあるわけです。では、どこに原因があるのだろうか。今日の出席者の皆さんに、事故が起きる、あるいは事故に遭うと

いうことを体験してもらいたいのです。どうしたら起きるのか。

2人1組になってみてください。向き合ってみて。1人しかいない人は、誰か仲間を探して、2人1組になって、あることをやってもらいます。男性も女性も2人1組になって向き合ってみてください。次に、2人のうちどちらかに、ティッシュでもいいし、ハンカチでもいいから、1枚出して膝の間に置いてください。2つは要らないです。1枚でいいですよ。できたらきれいなほうがいい(笑声)。

私は、これから皆さん方に、知識、ルールを一生懸命お教えします。皆さん方は子どもになったのと同じです。ただ、交通ではありません。どんなルールかというと、私が「グリコ」と言ったらどうします？

受講者 万歳(笑声)。

星 万歳ですけれども、グリコと言ったら、こういうふうにして、ゲー。

星 パイナップルは？

受講者 パー。

星 グリコ、パイナップル。次は何だと思えますか。

受講者 チョコレート。

そう、チョコレート。チョコレートはチョコキ。これだけで決めますね。さあ、皆さん、わかりましたね。では、グリコ、パイナップル、はい。全然おもしろくないじゃない(笑声)。何言っているのだと言われちゃう。要は、何かというと、メカニズム、どうして事故に遭ったり起こしたりするのだろうかということをみなさんに体験してもらいたいために今私は言っているのですね。わかりましたね。私は口を酸っぱくして、交通ルールではありませんが、ルールを説明しています。では、練習です。グリコはゲー、パイナップルはパー、チョコレートはチョコキ。これだけではおもしろくない、ばかにするなど。チョコレートの時だけ真ん中に置いたハンカチを人よりも早くとる。いいですね。自分のほうに近づけてはだめですよ(笑声)。

これで何がわかるかということ、人間の反応時間が大体わかる。男性は極力女性に勝つようにしてください。ルールは1つ出しました。やることは、グリコ、チョコレート、パイナップルで、チョコレートの時は手を上げなくていいから、早く相手よりもハンカチやティッシュを取ること。ここにストレスがかかっちゃうわけです。

ルールはわかりましたね。私が口を酸っぱくして、皆さん方の行動のルールをお話しました。では、3回勝負、いきます。グリコ、グリコ、グリコ、グリコ、パイナップル、パイナップル、パイナップル、チョコレート(笑声)。ね？ すごいでしょう。これが今、

皆さんが事故に遭うという1つなのです。はい、もう1回。グリコ、パイナップル、パイナップル、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（笑声）。はい、3回目、ラスト。チョコレート。はい、終わり（笑声）。

さあ、今2つのことを皆さん方は体験したのです。知識を幾ら知っていても何か違うみたいだな。それから、最初はグリコかパイナップルしか出ないぞと自分勝手に決めちゃったのです。だから、チョコレートと言った時に、うそ、何？ って。いいですか、これが事故に遭ったり起こしたりする原点なのです。自分で勝手にチョコレートは最初から来ないみたいに決めちゃっているのです。

そこで、整理してみましょう。最初に知識をどこで仕入れましたか。目や耳で、今は耳で情報を得ました。星、何て言った？ パイナップルだ。その次は？ パイナップルだ。一生懸命反応しています。感覚器官に入った情報を頭で処理します。ここにはじめてルールができてくるのです。ルールがなかったら、みんながグー、パーをやっているのに1人でハンカチを取っているのでは、ゲームは成立しません。

つまり、行動を通す中では処理をします。その処理に絶対必要なものが道交法でいうルール、あるいはゲームでいうグー、チョキ、パーです。そこで処理された情報は、はじめて手や足に流れます。だから、グーにしたり、パーにしたり、チョコレートでチョキにしたり、これが最終的に手足につながる1つの行動が完成している図式なのです。

だから、安全な行動が発生するためには、きちっと目や耳に情報が入るか、入った後、正しい処理、判断ができるのか。そして、それが手足に確実に繋がっていくのか。手足の状態がよくなければ、ゲームも成立しません。

特に交通の場面は、目と耳から入ってくる情報のうち、目から入る情報が8割以上を占める。だから、車の運転も目の不自由な方は運転できないというのがこのメカニズムからもわかりいただけるだろうと思います。

今のゲームでもう1つ大事なものがあって、指摘をみずから自分自身で体験されたのは、実はチョコレートと私が言った3回目の時です。何かというと、慣れというのがその中に入ってしまうのです。人間はたった3つの行動を通すことによって、3回目からもう聞くことを忘れてしまうのです。こんなはずではなかったが出てきてしまう。だから、慌てふためくのです。実は、事故はこの慌てふためく時に発生する危険性が非常に強くなってきますし、慣れによる事故ということも我々は考えておかなければいけないのです。

情報を正しく早くつかむこと、情報を正しく判断すること、その情報によってできるだけ早く手足につながる。車の運転であれば、危険な時にブレーキを踏むといった形に流れ

としてはなっているということをもう1回、ここだけが皆さん方の大きな役割ではないのですよ。これも大切ですが、こういう頭、手足の流れというのは体のその時の状態によっても左右されることがあるのですよと。

すなわち、熱があるから、風邪を引いている時に薬を飲んでしまったらこの流れが邪魔されてしまいますね。慣れはもちろんあるのですけれども、こういった健康な体、体の状態を常に忘れないということが最も交通安全に大きなかわりがあるのですということをお母さんたちにお伝えするのも皆さん方の大きな役割ではないかと私は思っています。

ですから、これまでの幼児に対する交通安全指導は、このメカニズムからいく限りにおいては新たに構築しなければいけない、いわんやもう幼児の交通安全指導なんか要らないですよという一般のお母さん、地域の代表者がいたら、そうではないのだ、我々が今狙っているのはこういうことなのですよと。子どもが少ない、子どもの交通事故死者が少なくなったからもう要らないというのではないのですよ、あと10年たったら無秩序な交通社会で自転車に乗っていて何も考えなくたっていいやというようなものではない。

無秩序な子どもたちを大人にするのではなくて、今までは事故を減らそうというのが非常に大きな目的だったけれども、本当はそれだけではない。そのために幼児の交通安全指導を我々は心がけておかなければいけないということのまず入り口をご説明しました。

今まで、私もこれを随分ご説明してきました。最近ここ10年ぐらいやっとわかっていたのは、幼児の目や耳がどうなのだ、処理はどうなのだ、手足はどうなのだ、特に情報の8割近くを入れる目の機能はどうなのだということは、皆さん方は既にご存じですよ。子どもの視野は大人の大体3分の2弱である、水平視野と垂直視野がありますね。垂直視野では何度でしたか。横で見る視野は何度。そう、90度。これはわかりますね。大人は100度。自分の視野はどのくらいありますか。そうそう、今やっぺらっぺら。

実は人間の体はおもしろいのですよ。腕の長さや身長は関係しているのですね。私の視野は、最近年をとってきたから狭くなってきたのですけれども、自分の視野をはかるためには器械は要らないのです。左右の人差し指を同じぐらいの速さですっと右と左に広げていきます。目を動かしてはだめですよ。あるところまでは見えるけれども、あるところに行ったらもう全然見えなくなる。これの3分の2弱が子どもの視野、狭いのです。

だから、幼児の交通安全は、一緒にお母さんが歩いていたら、どこを見ているのだ、車が来ているじゃないと。もしかしたらお母さんに見えていても子どもには見えていないかもしれない。お母さんは一緒に見えていると思っているかもしれない。そこを指摘していくのも皆さん方の仕事なわけですよ。

あるいは、今、耳という話、情報が一番大事です。ここから入ってくる情報が入らなかつたら、正しい行動はできないわけです。耳の機能を1つだけお話しします。これはスウェーデンやイギリスで、そして日本でも、私を含めて調査をいたしました。—音は前後、左右、斜め横、様々な方向から鳴って来ますよね。では、ここで質問です。前後と左右、斜め横とあります。前後と左右だけを比較すると、幼児にとってはどちらかの方向からの音が聞きやすいと思いますか？ 答えは前後から来るよりは左右から来るほうが聞きにくいのです。

もう1歩進めてみましょうか。子ども、幼児の事故で一番大きな原因は何ですか。そうですね。今、飛び出しというご指摘がありました。間違いなし、飛び出しですよね。では、飛び出しはどうして起きるのでしょうか。

今までは、児童心理学のほうから見ると、飛び出しは、1つのことに目が向くと周りのことに目がいかない。間違いなしなのです。でも、このメカニズム、前後、左右から来る音も、近くの音を捉えてみると、前後から来るより左右から来る音のほうが聞きにくいと。車はどちらから来ていますかね。左右ですね。耳は前後から来る音、左右から来る音では、左右からのほうが聞きにくい。

では、目は、大人には見えても子どもには見えにくいというのはあるかもしれない。大人と子どもの大きな違いは身長でしょう。170センチで見える範囲と1メートルとか90センチとかで見る世界、これも違うでしょう。彼らは見えにくいのです。聞きにくいのです。それから、例えばピアージェの研究（速度に関する研究）ですと、向かってくる速さ、自分の目の前をとおって過ぎて、自分から去ってゆく車の速さ、実際は同じ速度なのですが幼児はどのように知覚しているのでしょうか？ 幼児の場合5歳の平均値は向かってくる速さ、遠ざかっていく速さを自分が中心として2つに分けてしまうといわれています。その上、向かってくる速さのほうが遠ざかっていく車の速さよりも知覚しにくい（向かってくる速度はつかみにくい）とされています。

この事実を飛び出し事故で考えてはどうか。とおって過ぎ去ったくるま事故に逢ったという話は聞いたことがありません。ここの判断を、向かってくる速さが、まだ大丈夫かなと。これに関する悪い指導は、皆さん方はないと思いますが、電信柱のあそこまで来た、もう渡ってはだめよとか、まだ向こう、3本後の時は渡っていいよとか、そういう指導を皆さん方はしていないと思いますが、そういう指導をやっていた時があったのです。車の速度によってその辺は全然違うのです。

このように、子どもは交通環境の中で概して大人ほど能力が高いとは見られないという

ことを皆さん方指導者から一般のお母さんたちに地域で指導し、理解させていくことがこれからの子ども、幼児の交通安全の大事な内容、中身になってくる。いわんやもう幼児、子どもの交通安全指導なんかいいではないですかというのは、大きな誤解、大きな間違いだよということを今日の研修会で理解していただけたらありがたいなと思います。

さあ、ここまでで何か質問はございますか。では、次に行きます。

安全指導の基本として、私はここに「5つの原理」というものを書いてみました。まず、自発性、子どもの持っているものを引っ張り出す。興味や関心を湧き起こさせる。経験、個人差がいっぱいあるので、個人差に応じたことをやっていかなければいけませんよと。基本的に、皆さん方、母親に教えることはさっきのメカニズム的なことを教えていきましょうということですが、もしも子どもと接触するような機会があったら、それが5人であれ10人であれ、褒めることです。

もう1つ、楽しいこともそうです。楽しい指導であるかどうかということも確認してください。特に大切なのは、考えさせること。皆さん方が指導なさった時に、子どもにどうしてかな、なぜかな?という問いかけをしていく。子どもなりに考える。それを我々はオウム返しみたいに、「さあ、みんな、今日は信号のお勉強をしたよね。信号の色が青の時はどのようにするのだったかな?」「進む」。では、赤は?「黄色は?」「注意」、「注意って何だっけ?」「注意するんだよ」、何か禅問答になってしまいます。で、「はい、今日は終わりました。気をつけて帰りましょうね」。何をやったかな。5歩歩いたら忘れてしまう、10歩歩いたら忘れてしまいます。

ここで私は、さっきお話しした形式化と安全行動の習慣化、これが今まで大きく違ってきていたのです。我々が考える習慣化は、実はこんなことがありました。私が留学から帰ってきてからすぐの話ですが、ある小学校で、学校の前にある当時信号機がついていない横断歩道で、小学校1年生はどういう行動をするのかというのを当時のアイカメラ、メモーションカメラを使って調査をしてみました。結論から言います。

子どもは道路を横断する時、右から来る車をちゃんと見ている、左から来る車も見ている、安全だと思って渡っているのだろうなと思っていたら、とんでもない。基本的には見ていないです。不思議ですよ。「道路を渡る時はどうするんだっけ?」「右左の車がいなかどうか見ます」「そうだよ。じゃ、そのとおりやってみてごらん」。校長先生と担任の先生は言いました。「うちは、もうこれで間違いなく子どもたちの安全な道路横断の習慣化が図られました」と。それからメモーションカメラを全部分解してみると、習慣化が図られていない。形だけ、首振り人形で終わっていました。(習慣化が図られたのではなく、

形式化が図られたに過ぎないことを、この調査、実験結果は如実に示したのです)

道路の向こう側のドラえもんの風船がぷらんぷらんしていると、そっちに目が行っている。首は動くけれども、目は動いていない。犬が歩いてくると、犬のほうを見てしまっている。けれども、我々はそれがわからない。だから、研究指定校であるうちの1年生は習慣化が図られている。違うでしょう。このようにすると先生が喜んでくれるから子どもはやっているのかもしれない(笑声)。習慣化ではなくて形式化が図られたと理解しないといけないですよという教育をした記憶が今でも残っております。

それから、これは先生方によって非常に意見の分かれるところですがけれども、指導の基本の3番目、指導内容。幼児期に何を教えるのですか。私は、「3大原則と2つの」と書きましたが、基本は「歩く、とまる、渡る」。あと、もっと大事な点、それとともにくっつけなければいけない点はこれです。「見る、聞く」。特に「聞く」なんかを入れるというのは、とまったほうがよく聞けるのです。だから、ただ止まりなさいという指導を力いっぱいするよりは、「車の音はどんな音をしているか、聞いてごらんください、道路を渡る時に聞いてみようよ。バイクはどんな音だったかな、乗用車はどうだったかな」。

最近は乗用車の音がほとんどしなくなりましたが、昔のような、ブーツ、危ない、キーッ、ドーンというような紙芝居はもうやっていない。それほど進んでいるからこそ、この最初に入る情報が子どもはまだ不得意であるからこそ、「見る、聞く」ことにより力を入れて指導していかなければいけない。これが新しい幼児指導のあり方、方法であると私は考えて、いろいろなところでご紹介しております。

その次、7ページ目。これもほかの先生方、多分そうだと思う先生もいらっしゃるし、そうではないという先生方もいらっしゃるし、そこは非常に難しいかもしれません。安全の原理は何かというと、例えば交通場面でいえば交通安全になるでしょうし、家庭であれば家の中で転倒などの住宅内安全という。火災の安全があるかもしれない。あるいは、薬という問題もあるかもしれません。

そうすると、今まで我々にとっては交通安全が特に大事だったのですがけれども、それぞれが交通、その次は屋内、その次は火災、その次は薬などと、場面、場面で人の行為は違っていった。それに応じた指導はある程度必要だし、でも、私の場合、どんな場面であっても基本は同じだと思っています。安全な行動をするということ。しかし、それぞれの特殊性に応じて(場面、場面での安全というのが生まれてくる。

この考え方は、日本というよりは、さっき話したイギリスとかアメリカの安全教育の原点の違いです。基本はきちんと全部押さえて、あとプラスアルファとしてそれぞれの場面

での安全を教えていくというのが海外の動向なのですね。日本は、こちらのことよりもまず交通、これが一番大きな社会問題であったということは大きいのでしょうけれども、交通だけやっておけばいいみたいなのところがまだ強く見受けられることだけは指摘させていただきたいと思います。

さて、今日は幼児の交通安全という話をしていますが、実は幼稚園も日本は大きく変わりました。今年の3月に幼稚園教育要領が改訂されました。また、保育所であれば保育指針も改正されました。これらは来年4月から実施になりますが、もっと大事な点をここで紹介しますと、保育指針や幼稚園要領には交通安全がしっかり位置づけられているのです。幼稚園の先生がどこまで知っているか、私は逆に聞きたいくらいですけれども、今年の3月にはこういうことが書かれています。

「幼稚園、保育所及び幼保連携型認定こども園では、交通安全指導や避難訓練などが長期的な見通しを持ち、計画的に行われるとともに、あらゆる場面を通じて幼児が安全に行動できるようにするための指導を行わなければならない。」

改訂でここまでしっかり書かれている。なおさらこれはもっと我々は力を入れていかなければいけない。ただ、今まで過去のような入れ方ではどうも違うよと。今日お話ししたような形での安全指導を考えていく必要があるということで、紹介しているわけです。

最後にご紹介したいと思いますのは、8ページ、9ページに2つある最近の動向。日本は、特に幼児に関しては、幼児だけではないですね。交通安全に対する全般に関しては、40年ぐらい前、ドイツだとか（旧西ドイツ）、イギリス、アメリカ、幼児の交通安全に関しては、スウェーデン、ノルウェー、そういったところの状況をもとにして、日本での交通安全対策や交通安全基本計画（各次5か年計画で現在10次計画段階）などはこれらの国々を参考にしながら、進めてきたのです。けれども、その後、20年ぐらい前、逆に今度は日本にそういった国々の人たちが来て、教えてください、日本のやり方を学ばせてくださいと。日本は今、ある意味では海外の中では先進国ですよ。小泉さんの時から安全な国にという話をしていますが、今、日本は決して教えてもらう国ではない。むしろ教える国になってきた。東南アジアでいいますと、私はJICAという組織で7カ国ぐらい交通安全の技術援助というエキスパートで出ていますが、それでも日本がもう教える立場に立ってきた。日本はやはりすごい国だなと思います。

それを踏まえると、これからの幼児の交通安全指導は不必要ではなくてますます必要になって、その原点にあるのは、例えばOECDなんかでは、子どもを教育するには自律的な行動ができるようにしましょう、知らない人、異質な人との協同作業、行動ができるよ

うにしましょう、言葉を使って状況に合わせて道具を使う能力を高めましょうということもやって これは後で読んでみてください。

そのような形で、幼児の交通安全指導はもう要らないのではなく、これから日本ではますます精査した上での幼児の交通安全指導や活動が要求されるし、その方向に持っていかなければいけない。それを持っていくための原動力になるのは、今日ご参加いただいている皆さん方ボランティア、指導員の方たちの役割だと思うのです。一般の人の温度が上がってくるまで待つということは、私はできない。

ぬるい水だったら、その風呂桶に火をつける役割が皆さん方にあるでしょうし、もしも熱い風呂であれば、水を入れる努力、これもまたボランティア、今日ご参加の皆さん方にしかできないことかなと思います。このような考え方が、良い悪いではなくて、私1人の考え方ですけれども、皆さん方のこれからの地域での子ども、特に幼児の交通安全指導・活動に何らかの参考になれば、今回私がこのブロック講習会にお邪魔した意味があるかと思えます。

それでは、私のお話をこれで終わらせていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

## 講演

### 「高齢者(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

## 【2日目】

### グループ討議の結果

#### 1班

グループ名	子どもの交通安全
討議テーマ	子どもの交通安全
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地区での交通啓発活動の支援</li> <li>・各地区での交通安全意識の向上支援</li> <li>・小学生に対して見守り活動</li> <li>・各地域の高齢者に対して交通安全指導</li> <li>・交通指導員として小・中・高校生に交通安全教室の指導と実施</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子どものみではなく3世代に参加型の交通安全教室の実施</li> <li>・登下校時の安全対策（特に下校時）</li> <li>・自転車の交通安全について（小学生対象）</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校、保護者会で積極的アプローチ。交通安全の重要性と意識向上に努める</li> <li>・学年により下校時間が異なるため見守り隊や青パトを有効活用する</li> <li>・バス利用の児童を迎える際は道路の反対側ではなくバス停車側で迎える</li> <li>・自転車乗車時のヘルメット着用の必要性（自転車は車の仲間）</li> </ul>

#### 2班

グループ名	子どもの交通安全
討議テーマ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教育</li> <li>・環境整備</li> <li>・見守り</li> </ul>
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教育：幼・保・小学校入学式に出向き交通安全指導（クイズ・腹話術など朝夕の見守りの場でルールを教える）</li> <li>・環境整備：ストップマーク、ヒヤリマップ等を活用。黄色の横断端の設置</li> <li>・見守り：危険箇所に立つ。登下校時に付き添う</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教育：幼児・児童には伝える事ができるが大人が手本を示していない（教員・保護者の道路交通法の知識不足）</li> <li>・環境整備：マークなど標識を知らない。通学路の時間帯規制が長すぎる</li> <li>・見守り：保護者の理解不足による無関心</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教育：教員や保護者に危機意識醸成を会合で設ける</li> <li>・環境整備：標識設置不備を関係団体に要望する。ストップマークやヒヤリマップの広い普及を図る。横断旗の要望</li> <li>・見守り：保護者に学校やPTAを通じて理解を求める 見守りの重要性について指導する</li> </ul>

### 3 班

グループ名	高齢者の交通安全
討議テーマ	限定条件付き免許の提案
活動状況	
課題の抽出	<p>高齢者の交通事故が全体の 6 割を占めている。そのため免許返納運動が高まっている。</p> <p>しかしながら、ある日突然免許がなくなってしまうと日常生活の維持ができない地域が多く、また認知症が早まる恐れもある。</p> <p>高齢者の交通事故の半分は自宅から 500m ~ 1 キロ以内で起きている。</p> <p>地域で諸条件が違うことも踏まえ、「限定条件付免許」についての対応策を考えた。</p>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 75 歳以上は年 1 回誕生日に実技講習を義務付ける</li> <li>・ 時間帯（昼間のみ運転）</li> <li>・ 距離（生活圏内）</li> <li>・ 速度規制（結果、一般道のみ運転になる）</li> <li>・ 安全自動運転装置がついている自動車             <ul style="list-style-type: none"> <li>常々自分の運転する車にスピード制限・バックモニター・自動ブレーキ・ドライブレコーダーが装備されていると良い</li> <li>そのために国の補助金制度を要望</li> </ul> </li> </ul>

4 班

<p>グループ名</p>	<p>自転車の交通安全</p>
<p>討議テーマ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の乗り方走行について</li> <li>・ヘルメット着用促進について</li> <li>・自転車保険について</li> </ul>
<p>活動状況</p>	
<p>課題の抽出</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の乗り方走行について             <ul style="list-style-type: none"> <li>小・中学生は学校で講習を受けているのである程度注意すると守ってくれるが高校生や高齢者は素直に聞かない</li> <li>青パトを走らせても点灯させていないと守らない</li> <li>人間の心理であると感じた</li> <li>中学校により親からのゾーン規制の要望がある</li> </ul> </li> <li>・ヘルメット着用促進について             <ul style="list-style-type: none"> <li>愛媛県では小・中・高校まで着用が義務化されている</li> <li>学校によってバタツキがある</li> <li>親がヘルメットを着用していない（親が見本を見せる）</li> </ul> </li> <li>・自転車保険について             <ul style="list-style-type: none"> <li>中学生が自転車購入時に説明しているが更新はしていない人が多い</li> <li>自転車教室では保険加入の大切さに加え賠償額も示す</li> </ul> </li> </ul>
<p>対応策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の乗り方走行について             <ul style="list-style-type: none"> <li>校長先生が交代した時がチャンス</li> <li>学校の方針次第で力の入れ方が変わる</li> <li>交通ボランティアは顔見知りになると高校生でも素直に話を聞いてくれる</li> <li>ゾーン規制の要望も関係団体と一緒に陳情し続ける</li> </ul> </li> <li>・ヘルメット着用促進について             <ul style="list-style-type: none"> <li>新しいデザインのヘルメットを紹介し興味をもたせる</li> <li>着用率の数字を学校に説明</li> <li>具体的に木綿豆腐を使いヘルメットの大切さを教える</li> <li>交通ボランティアが朝夕の見守り時にヘルメットの着用指導に関わると同時に学校にも説明に行く</li> </ul> </li> <li>・自転車保険について             <ul style="list-style-type: none"> <li>新しく自転車を購入した時、必ず加入を促す</li> <li>校長会や園長会で保険加入の説明をする</li> </ul> </li> </ul>

## 5 班

グループ名	飲酒運転の根絶
討議テーマ	飲酒運転の撲滅 その課題と対応
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・母の会として具体的な飲酒運転撲滅活動はないが交通安全運動の取り組みとしてやっている</li> <li>・ハンドルキーパー運動を実施している</li> <li>・繁華街での啓発活動</li> <li>・会合では飲酒しない（飲酒事故があり県として撲滅に力を入れている）</li> <li>・「死亡ゼロ作戦」をスローガンに意思統一を図りセーフティラリーに取り組んでいる</li> <li>・町内放送で啓発活動</li> <li>・県として広報活動に力を入れている</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒運転は個人の自覚しかない</li> <li>・交通安全運動の取り組みが一般に浸透していない</li> <li>・飲酒運転の自覚がある人は事故歴がある</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地区の会合で飲酒運転撲滅を言及</li> <li>・反復継続しての啓発活動</li> <li>・家族への啓発</li> <li>・店や商店街への啓発活動</li> <li>・違反講習者への再教育の強化</li> </ul>

## 講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん、ありがとうございました。それでは私の方から講評をさせていただきたいと思  
います。今回は昨日の講演が2つと本日のグループ討議を中心に実施いたしました。

グループ討議でも、皆さん非常に熱心に活発な意見を交換されていましたね。討議をす  
る上での参考ですが、例えば1班では討議する前に自分が抱えている問題点や課題をメモ  
として箇条書きにし、その上で議論を進められていました。これも新しい方法の1つかと  
思います。これは問題点をクリアにしていく上で非常に大事であり有効な方法だと思いま  
す。また問題点や課題を書き出さなくても、それぞれの言葉でコミュニケーションを図っ  
て問題点を浮き彫りにしていくという方法もあります。どちらが良いかは言い切れませ  
ん。いずれにしても活発な討議がなされていたことに私は感銘を受けました。考えてみま  
すとグループ討議には2つの大きな意味があると思います。1つはグループ内で討議する  
ことによって、自身の意識を深めていくことができるとともに他者の活動内容を知ること  
ができる。そして自分の地域でも実施してみようかという意識も生まれます。もう1つは  
人と人とのつながり、参加者同士の人脈が出来上がることです。実は皆さん、今日は偶  
然このテーブルに座って討議をしていただきましたが、おそらくすでにコミュニケーション  
を図り、今後連絡を取り合えるコネクションをつけられていると思います。普段は他県、  
他地区の方とはあまりお話しする機会がないと思いますが、このような機会があるからこ  
そ人間関係を深めていけるというプラス面があるのだと思います。

それではグループ討議のテーマごとにまとめをさせていただきます。まず「子ども」に  
ついてですね。私はよく講演会等でお話ししているのですが子どもへの交通安全教育は  
「子育ての中の交通安全」という位置づけで指導あるいは教育をするというのが必要で  
あると思います。これも20年以上前からお話ししていますが、ただ交通安全だけを指導す  
るというのではなく、原点はご両親、特に母親が子育てをする中で交通安全を身につけさ  
せていくことが大事なことです。そういう意味でこの発表は良かったと思っています。  
それから高齢者の交通安全ですね。今日は限定免許の問題や免許返納の問題などが取り上  
げられておりましたけれども、これもそう簡単に解決できる問題ではありません。国とし  
ては免許返納に動いておりますね。このブロックでは岡山県が進んでいると言われており  
ますが、そう簡単には進んではいけないだろうと思います。むしろこれからは、皆さん方  
の地域の中では電動四輪車の問題も出てくると思います。特別な人が利用するのだし、利  
用数も少ないからまだ考えなくて良いということではなくて、皆さんの地域で電動四輪車  
を利用している人の姿が目につくようであれば安全対策を講じていただきたいと思います。

す。3番目は自転車に関してです。やはり一番肝心なのは点検。「ブタはしゃべる」だと思っ  
たのです。皆さんご存じですか。点検でのブレーキのブ、タイヤ、ハンドル、車体と  
ベル。自転車点検の語呂合わせで、その頭文字をとって「ブタはしゃべる」といいます。  
自転車の安全を具現化していくためにも気をつけて自転車に乗りなさいと言うだけで  
なく、この「ブタはしゃべる」点検をすることが、子どもにとって安全を確保する意識的  
なものとしてとても大事になってくると思います。

最後になりますが飲酒運転です。飲酒運転の事故は本当に悲惨なものです。ハンドルキ  
ーパーあるいは違反者に対する再教育などの対策が講じられていますね。それから飲酒し  
た後の対策としては運転代行があります。しかし運転代行も商売としての対応ですから、  
やはり繁華街が中心となってしまいますね。

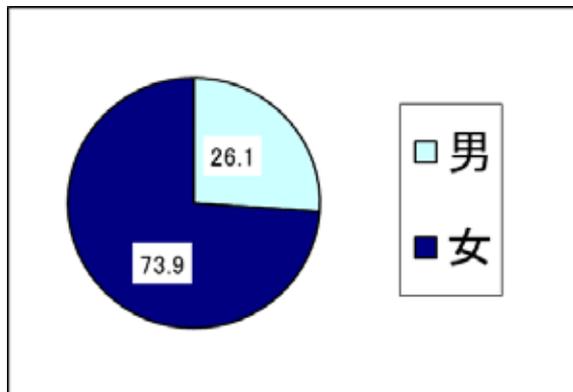
それから、少し前に戻りますが「ヘルメットの大切さ」について追加してお話したいと  
思います。自転車のグループ討議の発表の中で東広島市の方が風船の中に水を入れて落と  
す実験を見せていると報告がありました。さらにもう1つ「木綿豆腐」を使用する実験を  
紹介いたします。この豆腐を使用した実験はあるバイクメーカーがヘルメットの大切さを  
普及するために始めたのです。実は私、交通安全の仕事でここ10年近くベトナムに行っ  
ていますが、そこでもヘルメットの安全性を理解させるためにお豆腐が使われているので  
す。お豆腐は日本のみとっていたらベトナムでもお豆腐はよく食べられているのです。今  
から6年前の12月15日を機にベトナムではヘルメットの着用が義務化されたのですが、そ  
の日を境にバイク利用者のほぼ全員が着用するようになりました。私はベトナムの国民性  
に本当に驚いてしまいました。多少、お豆腐の実験の効果もあったと思いますけれどね。  
そのかわり、その1週間でヘルメット泥棒が非常に増えたという笑えない事実があったよ  
うです。いずれにしてもヘルメットは子どもだけでなく親こそ着けなくてははいけません。  
昨日の講義でもお話ししましたが、子どもの交通安全は子どもだけするのではなく、むし  
ろ親にしなければいけない。そういう意味で大変難しいかもしれません。そしてこの活動  
にかかわって欲しいのは父親の参加です。仕事があって忙しいのは承知していますが、例  
えば保護者参観日などを利用して交通安全教室を開催するのも一案ではないかと思いま  
す。

以上、時間となりましたので私の講評を終わらせていただきたいと思います。

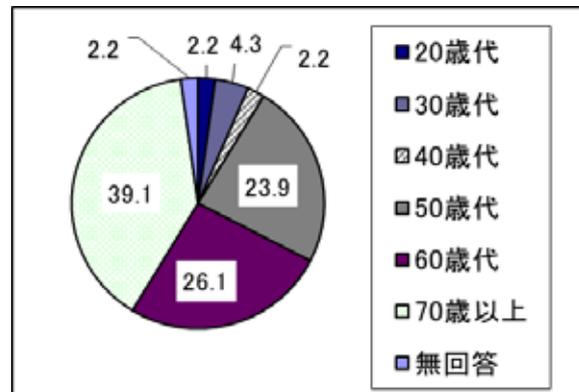
ありがとうございました。

### 3. アンケート集計結果

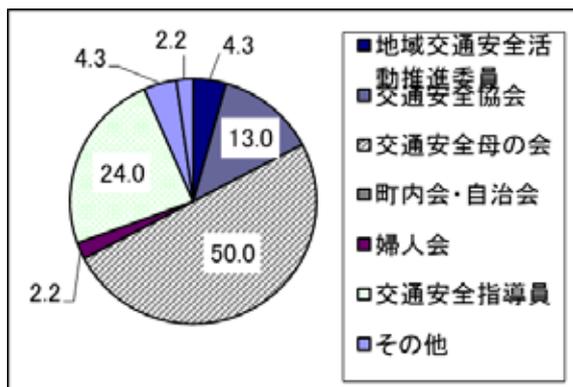
#### 1. 性別



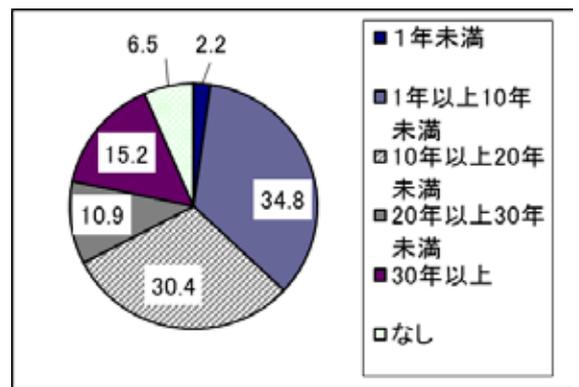
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

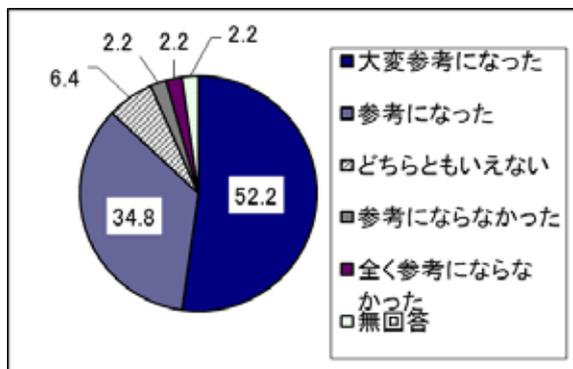


#### 4. 活動年数

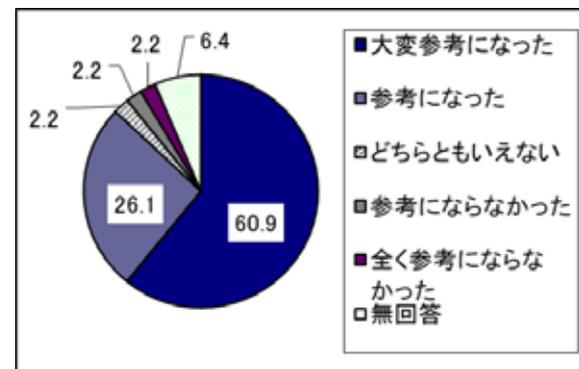


#### 5. 評価

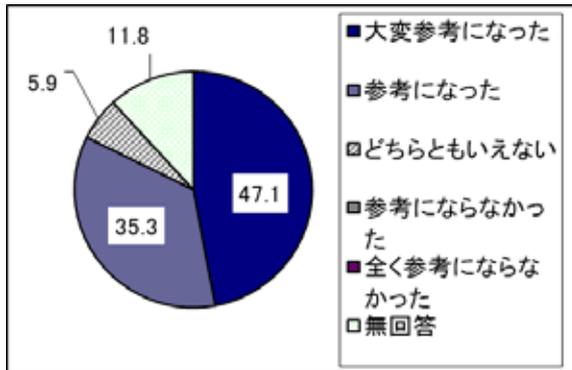
[講演 講師：星 忠通先生]



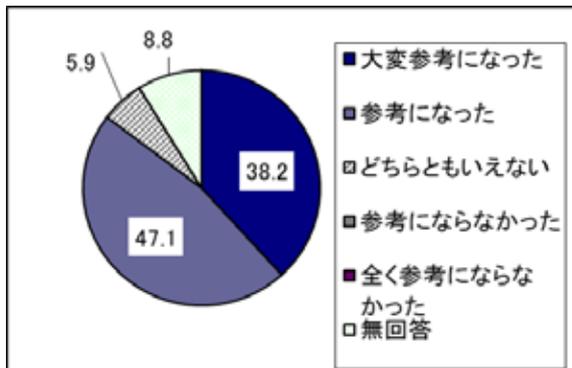
[講演 講師：鈴木春男先生]



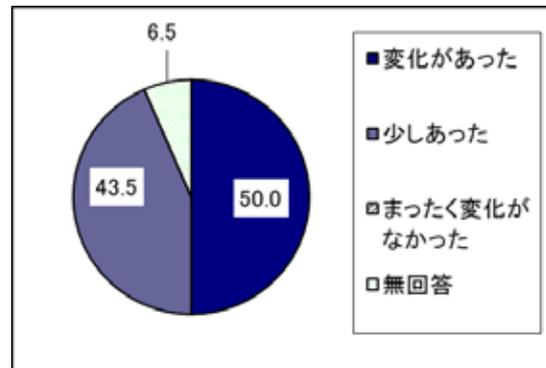
[グループ討議]



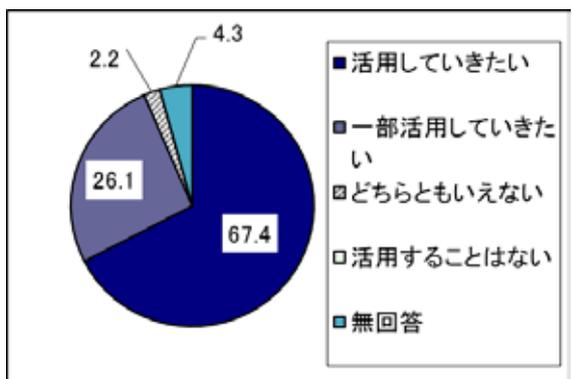
[総合評価]



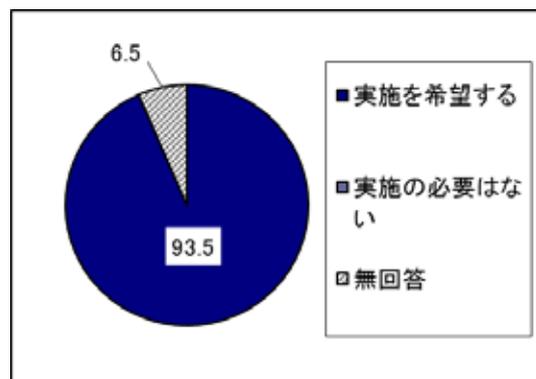
7. 講習会参加による意識の変化



8. 今回学んだ内容を、今後の交通安全活動に活用するか



11. 来年度の開催について



## 6. 今回の内容以外で取り上げて欲しいテーマや内容

- ・ 自転車全般（2）
- ・ 高齢者の交通事故(身体的な原因も含む)（2）
- ・ 自転車の安全性
- ・ 自転車ヘルメット着用義務化に関する法整備について
- ・ 交通安全教育
- ・ ボランティアの高齢化対策
- ・ 道路標識
- ・ 代行運転について
- ・ 電動四輪車について
- ・ 地域の交通安全と防災
- ・ 自動運転での飲酒に係る規則はどうなるのか
- ・ 成人向け(大学生を含む)交通安全指導の具体的な指導方法

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

- ・ 講習会(地域や各自治会等)の実施（7）
- ・ 活動事例の発表（3）
- ・ 交通安全教育の実践発表（2）
- ・ 関係団体との意見交換会の実施（2）
- ・ 免許更新時講習を活用した交通ボランティア養成
- ・ 各種イベントで交通安全に関する知識を伝えるための手法を学ぶ機会
- ・ 法令の知識に関する研修会の実施
- ・ 学校との交流・話し合いによる連携・協力

## 12. その他の意見・要望

- ・ グループ討議が良かった（4）
- ・ 交通安全運動期間中の開催は不適切（4）
- ・ 知識の獲得と問題点の再確認ができて良かった
- ・ 他地域との交流でできて良かった
- ・ 保護者を対象にした交通安全教室も必要
- ・ 若者を巻き込むことが必要
- ・ 教材として大型紙芝居がほしい

## 4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 大橋参事官補佐）



講演 星 忠通先生



講演 鈴木春男先生



グループ討議



グループ討議 結果発表



講評 星 忠通先生