

## 関東・甲信越ブロック



< 2日目 >

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	<b>受付</b>
9 : 00 ~ 9 : 30	(30)	講話 「山梨県内の交通情勢について」 山梨県警察本部 交通部 交通企画課 課長補佐 大森 文生
9 : 30 ~ 11 : 00	(90)	<b>グループ討議</b>  テーマ：高齢者と子どもの交通安全について
11 : 00 ~ 11 : 40	(40)	<b>グループ討議結果発表・全体討議及び意見交換</b>
11 : 40 ~ 11 : 55	(15)	<b>講評</b> （コーディネーター 石井 征之先生）
11 : 55 ~ 12 : 00	(5)	<b>主催者からの連絡事項</b> ：内閣府
12 : 00		<b>閉会</b>

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### 講演

### 「高齢ドライバーの交通安全」～家庭・地域にもとめられるもの～

安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん、おはようございます。星です。

今日のタイトルは「高齢ドライバーの交通安全」ということで、1時間皆さんと一緒に考えてまいりたいと思います。

1時間という中でのワンワードを挙げるとなると、「ギャップ」という言葉になるかなと思います。ということは、ギャップをどうやって埋めていったらいいのかということが、皆さんの活動の本質になってくると思っております。

最初に高齢ドライバー対策として、ちょっと驚いたことがあるのです。資料の52ページに「そこまでやるか『免許返納者特典』」というのを挙げました。どういうことかといいますと、高齢者に免許を返納していただく働きかけで平成12年と14年の2年の違いだけで、全国的に10万人近く返納する人が増えてまいりました。その中で、これは行政が非常に苦労しているなという記事がありました。例えば「ドキッとした新聞報道」と書いてありますが、千葉県や兵庫県では、免許返納したドライバー、あるいはその家族に対してお墓参りの代行をする。えっ？ どういうことと思うかもしれませんが、そういうプラスのことで返納を促進していこうという努力。愛知や大阪では葬儀会社が祭壇料を15%割り引きするサービス。これは当然行政とのタイアップもあるのでしょうか。

後期高齢者になるとそんなに遠い話ではないかもしれませんがね。逆に言いますと、ここまでしないと、行政と民間がタイアップして免許返納が進まないのかというあらわれだともできると思います。私は本日のお話の中で、高齢ドライバーの交通安全対策を家庭や地域の中でどのように進めていくか、その進め方で、冒頭に申し上げた「ギャップ」をどう埋めていくのかという事例を幾つか挙げてみたいと思います。

まず、交通安全では年間の死者数、負傷者数、発生件数と必ず統計的な数値を用います。その数値がいかに変なのかを訴えかけようとするのは指導する立場の人たちなのです。受け手である一般住民、一般市民の立場ですと数値を挙げたから、羅列したからといって心に残るということは余りありません。正直、数値を挙げて指導者が思うほどの効果、期待は、受け手側の一般住民にはさほど残っていないのです。まあコミュニケーション不足もありますがね。だから、要らないという意味ではなく、そこに時間をかけるのであれば、別なところで時間をかける必要があるという事を申し上げたいのです。

アメリカのフェスティンガーという研究者が述べたことを紹介します。どうしてそういう数値が心の中、頭の中に残らないのか。これは自分にとってほしいこと、自分にとってではないこと、人はそれを自動的に選別してしまうというのがフェスティンガーの理論です。交通事故の数値で何十人死にました、何百人死にましたと言ってみても、自分には関係ないとか、自分にはあってほしくない、家族にもあってほしくないと思う人たちにおいては、その数値は聞いても頭に残らない。その残らないことに基づいている言ってみても、さほど効果は上がらない。ですから、数値を中心として事故の悲惨さを説明しても、さほど聞き手側の人たちには効果は上がっていないことをまず冒頭申し上げたいと思うのです。

とは言いながら、今日の高齢ドライバーの話ではやはり幾つか数値を挙げなければなりません。覚えなくてもいいですよ。皆さん方は多分覚えてくださるという期待の中でお話しします。1つは、今の日本の高齢化率はどのくらいですか。全人口に占める高齢者、65歳以上の割合はどのくらいだと思いますか。30%くらいですか？ 27%くらい。4人に1人が65歳以上の高齢者なのですね。高齢者のくくりが65歳。ちょっと早いのではという指摘もあります。人によっては75歳、あるいは80歳からでも高齢者と呼んでもいいのではないかというご指摘も多々見られます。先ほど27%が高齢者と申し上げましたが東京オリンピックの10年後の2030年には、今度は3人に1人が65歳以上になっていく。これは数値上ですよ。私と皆さんは同じくらいですから、我々の息子、娘、あるいは孫、彼らが我々を養っていくのは大変だと思います。ましてや交通事故でけがをしますと救急車で運ぶ、病院で手当てをする、場合によっては手術をする、となるとさまざまな医療費がかかります。

時には活動の中で、「事故で自分の命をどうしようが関係ない」、「あなた方に交通安全なんてとやかく言われたくはない」という言葉も時々聞かれますが、そうではないですね。交通事故の発生はさまざまな精神的な問題、あるいは経済的な問題、社会的な問題が発生します。1人の人間の死というのはそれほど大きな要素、問題を我々や社会に投げかけるわけですから1件でも事故を減らしていこうというのは当然の活動でなければいけないですね。

次に「高齢ドライバーの特徴」に進みましょう。高齢ドライバーの特徴について幾つか指摘しなければいけない問題があります。運転を通した高齢ドライバーに見られる、他の年齢層と比較した一番大きな違いは何かということ、運転操作の不適ですね。運転操作の間違いと言ったらいいのでしょうか。ここで75歳以上の高齢者の発生率と若い人たちの発生率の差、ギャップを見てみましょう。75歳未満で運転不適だと言われている人は16%ですけれども、それ以上にやはり75歳以上の高齢者の場合は大きくなっている。特にブレーキとアクセルの踏み間違い。よくありますよね。止まろうと思ってブレーキを踏んだつもりがアクセルを踏んでしまい前のコンビニのドアを破って飛び込んでしまったなど。そこで何が問題かということ、操作の過程で一拍置いていないのですね。オートマチックになった事が高齢者事故の原因ではなくて、今までマニュアルの場合は、クラッチを踏み、一旦ニュートラルにしてから前進やバックのギアに入れる。一拍置いた運転だったのですね。ところがオートマチックになるとレバーをガチャッと変えるだけで済んでしまう。クラッチを入れて一拍置く必要がないわけですから高齢者にも負担がかからず簡単に換えられる。チェックする、確認する動作の時間がなくなって、こういった結果を生むと言う先生方もいらっしゃいます。

では、どうしてそのような問題が発生するのか。高齢ドライバーと一般ドライバーの大きな違いはどこにあるのか。もちろん経験とか性格などいろいろな要因があると思いますが、この違いをボランティア活動する我々としては理解しておく必要があると思うのです。

それがここで示している「運転構造のメカニズム」で説明いたします。これは昨日も子供の交通安全のご講演の中で先生が説明されていましたが、情報をキャッチして、それを頭で処理し、最後に手足につなげていく、この一連を行動のメカニズムといいます。先生のお話ではこの情報は子供が9割と言っていたらっしゃいましたね。情報をキャッチして、それを処理して行動につなげていく。歩く、止まる、ブレーキを踏む、アクセルを踏む、ハンドルを切るというのは無意識にやっているのではなくて、情報のキャッチとその処理の結果として今言ったようなさまざまな運転行動につながってくるということです。

大人のドライバーの場合、90%まではいかないですが、必要な情報は一般に70~80%は目から入ってくると言われています。目から入ってきた情報を頭で処理して、手足、すなわち先ほどお話ししているブレーキを踏んだり、ハンドルを切ったり、アクセルを踏んだりというような必要な行動につながってまいります。

器官、行動、情報、処理、そして行動。この流れがどこかで切れた時、情報が入らなかつ

たとか脇見をしていた。あるいは反応が遅かった。思ったより手足の自由がきかなかった。そういった時、論理上は交通事故を起こしたり、遭ったりする危険性があるという事です。

さて、私は「3つの箱」と呼んでいます。これをもう少し分解すると「認知」。信号が赤だとか、犬が歩いてくるとか横断者がいるといった情報を認知する。さあ、どうするか。止まらなければいけないか、いや、横断した方がいいか、さまざまな判断をします。そして、行動器官を動かします。このとおりにいけば、この3つの箱が繋がれば論理上事故は起きない。そのとおりにいかないのが残念ながら人間なのです。

このメカニズムを見てまいりますと、このとおりにスムーズな流れの邪魔する要因を人間は持っているのです。一番大きな要因は性格ですね。子供であれば情緒です。高齢者でいうと過去の経験。今まで大丈夫だったから今も大丈夫なのだという過去の経験や、これまでの人生経験によって十人十色となった高齢者。この要因が流れを変えてしまう。

さあ、ここでこちらの白板を見てください。高齢者に独特な4つのファクターを挙げました。1つは高齢者個々の日常行動、2つ目は高齢者、独特に見られる心配性、3つ目は高齢者を取り囲んでいる超高齢社会、4つ目に高齢者自身による勘違い。ここに高齢者の川柳があります。読みますね。『暑いので リモコン入れると テレビつく』。家に帰ってきて部屋が暑かったのでクーラーのリモコンをつけた。つけたら突然、テレビがついて騒がしくなった。間違えてテレビのリモコンをつけたのです。皆さん、これは日常行動か、心配性か、超高齢社会か、勘違いか、どれにあたると思いますか。そうですね。それは勘違いですね。これは人間誰にでもある事ですが、特に高齢者に多いのですね。では、次の川柳です。『年金を 親子でもらう 家がふえ』。そうですね。自分たち、おじいさんだけではなく、息子も年金をもらう世代になった。これはどこに入ると思いますか。そうですね。超高齢社会ですね。次です。これは今朝、私が経験した事です。笑わないでください。『目覚ましの ベルはまだかと 起きて待つ』(笑)。私、今朝シャワーを浴びようと思って5時15分に目覚ましかけました。でも目が覚めたのは4時50分です。それから目覚ましが気になっちゃって。ベルが鳴るまで待っていました(笑)。これは私もまさにそのとおりだと思いました。これはどこに入りますか。そう、心配性ですね。最後、残りは日常行動に行きます。『万歩計 半分以上は 探し物』。万歩計、例えば今日は8,000歩を歩きました。健康のためですね。でも違うのですね。探し物のため歩くのだそうです(笑)。少しオーバーな話ですね。でも、この川柳を見た時、ああ、高齢者だなと私は思いました。皆さん方も思い当たるふしが多分あるのではないですか。

こういった高齢者の皆さんが車を運転する。高齢ドライバーでどんな弊害が出てくるのか。さっきの踏み間違いです。これはどんなに口で言ってみたとこでなかなか直らないものです。なぜか。しみついてしまっているのです。しみついたものは、洗濯物に限らず、人間の行動もなかなか落としにくいのです。その落としにくいしみを、我々がボランティア活動を通して少しでも落とししていきたい。しかし、この活動を進めていく上で難しさがあるのも事実ですね。

次に「高齢ドライバー事故増加の要因」についてです。1つには、当たり前ですが65歳以上の高齢ドライバーは1年ごとに増えております。当然事故も増えていきます。2つ目、これも大事ですが、過去の経験を重視してなかなか人の意見は聞かない。ある自動車メーカーのテレビコマーシャルで軽トラックに乗った梅沢富美男さんが家族に運転を指摘され、「バカにするな、おれはまだ若いのだ」というセリフがありました。あのコマーシャルも高齢者の特性を表したものだとは私は思いますね。自分の現状を認めたくない。これは高齢ドライバーの運転に関してだけではなくて、全生活にわたって同じことが言えると思うのです。要するに、過去を引っ張ったまま、今の自分が低下していく、あるいは弱まっていく。人間としてはなかなか認めづらいですね。私の事例を申し上げますと、私は孫がいます。孫が「じいじ、

汚い」と言うのです。どういう時かというとき新聞を読んでいる時なのです。理由は舌で指を舐めるからです。新聞のページをめくる時、皆さんご同輩ですからわかりますね。必ず指を舐めてページをめくっていきます。そうしないと新聞がめくれないのですよね。でも、そんな事を孫に言ってもわからない。これが実態ですよ。このように自分の体が老化していく。それを自分では中々認められない。ましてや人に言われて、そうだよとは言わない。ここに免許返納の難しさがあるのです。そうですね。人に言われ、自分もだめだと理解し、納得すればいいです。しかし、地域社会の中で「鈴木さん、もういい年なのだから、車を運転しないほうがいいですよ」と言われても知ったことではない。自分が決めるのならいい。しかし自分はまだ運転をしたいのです。逆に言うとも運転しなければ生活できないという人だって日本にはたくさんいるのです。その人たちに向かって、車の運転は早くやめたほうがいいですよ。そうすれば死んだ後、葬儀費用が15%割引されますよ。本人にとっては知ったことではないです。このような高齢ドライバーの皆さんに向かって我々は安全という大命題のもとに、車の運転をやめましょうねと言ってみても効果が上がらないのは当たり前です。

では、当たり前だから何もなくていいのか。そこにまた我々の活動のジレンマが出てきてしまうわけです。道路に立って安全指導をしている時、お年寄りが軽自動車を運転して来たとしたら、知っている人も知らない人も、そろそろ車の運転はやめたほうがいいですねと善意で言ってもそれは善意としてはもう通用しなくなってしまう。では、どうしていくか。次のステップに入ってまいります。

高齢運転者と非高齢運転者との意識のギャップです。これも本日の1つのワード、「ギャップ」につながってまいります。運転の実態。どんな運転をしているのかですが、高齢者と非高齢者で周囲に気配りした運転をしているかという割合はどのくらいだと思いますか。非高齢者では6%くらいです。ところが、高齢者になると3割近く、30%が周囲に気配りして運転していると言っています。6%対30%のギャップ。これは大きなギャップです。

次は、自分は安全運転に対する意識が高い。ルールやマナーを守って運転しているという意識。非高齢者はおよそ10%です。これが高齢者になると20%以上となります。ギャップは倍以上。高齢者はそういう運転をしていると答えています。高齢者と非高齢者との間に大きなギャップが出てきているということです。

次の調査は家族の意識についてです。回答はご覧の4つです。この4つの回答の中で、我々が注意しなければいけないのは、家族は危険だと思っているが交通手段がないからやむを得ないという家族の意識です。これは深刻な問題ですね。長崎や東京のような大都市では公共交通機関がいろいろありますから、少し不便ですが車がなくても生きてはいけます。

ところが、私の故郷。栃木県の大田原市では公共交通、特にバス路線が廃止となってきました。市営バスが1日2本、朝と晩に走ります。病院に行きたい。まだ息子さんやお嫁さん、家族がいる人たちは車を運転して病院まで連れていってくれます。しかし、独居あるいは高齢者だけの世帯では頼れるのはバスしかないのです。非常に不便ですね。私の家から16キロ離れたところに日赤病院があります。朝のバスは朝8時発です。それで帰ってくるのが午後6時です。お医者さんに診てもらうのは3分くらい。往復10時間かけて3分の診療を受け、薬を持って帰ります。これでは自分の人生を楽しむ時間を持てません。余暇を楽しんだり、スポーツをやったり、謳歌することができないのです。

もっと深刻な事は交通ボランティア活動をされている皆さんを敵視してしまう事です。田舎では農機具を軽自動車に載せて畑や田んぼに運びます。高齢者にとってこんな便利な車はありませんね。そこへ、さあ、事故が多いから車はそろそろ止めませんかと母の会の皆さんがいったと仮定する。総スカンを食らいますよね。当然です。あなたはお金があるからそんな事が言えるのだ。俺の生活をそこまで言う権利がどこにあるかとか、いろいろ言われてしまうでしょう。我々は悪い活動をしようとしているのではなく、いいことをしようとしてい

るにもかかわらずこのような反発が生まれてくるのです。この反発が今度どこに結びつくのか。皆さんが高齢ドライバーではなく、子供たちや地域の安全・安心活動をやっているとした時、「山本さん家のあの嫁はだめだよ。俺にこの前こんなことを言っているのだから。何もそんなところまで行く必要ないよ」というように、ボランティア活動それ自体を阻害してしまう。敵に回す。敵に回すと言うのもおかしいですが、理解を深めて下さらない人たちとなる危険性が多分にこの活動は抱えているという事です。では、どうすればいいのでしょうか。

次の「運転免許返納の意識」に入ります。65歳以上の高齢者で運転免許返納をよく考えている割合はわずか1.8%しかない。たまに考えている人が13%。そして全く考えたこともない人が85%。このような割合になっています。

今度、高齢者と非高齢者を見てまいります。「免許返納は必要ですか」の問いに必要だと回答した非高齢者は45%。高齢者自身になると37%。必要ではないとの回答では非高齢者が37%。高齢者が45%。不必要論では高齢者のほうが多いですね。それぞれ割合が逆転しています。

そのほかにも、免許の定年制を導入してはどうかという話もあります。80歳まではいいですよ。80歳を超えたらだめですよ、そういう定年制を用いたらどうか。これは反対意見が多いのです。海外、例えばイギリスではこの制度を導入しているようです。自主返納ではなく強制返納とか強制非交付という事ですね。そんなことをやっている国ももちろんあります。おそらく日本でこの制度を実施したら大問題になるでしょうね。そこまで国が関与するのかと。やはりそこは自主的に返納していくのが穏やかな交通行政の1つではないのかなと思います。次に、「免許返納を考えませんか」と誰が伝えたらいいのか。資料の56ページに記してあります。アメリカでの調査ですが、お医者さんから言ってもらるのが一番いいというのが3割です。国・政府が言うべきだというのが2割、自分自身で決めるというのが2割弱です。今度は高齢ドライバー自身が誰から運転をやめなさいと言われたいか。これもアメリカの調査結果ですが家族から言われたいというのが3割、自分自身で決めるというのが26%です。少なくとも日本とアメリカ人とは情緒的に少し違うというのがよくわかりますね。日本だと、家族から言われるよりは、権威を持った第三者のお医者さん。ここから言われれば、そうかなと信頼度は高まってくるかもしれませんね。ですから、日本では免許の更新の時、認知症検査が入ってきたので少し厳しくなりました。認知症の検査結果を踏まえて、やはり返納しようというドライバーも多くいますし、法的な検査手続きをした専門医から免許は返納したほうがいいですねと診断される。家族から言われても今の段階になってくると、もうさほど効果はなくなってきていますね。ですから、母の会の皆さんが高齢ドライバーへの安全対策活動の一つとして医療機関などの第三者機関を有効に活用(依頼)していくのが良いですね。さらに日本では警察の協力を通して活動を助けていただくということも必要になってくると思います。

さて、ここまでお話ししてまいりました。細かなデータは資料編として52ページから触れておりますので、お帰りになってから読んでいただければと思います。これまで高齢者の特性や背景について触れてまいりました。では、家庭や地域でできること、我々のボランティア活動としてできることは一体何でしょうか。高齢者あるいは高齢ドライバーとは冒頭申し上げましたとおり十人十色です。人によって大きな差が出てきています。運転免許証を持っているという事は共通していてもドライバー自身は十人十色で、必ずこうであるというくりでは済まないということを最初に頭に置いておく必要があるでしょう。そして大事な点は、この人はもう認知症が始まっていると誰もが思うような行動の人は、さほど大きな問題ではありません。問題は隠れ認知症の人です。そのような人は、本人はもちろん、家族でさえ目では確かめられていないから車を運転します。その運転が一番の危険性につながってくる。



その方策として何があるかという免許更新時の認知症検査でしか隠れ認知症のドライバーを発見することはできないのが今の実態です。では車を取り上げる。キーを取り上げる。免許を持っていても車を運転できないようにしてしまえばいいのではないかという考えもありますが、これは行政がやる分にはやむを得ないかもしれませんが、我々はそこに入り込んでいけない。少なくとも、そろそろ運転はやめて欲しいという気持ちを伝えていくしか我々のやれる範疇ではないのだということ。特に、我々が活動する上で大事な点は何かというと、そういう高齢ドライバーに納得をさせていく活動。これが私の最終的なゴールではないかと思います。高齢者に「そうだ、俺もそろそろ運転をやめよう。免許を返納しよう」と気づかせる活動と言ったらいいのでしょうか。活動はそこまでが限界ではないかと思えます。

皆さん方の活動で大切なことは、自分が認知症の専門家になることではないのです。活動の中で、こういう話は誰に頼めばいいのか。誰が専門家なのかということだけを皆さん方が理解していれば、この問題が起きた時、では近隣のお医者さんに頼もうとか、この問題が起きたら行政や警察に頼もうと。そういう知識をもって、まさに先ほども言ったコミュニケーションを図っていける人たちを抱え込むことが非常に大切になってくると思います。

母の会あるいは地域活動、ボランティア活動を通して、自分で直接進めるのではなく、誰とコミュニケーションを図ってその課題に対応していったらいいのかを考えることも非常に大切な高齢ドライバー対策になってくるのではないかと思うのです。何度も申し上げますが、皆さんの地域活動の中で、高齢ドライバーに直接返納を指示するのではなくて、周囲に働きかけていくのが賢明だと私は思います。このように捉えてまいりますと、家庭の役割、地域の役割としてこれから考えていかなければいけない点は、まず家庭をきちっと押さえる。その延長として地域を押さえていく。高齢ドライバーにおける対策としてもそういう活動がこれから望まれてくるのではないだろうかと思えます。

さて、まとめますと高齢ドライバーの対策というのは、我々個人やボランティアでやっても大きな限界があるということが第1点。直接免許を返納させるという活動に訴えかけるのは限界があるというのが第2点。高齢ドライバーだけに限ったことではありませんが専門家や知識を持った人たちとのコミュニケーションを日ごろから心がけていくことが1つの大きな力になってくるということが第3点。皆さん方は地域や家庭での文部大臣であり、厚生労働大臣であり、財務大臣であるので母親、高齢者、高齢ドライバーだけではないですが、そういった働きかけがボランティア活動の大きな基本にもなってくるのではないだろうかということが第4点です。

最後になりますが、こういったボランティア活動の中の免許返納対策ひとつとっても、これは全国的にかかわってくる問題です。今回参加されている各県の皆さんは話し合ったり、情報を交換し合ったりしてコミュニケーションを広めていますね。この講習会が九州全域で大事な活動の原点になっているということをつえると個人でも組織としてでもいいです。ぜひいろいろな課題や解決方法、活動内容などの情報交換をぜひこれから密になさっていただきたいと思えます。これから地域の中の交通安全活動の大きな1つの柱となってくるであろう高齢ドライバー対策について、まとまりのない話だったかもしれませんが、皆さん方のこれからの一層の活動を祈念いたしまして私のお話を終わらせていただきたいと思えます。どうもご清聴ありがとうございました。

## 講演

### 「自転車の事故防止のために」

日本交通安全教育普及協会 主幹 石井 征之

#### 事前学習

皆さん、こんにちは。石井といいます。それでは、早速ですが23ページを開いてください。少し頭の運動をしたいと思います。

問1．平成28年中の全国の交通事故死者数は？ 問2．第10次交通安全基本計画。これは国の基本計画です。そこで目標になっている死者数減は何人？ 問3．自転車安全利用五則は、いつから？ 問4．路側帯を知っている？ 問5．自転車運転者講習制度の対象年齢は？ 問6．自転車を運転する場合、自転車は歩行者の仲間、バイクの仲間、車の仲間 問7．歩道を自転車で走行する場合どこ？ 問8．前照灯はなぜ大事か？理由は2つ 問9．自転車事故の賠償事例で裁判所は幾らを命じたか？ 問10．交通違反の責任と職業について 問11．自転車のTSマークを知っている？ 問12．ハインリッヒの法則を知っている？ です。

#### 交通事故・自転車事故の現状

まず現状です。これは全国の話です。平成29年中の交通事故は前年比、件数、死者数、負傷者数の全てでマイナスになっていますが、負傷者の数を見てください。日本人の60万人近くがケガをして苦しんでいます。それを細かく見ていくと、高齢者が非常に悲惨な状況になっているということです。特に高齢者の歩行中を見てください。歩行中に一番死亡事故に遭っています。大きな国道があって、そばに横断歩道があるのに、「おれは大丈夫だ」と言って渡ろうとする。そして、中央分離帯を渡って向こうに行った時にはねられています。もう1つは、家から半径500メートル以内、夜間、この辺が非常に多いということでもあります。

次に、第10次基本計画についてです。これは、日本は、航空、船舶、道路、この3つを中心として5カ年計画を立てているわけです。5カ年計画を立てて数値目標をきちんと出しています。今、これに向かって一生懸命努力しています。また、世界一安全な道路を実現するために死者数を2,500人以下にする。死傷者数を50万人以下にするという目標も定めています。今、59万人。もの凄く高いハードルだと思います。けれども、今、その目標をクリアしようと各所で一生懸命努力しているというのが現状です。

これは、2015年の世界各国の10万人当たりの交通事故死者数を示した図ですが、新しいデータがありません。これを見ても日本は10番目位。これを2,500人以下にすると前に進む。けれども、我々の前にいるノルウェーとかスウェーデンが交通安全教育をやっていないかというところでもない話で、一生懸命事故を減らそうとお互いに努力をしています。

そして、「五則」はいつ出たのか。これまで日本の社会は自動車中心の社会であって、自転車に手が回らなかった、自転車のことは余り考えられなかった。だから、自転車は左側を走るというぐらいしかなかったのですね。

では、何年前からそれが始まったのか。日本の国が自転車に力を入れ始めたのは何年かというところと2つあります。平成19年7月、警察庁が各県警に一齐に号令を出した日です。そして、平成20年6月に、それを細かく法律として罰則から細則から決めて出しました。だから、日本の国が自転車に本格的に取り組んだのは今から10年前ということです。

ところが、日本の交通関係の状況、特に自転車についてはオランダ等に比べたら100年は遅くなっていると言われます。例えばオランダでは、自転車道が全国至るところにあるわけ

です。自転車道というのは、人も自動車も入ってこない、自転車オンリーなのです。こういう道が全国至るところにできているという状況です。それに比べると、日本の道は狭いですから、それをやれというのは無理なのです。そこで、今、各県が条例などをつくりながらいろいろとやっています。例えば、今、歩道の上のほうに、左側、道路側は自転車のマーク、右側に人が子どもを連れている、こういう丸い看板を立てている歩道が出てまいりました。

次は、路側帯の問題です。路側帯というのは、歩道がない道路にある白い線の内側です。この路側帯というのは幅が非常に広かったり、狭かったり、途中で切れたり、短かったり、いろいろありますので、今度気をつけて見てください。

平成25年の路側帯の規則が決まる前はどうかということだと相互通行だった。自転車も人も通行できる状況だった。その時に、対向側から来た自転車を避けようとする、ちょっと膨らませることになりますからもの凄く危ない。そこで、完全に左側通行だけにする。右側は通行しないという法律ができました。非常に良い法律だと私は思っています。これには罰金もある、罰則もあるということです。

次は、自転車運転者講習制度の対象年齢は何歳からかということですが、14歳以上です。例えば、ブレーキのない自転車に乗っている場合、これは一発で違反です。では、その違反行為に赤切符を切るかということ、そうではないということです。どういうことかということ、事故が起きた、事故を見ていたら違反の行為だと、それで1回。こういうカウントをしていくということです。ある県によると、1年間に十何名の違反者があった。その中の8人が9人が高校生だったというデータもあります。ですから、違反をすると間違いなく摘発されますよということは高校生、中学生にきちんとする必要があります。

## 自転車安全利用五則について

皆さんはご存知ですので、簡単に触れます。

五則 - 1 自転車は車道が原則、歩道は例外ということです。日本の道路は狭いですから、自転車は車と同じだから車道の左側を行くと言っても無理があります。そこで、「例外」を設けています。例えば、自転車通行可の丸い看板があるところは自転車を乗り入れても良い歩道ということです。ただし、歩道を自由に走ってはならない。それから、13歳未満、70歳以上の高齢者、体の不自由な方は、この丸い看板があろうがなかろうが歩道を走って良いのです。ただし、自由に走ってはいけません。また、車道の左を原則どおり走っていたけれども、前で工事がある走れないので歩道に乗り上げる、これもオーケーですということになりました。

五則の2 自転車は車と同じですから左側を走る。右側を走ったら正面衝突する。もの凄く危険です。ドイツの中学校、小学校では、自転車の教育を日本よりも徹底してやっていると聞きました。その時に、先生方が使う言葉が、「自転車を運転する」ということで統一されているということです。これを聞いた時に、非常に大切だなと思いました。今、日本でも学校に流れてくる文書なども、自転車を運転するという言葉を使っています。今度気をつけてみてください。

自転車というのは車と同じなのだということです。だから、車と同じ高額な賠償が出てくるということです。今、どの県も条例をつくって自転車保険の加入の義務化が進んでおります。一昨日の新聞でしたが、仙台市が2019年1月1日から義務化したというのが載っていました。そういう県がこれから増えていくだろうということです。

神奈川県のある町の事例ですが、小学校5年生以上全員を自転車保険に加入させたそうです。町が保険料を負担したのですね。高校でも高等学校PTA連合会という組織があります。1つの高校が一括で、例えば500人なら500人の高校生全員に、入学の時に1,000円か1,500円ぐらいで賠償金1億円の保険を高P連に申し込んでいる例があります。

今いろいろな種類の保険があります。私は非常に良い保険だと思っているのは、T Sマークの付いた保険です。この保険は、お金を払って申し込むことはできません。これは自転車の整備をした時に付けてもらえる保険なのです。だから、このマークのある自転車整備店へ行って自転車を点検してもらって、T Sマークをつけてもらうのです。自転車屋さんによって違いますけれども、1,500円ぐらいでこれが付きます。年間1億円の賠償保険が自転車につきますので、誰が運転していても大丈夫です。

五則の3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行。これが非常にわかりづらい。皆さんはこの3番目をどう教えていますか。私は、できるだけわかりやすく「歩行者優先」。歩道は本来自転車が入ってはならない道です。ところが、入らざるを得ない状況があります。そこで、まず通らせてくださいぐらいの気持ちを持って歩道を走らなければなりませんよ、これが第1。第2は、車道寄りを徐行。では車道寄りとはどこか。今、新しくできる歩道にブルー塗装している歩道が多くなりました。ところが、幅広い歩道ばかりではありません。車道寄りぐらいしかない狭い歩道もあるわけです。ですからお互いが車道寄りを走っていた場合はどうするか。相手を右に見て交差する。しかし、広いところでない場合には、降りて足を着いて、お互いに止まって行くということになると思います。結局、交通社会というのは譲り合う社会、譲り合う心、これが非常に重要だと思います。特に小学生に話す時は、お互いに譲り合うことが大切であると指導していただければと思います。

五則の4 飲酒運転はもちろん禁止です。それから、二人乗り、並進、ライトの点灯。このライトですが前照灯といいます。横浜で起きた賠償5,000万円の事故。高校2年生の女子が夜7時15分、真っ暗な道路を無灯火の自転車に乗って、携帯電話をして片手運転をしていた。そして、歩行中の看護師の方に後ろから追突してしまう。看護師の方は腰と首を痛め、看護師の仕事ができなくなった。生活にも困って、横浜地方裁判所に賠償の訴えを起こした。そして、裁判官が事故を精査して5,000万払いなさいという判決を出した。この事故を考えた時に、もし高校生がライトを点けていたらどうだっただろうか。ライトを点けていれば、看護師の方は、ああ、後ろから自転車が来たと気づき、避けることができたのではないか。それだけ自転車のライトというのは重要なのです。

それから、信号の意味です。ある時、小学校の高学年の女の子と、まだ5・6歳の男の子が、赤信号から青信号になったので女の子はそのまま道路に出たのです。皆さんが小学生や幼稚園で指導する場合に、信号の意味を十分説明していただきたいということです。青信号だから横断していいということでは全くない。「渡ることができる」という意味なのだということをご指導していただきたい。それから、交差点での一時停止ですが、信号があろうがなかりうが、自転車の右折では、まず直進して、それから右折するという2段階右折です。

五則の5 子どもはヘルメット着用です。現在、罰則にはなっていませんで、努力義務になっています。しかしヘルメットは非常に重要です。今、小学生も格好良いヘルメットを被るようになってきました。非常に良いことだと思います。

愛媛県の例ですが、私は頭が下がる思いです。愛媛県に行って高校生がヘルメットを被って自転車を運転している姿をぜひ見たいと思っています。実は今、愛媛県のホームページを見ると、愛媛県内の自転車通学の高校生はヘルメット着用率が100%と書いてあるのです。私はこれを見た時に、高校生が、校長から言われた、警察から言われた、だから守る、ヘルメットを被る。私の経験から申し上げると絶対にあり得ないと思いました。そうしたら、愛媛県のすばらしいところは、校長会とPTAと警察、さらには、生徒の代表を入れて、ヘルメットの問題を1年間かけて話し合った。だから、生徒が守るわけです。生徒たちが自分たちで選んだヘルメットを8タイプ用意して自分で好きなものを被りなさいとしたのです。だから守られる。このように、ヘルメット着用はとても難しい問題ですが、今後増えていく可能性があると思っています。それからイヤホンなども条例で禁止しています。

## 問われる責任

免許の話ですが、医学部のある大学の話です。将来、医者になりたいという夢をもって、小さい時から一生懸命勉強して医学部に入った男子学生がいました。ところが、一生懸命勉強していたその学生が9月から授業に出なくなったのです。調べてみたら夏休みに友達とドライブに行って、彼の運転で死亡事故を起こしてしまった。結果、医師免許が出ないので結局、退学したそうです。教員の場合も全く同じです。禁錮以上の場合に教員の免許が出ません。このように、将来なりたいと思っていた職業に就けなくなるということもあるのです。

それから、事故を起こした時の責任。この前、北海道で男子大学生が子どもと接触して逃げましたね。もしあの時に逃げないできちんと対処していれば何ら問題はなかったのに、「ひき逃げ」ということになってしまった。「ひき逃げ」は非常に重大な罪に問われます。

皆さん、ぜひ小・中学生にお話しして欲しいことなのですが、例えば子どもたちが事故に遭った時、できるだけ早くその場を離れたいという意識が働きます。「僕は大丈夫です」と言って、その場から離れ、学校の保健室に入る。結果、骨折していた。こういう場合が多い。だから、事故に遭った時は、必ず警察を介入させるということをやぜひ言っていたきたいと思います。

最後のハインリッヒの法則。ご存じだと思いますが、アメリカの公務災害を扱っている保険会社にハインリッヒという人がいた。その方が毎日上がってくる事故事例を見ていたら、1対29対300という割合が当てはまることに気づいて発表した。どういうことかということ、死亡事故が1件あると、その下には骨折などの重大事故が29件ある、その下には、もうちょっとで事故になる。ハットしたりヒヤットしたりというのが300件ある。このヒヤリ・ハットを無くすことが重大事故を少なくすることなのです。例えばヒヤリ経験を150人に減少させれば死亡事故は0.5になるわけです。だから、例えば5分早く家を出ようとか、雨の時に必ずかっぱを着ようとか、そういう行動によって事故が減ることなのです。

さらに事故を防止するためには、反射材が非常に重要だということをお知らせしておきます。

それから、内輪差による巻き込みの危険です。高校3年生の事例ですけれども、10月、朝8時の横断歩道でした。赤信号だったので止まった。そして青信号になったので横断を始めました。そこへ左折してきたトラックに巻き込まれたのです。部活も一生懸命やっていた真面目な子でしたが、本当に残念で、お父さんがもの凄く嘆いたということです。

また、スマートフォンを見ながら線路に落ちたとか、実際に起きた東京都の事故ですけれども、スマートフォンを見ながら赤信号に入って、女子学生が亡くなっています。

私は、最後に申し上げたいのは、吉田瑩一郎先生という文科省に長くいらして、文科省を退官後、日本体育大学の教授になった先生がいました。残念ながら今は亡くなったのですけれども、この先生が「安全教育の5つの方法原理」ということを仰っていました。1つ目は、一回性の原理。人生は一度、命は1つ、一瞬にして命をなくす。2番目は、「もしかして」という危険予測の原理。3番目は、セルフコントロール出来る自己統制の原理。4番目は、生活習慣確立の原理。生活のリズムが崩れていくと非行や事故につながっていくということです。5番目は、地域性の原理。大都会の子どもと夜、真っ暗で何も無い地域にいる子どもでは全く環境が違うわけです。だから、その場に合った指導法、その場に合った話をするのが大切だということなのです。

最後になりますが、私は今、皆さんのやられている仕事、取り組んでいることは命に関わることであって、もの凄く重要な仕事であることは皆さんも分かっていると思いますが、ぜひもう一度再確認して、頑張っていたきたい。心からエールを送りたいと思って私の話を終わります。ありがとうございました。

## 【2日目】

### グループ討議の結果

共通テーマ：高齢者と子どもの交通安全

#### 1班

テーマ1	子ども（特に高校生）（自転車）交通マナーの指導
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一番自転車に乗る機会の多い中・高生に指導できる機会が少ない</li> <li>・市立の学校では活動の機会があるが、県立校はおろそかではないか</li> <li>・ヘルメットを着用しない子が多い。ヘルメットの義務化を</li> <li>・ボランティアの力だけでは難しいところがある</li> </ul>
対応策 (対応案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガラポンでヘルメットが当たる！ということをやっている（埼玉県）</li> <li>・保護者向けの交通安全教室</li> <li>・中・高生向けの問題解決型交通安全教室</li> <li>・行政（役所・警察）や学校と協力して活動できる機会を増やす</li> </ul>

テーマ2	（母の会）会員の高齢化・減少に伴う存続の危機
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チラシやティッシュを配る</li> <li>・反射材やアンケートを戸別世帯訪問で配る</li> <li>・警察の方と一緒に世帯訪問</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人数の減少で活動維持が難しい</li> <li>・予算がない</li> <li>・せっかく配った反射材をもっと有効活用してもらいたい</li> </ul>
対応策 (対応案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会を通じて、老人クラブ等の集まりに出向くことで、少ない人数でも反射材等を配ることができる</li> <li>・若い世代のいる自治体には会員の勧誘を行う</li> <li>・反射材は高齢者だけのものではないと理解してもらおう。玄関に置いて夜間外出時の着用の習慣化を若い人にも積極的に進める</li> <li>・ドライバーの立場に立って考えられるような啓発活動も必要</li> <li>・「高齢者」を強調し過ぎない</li> </ul>

2班

<p>テーマ1</p>	<p>子ども・高齢者の交通安全</p>
<p>活動状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立哨活動</li> <li>・交通安全活動</li> <li>・世代間交流事業</li> <li>・高齢者世帯訪問事業</li> </ul>
<p>課題の抽出</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道の指導の在り方（車優先か、人優先か）</li> <li>・高齢者が会合や学習に参加しない時、どうすればよいか</li> <li>・高校生のスマホ等、ながら運転への対応</li> <li>・登下校時の犬の散歩</li> <li>・反射材は自分の位置を相手に知らせるものという意識の醸成</li> </ul>
<p>対応策 (対応案)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 子どもに対して             <ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道の標識の在り方（標識が高すぎ、子どもの目線に合わない）</li> <li>・歩道の近くのバス停は非常に危険（行政への要請）</li> <li>・右折と左折の問題</li> <li>・チャイルドビジョンを使って、大人の80%しか視界がないことを理解させる</li> <li>・ゼブラゾーンの白線の摩耗等を点検し県警等に提出</li> </ul> </li> <li>2. 高齢者に対して             <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分の身体能力を知る。自信過剰にならないことや身体は年齢とともに変化していることの大事さを伝えるなど、自分の問題として捉えてもらう工夫</li> </ul> </li> <li>3. 中・高生に対して             <ul style="list-style-type: none"> <li>・スケアードストレイトを生かした教育活動を</li> </ul> </li> <li>4. 全体として             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイビーム、早目の点灯、声掛け運動、地域と家庭とのコミュニケーションをとる</li> </ul> </li> </ol>

3班

<p>テーマ1</p>	<p>高齢者と子どもの交通安全</p>
<p>課題の抽出</p>	<p>ブレンストーミングによる課題の抽出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のルールとヘルメット着用の推進</li> <li>・道路横断時の安全確認（飛出しの危険）や歩道を歩く際の注意点</li> <li>・生活習慣と交通事故</li> <li>・スタントマンによる事故再現</li> <li>・保護者への啓発について</li> <li>・高齢者への対応について</li> <li>・運転免許証の返納について</li> </ul>
<p>課題の抽出</p>	<p>子ども</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の横断方法</li> <li>・交通安全は生活習慣から</li> </ul> <p>高齢者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周りとのつながりが無くなっている</li> <li>・道路横断について</li> <li>・運転免許証の返納について</li> </ul>
<p>対応策 (対応案)</p>	<p>子ども</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域全体での声掛け</li> <li>・一時停止、左右確認、安全確認、交通ルール等を身に付けてもらう習慣づけ</li> </ul> <p>高齢者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分の命は自分で守る習慣づけ（言い続ける）</li> <li>・反射材の着用を勧める</li> <li>・交通安全カルタで、世代間の交流につなげる</li> <li>・世帯訪問での声掛け</li> <li>・いきいきサロンでの啓発活動</li> <li>・ふれあいバスの利用</li> </ul>



#### 4班

テーマ1	子どもと高齢者の交通安全
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家庭訪問（警察・民生委員・地域推進員と同行）で啓発物・チラシを配布し、交通事故防止の話をしている。併せて、振り込め詐欺への注意喚起をしている</li> <li>・子どもたちには、交通安全教室で、安全な道路の渡り方や安全な自転車の乗り方等、関係団体とともにキャンペーンで啓発している</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サロンや高齢者交通安全教室等に参加できない方のための啓発活動が必要</li> <li>・個人情報保護法等により、高齢者宅の把握が難しい</li> <li>・会員自身が高齢になっている</li> <li>・世代間の交流がうまくいっていない</li> </ul>
対応策 (対応案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・参加しない高齢者にはお宅訪問は重要である。地域に合ったやり方が重要</li> <li>・子どもも高齢者もドライバーも、「もしかして」という思いを心に置くようにしたい</li> <li>・常日頃から家庭の中で交通事故防止について話をする。「交通安全は、家庭から」が基本</li> </ul>

#### 5班

テーマ1	高齢者に対する効果的な交通安全教育と免許返納を納得してもらうために
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幼児と高齢者に参加してもらい、パレード等を行う</li> <li>・地域でバスやタクシーの配車はある</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消極的な高齢者は中々集会所等に集まらない</li> <li>・核家族が増え、自分の家族と一緒に教育を受けることは難しい</li> <li>・大都市では交通網が整備されているせいか、返納後の補助がない。</li> <li>・返納後の生活が担保されていない。</li> <li>・返納した方が良いと思われる人が返納しない</li> </ul>
対応策 (対応案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集会場等に集まらなくても家庭内で出来ることがある（ポスター等）</li> <li>・サロンなどに呼んで、お昼を食べながらお話をする</li> <li>・大きな都市にも、返納後の対応策が欲しい</li> <li>・免許更新時の点数を上げて厳しくする</li> <li>・家族の方と一緒に更新に来てもらい、厳しい親族の目で見てもらう</li> <li>・生協に「聞き取り担当者」を置いて、月1で、Face to Faceで、元気を確認する</li> </ul>

発表の方々、時間を守っていただいております。私から簡潔にまとめを申し上げたいと思います。

1班で、安全教室の問題がありました。今、人を集めるということがなかなか難しい。そこで、出向く教育、出向く啓蒙、出向く交通安全。具体的に言うと、病院の待合室に行って、5分でもなり交通安全の啓蒙を行う。または高齢者の集まっているところに出かけていく。それから成人式。これで5分間でも3分間でも時間をもらって、飲酒運転は駄目だということ啓蒙する。また、お祭りの時に交通安全の催しを1つ入れる。ですから、集めること以外にも出かけるということが今、求められてきているのかなと思います。

2班では、体験をさせるというのがありました。これは結局、自覚をさせるということのポイントですね。これは非常に大切だと思います。

3班では、1つは子どもの目線が違うのだということをきちっと理解する。大人の目線と子どもの目線はかなり違うわけで、例えば、話す場合も膝を崩して子どもの目線で話をする。あるいは横断歩道で横断旗を出す場合に、その横断旗が子どもの目線についてどうなのだろうか十分に意識する必要があると思います。

それから、家庭での習慣づけというのがありました。これは母の会のテーマとしてある「交通安全は家庭から」。これはまさしく重大な問題でして、一番大切なポイントだと思います。

4班で高齢者の訪問というのがありました。5班でもありましたけれども、PTAの役員などに協力していただいて、子どもと一緒に訪問するところがあるということを私は初めて聞きました。大体高齢者を訪問する場合、警察官と地元の区長さんとか、高齢者が顔見知りの人と一緒にいくと思っていましたが、子どもと一緒にいくというのはこれまで聞いたことがなくて新鮮に思いました。

それから、反射材の問題ですけれども、皆さんやっているように、その場でつける。少なくとも玄関でつけてくださいと言って渡すだけだと間違いなく神棚に行ってしまうから、必ずその場でつけるということが必要だろうと思います。

それから、高校生の制服についての話がありました。これは私の専門ですけれども、九州のある高校ですが、黒い制服がやはり問題になって、黒い学生服の背のところに反射材を入れるということをやっている高校があります。

部活をやって暗い中を帰る自転車の子どもたちに対して、ちょっとライトを点検しようとか、反射材はついてるかなど、ちょっとした心がけが教員に求められる、教員の意識が必要だということの話をしています。特に高校生は真っ黒な学生服が多いので、反射材について呼びかける必要があると私も思います。

5班のところ、免許返納とか高齢者の自覚という問題が出ましたけれども、高齢者を考えた場合、一番のポイントはやはり高齢者が自覚を持つこと、それから、高齢者の生きがいを潰してはならないのではないかと思うのです。

私の義理の父の例ですけれども、義理の父は92歳で亡くなりました。最後の2年間は病院に完全にお世話になり、食事も摂れない状況で亡くなったのです。1週間ぐらいして、私の家のに古い形の車が来たのです。誰だろうと思って見ていたら、その人はちょうど仙人みたいに痩せた背の高い方でした。その方と私は全表面識がありませんでした。その人が玄関に来まして、「石井三郎さんのお宅ですか。私は大学時代にバスケット部で4年間一緒に活動した者です。ぜひ線香を上げさせてください」と言ったのです。そして、家の中の仏壇に行って、朗々と大きな声でお経を読み上げて、そしてお経が終わると「失礼しました」と言ってすぐに帰ったのです。その時、古い形の車でしたがきちんと運転をされて帰って行きま

した。私の家から30分以上かかるところから来ているのです。

その時に私が思ったのは、高齢者というのは気力・体力の個人差がもの凄くあるということです。このように普通に車を運転できる人もいる、うちの義理の父のように全くできない場合もある。そういうことで、高齢者の場合、個人差が非常に大きいのです。ただし、今、星先生の話にありましたように、加害者になる高齢者という状況が出てきておりますので、やはり返納はかなり重要な問題だろうと思います。

以上ですが、今日いろいろ話をしたことが、今回の研修会で一番大切なことだと思いますので、ぜひ皆さんがここで話し合ったことを大切にしていきたいと思います。

最後に2つほど申し上げますが、交通安全母の会のスローガン「交通安全は家庭から」。私は、例えば家庭で、テレビで交通事故の報道があった時に、この事故はこうだよねと一言子どもがいるところで話ができる家庭、要するに親御さんですね。そういう家庭が1つでも多くなればだんだん良くなっていくのではないかと、そういう家庭が基本だろうと思います。

それから、私は現職の時に、何度も自分の担任の子どもが交通事故で亡くなりました。私が現職の頃はバイクで亡くなるのが非常に多かったのです。今はバイクに乗らない子どもたちが多くなってきましたけれども、私の時は非常に多かった。バイクで一瞬にして命を落とすわけです。そして、葬式に行く場面がありました。お母さんはほとんど立ち上がれない、もう寝込んでしまっています。お父さんが辛うじて対応に出てくるという状況がありました。

ある時、子どもたちを通夜に連れて行ったのですが、お母さんがぜひ息子の顔を見てやってくださいと、子どもたちに必死にお願いをされたので、私どもは二十数名おりましたが焼香させていただきました。子どもたちはこのような経験があまりないので、ぎこちないため、延々2時間近くかかったということもありました。けれども、そのお母さんの思いは生徒たちに伝わったと思っております。

結局、そういう場面で思うことは、交通安全というのは最終的には命の問題ではないか、命を守ることでないかと思うのです。そこで、皆さんの日ごろの活動というものがいかに大切なことなのか、命に直結した活動なのだと今一度再確認していただきたい。無理することはありませんから、自分ができる範囲でやっていくことが交通指導員として良いのではないかと思います。

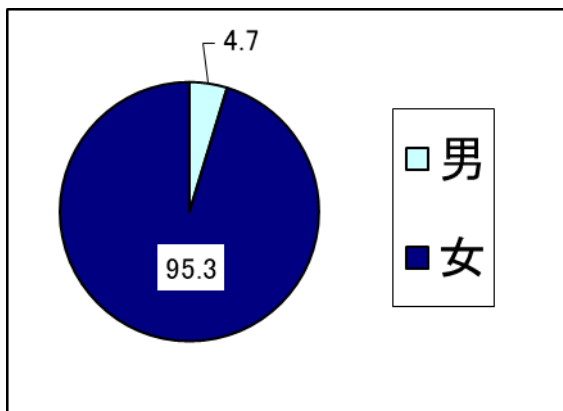
静岡県だったと思いますけれども、交通指導員の中で自転車に特化した交通指導員を任命した県がありました。自転車だけに特化する。または高齢者だけに特化する。こういうこともありかなとちょっと考えたところでもあります。

最後になりますが、皆さんは日ごろ本当に頑張っていると思います。多分皆さんは後継者の問題で頭を痛めていると思うのです。後継者を育てるという視点を持っていただいて、後継者が育っていくような状況をぜひ工夫していただきたいと思います。

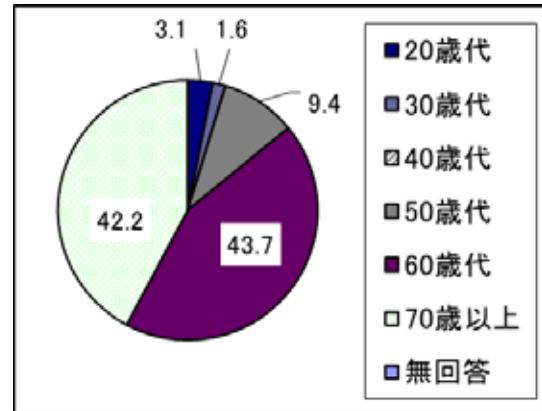
以上で終了いたします。ありがとうございました。

### 3. アンケート集計結果

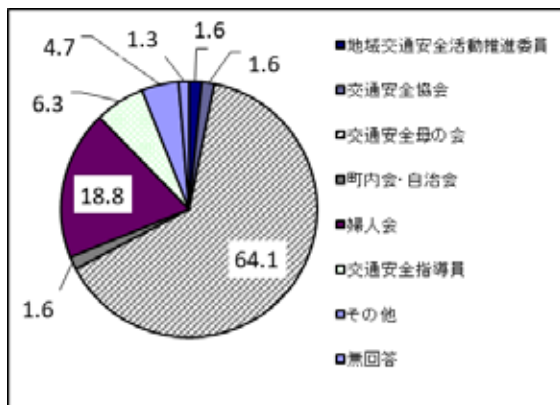
#### 1. 性別



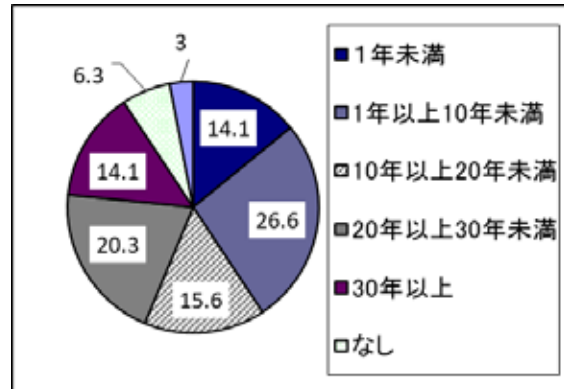
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

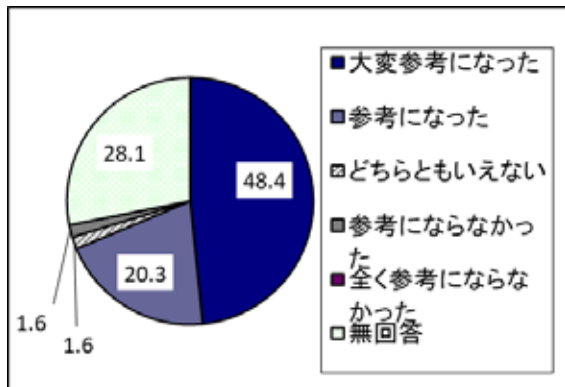


#### 4. 活動年数

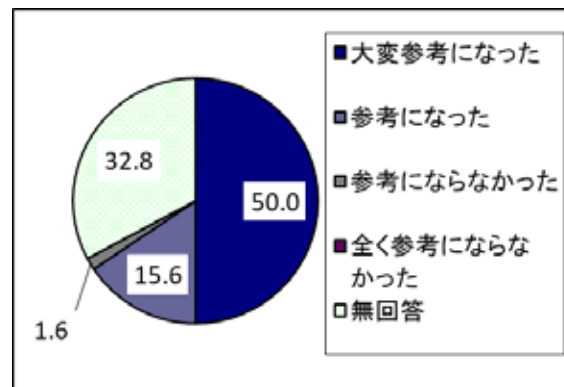


#### 5. 評価

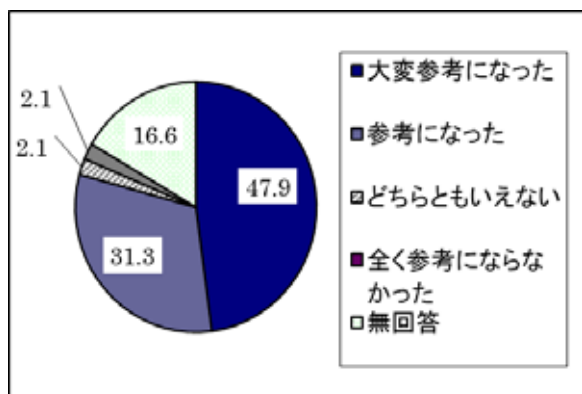
[講演 講師：星 忠通先生]



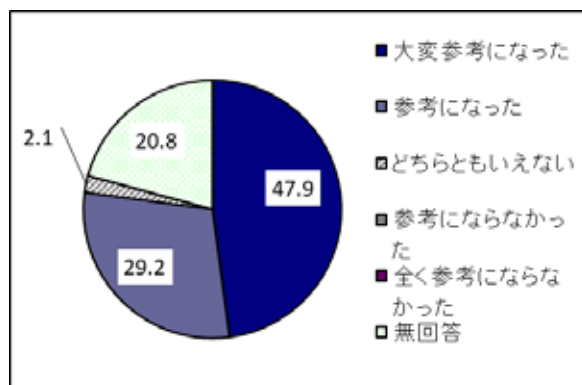
[講演 講師：石井征之先生]



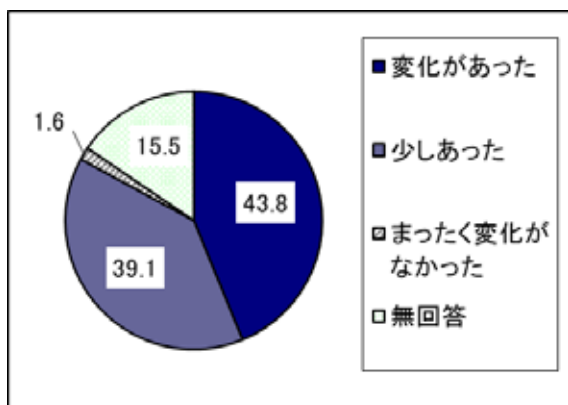
[グループ討議]



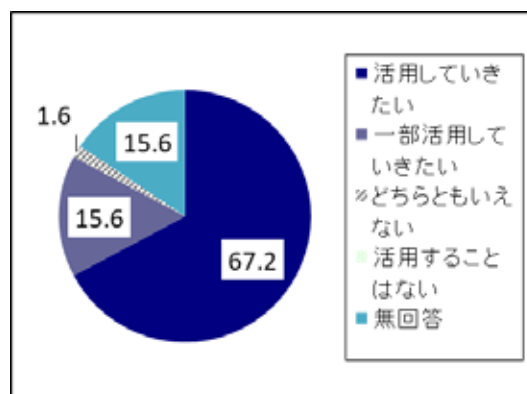
[総合評価] (講習会全体として)



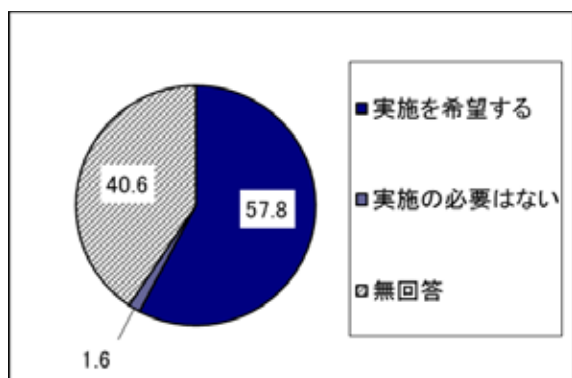
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・ 高齢者の免許自主返納 （ 2 ）
- ・ 啓発技法
- ・ 会の維持
- ・ 各県の交通安全教育の取組
- ・ 命を守るために自分ができる事
- ・ 役員が高齢になり、どう維持していけばよいか

## 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

- ・ 机上よりもスケアードストレイトの活用など、実技 （ 2 ）
- ・ 県内の取組の発表を多くの市町の出席を得てディスカッションを行う （ 2 ）
- ・ 高校生を利用してはどうか
- ・ 他都道府県の啓発活動の視察
- ・ その土地の交通状況を実際に見て、課題を挙げ、討議する（街頭指導を皆でやる）

## 12．その他の意見・要望

- ・ 新たに道路標識ができた場合、村の広報にその場所を示していただくとありがたい
- ・ ゲームなどを取り入れ、体で覚えるような方法を
- ・ 県や各市町村でつくっている反射材の展示なども楽しいのではないかと
- ・ 教員やPTA も呼んだらどうか
- ・ 県外の意見が聞けて良かった
- ・ 知識よりも技法などの直接的な講習はどうか

#### 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 石井征之先生



グループ討議



グループ討議



グループ討議発表

