

中国・四国ブロック

1. プログラム詳細

【日程】

<1日目>

13:00～13:30	(30)	受付
13:30～13:45	(15)	開会 ・主催者挨拶：内閣府 政策統括官（共生社会政策担当）付 交通安全啓発担当参事官補佐 大橋 健晴 ・来賓挨拶：山口県 環境生活部 県民生活課 企画監 松原 俊雄 ・講師、コーディネーター紹介
13:45～14:45	(60)	講演 「子どもの交通事故防止」 講師 特定非営利活動法人日本こどもの安全教育総合研究所 理事長 宮田 美恵子
14:45～14:55	(10)	休憩
14:55～15:55	(60)	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～」 講師 安全教育研究所 所長 星 忠通
15:55～16:10	(15)	休憩
16:10～16:55	(45)	グループ別交流（自己紹介及び役割分担検討）
16:55～17:00	(5)	事務連絡

<

2日目>

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受付
9 : 00 ~ 10 : 50	(110)	グループ別討議 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 自転車に対する交通安全活動における課題と対応 交通安全啓発活動における課題と対応
10 : 50 ~ 11 : 30	(40)	グループ別討議結果発表・全体討議及び意見交換
11 : 30 ~ 11 : 50	(20)	講評 (コーディネーター 星 忠通先生)
11 : 50 ~ 12 : 00	(10)	主催者からの連絡事項 : 内閣府
12 : 00		閉会

2. 講義等の記録

【1日目】

講演

「子どもの交通事故防止」

特定非営利活動法人 日本子どもの安全教育総合研究所

理事長 宮田 美恵子

皆様、こんにちは。宮田でございます。

まずは、皆様方の日ごろの熱心なご活動に心から敬意を申し上げます。今日は子どもの交通事故防止ということでお話をさせていただきます。

はじめに安全教育についてです。わが国の学校安全教育がより具体的に進められるようになった、その1つのきっかけになったのが2001年大阪教育大学附属池田小学校で授業中に男が乱入して、児童や先生方の命を奪い、傷つけた事件でした。安全・安心な国に暮らす私たちは、これまで想定もしていなかった事件でしたので大変社会を震撼させました。地域で子どもたちをどう守ったらいいのかということのをあらためて考えるきっかけになったのです。この事件以降、今度は通学路で誘拐事件が相次いで起こりました。この間、全国で皆様方のような方々がパトロール隊やスクールガードとなって、地域で子どもを見守ってくださっています。2009年になりますと、「学校保健法」が「学校保健安全法」に変わりました。安全であるのが当たり前のように感じていた日本の、私たちの共通認識が変わってきました。そして皆様方のおかげさまで交通事故も減少し犯罪も減っています。しかし、社会情勢や世界が大きく変わっていることもあって、あらためて安全ということのを皆で考え取り組んでいこうということになったわけです。

学校保健安全法はこれまでと主にどこが変わったか。これまでは安全に関することは学校長の裁量により、自転車講習会などが行われてきました。しかし、これからは計画を立てマニュアルを作成して訓練をするということがここに明文化されました。ここで最も大事なものは、誰が実施するのかということなのです。これは子どもに関わるあらゆる人、保護者や警察、安全にかかわる団体、地域住民なのです。つまり地域ぐるみで子どもたちの安全を守りましょうということが書かれているのです。

そして学校安全教育には3つの柱があります。1つ目は「生活安全」、ここに先ほどの池田小での事件や誘拐事件が入ります。2つ目は「交通安全」、3つ目は「災害安全」。災害はとでも領域が広いです。この3つを学校だけで実施するには様々な意味で無理があり、地域の皆様の協力を得て子どもたちの安全のために一緒に取り組んでいただくということです。

学校での安全教育は、大きく3つのことを目標にしています。1つ目は、危険や安全に対する思考・判断に基づく適切な意志決定や行動選択。2つ目は危険を予測し、自他の安全への配慮や環境改善。たとえば、今、車が大分近づいてきたな、この距離ではもう渡ったら危ないとか、そろそろ赤信号になりそうだから、待ったほうがいいかなという安全な行動選択ができることです。今は目に見えないけれど、もしかしたら車が自分のほうにやってきて、自分は渡り切れないかもしれない。今、見えない危険を予測することができる能力の育成です。3つ目は、自他の生命を尊重し、安全で安心な社会づくりの重要性を認識し安全活動に進んで参加し貢献できる力を身に付けることです。すなわち、自分以外の人の安全に配慮で

きること。そして、皆様方がリードしてくださる地域活動に将来参加し貢献できる人になってもらいたい。このような3つの目標を持ち安全教育を進めているわけです。

学校の安全教育の概要をお話しましたが、もちろん家庭や地域にもそれぞれの安全教育があるわけです。多くの人たちが将来安全・安心に暮らし続けたいと願っていると思います。この先何が起こるか緊張して暮らすということではなくて、大切な人と安心して過ごしたいというのは多くの人たちの願いであると思います。だから学校だけでなく、生涯を通して家庭での安全教育や地域での安全教育があるのです。それは生まれた時から生涯続くもの、形を変えて全員が関わり続けるもの。言い換えれば生涯学習活動だと言ってもいいと思います。

この図は、赤ちゃんとして生まれ、小学校に上がり、中学校に上がり、皆さんのような大人になっていくのを絵で示したものです。家庭、地域、学校の安全発達のイメージを表しています。こうして生涯かかわり続けるものなのです。生まれた時から大人になるまでは少なくとも圧倒的に見守られる存在ですね。その後、見守る存在に成長していくのです。そして、その始まりはやはり家庭での安全教育となりますね。そうすると、この図が示すように、家庭の安全教育で一番大事なことは、自分の命はかけがえのないものであり、家族など一番身近な人に愛されること。たとえば赤ちゃんはお父さん、お母さん、おじいちゃん、おばあちゃんに抱きしめられるととても安心して心地よさそうにニコニコ笑います。自分はとても大事にされている1人の存在、1人の人間だな、大事な命を持っているなということを感じるのでしょうか。自分の大切さや、守るべき大事な命を持っていることに気づいていく。そして自分以外にも大切な他者という人たちがいることに気づく。たとえばお母さん、お父さん。学校に上がれば友だちや先生、地域の人たちの安全に配慮した行動が必要であることを知る。そのために家庭は安全教育のスタートとなる大事な段階です。そして学校での安全教育、地域の安全教育というように形を変えて生涯かかわり続けていくサイクルを描くと考えます。

まず家庭の安全教育についてお話します。こちらの「家庭の安全教育9カ条」をご覧ください。家庭では自分の大切な命に気づくこと、自分以外の人との信頼関係を深められるような関わりを大事にしてもらいたい。そして約束や決まりを守る習慣をつける、身の回りの物を大切にすること。そういう習慣をつけるトレーニングを日々の生活の中でやる、ここから将来のドライバーになるため教育が始まっているとも言えます。それをしっかり守ることが身につけていけば、たとえば制限速度〇〇キロとなっていれば、暴走をすることはいけないことだという判断につながるでしょう。やはり幼い頃から日々の約束や決まりを守る、物を大事にするということを繰り返し体に覚えさせるところから、安全教育が始まっていると思います。次は、近所の人や、交通安全のために見守ってくださる方々に毎朝「おはようございます」と挨拶できる。こういうこともとても大事です。加えて地域の行事や活動に親子で参加し、地域の人と知り合いになってもらいたいということです。次は、特に自然災害のことを意識していますが、自然に親しんだり外遊びを十分に行って欲しいということです。自然というのはとても大きな手の届かない存在であることを感じ、時に自分の行動を慎んだり、コントロールする能力を高めることにつながるのです。こうしたことがベースとなって、自分や他人の安全に配慮したドライバーや歩行者としての行動やマナーにつながっていくと思います。

次に地域の安全教育についてお話します。地域の安全教育というのは何か。まさに皆様方の活動そのものということになります。皆様方が長年にわたり毎日のように子どもたちのそばにいてくださり、子どもの安全を見守ってくださる。この姿そのものではないかと。たとえば先ほどの池田小の事件からパトロールを始めたとか、ボランティアとして交通安全に関わるようになったという方もいらっしゃると思います。仮に池田小学校事件からカウントしても17年ぐらい経っているわけですね。そういう皆様方の活動や熱心に活動されるその姿が

そこにあり続ける。地域にその姿が継続的、安定的にある。このこと自体が子どもへの地域の安全教育だと思います。子どもたちは皆様方の姿を見て、ふれ合って安全を確保してもらっているのだと気づくと思います。すでに気づいている子もいるでしょうし、その子が大人になった時に思い浮かぶのは皆様方のお姿や顔ではないかと思います。皆様方がその姿を見せ続けてくださることが子どもたちにとっての安全教育そのものであります。地域の方々に、長い間、毎日こうして活動をしてくださる原動力は何なのですかと、質問したことがあります。きっと長年の様々なことを語ってくださると思って耳を傾けます。しかし戻ってくる言葉はたった一言なのです。それは子どもの「ありがとう」と言う言葉でした。何の見返りを求めるわけでもなく、ただご自身の大事な時間を使って子どもたちを見守ってあげたい、その思いがきっと子どもに伝わるのでしょね。だから子どもが「おばちゃん、ありがとう」と言ってくれた時、ああ、やっけてよかったと思うとおっしゃっていました。それが長続きする原動力の秘訣なのだそうです。本当に頭が下がります。

このような姿が街にあり続けるということ、このように見守られて育った子どもたちは、きっと将来、誰に強制されることなく、自分が見守り手になるのは普通のことだと考えるようになるでしょう。自分たちが見守っていただいたということが教えになり、きっとその次の世代に繋がっていくと思います。ですから、皆様方が子どもたちを次の世代の見守り手に育ててくださっている。そういう安全教育をしてくださっているのが皆様方の活動であると思っています。これが地域の安全教育です。

このように、家庭、地域、学校の安全教育が目指しているのは何かというと、皆が安全・安心に暮らし続けることのできる日常を担保するという。そのために特定の人だけが頑張り続けるのではなく、皆それぞれの立場でできることをすることです。毎日一生懸命立哨してくださる方もいれば、今は仕事でできないけれど定年退職後にぜひやろうとか、今はできないけれども今やっけてくださっている方に「いつもありがとうございます。ご苦労さまです」と声をかける。そんな参加の仕方もあると思いますので、自分にできることは何だろうと保護者や先生、大人たちに考えていただきたい。子ども同様に。先ほどの9カ条には、約束を守るなどがありました。これらは結果として、人々と協働する力を育てていく。言い換えると「市民性」を育てていく、安全教育の大変重要なところ。市民」という言葉は普段何げなく使われますが、実は深い意味が込められています。皆の安全を皆で守っていくために考え、行動できる、そういう力を持った人のことを市民と呼びます。ですから皆様方はまさに市民であり、今日は市民の集まりということになります。子どもたちを、皆様のような人に育てたいというのが安全教育の目標なのです。

さて、子どもたちに身につけさせたい安全教育の目標や内容などについてお話しましたが、ここではエピソードをいくつかお話したいと思います。

私はこの1月に、子ども支援を目的にカンボジア、タイに行きました。そこで感じたことがあります。写真のような乗り物があります。オートバイが後ろの乗り物を牽引して走行する三輪タクシー「トゥクトゥク」といいます。ご存知の方もいらっしゃるでしょう。後ろの乗客用の椅子はバイクに連結されていますが、かなり左右に揺れるのです。時には外へ投げ出されそうになる。しっかりつかまっていけないと危ない、とひやひやさせられます。街ではこのトゥクトゥクとオートバイが道路にすき間ないほど、たくさん走っています。しかも非常にスピードを上げているので、私はここにつかまりながら乗っていました。しかしほとんど事故が起きないのです。ぶつかる！と思っても、さっとかわして狭い道路を本当に上手にすり抜けるように走っていくのです。これは不思議だな、どうしてこんなに上手に走るのだろうきっとこちらの方々は危険予測能力が高いのだと気づきました。それに比べ、もしかすると日本の私たちの危険を予測し対処する感覚や能力は、大分鈍っているかもしれない。というのも、私たちの国では安全について、かなりシステムチックに管理された状態です。

信号がきちんと設置されて安全が管理されている。たとえば青信号でも右左を見てから横断をしなければいけません、極端に言えば青信号ならそのまま確認無しに渡ってもそれほど事故に遭うリスクは高くないということになりますよね。管理された中で暮らしていると、自分の感覚を研ぎ澄まして危険予測をしなくても、安全に過ごしてしまう面もあります。日本でこのような生活をしていると、こちらの方々と比べて大分感覚が鈍くなっているのかもしれないと感じたのです。ですから日本の子どもたちには、青信号でも危険を予測する力を育むような教育や習慣づけが必要だと思ったのです。

それからもう1つ、国外で幼児教育者を対象に講演を行うことがあります、同国で2011年に非常に痛ましい交通事故がありました。幼稚園の園児が乗った園バスと大きなトラックが衝突し、多くの子どもたちが亡くなったのです。ところで、この時、バスに子どもは何人乗っていたと思いますか。このバスは、そもそも大人9人乗りのバスです。この国ではこの事故の発生に対して憤り、痛ましく思い、多くの人が知っている事故の1つなのです。実はバスには、何と64人の子どもが乗せられていました。9人乗りのバスに64人。一体どうやって乗っていたのだらうと思うほど、想像もつきません。そもそもそのバスは改造バスなのです。日本では幼稚園バスには子ども用の小さい椅子があってシートベルトがついています。霧が深くドライバーさんにとって前方が見えにくかったなど、いろいろな状況はあったようですが、そもそもそういう乗り方をしていなかったらこれほど甚大な被害にならなかったかもしれないと残念でなりません。こういうことはどこの国でも、もちろん日本でも同じようなことがないわけではないのです。先ほどお話しした家庭の安全教育9カ条にある、子どものころ身に付ける、決まりを守るとか約束を守るといこととつながっていると痛感するのです。日本での事故も含め、事故を招いた大人の判断や行動も、元を正せば子どもの頃の教えに行きつくわけですから、幼い頃の教育というのは重要であることは言うまでもありません。まずは幼児期からの安全教育として、ルールを守るとは自分自身を守ることであり、大切な人の安全を守ることでもある、ちょっとしたルール破りのつもりが、多くの人の命を奪うこともあると、繰り返し教え、それと共に実際の体験学習を行う必要があるでしょう。大人も見本を示していかなければなりません。この段階の教育を確かなものにする重要性を、あらためて家庭の保護者、幼児教育に関わる人、あらゆる大人に理解していただきたいと思っています。

一方で、状況は違うとはいえ日本でも2011年に亀岡で交通事故がありましたね。これも忘れられない事故の1つです。ちょうど通学時間、子どもや保護者が集団で登校中でした。子どもたちはきちんと決まりごとを守ってこの白線の中を決められたとおり歩いてきました。ここに差しかけた時、あちら側から暴走車が来て子どもたちの集団に飛び込んできた、ということが日本でも起こっています。

これらの状況をふまえ、就学前後の幼い子どもたちの安全について少しお話をしたいと思います。皆様ご存知のとおり7歳の子どもたちの事故が突出しています。なぜかと言えば、6歳で学校に上がりますが、今までは保護者や園バスで登園し、大人と一緒に行動していた子どもたちが、入学したその日から突然1人歩きする時間ができるのです。だから急に1人になったらやはり困るわけです。その前の段階の教育が十分にされる必要があります。

以前こんなことがありました。私が横断歩道のない道を歩いていると、道路を横断するのである子どもが立っていました。私は後ろを通り過ぎ自分の用事を済ませ、20分後ぐらい後にそこに通りかかると、先ほどの子がいるのです。気になったので「どうかしたの？」と声をかけましたら「渡れない」と返事が返ってきたのです。信号のない道で、幼い子どもにとってはいつ渡ったらいいのか判断がつかずに立ちつくしていたのでした。大人だったら何ともないことですが、子どもにしてみれば大変なこと、やはり準備が必要です。

幼児の特性についてはご存知と思いますが、振り返ってみましょう。1つのことに興味を

もつとそれだけに注目すること。だから飛び出しが多いのですよね。幼い子どもはまだ自己中心的ですから、自分が気になるもの以外目にも耳にも入りません。たとえば今遊んでいるボールが道路に転がっていったら、それを追ってパッと道路に飛び出す、そういう特性がある。自己中心なので自分で気をつけるということはまだできません。大人が先回りする必要がありますね。もし公園でボール遊びをしているとすれば、道路に直結するようなところには大人が位置します。ボールや子どもが来たらそこでストップできるように。たとえば道の向こう側にわが子や知っている子どもがいても「　　ちゃん」と呼びかけたり手を振ったりしない。大人の側に、子どもが飛び出さないように声をかけないといった配慮が必要です。それから、子どもは1つのことを応用的に考えることができないので、こういう場合はこうだけど、こっちの場合ならこうだということできません。できるだけシンプルに教えてあげることが大事です。また、子どもは気分によって行動が変わります。皆様方は子どもの表情で今の気分がわかると思いますが、気分にもうらがあったりもします。今はどうだろうと子どもの変化に気づけることも大事です。そして、今日はこの子に気をつけて見てあげようというように、大人が先回りをすることが大事です。加えて、抽象的な言い方だと伝わりません。気をつけてね、と言っても、返事はするけれども、実際は何にどう気をつけたいのか理解しているわけではありません。具体的に教える、気をつけさせたいその場ところ、そのことを目の前で具体的に教えてあげることが幼い子には大事です。さらに、大人に依存し大人の真似をしたりしますから、大人が姿や行動で示すことも必要です。そして、子どもは狭いところや物陰であそぶことも大好きです。車を動かしたら車の下に子どもがもぐっていたため命を落としたケースもよく聞きます。子どもは予想外の行動をするものだ、そういう存在だと大人側が認識することも大切なことです。

それから、交通安全には「とまる、みる、まつ」の3原則があります。これについても、道を渡る時は止まるのだよ、見るのだよ、待つのだよと言っただけでは、子どもはまだ具体的に現場で生かすということができません。止まるというのは、たとえば曲がり角ごとに止まる必要があるということを実地で教えたいと思います。それから、見るということについても何となく右を見て左を見てと首だけ動かしていますが、見るべきものをとらえてはいないのです。バスが来た、赤い車が来たというようにとらえてもらいたいのです。ぼんやりと「見る」のではなくしっかり「視る」、とらえるように視る。そういうトレーニングは皆様方も行っていると思いますが、あらためて「みかた」が違うことをしっかり体に覚えさせて欲しいと思います。そして「まつ」ということについても、歩道と車道の境界ぎりぎりに立つのではなくて、1歩下がって待つのだよ、子どもの一歩はとても小さいので、3歩くらいになるケースがあることを教えたいものです。これを子どもの生活圏で、実際に通る道で指導します。学校に上がる前にぜひこういうことを具体的に、1つひとつ、一緒に街に出て教えていくことが大事です。

また、見守り活動をしていただいく時には、さきほどの青信号の話と同じように、大人に見守られていると子どもは何の注意もはらわず漫然と渡ってしまいます。見守られて安全が確保されている中で、子どもたちが安全行動が取れるよう指導してください。今、視ていなかったよ、いつでもしっかり視て渡ろうね、さあやっごらんない、というふうに。ぜひ注意をしてあげてもらいたいと思います。

それから、皆様に見守っていただく安心感から、子どもはつい、挨拶を忘れてしまうことがありますね。子どもは恥ずかしくて挨拶しないという場合もありますが、大人は繰り返し、子どもがしなくても「おはよう」と言ってあげてください。そうするときと挨拶を返してくれるようになると思います。これも大事な安全教育です。

それでは、子どもたちに具体的に教えていくに当たって、実際に実地で体験的に学んでいく取り組みを紹介したいと思います。まず子どもたちと街を歩いて、この場所はこうだとい

うのを教えていきたいのです。その前に大人が街を下見しておかないといけません。この街ではどういう点に注意したらいいか確認するためにです。写真のように、大人は子どもにルールを守って白線の中を歩きなさいと教えるのに、実は白線の中は歩けない状況が結構あります。この白線の中はセーフティーゾーンなのに、ここへはさっと避難して身を寄せたりするスペースなのに、実は大人の都合で使えなくなっていることが結構あるということに気づかされます。この写真もそうですね。そこは空白地帯で自由に使っているかのようにいろいろな物が置かれています。決してそうではなく、時に命を守る大事なスペースになることを大人は再認識しないとイケないと思います。この写真もそうですね。何か当たり前のようにお店が始まるとここに物が置かれています。さらに歩き続けると、こういう場所もきちんと止まる必要があります。飛び出すと車が来るかもしれませんね。さらに道路をチェックしていきます。このような民家の植え込みは幼い子どもの視界を塞いでしまい危険ですね。さらに向こうが見えませんが、当然ここを避けて道路へ膨らんで歩くわけです。そうすると、向こうから自転車や車がきて衝突するということもあります。できればこの家の方のご理解の上、剪定していただけるといいなと思うのです。実は私もこういう状況で自転車と衝突して大けがをしたことがありますので、植え込みは非常に気になります。この写真を見ていただけますか。何の問題もなさそうな感じですね。ここにバイクが停めてあります。この場所を覚えておいてください。先に進みます。ここも見通しの悪い狭い道ですね。ここに車が停まっている場合もありますので、子どもたちに教える必要があります。住宅街に入ると民家があり、道がさらに狭くなり自転車がパッと出てきたりする危険が続きます。だから面倒でも、曲がり角の度に止まる習慣をつけなければなりません。子どもと歩いて危険箇所への対応を話し合い、経験しておくことが大事ですね。そして、このお花の植木鉢。街がとてもきれいになって良い面もあるのですが、子どもにとっての避難スペースが塞がれています。セーフティスペースを確保しなければいけませんね。

これは歩道の真ん中に電信柱があります。皆さんもお気づきとは思いますが、なぜこのように真ん中にあるのか気になりますね。しかも曲がり角のここに。危険ですからこれも他所へ移せるとよいのですが、これはもっと驚く状況です。ここがゴミの集積場所になっています。ここにゴミが集まったらどうなるのでしょうか。ゴミ袋の山が向こうから来る車を見えなくします。さらに、もし雨の日だったら、子どもたちが傘をさしてこのゴミ袋の山を避け道路側へ膨らんで歩くことになる、といった様々な状況を想定し危険を予測します。まずは大人が安全の環境整備を行い、それと共に子どもへの教育を行う必要がありますね。この「とまれ」ですが、実際ここに子どもが立ったら危ないですね。止まれということを知りたいのは理解できますが、ここではなくもっとこの辺に直したいですね。

このように私が下見をしながら歩いていると小学生の男の子が「何しているの？」と私に声をかけてきました。「明日子どもたちと安全の街歩きをするから、下見をしているんだよ」と言ったら「それだったら、僕はいつもひかれそうになっている場所があるから連れて行ってあげるよ」と言うのです。行ってみると、先ほどバイクが停まっていた場所でした。どうして彼がいつもここで車にひかれそうになっているのか。それは子どもの身長とそれに伴う目の高さに関係があります。たとえば小学校1年生の平均身長はおよそ110センチです。大人の胸のあたりですね。子どものまなざしは大人に比べて低い位置から向けられることとなります。この横断歩道の両脇に電信柱や植え込みがあって、子どもには向こうからやって来る車が隠れて見えないのです。だから、子どもは「車は来ていない、大丈夫！」と勘違いして車にひかれそうになってしまうのです。子どもが見ている視界は、大人と違うことを認識する必要があります。大人には安全に思える場所でも、子どもにとっては非常に危険な場所となります。大人が子どもの110センチのまなざしになって、街を視てみるのが大事ですね。この写真をご覧ください。ここに街を紹介する看板が立っていますね。でもこの部分で

車がすっぽり隠れてしまっています。こちら側から見ると、電信柱と植え込み、ここに看板。これで子どもの目には車が隠れてしまいました。このような場所は街のあちこちにあります。本当に子どもの立場になって視ないと改善できない場所が多くあると思います。

さて、街歩きの当日になりました。実施したのが3月でしたので、間もなく学校に入学するという子どもたちが集まってくれました。保護者の方も参加されたのですが私は子どもたちと一緒に歩き、保護者は保護者の方だけのグループで、後から歩いてもらいました。親と子を分けた理由は、先ほどの視界の違いなど、子どもと大人の違いを保護者に気づいて欲しいからです。子どもたちは私と一緒にチェックします。大人は大人同士でいろいろな危険箇所をチェックしてください、後でつき合わせしましょう。ただそれだけをお願いしてスタートしました。子どもグループでは、白線の内側を一行で歩く、これは「とまれ」のマークだよ、などと教えながら歩きます。そして危険をしっかりとらえさせるため「何色の車が通ったか教えてね」と言葉をかけます。道路を渡る方法を教えたり、「とまる、みる、まつ」を実行してもらいます。すると子どもたちはどんどん学習していきます。学習が進んでくると私がいちいち言わなくても「あ、ここは危ないね、ここもきちんと視た方がいいよね、ここはこのくらい下がった方が安全だね」など、次々に子どもたちが教えてくれます。このようにグループワークをすると、子ども同士では自分が先に見つけようという競争心も芽生え、積極的に危険や安全をとらえようとします。こちら側が覚えさせたい、身に付けさせたいことが経験でき、成果があったなという手応えを感じました。

子どもたちと保護者の皆さんと一緒に、昨日出会った子どもが教えてくれた「いつもひかれそうになる場所」に行き、子どもには「ここから車を見てごらん、さっき教えたような見方だよ」といって見えないことを気づかせ、きちんと確認できる方法を教えます。保護者には、子どもと大人の違いを感じてもらいました。

その後、保護者には簡単なマップを作製してもらいましたが、未就学の子どもはまだ地図を読み取る力が備わっていませんのでマップを作製する必要はありません。描くのは紙でなく体の中です。この場所はこうだったというイメージを頭の中に作り、対応と結び付ける。そのシーンを1つひとつ子どもたちの体内に作って増やしていく。一人ひとりの子どもの体に自分の安全マップを作っていく作業が大事なのです。これは「紙に描かない私のマップ」という手法です。そして、子どもたちが危険だと感じた場所と保護者が危険と感じた場所を重ね合わせてみると随分違うことが明らかになってきます。保護者は、ここには信号機がないなど、見てわかりやすい危険性を指摘してくれました。それももちろん大切ですし、さらに子どもに見える危険箇所と大人のそれとの違いに気づいて、危険を予測することができるようになります。

今度は「電柱」についてお話したいと思います。先ほどの話にも「歩道のこんなところに電柱がある」と説明しました。今「無電柱化」が進んでいます。理由の1つに防災対策があげられます。災害が起こった時に消防車が入りません。次に景観ですね。たとえば東京では東京オリンピックがあるので電柱を少なくしていこうとしています。無電柱化はロンドンやパリの都市部では100%です。電柱がないと確かに街並みはきれいですね。しかし日本では東京で7%、大阪でも5%ほどですから、まだまだこれからという状況ですね。ただ、私としては子どもたちの交通安全という観点で、この電柱を何とかしたいという強い思いがあります。ある省庁の委員会でお話した際のことですが、この無電柱化に関する法律の11条に「災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保」という条項があります。子どもの交通安全対策はここに含まれるのですが、交通という大きな括りなので幼い子どもの心理や行動といった発達上の特性、たとえば身長と目の高さといったことまで意識されてのことではありません。しかし、子どもはここで事故に遭っています。子どもの交通安全という観点での無電柱化もぜひ進めて欲しいというお話をさせていただきました。ただし、無電柱化だけに留まらず、そ

の代わりとなるトランスという四角い箱が道路に置いてありますね。あれも子どもたちの視界を塞いでしまう問題もあります。

亀岡で事故があった後、交通安全のための通学路点検を全国で実施しました。チェックの観点として、歩車分離、歩行者と車を分けるとか共存するために整備していきましょうということでした。しかし、この観点の中に電柱は入っていないのです。先ほどの委員会では、子どもの目線から無電柱化またはトランス設置の問題があることを説明いたしました。

こちらの写真をご覧ください。ここは東京都大田区大森という場所です。とても狭い道路を大きなバスがすれ違う。さらには自転車が通る。バス2台、人と自転車が横一列に並ぶ瞬間があるわけです。子どもたちや自転車はさっとこの白線の内側に身を寄せたいけれども、そこが使えないような状況になる。もう避けようがないということになります。これでは子どもたちに白線の内側を歩くように指導できません。私たち大人がその点も視野に入れて環境整備をすべきです。子どもたちに約束や決まりを守るというのを教えたいのに、これでは教えようもありませんから。やはりまず街をチェックして環境を整える、そして子どもたちとそういう学習ができるとよいですね。幼い子どもたちだからこそ、将来のドライバー教育の1つとして、また7歳の事故を1つでも減らしていくためにぜひ教えていきたいと思うのです。

講演

「高齢者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

ページの関東・甲信越ブロックでの講演録参照。

【2日目】

グループ討議の結果

グループ名	1. 子どもに対する交通安全活動における課題と対応
課題1	新入生の事故防止に対する取組
対応策	<p>学校との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モデル校の設置 ・コミュニティースクールの活用 ・何度も学校へ出向き学校とのパイプ作り ・交通指導の機会を増やすよう働きかける <p>保護者との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校と連携する際は保護者も巻き込む ・ホームページ、SNS、学校だより・校内の壁新聞などによる情報発信
課題2	中・高生に対する啓発
対応策	<p>学校との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・授業時間のうち5分間だけ話をする時間をもらう ・入学時に反射シール・反射キーホルダーを配布 ・安全協会自転車部会による通学自転車の点検 <p>高校生に対する指導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマホ・傘差し運転・並列運転など違反行為が多いが、高校とは連携が取りづらく指導しにくい。警察との連携が必要 ・保護者、祖父母による送迎も増えているため、世代を超えた指導が必要

グループ名	2 - 1. 高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
課題1	高齢者に対する交通安全活動
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・年4回の交通安全教育を行っている ・地域の4,000世帯を家庭訪問し、啓発チラシ・グッズを配布 ・警察と安全協会・母の会などとの合同で、キャンペーンを実施。事故なし(梨) ゆずりましようの(柚子) 信号の(3色餅)などを配布 ・高齢者のサロンなどで毎回テーマを変えての寸劇による啓発 ・紙芝居や歌(替え歌)で啓発
課題2	免許証返納
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上が高齢者というのは早すぎる ・免許証を返納しても生活に支障をきたさない町づくりを ・年齢で一律に返納を促すのではなく、本人や家族との対話が重要 ・運転経歴証明書は、身分証明書として使える(全国共通)ことを周知 ・免許証を返納したことにより外出が減ったり、物忘れがひどくなったりする現状もある

グループ名	2 - 2 . 高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
課題 1	高齢者の交通安全意識の高揚を図る
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ポイント制（交通安全教室などに参加）100 ポイントで1万円という地域もある ・独居の方へのお弁当配布時に安全・安心のPRをする ・アウトレットの広場で交通遺児募金を実施し寄付している ・反射材グッズは長く使用してもらえるので有効 ・安全協会への加入者を増やし、その分でグッズを作成してもらいたい ・とにかく魅力的なグッズにしていきたい
課題 2	高齢ドライバーの安全運転
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券の発行 ・平成の大合併で広域行政区域となり、バス・JR 利用が平等でない。不便さを解消するため高齢になっても自分で運転しているのが現状 ・買い物サポート（荷物の持ち帰り） ・若者とのギャップについて話し合う会の開催など ・認知については医師に伝えてもらう

グループ名	3 - 1 . 自転車に対する交通安全活動における課題と対応
課題 1	中学生・高校生の自転車の安全な乗り方
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・中学生は自転車教室があり、マナーやルールは知っている。しかし高校での、自転車教室開催の有無が分からず、対応が難しい ・ボランティアや警察の見回りで「気を付けよう」という思いが出るので、そうした方々の地道な活動が大事 ・保護者の理解が欠かせないが、保護者にどう理解してもらうかが課題
課題 2	高齢者の自転車のマナーと安全な乗り方などの徹底
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・マナーをきちんと守っている人は自転車教室に参加するが、それ以外の人の参加が低い。参加してこない高齢者にどう伝えるか ・暗くなったら自転車に乗らないよう、声掛けをしている ・高齢者には、世帯訪問などの時に自転車のマナーのチラシなどを配布しながら声掛けする ・高齢者へのヘルメット着用への声掛け

グループ名	3 2. 自転車に対する交通安全活動における課題と対応
課題1	高校生の「ながら運転」
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生になると、指導も校門のみでありイヤホン・並進等、中々無くならない。繰り返し声掛けを続け、目に余る場合は学校に通報 ・さだまさしの「償い」を朗読。効果があった
課題2	自転車保険
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車購入時に自動的に保険加入の仕組みを作る ・自転車にも「点検」を義務化すべき ・保険継続加入には割引があると良い
課題3	ヘルメット
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・全国で、取組にバラつきがある。統一した取り組みが必要 ・自転車通学児童・生徒への着用義務化を望む ・ヘルメット購入への補助金や無料提供をしているところもある

グループ名	4. 交通安全啓発活動における課題と対応
課題1	交通事故件数の減少を目指した啓発活動
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもから高齢者までを対象とした標語募集で交通マナーを振り返る機会とした ・ポスター配布、高齢者の世帯訪問、立哨での声掛け、自治会を通じた回覧板での呼びかけ ・横断歩道の信号機の時間を道路状況にあわせて調整し、事故減少につながった。関係機関との連携が必要

2 日間にわたるブロック講習が終わりに近づき、コーディネーター講評の時間となりました。1 日目は2つの講演が、本日2日目はグループ討議が実施されました。

まず、1 日目の講習会を振り返ってみますと、冒頭、宮田美恵子先生による講演「子どもの交通事故防止」がありました。その中で、海外の交通安全事例をはじめとして、発達障害をもつ子どもの特性と交通安全教育、無電柱化と子どもの安全そして親子安全まち歩きの方法などについて、ご自身の体験に基づいた具体例を挙げながらご指導くださいました。

先生のご指導の背景には、子どもの交通行動を $B = f(P \cdot E)$ 、すなわち行動は P (人間) と E (交通環境) の相互作用によって規定されるというお考えをお教えいただきました。そこには、子どもの交通安全指導・教育だけでなく交通環境の存在が極めて大きいということを理解させていただきました。

その後、私からの講演「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～」をテーマに、高齢化の進展と高齢者の交通事故とその特徴をはじめとして高齢ドライバー事故の特徴、高齢ドライバー事故増加の3大要因や運転免許返納の意識などをお話させていただきました。

そして、この講習会のメインともいえるグループ別討議では、テーマ「子どもに対する交通安全活動における課題と対応」、テーマ「高齢者に対する交通安全活動における課題と対応(2グループ)」、テーマ「自転車に対する交通安全活動における課題と対応(2グループ)」、テーマ「交通安全啓発活動における課題と対応」の4テーマ。計6グループで討議がなされました。テーマ別にみますと、テーマ「新入生の事故防止」に対する取組として、モデル校の設定やコミュニティスクールを活用するため学校に何度も出向くなど学校との連携の必要性を強調されました。また、保護者との連携を強化するため、ホームページやSNS、学校だより、校内の壁新聞などによる情報発信の必要性にも触れていただきました。「中・高生に対する啓発」に対する取り組みとして、学校の理解を得て、授業時間のうち5分で良いので交通安全について話す時間をもらうなどの連携の必要性を触れていただきました。一方、スマホや傘差し運転、並進運転などが後を絶たないが、高校生への指導は難しく、警察との連携が必要だとの指摘がなされました。

テーマ「65歳以上を高齢者とするのは早すぎるのではないか」・免許証を返納したことによる外出の機会が減り、認知症を患ってしまった人がいる・免許証を返納しても生活に支障をきたさないような都市づくりがなければ返納しにくいなど、中々難しい課題が浮き彫りにされました。そんな中で交通安全教室などの行事に参加した人にはポイント制によるポイントを差し上げ、啓発活動を強化している地域もあるとの事例も報告されました。

テーマ「中・高生の自転車」については、中学生では自転車教室に参加するものが多く、ルールやマナーもできているが、高校生では、学校で教室を行っているところと、そうで無いところがあり、把握が難しい。そんな中で、地域のボランティアや警察官を見かけると「気を付けよう」という気持ちになるので、地道な活動で大切であるという結論に至っています。

また「高齢者の自転車のマナー」については、マナーが守れていない人の教室等への参加が少なく、そういう人達にどう広めていくかが大きな課題であるとの指摘がなされました。これらに対しては、家庭訪問などでの啓発が有効ではないかとの指摘がなされていました。なお、自転車購入時に自動的に加入する保険の仕組みを作るとともに、「点検」の義務化も必要ではないかと指摘していました。

最後のテーマ「啓発・啓蒙活動」では、子どもから大人までが参加できる「標語の募集」などは、世代間交流にも役立つし、地域住民の交通安全意識の高揚策としても良い機会になる

のではないかと提案もありました。また、そうした活動を通す中で、横断歩道の信号機の表示時間を調整した結果、横断歩道での事故の減少につながったという報告もありました。

今回、中国・四国ブロック講習会では、2日目すべての時間をグループ討議に費やすプログラムでありました。

実は、様々なこの種の活動の効果を高めるためには、従来から3つの条件、すなわち「人」、「カネ」、「モノ」が三大要素とされてきました。

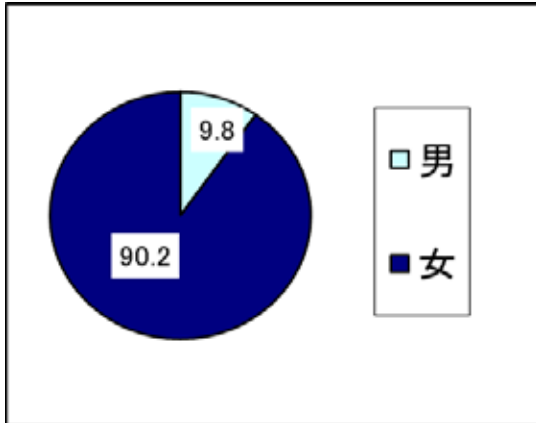
しかし、本講習会においては各地域からの参加者同士による活発な意見交換は、もう1つの条件、「情報」という要素が加えられたことに大きな特徴を見出すことができました。

今後のブロック講習会の在り方を検討する上での貴重な事例として参考となる講習会であったと思います。

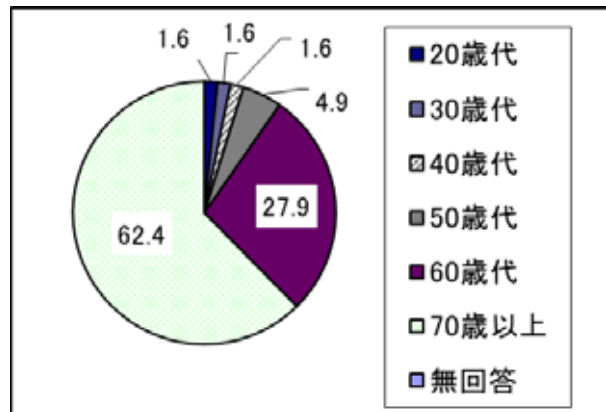
簡単ではありますが、これからの皆様の一層のご活動を祈念するとともに、講評に代えさせていただきます。

3. アンケート集計結果

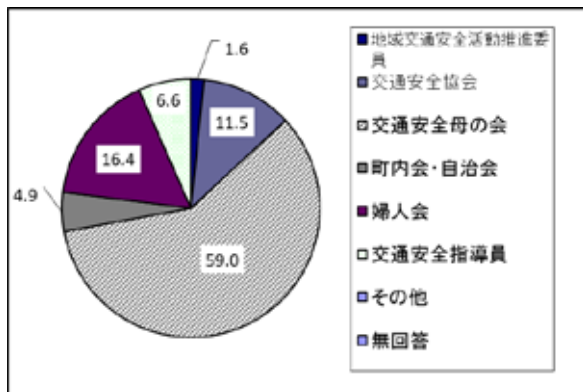
1. 性別



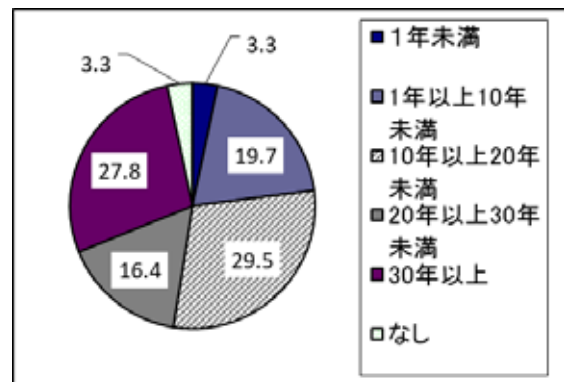
2. 年齢



3. 所属団体

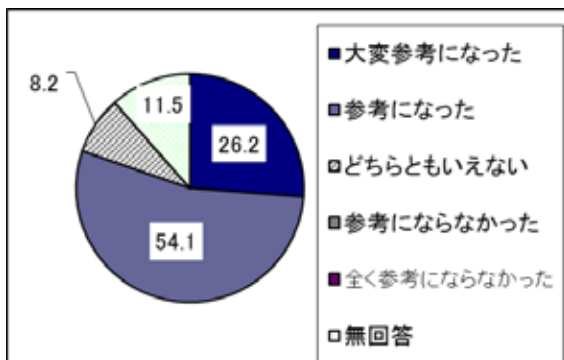


4. 活動年数

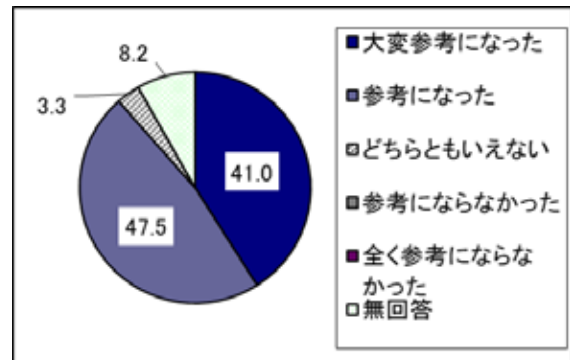


5. 評価

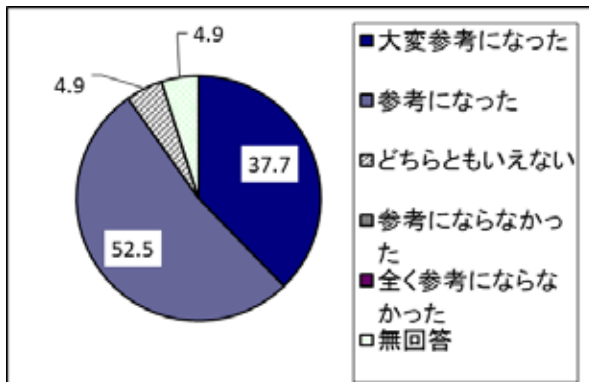
[講演 講師：宮田美恵子先生]



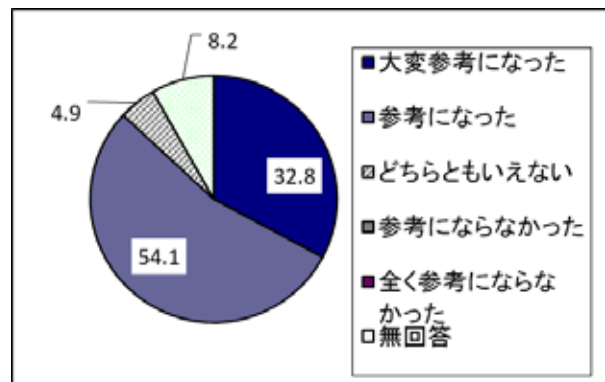
[講演 講師：星忠通先生]



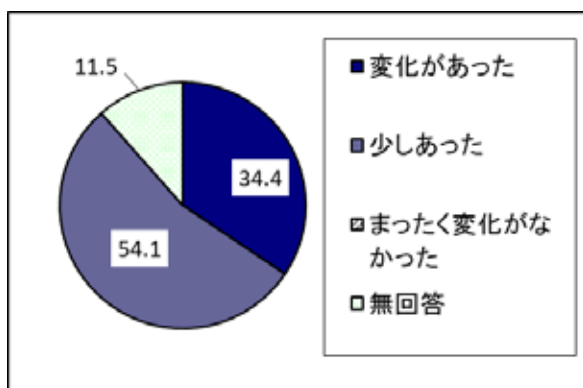
[グループ討議]



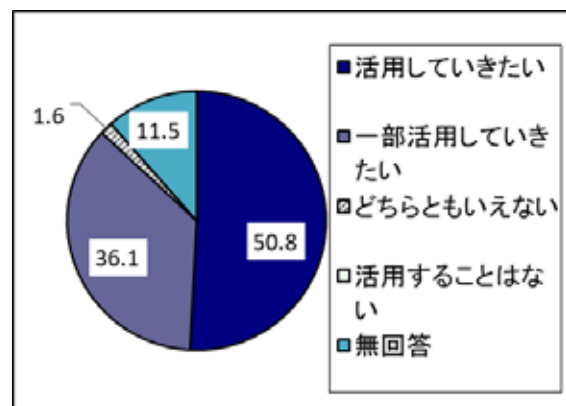
[総合評価]



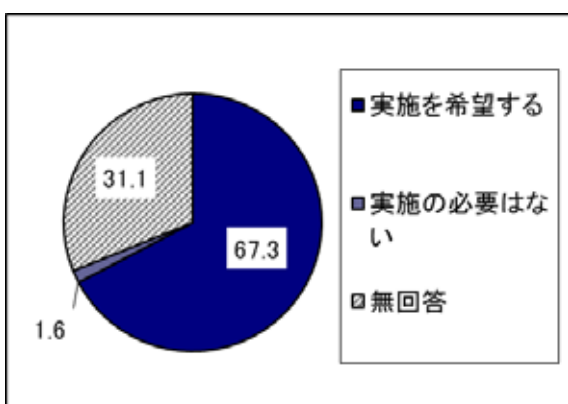
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・ 自転車のルールを、車に乗る人も歩行者にも徹底周知させる (2)
- ・ 刑罰規定や民事の判例等について
- ・ 日々進化する車の性能(自動運転)について
- ・ 高齢者の交通ルール等については、何度でもした方がよい
- ・ 運転免許証を返納した高齢者のこれからの在り方を考えたい
- ・ 女性ドライバーの増加に伴い、男女が共に学びあうような研修の開催
- ・ 在日外国人及び観光客による事故発生状況の実態と対策
- ・ 保護者に対する指導について

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

- ・ 実技などを入れた、より実践的な内容 (3)
- ・ 地域性に重点を置き、地域ごとのきめ細かい指導・講習 (2)
- ・ 地域のボランティアが共に学べる機会
- ・ 全国的な活動状況を知る機会
- ・ 講習会は、年2~3回は必要
- ・ ボランティア自身が交通ルール(道交法)を知る機会
- ・ 県単位の講習会で他団体との連携が必要

12. その他の意見・要望

- ・ グループ討議は、部屋を分けるなど、話に集中できるよう (5)
- ・ グループ討議の発表者は、自分の発表ではなく、皆の意見をまとめて伝えてほしい(3)
- ・ 月初、月末は避けてほしい
- ・ 免許返納者が認知症になる場合が多いと聞くが、実際はどうか
- ・ 参加者にも世代交代が必要
- ・ 同じ人たちの参加であり、意義があるか考えてしまう。若い人の意見も必要

4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 大橋参事官補佐）



講演 宮田美恵子先生



講演 星 忠通先生



グループ討議



グループ討議 結果発表



グループ討議 結果発表