

九州ブロック

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： 内閣府政策統括官付（共生社会政策担当）交通安全啓発担当 参事官補佐 大橋 健晴 ・来賓挨拶： 長崎県県民生活部交通・地域安全課 課長 宮崎 秀樹 ・講師、コーディネーター紹介等
13 : 45 ~ 14 : 45	(60)	講演 「子どもの交通行動と発達の関係」 ~ 臨床発達心理学の交通安全教育への活用 ~ 講師 大阪国際大学人間科学部 教授 山口 直範
14 : 45 ~ 14 : 55	(10)	休憩
14 : 55 ~ 15 : 55	(60)	活動事例発表（15分×4県） 「交通安全フェスティバル in 長崎 『三世代交流事業』について」 長崎県稲佐地区交通安全母の会連絡協議会 副会長 千代田 千香 「お願いだから、横断歩道を渡って!」 大分県交通安全母の会 副会長 徳丸 由美子 「延岡市交通指導員会の活動状況について」 延岡市交通指導員会 会長 大野 康男 「交通安全啓発キャラバン隊の活動について」 宮崎県交通安全母の会 交通安全委員長 田中 八重子 「県内交通安全一斉キャンペーンについて」 沖縄県交通安全母の会連絡協議会 事務局 田場 兼
15 : 55 ~ 16 : 10	(15)	事例発表に関する質疑応答・意見交換
16 : 10 ~ 16 : 25	(15)	休憩
16 : 25 ~ 16 : 55	(30)	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 : 00	(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
10 : 00 ~ 10 : 10	(10)	休憩
10 : 10 ~ 11 : 10	(60)	グループ討議(5グループ) 子どもの交通安全(2グループ) 高齢者の交通安全(2グループ) 自転車の交通安全
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)	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

「子どもの交通行動と発達の関係」

～臨床発達心理学の交通安全教育への活用～

大阪国際大学人間科学部人間健康科学科 教授 山口 直範

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました大阪国際大学の人間科学部人間健康科学科の山口でございます。私は、交通心理学と発達心理学、この2つの学問をやっておりますが、プロフィールを見て、もしかしたらお気づきの方もいらっしゃるかもしれませんが、高校を出てから大学院まで随分時間がたっております。実は私は、オートバイのレーサーになりたくて高卒で就職したんですね。5年間、精いっぱい溶接したり、建築現場で働いたり、運送会社に行ったり、アルバイトをしながらお金をためて、レース活動をしたり、ためたお金でタイヤやピストンを買ったり、エンジンを全部自分で分解したりしていたのですけれども、5年たつと本当にプロになってしまいまして、その後は、世界選手権の8時間耐久レース、オートバイの全日本ロードレースで生活をしていました。

そして、33歳で引退し大学1年生になったわけですが、引退した後は、何か自分の持っている知識や経験を世の中に生かせないかということを考えていました。モータースポーツをやっていると、同じ志で頑張っていた仲間が死んでいくということが度々ありました。私は戦争をもちろん経験していませんが、20代の若さで友人が10人亡くなっています。そんな悲しい体験もあり、大学では交通心理学という学問を選びました。その中で、今は安全活動、安全教育を主に大学の中で研究しております。

今日のテーマは「子どもの交通行動と発達の関係」ですが、実は発達心理学というものを交通心理学以外にも大学院のころから専門的にやっております、実際に幼稚園や保育園にも勤務し、発達を支援する仕事をしていました。子どもと交通の研究ですから、当然接点となると子どもの交通安全教育となります。それで、このようなテーマで研究させていただいております。

それでは、本題に移らせていただきます。今日は発達心理学の観点から、子どもの交通行動を理解していただこうと思っております。今日のお話が皆様方にどのようにお役立ただけか、ちょっと私にはまだわからないところがありますが、何か今後の皆様方の活動にお役立ただければと思っております。

では、まず、発達心理学とは何か、簡単にご説明いたしますと、人間の発達、心の部分のメカニズムを解明する、それが発達心理学ですが、乳児期や胎児期も含んでおります。それから、老年期までも対象にしており、人間というのは発達していくという考え方ですね。例えば、加齢の影響で背中が曲がっていきますよね。これはぐあいが悪くなっているのではなく、それが発達としては普通なのです。そういうものなのですね。それは何か衰えているとか老化という言葉を使いますが、そうではない。そのような形で発達していると捉えております。この時間軸の中に加齢とともに心も体も変化していく、これを発達と考えております。

私は臨床発達心理士という資格を持っているのですが、臨床というのは現場を重要視すること、つまり、発達心理学を現場で生かそうではないかという活動です。私のテー

マは主として幼児期から児童期ですので、この幼児期と児童期の発達の支援をしております。そこで、交通に入る前に、事故の問題ですが、不慮の事故死を内閣府のデータを参考に一部を抜粋したのを見ると、交通事故による死者は1歳から4歳までが比率としてはやはり一番多いですね。ゼロ歳の不慮の事故死は窒息死が多いです。これはうつ伏せ死とか誤飲とか、窒息が多いのですが、1歳を過ぎたら、ある日突然大切な命が失われてしまう可能性、何かの出来事で事故に遭うとすれば交通事故の確率が一番高いのです。

こちらは14歳以下の子どもの交通事故死者数の推移。これは30日以内ですが、このグレーのところが一番多いのですが、これは5歳から9歳です。実は子どもといっても、まさしく私の対象になる幼児から児童の中でも5歳から9歳が多いということです。

こちらは皆様方の資料にもありますように、2年前に出された、非常に衝撃的なものです。覚えている方もいらっしゃるかと思うのですが、これは歩行中の交通事故死傷者数です。歩いている最中、つまり、道路上で歩行者が死んでしまったり、けがをするという死傷者数ですが、これは皆さんもご存じだと思いますが、異常なくらい7歳が突出しているわけです。

なぜ7歳なのか。私は大学で交通心理学とか安全の行動科学という授業を担当しているのですが、何も知らない学生に、「子どもと高齢者、道路を渡ったり歩いている時、交通事故の数はどっちが多いと思う？手を挙げて」と言うと、ほとんど高齢者のほうには一い手を挙げます。そんなことはないわけです。高齢者の方はこれだけです。

しかも、これは数です。分母を合わせていません。昨年子どもが生まれたのが97万人でしたか、その前が99万人と、2年前に100万人を初めて切ったわけです。ところが、私も含めてこのあたりの年齢まで結構200万人ぐらいいらっしゃいますので、分母を合わせないでこんなにたくさんけがをしたり怖い思いをしているということですね。けがをしたり命を落としてしまったりする。これが7歳の人が圧倒的に多い。

これは23年から27年までのI T A R D A（交通事故総合分析センター）のデータで、確かに減ってきていますが、非常に問題です。今日はこの部分を今日は取り上げて考えてみようと思っています。学年別に見るとこんなふうになっています。こちらでもI T A R D Aのデータを参考に私が作成したのですが、年齢でいうと7歳、学年でいうと、1、2年生がやはり非常に事故が多い。まさしく7歳は1、2年生のどちらかです。

I T A R D Aの報告によりますと、日中が多く、夕暮れどきも入れると93%。さらに、平日の死傷者数は土曜日の2倍、日曜日の2.5倍、平日のほうが多いんですね。そして、6歳から登下校中の事故が増加するが、遊戯中、訪問中、つまり、登下校以外、一度帰宅してお友達のところに出かけたり、遊んでいたり、そういった時の事故も非常に多い。また、男の子の死傷者数が女の子の2倍ということです。

これは、幼稚園や保育園のお迎えがなくなったからではないのかとよく言われます。本当にそうなのでしょうか。実際、7歳の子は帰宅してからの事故のほうが多いのです。帰宅してからですよ。お迎えがなくなったからだけではちょっと説明がつかないですね。ですから、これは、私は行動範囲が広がったことも非常に影響していると考えています。家に帰ってからです。保育園のお子さんが家に帰ってから動く範囲と、小学校1、2年生の子どもが帰宅してからでは、随分活動範囲が違います。当然活動範囲が広がると、交通事故に遭う可能性は高まってくるということがあると思います。

これは個人の趣味のような範囲ですが、自分のところの大学の附属幼稚園の子ども、非常に少ない数で、20人ぐらいですけれども、就学前と就学後、お子さん1人で動く範囲はどのぐらいですか、地図を描いてもらえませんか、保護者の方にちょっと調査をしてみました。

すると、これは1つの例として私が勝手に描いたのですけれども、このような略図を描いていただいています。後でグーグルマップで直線距離を引いて、それがどのぐらい変化してい

るのかを見てみたのです。20人だけのデータですが、非常に広がっています。また、その主な活動範囲の中に存在している交差点の数も非常に増えています。当然交差点での事故は非常に多く起きているわけですから事故に遭う可能性も非常に高くなっているということが客観的にわかってきたわけです。つまり、生態学的アプローチと言うと大げさかもしれませんが、就学に伴う通学という行動が作り出す活動システム全体の変化が起きているのではないかと。単にお迎えがなくなったとかそんなものではなく、子どもの発達の中で活動するシステム全体が何か変化している、それにまだ適応していないということが考えられるわけです。

さて、統計的な話はここまでで、ここからがよいよ今日の本題になります。では、子どもはなぜ道路に飛び出すのか、そこを考えていきたいと思います。子どもはよく道路に飛び出すと言われているわけですが、発達的に見ると、何かいろいろな要因が見えてきます。まず1つ目、もうご存じの方もいらっしゃるかと思いますが、大人と比べて子どもはあらゆる面で未発達です。背も低い、腕力も脚力もまだまだです。当然です。

では、目はどうか、視界はどうなのかということです。大人が見ている世界、赤ちゃんが見ている世界、当然背も低いし、腕力もまだついていないわけですから、目も未発達、味覚とか、さまざまなものが未発達です。となると、大人が見ている世界と子どもが見ている世界はどうも違うようだ。見えている範囲もそもそも違う。赤ちゃんの場合、そもそも生後6カ月の赤ちゃんであれば、視力はすごく悪いのです。赤ちゃんはめっちゃくちゃ目が悪い状態で生まれてきます。つまり近視です。

よく学生たちに発達のことを聞くのですが、生まれた時は目がいいと勘違いしているのですね。それが本を読んだりテレビを見たりしてだんだん目が悪くなってくると。違います。非常に目が悪い状態で生まれています。0.01ぐらいしか見えていない。しかも、フォーカスできない、ピントの調節もできない。ある1カ所のポイントだけが見えていて、あとはぼやけているのです。ぱっと見たら大体20、30センチ、そこだけが見えている。

この20、30センチの距離、勘のいい方は何の距離かわかりだと思いますが、赤ちゃんにとって20、30センチ前だけが見えていることは重要です。生得的な能力、生まれながら赤ちゃんが持っている能力ではないかと言われております。これは、抱っこした時、お母さんの顔を弁別するため、自分の養育者は誰なのかを弁別する能力をどうも赤ちゃんは生まれながら持っているのではないかと推測されています。

そんな状態で生まれてきて、だんだん目も発達するわけです。これはスティナ・サンデルスさんという方が1975年に実験した非常に古典的なものですが、5、6歳の就学するあたりで、水平方向が90度、垂直方向が70度しか見えていませんが大人はかなり見えています。これは、私が監修して奈良県の交通安全協会がつくったチラシですが、横の範囲で見ますと、大人というのは道路を渡る時に体を乗り出して、こんな安全確認する大人はなかなかいないです。なぜかといったら、150~160度見えているからです。

大人はちょっと横目でちらっと見たら、こっちから車が来ていないかがすぐわかるのです。しかし、子どもは、水平方向が90度ですから、少しでも外れると車が見えないのです。だから、手を挙げる時に、しっかりと首を振って確認しましょうねと言うわけです。

何もあれは大げさなことをしているのではないのです。そうしないと見えないのです。これだけの幅しか見えていないから、このように見える範囲をちゃんと動かしましょう。だから、子どもに見本を示す時は、右見て、左見て、首、体をちゃんとひねっているわけです。大人の感覚でちらっと見るのではだめなわけです。この行動にも意味があることがわかっています。

また、よく子どもは下を向いて歩きます。もともと背が低い。さらに、就学したころのお子さんというのは、大体お母様方は、ちょっと大き目の靴をお買いになられるのです。結構

かかどが余っている靴を履いている子が多い。転びやすいのです。となると、余計に下が気になるわけです。もともとあまり下が見えていない。さらに、転びそうな靴を履いたら余計に下が気になるということで、周りの交通を余り見ずに歩いてしまう。つまり、ボランティアの皆様方が、右見て、左見てと指導していただく時に、その意味をわかって指導するかどうか非常に大切になってくるということです。

また、今アイコンタクトの大切さも非常によく言われています。それで何を見るか、実はこれが大切なのですね。そうでないと、左右に首を振ってから道路を渡る癖がつくだけで、車が来ていても渡るかもしれない。

心理学でスキーマという概念がありまして、なれた行動を無意識のうちに行ってしまう。皆さんも恐らくありますよね。最初のころは一生懸命考えながらやったけれども、なれたら勝手に体が動いてしまう。これと一緒に、なれた行動、左右に首を振ったら、一步目をスタートするというのが当たり前ようになってしまふといけません。ですから、何を見るのか。車が来ないのかよく見るんだね、来ていなかったら渡れるかな、運転手さん、とまってくれたね、じゃ、運転手さんの目を見て、自分に気がついてくれているね。もしかしたら、ほかの人のためにとまっていて、ほかのものが通過したからもう行くかもしれない。例えばこの子どもの前に自転車がぱっと渡ったら、自転車が通過したから進もうかと思っているかもしれない。だから、アイコンタクトもとても大切ですということです。何が来ているのかを確認する、目的をはっきりさせることも大切だと思います。

では、2つ目です。まだ他者理解ができていない。これは発達心理学者のピアジェという人の自己中心性という理論ですが、よく若い方が使うジコチュー、わがままみたいな意味とはちょっと違ひまして、子どもというのはどうも、何か身の回りの出来事を自分に引きつけて考えてしまう。何かが起きたら、あれは自分がこうやったからだとか、何か自分と関連させてしまう。わがままではないですね。また、相手の立場から物事を見ることもなかなかできない。では、この自己中心性は交通と何の関係あるかということ、心の理論というのがあります。相手の心を推測・推察し、理解することですが、相手の気持ちをちゃんと理解するまでに、就学してからしばらく時間がかかります。そして、だんだん相手のことを考えられるような心が発達してくると、今自分は何をすべきか、その場合、自分はどのような行動をとったらいいのか、そんな社会的役割の取得へと発達していきます。

では、交通場面での自己中心性、こういったことが問題かと申しますと、まず、公道ではさまざまな交通参加者がいます。交通参加者という言葉は、大阪大学名誉教授の長山先生がドイツの概念を日本に持ってきたのが最初だと言われています。道路というのは何も自動車のためにつくったものではなく、自転車だろうが歩行者だろうが、交通に参加する人のための道であって、みんな平等、お互いさまで交通に参加する者同士だという考え方、これが交通参加者です。

ですから、交通参加者として、まだ子どもは歩行者の立場、もしくは自転車の立場としてしか交通に参加したことがないわけです。その子どもに運転者の立場で考えてみなさいと言ってもそれはできないわけです。発達のまだできないのですから、私たち大人が子どもの特性を理解して子どもを守るしかないのです。

急に飛び出して、キューッとブレーキを踏む。運転手さんはどんな気持ちだろうというのはわかりません。まだ能力的にそこまで発達していないわけですから。それならば、我々大人が子どものことを思いやっけて気をつけるしかないのではないかと。サンデルスさんもこう言っていらっしゃるのですね。無理なことを言ってもできないものはできない、そこは発達を待って大切に育てようよという考え方です。

それでは、発達についての3つ目です。今度は感情のコントロールです。子どもは感情の

コントロールが苦手です。これは情動の発達と言います。情動とは何かと言いますと、心理学の用語でエモーション、つまり、抑揚のある、例えば急に怒りの感情なんかでガーッと腹が立つ、ああ、くそっと思う。でも、冷める時もさっと冷めていきます。いつまでも続きません。このような抑揚のある心の動きを情動と言います。

では、道路を渡る時と発達心理学の観点で子どもの行動を考えますと、こんな場面、こちらから車が来て、お母さんが道路の向こう側にいる。どうでしょう。子どもはこういった感情を抑えられない。あ、お母さん見つけた、お母さん行ってしまおうわけですね。さて、そこで皆様方に考えていただきたいのです。このお母さんの立場で、もしこれが漫画のように何かコメントがここにあるとしたら、どんな言葉を、どんな声かけをしたらいいでしょう。どんな言葉が当てはまるか、少し考えてみてください。恐らくこういった時、危ない！と言いたくなりますね。お母さんばかりでなく、お父さんも大体危ない！と言いたくなります。危ないがいけないわけではないのですが、実は危ないはあまり良くなく、これは乳児のころから持っている特性です。幼児期の特性でもあるのですが、安全基地として使う可能性があります。これは発達心理学においてさまざまな実験で認められているものです。

安全基地とは何かというと、何か身の危険を感じた時、一番安心だ、安全だと子どもが思っている、そこに向かおうとする。つまり、危ない！と言われたら、急いでお母さんのところに行かなきゃとなってしまうわけですね。危ない！パパ、助けてというわけですね。ですから、危ない！ではなくて、とまって！ 動かないで！と言ったほうがいいわけです。

ただ、もしこれが中学校のお子さんだったら、危ない！と言ったら車が来ているから危ないとわかってくれます。これが小学校1年生の子どもには何で危ないのか意味がわからないわけです。このイラストのお母さんは、実はなかなかすごいスーパーお母さんなのです。子どもの情報収集というのは、大体目から入ってくる情報が9割を占めていますから、手でストップの合図をしているのです。しかも、同時に反対から何が危ないのか、車が来ているからと指までさしています。これを見たら、どう考えてもあの車がこっちに来るから危ないんだなとわかるわけです。おまけに表情も必死で、何かただごとではないと。しかも、ストップの合図をしているから、どうも行ってはいけなそうだなということがわかるわけです。

そもそもこの道路を挟まないのが一番いいのですけれども、目から入ってくる情報、あるいは子どもの発達特性をよく理解して声をかける。つまり、論理的・科学的な観点から相手に伝える。そのほうがやはり伝わるのですね。右見て、左見て道路を渡ってねと説明する場合でも、よく理解しているかどうかで、随分と伝わり方が違ってくるといえることがあるわけです。この技法を教育的にも考えていきたいと思えます。心理学を活用した教育技法ですが、実際に交通安全教育にそれをどのように生かしていくのかを考える時、まず1つは、目先の安全にとらわれない本当の交通教育が必要であるということです。こちらは交通心理学の専門用語で危険感受性と言います。どのくらい危険を感じるができるのかということです。

これは子どものころから危ない目に遭う前にそれを予測して回避する力、生きる力を育む教育というのを文部科学省が提唱しておられたのですが、まさしくそうですね。生きる力につながっていく。これが危険への感性を磨くことだと思います。私は、研究や安全教育を行うためにベトナム、カンボジアなんかによく行くのですけれども、これはベトナムのホーチミンでのシーンです。町の中を歩いていると当たり前なのです。少しでも子どもを守ろうとして手をつないで、必ず道路側に大人がいる。これが普通なのです。これは非常に危険に対する感受性が豊かだなと思うのですね。

では、道路を渡る時にどうするのか。大人は子どもを車からなるだけ遠ざけてぶつからないように守る。センターラインまで来たら、今度はこっちから車が来ますから自然にさっさと手をつなぎ変えて守る。それを当たり前のようにやっているのです。危険に対する感受性

が非常に豊かで、子どもの命を大切にしようとしている大人たちだとすごく感動しました。

ここでちょっと発達心理学の理論に触れているわけですが、Zone of Proximal Development (ZPD)と書いています。これは発達心理学者のヴィゴツキーの理論ですが、人に教えてもらわなくてもみんなと一緒にならできると1人でできること、この間の領域、これがとても大切だと。

交通安全教育にも同じことが言えます。右見なさい、左見なさい、渡っていいよ、今渡りなさい、果たしてこれがいいのかということです。大人がずっと朝から晩まで横について回るなら、それでいいでしょう。そうではないですよ。ならば1人で渡れるようなトレーニングをしたほうが子どもの命は守れるのではないかとということです。

つまり、子どもが新しいことにチャレンジする時、何か大人がほんのちょっとの手助けをすることで達成できる、全部をやってはいけないということです。この領域がまさしくこの最近接発達領域 (ZPD) の理論、このことも残しておかなければいけないでしょうということです。

私が幼稚園、保育園に勤めていた時、お散歩に行く時なんかは、大きな交差点とか信号のあるところに来たら、「山口先生は信号を見ていないから、みんな教えてよ。渡る時になったら言ってね」と。全部の交差点でやっていたらお散歩が前に進みませんので、時々です。すると、子どもたちは信号を見て、左右から車が来ないか、一生懸命確認してくれるのですね。「山口先生、もういいで」「本当?」「うん」「じゃ、渡ろうか」と。

もちろん私も確認していますが、子どもたちが自分の意思で安全確認をしている。やらされていないのです。あれを大人に、「今から信号渡るから、待っててね」、私が確認して、「はい、渡っていいよ」と言ったら、恐らく誰も信号を見ずに渡ります。そういう教育をしているのをいっぱい見てきました。ひどいところは笛を吹いている保育園がありました。「今から信号変わるから、待ってね。はい、とまって」。ピッピッ、笛の合図が鳴ったら道路を渡るという習慣をつけているだけで、子どもたちは自分で安全を確認して道路を渡るという習慣がつかないわけです。だから、全部やってあげるのはいけない。自分でできるようになるために支えるのが交通の場面での学習ではないか。危険から遠ざけるばかりの教育になっている、これはちょっといけないのではないかと考えております。

これは、奈良県の交通安全協会の資料ですが、「パパがOKって言ったら渡るんだよ」「はあーい」、一見のどかな風景で、決して悪くないのです。このお父さんは恐らく娘さんのことがとても大切で、決して悪いわけではないのですが、ただ、これは子どもがみずから学ぶ機会、安全や危険に対して学ぶチャンスを奪ってしまっていないかと。全部の道路でなくて時々でいいのです。「この道路は、パパは安全確認しないから、ちゃんと上手に渡ってね」とか、そういったことを少し意識すると変わってくるのではないかと。危険を感知して避ける能力というものが必要ではないかと思っています。

当然子どもは大切なわけですが、大切だからこそ学ぶ機会を大事にしないといけないのではないかと。これは何も交通だけの問題ではないのです。2、3年前でしたか、ゴルフ場のため池に小学生が3人に入って、2人が溺れて死んでしまって、1人は助けを求めに行った。当時の報道は、どれを見ても「ゴルフ場に柵はなかった」。どうでしょうね。柵がなかったからいけなかったのでしょうか。また、柵の一部があいていたら中に入れる、これがいけないとよく言われたのです。そうではなく、本来危険に対する感受性があればどうだったか。

私の友人がイタリアの幼稚園に視察に行って、お散歩に行った時のビデオの映像を見させてもらったのですが、森の中に入って行くと池がありました。秋だったのです。枯れ葉がカサカサ、カサカサと乾いた音をたて、坂道では足が滑りやすくなっています。

「今、ここ滑るよね。もしみんなここ滑っちゃったらどうなる?」と子どもたちに聞くので

す。「池に落ちる」「そうだよね。じゃ、池に落ちたらどうなる?」「死ぬ」と言います。子どもたちはダイレクトに言いますから。「そうだよね、死んじゃうよね。じゃ、どこを歩いたらいいの?」と、その時幼稚園教諭が聞くのです。

恐らく日本の幼稚園で、そんな池があったら間違いなく柵を立てて、さらにおぼけの看板まで立てて、ここは危ないよと、なるだけ近づけないようにするのですね。なるだけ遠ざけよう、遠ざけようとする。そうではなく、ヨーロッパのその地域では、危険はどこにでもある、では、どのように危険との距離をとるのか。危険とのつき合い方を教えているということを見させていただいたことがありました。

次は、能動的な交通安全教育ということですが、交通安全教育について、これは私の恩師、追手門学院大学の藤本忠明先生から、「山口君、学習をなさい。勉強をしてはだめだよ」と私はよく言われておりました、そうなのですよ。実は勉強というのは勉めることを強いると書いて勉強なのですね。強制的にやらされている、強制的という言葉が意味の中に含まれているらしいですね。

学習だと違いますね。学び習う。さらに、いざ必要になった時に、その学んだことが使えるようになっていくことが学習だということです。ですから、安全確認をなさい、気をつけなさい、他者からやらされている行動であってははいけません。いざ必要になった時に、子どもたちが自分で出せないといけません。

そこで、子どもの安全確認は本当にできないのかどうかということで、ちょっと考えてみたいと思います。道路を渡る時、右見なさい、左見なさいと言わなければ子どもはできないのか。特に幼稚園の子どもはどうなのか。大体大人と出かけると、大人に頼り切っています。友達と一緒にだと警戒心が非常に乏しくなります。そこでこの映像ですが、ちょっと見てみまうね。動画を動かします。(動画再生)

この映像をちょっと見てください。かわいく笑顔で渡っていますね。これはNHKの番組で実験を頼まれてやったものですが、かわいく渡っていました。

では、次の動画に行きます。今度は、このお子さんは安全確認をどのくらいしっかりやるのでしょうか。(動画再生)

何か見えていますね、右も左も。恐らくお母さんの顔を見て、また右、左を見た。また右を見た。随分安全確認を何度も何度もしていますよね。手を挙げた。まだ見ている。よし、もう渡っていいよと。実はお母さんに目隠ししてもらっているのです。1回目は目隠しせずにそのまま渡ってもらっているのですね。2回目は、本当に目隠ししたら怖いですから、実はちゃんと見えています。さらに、両サイドに車がいるのですが、これはハイヤーを雇ってまして、子どもたちが来たら必ずとまってもらうようお願いしてあります。ただ、子どもにとっては本当の交通と変わりません。

その時の状況ですが、実は安全確認をしっかりできるのですね。ある程度役割を与えて、能動的に。「お母さん、目隠ししているから、道路を渡らせてあげてね。大丈夫? 頑張っってね」と言ったら、いっぱい安全確認してくれるのです。幼稚園の子どもは安全確認ができないということではないのですね。

さらにもう1つ、こんな場面もありました。たまたま2歳の弟と5歳のお兄ちゃんの兄弟で来てまして、弟を上手に渡らせてあげられるかなと。もちろんお母さんの許可をとってやっているのですね。では、どんなふうに道路を渡るだろうね、お兄ちゃん頑張っってねと言ったのがこんな感じですね。お兄ちゃんは、さっきからきよるきよる、何度も何度も車の確認。とまってくれているのですけれどもね。結局、道路を渡る時に10回くらい安全確認しているのです。当然その後、しっかりと、さすがお兄ちゃんだねとお母さんに褒めてもらったわけですが、ふだんはお母さんと一緒にいる時はずっと下を見て手をつないでいるだけ。

しかし、ちゃんと役割を与えたら、実は幼稚園の年長さんでも安全確認をする能力は持っているということがこれでおわかりいただけたと思います。

ここでちょっと、最初の7歳の事故のことを考えてみてください。幼稚園、保育園の年長さんは能力があり、できるのです。もし交通ボランティアの皆様が、子どもたちが道路を渡る時、自分の力で道路を渡れるような支援を徹底していただけたら、あの7歳だけが突出して道路上ではねられているというのが緩和されるのではないかと思うわけです。ぜひ子どもたちが能動的にみずからの力で安全確認できるような、そんな取り組みをしていただければと思っています。

こちらは、ピグマリオン効果と申します。これは、アメリカの教育心理学者、ローゼンタールが提唱したもので、ローゼンタール効果という言い方もします。この教育と期待の行動との関係ですが、特に好きな人、信頼している人から期待をかけられると、その期待に応えようとする。

そういった力を利用して、お母さん、お父さん、また、学校の先生、大好きなおじちゃん、おばちゃん、そんな人たちが、じゃ、できるよね、自分でやってみようかと期待をかけられたら、期待に応えようとする、こういった効果があるわけです。このピグマリオン効果を利用して、道路横断なんかもトレーニングしていただければいいのではないかと思います。

では、残りの時間、自転車についても少し触れておこうと思います。

自転車は、最近いろいろな問題が起きています。有名なのは、小学生の子どもが交通事故を起こして、9,500万円の賠償が科されたというのが数年前です。また、つい先日は禁錮2年という判決が出ました。ちょっと甘いのではないかという声が上がっていますが、大学生が飲料とスマートフォンを持って、さらに音楽を聞いて、ブレーキをかけられない状態で、70歳代の女性をはねて、死亡させたというものです。

自転車は軽車両として運転するものですが、自動車の対策ばかりどんどん進んで、自転車対策はおろそかになっていたところが正直あるわけで、これは我々交通安全にかかわる人間もちょっと反省しなければならぬと思っています。自転車に乗っている人は、将来ドライバーになる人がほとんどで、その感覚のまま乗ってもらったら困るわけですから、自転車教育は小学生のうちにとっかかりとやらっておかなければいけないことです。

数的なものですが、小学生1、2年生では歩行中の事故が非常に多いのですが、3年生になって自転車の交通事故が逆転するのです。その後、4年生、5年生、6年生は自転車の事故が多くなり、歩行中の事故は4年生、5年生、6年生と減っていきます。

自転車は運転するものですから、運転者なのです。皆様方も自転車の教育なんかに参加される方がいらっしゃると思うのですが、気をつけていただきたいのは、今から十数年前の文部科学省の調査で、小学校1年生の担任の先生たちに全国調査をして、お子さんがいつから自転車に乗っているか、保護者の方に回答をいただいた。すると、既に約6割が就学前に自転車に乗っている。そして、3年生もしくは4年生になったら小学校の中の交通安全教育で自転車の教育をやる、または、警察の方とか自動車教習所の方などの外部の方に来ていただいて自転車教育をやっているという状況です。

しかし、これはおかしいと思いませんか。自転車は運転するものです。運転とは何かという定義があるのですけれども、みずからの意思で駆動力を与えて操舵することを運転と言いますから、まさしく自転車は運転しているわけです。これを自動車の運転免許に例えたら、1年たって初心者マークがとれて、その後2年たって、初回の運転免許の更新が終わって、さらにその1年後にあたかも初めて乗るような教育、つまり、道路の交通事情がわかっている人たちに対して運転免許取得後講習をしなければいけないのに、初心者に対するルール説明的な教育をしているわけです。どうでしょうか？子どもたちは自転車の運転についてはも

う体験的に学習していて、怖いというのはいっぱい知っているし、危険なこともいっぱい体験しているわけですね。その人たちを対象にするような実践的な自転車教育が求められるということです。

他者にやらされている行動は、監視の目が届かなくなればサボると、先ほど言いましたね。私たちは子どもより先に人生を終えるわけです。最後まで見届けることができなくなれば、自分たちがずっと自転車の横についていくわけにいきませんから、いないところでも自転車に正しく乗るような教育が必要になってくるということです。

では、少し自転車の教育を紹介しようと思います。例えば、こちらは京都市でモデルとなっている保育園で、今、8つか9つあったと思うのですが、幼児の自転車教育です。普通、自動車の運転免許に例えたら、運転する前に教育するのです。当たり前ですよ。町の中をオートバイや自動車が走った後で教育しません。運転する前です。自転車も一緒ではないですか。使う時になって初めて教育するのではなく、運転する前に教育する、そんな考え方がすね。これは、キックバイクというものです。駆動力を与える装置がついていませんから、遊具、おもちゃです。おもちゃは当然公道を走ってはいけませんが、自転車的な乗り方でいろいろと学ぶことも多いということで、このキックバイクを使った幼児、3歳を対象にした自転車教育の場面です。

こちらは何をしているのかと言いますと、ピンク色とか赤とかの輪投げの輪っかがいっぱいあって、音楽を流して、タンバリンでバーンバーン、ピンクと言ったらピンク色の輪っかを探して、フロントタイヤをドンと輪っかの中に入れます。椅子取りゲームみたいなものですね。これによって、自転車の車両感覚とか、どのくらいでとまればいいのか、隣とぶつからない距離感とか、いろいろなものを無意識のうちに学んでいくというようなことをやっています。

交通といったら何もルールを教えるだけではない。2歳や3歳でルールが覚えられるのか。無理です。では、2歳や3歳が将来交通安全に役立つような教育を遊びの中に取り入れられないかということをやっているわけです。なので、いろいろなことをやっています。例えば片手ハンドルで雑巾をとって、左手で持って帰って、次、反対の手でまた雑巾をとって、左手でハンドル持って戻ってきと。そんなふうにして、今からバランス感覚でさまざまなことを学んでいます。なぜ片手が危ないのかということも無意識のうちに学んでいるわけです。

先ほど、一般的には小学校3、4年生になって交通安全教育で自転車教育をされる場所が多いと言いましたが、それは果たして生態学的妥当性という、子どもという生物の特性を考えて、妥当なのか。町の中で3年も4年も自転車に乗ってきて、さんざん危険が多いのを経験している、そういった人たちを対象とする自転車の交通安全教育は、果たして実態と合っているのかということですね。自分なりにちょっと考えてみまして、協力していただけるご家庭にお願いをして、子どもが出かける時にウェアラブルカメラをヘルメットに取り付けて、出発から帰ってくるまでをビデオ撮影して、そのままの、ありのままの子どもの行動を見るという調査を実施いたしました。その時の映像ですが、まず小学校1年生の女の子の動画を動かしてみたいと思います。(動画再生)

こんな感じですね。まず、見ている場所が低いですね。ここで外側から車が来ます。車は左折です。すると果敢にも車のイン車体を差し込むのですね。立ち上がりで抜いていく。車は後で待機しています。そうすると、次はストレートになる。ストレートになると自動車のほうが速いですから、ストレートで自転車を抜いていく。ここでまた左側に駐車車両という障害があるのですね。すると、これをまた後ろの確認をせずにそのままの勢いで追い越していこうとするところです。大人の知らないところでかなり危険な運転をしているわけですね。全く確認せずに左折しようとしている車のイン側から我が先にと立ち上がっていく。

では、次はこちらです。これは小学校3年生の男の子です。これは一瞬です。こちらのお家は表が道路なので、家を出かける時は必ずここでとまってから確認をして、右と左を見てから出るように徹底してやっていますとお母さんがおっしゃっていたのですが、果たしてこのお子さんはどのような確認をして出ていくのか、ちょっと見てもらいます。(動画再生)

はい、ここからです。そのまま出ていきましたね(笑声)。こんなものです。自信満々でお母さんは言っていました。

では、その次、こちらは小学校4年生の男の子ですが、ここの道路、最初から言っておきますと、この子は信号無視をするのです。信号無視をする時に、彼が何かを言っています。ちょっと私が彼のかわりに何て言っているのか、そこが来たら一言だけばやきたいと思いません。では、再生します。(動画再生)

これは青信号ですから、まず片側を渡りました。次、向こうに行きたいのですが、赤信号ですから、ここで待たなければいけないわけです。見ています。左も見て、右も見て、このタイミングで、「まあいいか」と言ってから渡り始めました(笑声)。

さらに、渡った後、今度は下り坂だったのですが、えらいスピードで下り坂をどんどんスピードを出して行きました。この先に高齢者の方がいらっしゃるのです。結局、そこもどけと言わんばかりにさーっと進んでいったのです。これが実情です。

ですから、こういった運転を3年も4年もやっている人たちに教育するわけですから、あたかも今から初めて乗るような安全教育では、自転車の場合はちょっと通用しない。もしそのような教育するのなら、それはどうも3年生、4年生ではなさそうだと。生態学的にちょっとターゲットがずれているということが考えられるのではないかと思います。

では、どんなことをやったらいいのかと、随分悩みましたが、鈴鹿市の愛宕小学校に協力してもらいまして、こんなコースの中で自転車走行の練習をしてもらいました。私は元プロのレーサーでしたので、ライディングスクールのレッスンをやっています。そういった中でやるのと同じようなカリキュラムをこの教育の中に組み込みました。さらにその中で、傘差し運転とか、やってはいけない片手運転など、結構難易度の高いコース設定にしたので、ちゃんと運転しないといけない、曲がれなくなるコースにしています。つまり、先を読まないといけないようなコース設定なので、みんな必死になって練習するのです。

さらに、人がいっぱいいます。学校の中でよくやるのは無人のコースでたった1人だけが自転車に乗って、右よし、左よし。そんな無人の道路はないでしょう。見学しているお友達、邪魔していいよ、好きなところ歩いていいよと言ってあります。だって、町の中はそうでしょう。歩いてもらって、それをよけながら練習しているのです。結構真剣にやっていました。

そして最後に、携帯電話で校長先生とお話ししながら、誰か代表1人、「電話しながらこのコースを曲がれる自信がある人は?」「はい」と、やんちゃそうな男の子がいましたので、してもらいました。電話しながら、最初はここで挟んでいて、するともう2メートルか3メートルですぐにポロッと落としちゃったのです。結局はもう片手運転です。最後まで会話は成立しなかった。

校長先生に最後にインタビューして、校長先生、どんな会話をされたのですかと言ったら、「朝ご飯食べたかとかこっちが何回言っても、返事しよらんわ」と言っていましたけれども、朝ご飯を食べたか、その会話すら成立しない。つまり、運転に注意をとられてしまうから、ほかのことは、もう精いっぱいなのです。注意力は限りのある資源ですから、全部運転にとられてしまったということです。

そんなふう子どもたちが能動的に取り組めるように、何か興味を向ける工夫とか、楽しく学んだっていいわけです。もちろん交通安全というのは命の教育ですから、真剣にやらないといけないのですが、学びそのものは別に楽しくてもいいわけです。また、リアルに近い

経験、いつも知っている場所、いつも運転している自分の自転車で実施する方が望ましいでしょう。

これは私のモデルですけれども、1個ずつ交通安全教育を高めていくのですが、ちょっとでもリアルな、同じステージでも、座学するのでも、知識の教育でも、ありきたりの一般論を言うよりも、その地域の特性の問題点を述べたほうがより次のステップに近い教育につながりますよということです。

これは人間発達のモデルとして、新しいシステムに変化する前は不安定な状態になる。まさしく7歳の事故はそれではないかと思っています。小学校という新しいシステム、環境になる時の不安定な揺らぎ、それがこの7歳ではないかと考えています。

こちらは参考文献です。今日のお話の中で、私自身が書いている本なんかも参考にさせていただければと思っています。

それでは、最後です。子どもの命より大切なものはないと私は常日ごろから思っています。今日参加されている皆様が交通事故の被害者、加害者にならないことを願って終わらせていただきたいと思います。どうも最後までありがとうございました。

活動事例発表

「交通安全フェスティバルin長崎『三世代交流事業』について」

長崎県稲佐地区交通安全母の会連絡協議会 副会長 千代田 千香

母の会では、通学路での立哨指導、年4回の理事会街頭キャンペーンの実施、各小学校や幼稚園、高齢者施設の訪問、高齢者への呼びかけ運動、「家族で交通安全」と称し、年に1度、70人程度の親子の参加者が集い、交通安全について、自分たちで作っている交通安全かるたなどで、親子で交通安全について考えるイベントを行っています。

さらに、理事会の余った時間で新入学児童の手づくりの栞や折り紙などを街頭キャンペーンで配ります。予算の都合もあり、小さく、持ち運びしやすく、3セットにしていますが、もらった方がさらに周りの方に渡してくださり、私たちの知らないところで広がるようにと願いを込めています。

毎年、長崎市の交通安全フェスタにも参加し、さらに、長崎県交通安全母の会連合会で、県内各地区が担当し、3世代交流事業を開催しています。3世代交流事業は、長崎県交通安全母の会連合会、地域社会全体で子どもと高齢者の交通事故防止を図るため、参加・体験型の3世代交流事業を行っています。また、前日には地域を定め、広報車等による車両パレードなどの交通安全キャラバン事業を行い、2日間で交通安全フェスティバルと称し、地域の皆様に交通安全を呼びかけております。

長崎県交通安全母の会連合会独自で始めて、今年で5年目になります。一昨年は稲佐地区交通安全母の会が担当することになりました。

場所の選定、内容などは各地区に任せられており、担当するに当たり、まず前年の様子を参考に方針を決めました。老人、親世代、子ども世代、3人セットで動いてもらいます。

高齢者はもちろん子どもたちにも楽しんでもらいたい、子どもが楽しくすると、高齢者が見ていて和やかになります。子どもたちには待つ時間が苦痛になりますから、開会式の時間を削って短くし、各ブースに景品を配り、次は何をもらえるかなと興味を持ってもらいました。スタンプカードを準備し、全10ブースのうち8ブースまで回った人への景品を準備する。そ

して、みんなが楽しめる交通安全ビンゴゲームを最後にやりました。初めての試みがたくさんあり、前日まで試行錯誤を繰り返しました。

仲間がいてみんなで活動することで交通安全が広がり、1人からどれだけ広がるか、実感する機会になりました。これが「交通安全は家庭から」なのだと、この交流事業を通じて感じたことです。

今さらですが、このイベントを通して得たものは計り知れません。最初は小さな地区で少ない人数でイベントをやることの大変さだけがつのりましたが、みんなで考えて創り上げていく中で、仲間の協力、ありがたさを実感しました。貴重な経験でした。この貴重な体験をあと1年、仲間と一緒に1人でも多くの方に交通安全を意識していただきたいと願っております。

「お願いだから、横断歩道を渡って！」

大分県交通安全母の会 副会長 徳丸 由美子

皆様こんにちは。今日は、先日私が目にした大変痛ましい事故のお話をします。まだ捜査が済んでいないかも知れないので、どこで起こったのかは省かせていただきます。

私たちの地区では、毎年8月15日、お盆の最終日に、長年子ども会を中心に盆踊りを行っています。しかし、最近子どもの数が少なくなりましたので、地域住民も加わるようになりました。地区の戸数は約50軒。大人、子どもを入れて人数は150人ぐらいの小さな地区です。

盆踊りが始まり、10分も経たないころに、交通事故が起きました。櫓の周りを円になり踊ります。4・5周回ったと思うのですが、今まで視野に入らなかったのに、前方から車のライトが近づいてくるのが見えました。会場の小さな広場は、県道沿いにあります。いつも子どもに目を配り、注意をしています。ですから、その時も近づいてきた車がスピードを出していない、それを心のどこかで確かめていました。車のライトではっきりと横断歩道が目に入りました。

それから1～2秒、実際には0.2～0.3秒だったと思います。急にその車の左側に黒い人影が見えました。あっ、人がいる、やられると瞬間に思いました。その後、やはりドーンと。とても信じられませんでした。怖くて全身から血の気が一瞬引くのを感じました。子どもたちの目の前で、その人は1メートルぐらい飛ばされました。すぐに駆けつけ、大丈夫ですかと声をかけました。よく知っているご近所のおじいちゃんです。

振り返ると、子どもたちが寄ってくるのが見えました。慌てて子どもたちを会場の反対側につれていきました。運転をしていた方が降りてきて、「何も見えなかったのに、なぜ？」と頭を抱えて座り込み、がたがた震えていました。60歳ぐらいの方、人のよさそうな、優しそうな男の人でした。同乗していたのか、お孫さんらしき人が降りてきて、懸命に運転者の肩や背中をさすっていました。

私は、「おじいちゃん、なぜ横断歩道を渡らなかったの？ 横断歩道を渡っていたら運転手さんも見えたのに」と、心の中で叫びました。本当に一瞬の出来事です。

何げなく横断歩道の上を見ると、今まで気づかなかったオレンジ色の街灯が薄暗く灯っていました。周りに提灯があるから、皆さん明るいとお考えでしょうが、小さな地区の盆踊りです。提灯の光はとても暗かったです。この街灯が水銀灯のようにもっと明るかったら事故も起こらなかったかも知れないと思うと、とても辛かったです。

後に、おじいちゃんは2時間半後に亡くなったことを知りました。とても優しい、みんな

に好かれているおじいちゃんでした。

次の日、事故現場に警察署から目撃者の立て札が立てられました。「目撃者を探しています。何日何時ごろここで事故がありました」という立て札です。その場には多くの人が出たのに、なぜ目撃者を探しているのだらうと思いました。

話をしたらどちらかが不利になるから、それとも誰も本当に見ていなかったのかな、いやいや、同じ地区だから関わらないようにしているのかなど、私は警察に行き話をしていいものかな、それを考えると夜も眠れなくなり、あの場面が1日中頭を何度もよぎり、悩みました。

お通夜やお葬式に行く時もその場をとおります。立て札を見るたびに、私は交通安全母の会の一員、当時の説明をして事故の原因をはっきりさせる必要があるのではないか。でも、私が話をし、地区の方から「要らんことを言う奴だ」などと言われたくないし、特に田舎では何を言われるかわからないのです。

3日目、会社の同僚から、せっかく立て札が立ったのに役に立たないねと言われ、やっと心が決まりました。夕方、交通指導課に電話をかけて事故当時の話をしました。少しでもこれから交通事故の対策に役立てば良いと思いました。私もまだ車の運転をしないと生活ができません。事故の翌日からハンドルを持つ手が硬くなっています。時々胸がドキドキしています。でも、これは悪いことではないと思います。常に緊張を持って運転を続けていきたいと思っています。

皆様、交通事故は本当に思わぬところで起こります。お互いに気を緩めないで、しっかり前を見て運転を心がけましょう。また、歩行者も事故に遭わないように、横断歩道を渡る、夜は白っぽい服を着たり、反射ベルトを身につけたりするなど、日ごろ言われていることを必ず守りましょう。二度とこのようないたたまれないことが起こらないように、できるだけの努力をし、会員一同で頑張ろうと今話し合っています。ご清聴ありがとうございました。

「延岡市交通指導員会の活動状況について」

延岡市交通指導員会 会長 大野 康男

皆さん、こんにちは。私は、交通指導歴は40年になります。

まず、延岡市の交通指導員の現況について説明したいと思います。

延岡市は、宮崎県の北部に位置し、大分県と隣接しております。人口が12万1,147人、世帯数が5万1,658世帯、面積は868.02平方キロメートルになります。これは九州で2番目に広い地域となっております。

延岡市交通指導員会は、昭和33年4月1日に発足し、昨年29年度は発足60周年に当たり、60周年記念誌を発行し、各団体・機関に配布したところであります。

次に、指導員の採用及び任命方法です。採用は、公募及び交通指導員や各団体の長の推薦により、市が委嘱いたします。市の委嘱に当たっては面接試験を行います。私、会長が同席して面接試験を行います。任期は2年、再任は可、定年制はありません。定員は40名。報酬は月額7,400円。補償は市の非常勤職員としての公務災害補償が適用されております。

資格として、延岡市に居住する成人、交通安全に深い関心と理解を持ち、職務を行うに必要な熱意と体力を有する者であります。この体力に関しては、指導員の指導は、1時間で済む時もあるし、イベントになりますと8時間ぐらいです。そのため、高齢者でもある程度の

体力がないと務まらない状況が多くあります。

次に、指導員数につきまして、今年度は36名、男性が30名、女性が6名です。昨年度までは40名いたのですが、前年度の任期終了に伴い、4名が退任されております。公募したのですが、なかなか応募がなく、悩んでいるところです。

経験年数につきましては、平均経験年数が8.8年、一番長い人は40年目に当たります。年齢構成として、平均年齢は69.8歳、ほとんど70歳が平均年齢となっております。

活動内容につきましては、延岡市交通指導員設置細則と設置規則によって次の5つが定められております。1週当たり約2時間の交通指導、交通安全運動期間中の街頭啓発活動、各種イベントでの交通整理、突発交通災害等への対応、各種研修会への参加ということになっております。

指導員会の年間予算が44万2,000円、うち26万円が市の助成金となっております。

以上が交通指導員の現状であります。

「交通安全啓発キャラバン隊の活動について」

宮崎県交通安全母の会 交通安全委員長 田中 八重子

皆さん、こんにちは。

それでは、宮崎県の母の会の活動について発表します。母の会の会員数は、21市町村2,800名です。この市町村を4ブロックに分けて様々な活動を行っております。

活動内容としては、まず、交通安全啓発キャラバン隊、今年で37回目となっております。夏の交通安全運動の初日から、2日間に亘って県内各地を交通安全の啓発をして参ります。

キャラバン隊の隊員は、母の会から5名、行政から2名、JAFの方が1名、計8名で行っております。県庁で開始式を行い宮崎市、西米良村、椎葉村、美郷町まで、2日間に亘って行いました。

各地区は4ブロックに分かれておりますので、4年に1回はキャラバン隊が回ってくるようになっております。

次に、オリジナルマスコット作製。各市町村でオリジナルの手づくりマスコットを作製して、小学校の入学の時、成人式の時などに交通安全を呼びかけております。

3番目としまして、それぞれの地区で子どもの登下校時に立ち番指導を行っております。

また、交通安全指導者母親研修会、これは年に1回行っております。県中央に県内各地より約100名集まりまして、交通安全についての研修を行います。

以上、厚かましく発表させていただきました。ありがとうございました。

「県内交通安全一斉キャンペーンについて」

沖縄県交通安全母の会連絡協議会事務局 田場 兼

こんにちは。沖縄県からやってきました。

沖縄県内交通安全一斉運動ということで、家庭及び地域社会における交通安全運動の推進に重要な役割を担う沖縄県交通安全母の会連絡協議会及び各市町村交通安全母の会は、「交通

安全は我が家から」を活動の指針として、交通事故防止、交通安全教育の普及啓発に努めております。

その一環として交通安全県内一斉キャンペーンを8月31日に実施し、交通事故防止に寄与するものです。というのは、夏休みが終わりまして、運転手の方々も県民もみんな何かちょっと心が緩んではいないかということからです。

沖縄県では、那覇、北部、中部、南部、宮古、八重山の6地区に分かれておりますが、それぞれ、6地区の個々の会がやります。一斉運動ですので、8月31日の10時から11時半までとなっておりますが、ほぼ12時近くまで道路に出てやります。拠点のそれぞれ交通量の多い道路で、それぞれの地区で色々な形、各地区の色々なアイデアでもって活動をしてもらっております。

子どもに対する交通安全指導では、幼稚園児、保育園児、そのお母さんたち、お父さんたちもいらっしゃるので、人員は大体50名から100名ぐらいの参加で行うことになっております。

この事業は、県の助成金をいただいてやっておりますので、広報担当から、各地区の警察署長や安協の会長宛てに、「各地区では、こういうことが催されますのでご協力をお願い申し上げます」という文書を出しますと、そこはまた物すごく協力的でございまして、安協のほうでは飲み物を準備したりして、広報の活動を応援していただいております。

活動は、幟を立てたり色々あるのですが、大概、1時間半、署長のお話を聞いたり、安協の会長のお話を聞いたり、それから道路に出て交通安全運動をしますので、結構目立ちます。だから、運転手さんたちにも強烈なアピールになっているかと自負しております。

これからは高齢者世帯訪問事業を始めようと思ひまして、県のほうで少し助成金を出していただけるので、今年から実施することを考えておりまして、10月ごろ行うということで、地域を定めまして、1市1村とか、町と市とか、2カ所でモデル的に行おうかと思っております。

高齢世帯訪問事業というのは、沖縄県における高齢者関連の交通事故発生件数は近年ずっと増加傾向にあります。その対策は重要と考えております。沖縄県交通安全母の会連絡協議会では、「交通安全は我が家から」を活動の指針としており、交通安全に関する講習会等に参加する機会の少ない高齢者宅を直接訪問し、反射材や高齢者向けパンフレット等の配布を行い、高齢者の交通安全意識の向上、交通事故防止を図ります。

平成30年度は石垣市にあります八重山地区と中部にあります宜野湾市の2地区で10月に実施する予定でございます。

沖縄県では、おじい、おばあ交通安全を大変重要視して、これから活動していきたいと思っております。ありがとうございます。

【2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

ページの関東・甲信越ブロックでの講演録参照。

グループ討議の結果

グループ名	1班 子どもの交通安全
討議テーマ	交通安全啓発活動
活動状況	<p>婦人会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室 ・朝の声掛け、見送り、見守り隊を結成 ・学校と連携し、本の読み・聞かせ（コミュニケーション） <p>レディースクラブ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レディースドライブスクールを年1回（20～30名）開催 <p>学校からの代表者の集まり</p> <p>* 構成組織は、地域、世代、規模などにより様々である</p>
課題の抽出	<p>「子どもの交通安全を広めるための手段」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもの交通安全は単体ではできない。PTAが中心となって地域や警察と連携して行っていないといけないのではないか。
対応策	<p>PTA</p> <p>学校、地域、警察と連携し、子ども・親・祖父母世代を一堂に集めた「三世代交流」を開催することにより、三世代を巻き込み、楽しみながら、交通安全の重要性を心にとめてほしい。</p> <p>PTA・学校・地域が、それぞれ広報紙等により広報する</p>

グループ名	2班 子どもの交通安全
討議テーマ	子どもの指導の難しさ
活動状況	<p>熊本県・あいさつ運動が盛んで、子どもたちの挨拶が凄く良い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一緒に交通安全など活動でコミュニケーションがとれる <p>長崎県・集団登校がある。子どもは止まらない。スーパーなどで親が夢中で子どもを注意しない</p> <p>佐賀県・子どもは一つしか見えていない。特性を知ることが大切。繰り返し伝える事</p> <p>長崎県・入学して1週間くらいで交通安全教室を実施</p> <p>宮崎県・知っている子には声掛けしやすいが、知らない子だと親の目が気になる</p> <p>鹿児島県・中学生で、自転車通学の際、反射材のタスキを全員つけている</p>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもの特性を知る事 ・親の自覚が大切（スマホなどで注意力散漫） ・気づいたらその場で注意するべき ・反射材を中学などに働きかける
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・大人がまず子どもの特性を知るべき。親の勉強会に参加する場を用意。親自らがその場に行きたいと思える場が大切 ・学校に専門家を招くことができないか ・母の会などの活動を通じて学校を巻き込みながら反射材（タスキ）など配布できたら良い ・まず、自ら手本を示すべき ・信号機や横断歩道の設置を今、この場にいるメンバーが働きかける

グループ名	3班 高齢者の交通安全
討議テーマ	高齢者の交通事故を減らすにはどうするべきか？ 我々ができる地域活動について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全週間での啓発活動や交通パレード ・朝のあいさつ活動、声かけの実施
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性を考えると免許証の自主返納は考えにくく、肉体的年齢と精神的年齢にギャップがあることで自覚がなく、家族も止められない現状に対し、我々が活動できることには限界があり、国や行政による自動ブレーキの開発・取り付けの補助金などが必要と考える
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に参加してもらいやすい活動を行い、改めて交通ルールの再確認を行ってもらうこと ・こちらから高齢者の集まる場所に出向いて楽しく参加できるゲームや講話などで注意を促していくことと、免許証返納のマニュアルを簡単に明記したステッカーや安全グッズの配布 ・車内に貼れる安全ステッカーで注意や確認を自覚してもらうことができると良いのではないか

グループ名	4班 高齢者の交通安全
討議テーマ	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者夜間の歩行 ・高齢者ドライバーの免許返納について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者夜間の歩行について「手のひら運動」の実施
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道がないわけではないが、面倒だからということで車道を横切る ・車の間を通り抜けていく。非常に危険だし、渋滞の原因にもなっている ・講習会に行きたくてもいけない人もいるが、どう啓発していくか ・本人の意思に反して免許を返納したら認知症が進行してしまった
対応策	<p>夜間の歩行について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家族（孫など）から伝えてもらって、高齢者自身の意識を変えていかななくてはいけない ・警察などのパトロールは抑止効果がある ・インパクトのある広告（ポスター、看板など） ・講習会に出てこられない人には、世帯訪問を通じて啓発（反射材の配布） <p>免許返納について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、警察、住民が情報を共有することで返納にこぎつけた例もある ・年1回、認知症検査をする ・運転以外の趣味を持たせる

グループ名	5班 自転車の交通安全
討議テーマ	・自転車の交通安全教室
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日決まった日に交通立哨 ・狭い道路での立哨活動 ・小学校、中学校での自転車乗車テスト ・小学校での家庭教育学級の取入れ（交通ルール）
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・子ども、高齢者の自転車の乗り方・ルールについて ・大人の学びが少ない（周知度が低い） ・通学路での坂道の同時通行（上り下り）
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車乗車テストでルールの徹底を図る ・家庭、学校、地域で協力・連携・周知を図る ・老人クラブ、町内会の集まりで繰り返し確認してもらう ・一人暮らしの家を訪問し、周知を図る ・出会い頭の事故が多いので、立哨時に一旦停止の指導・助言をする ・ながら運転の禁止 ・自転車購入時の保険加入の徹底

講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

九州ブロックの2日間に亘る講習会が、只今の5グループでの討議結果の報告をもって終了するわけですが、まとめをさせていただきたいと思います。

まず第1日目は、山口先生による講演「子どもの交通行動と発達の関係」という観点から、人間の発達に視座を据えた上での行動、特に子どもの交通行動を母体とした教育のあり方について、大変参考になるお話を伺ったと思っております。

その次に開かれました事例発表。これは昨日まとめさせていただいたので、それを参考にさせていただきたいと思います。

そして、今日2日目になりますけれども、最初に、高齢ドライバー対策という観点からの私の拙いお話を聞いていただいて、その中で、ギャップとコミュニケーションというところが高齢ドライバー対策の一番ポイントになるのではないかとということ指摘させていただきました。

その後、ただいまの3テーマ、5グループによる討議がなされ、各グループから発表が行われたわけでございます。

発表時間が5分という短さなので、十分討議の内容をご披露いただけなかったのではないかと思いますけれども、それでも幾つもの大事な点が指摘されたのではないかと思います。

私は5つのテーブルを回らせていただく中で、小耳に拾った1つの意見をご紹介します。それは高齢者の話、車を運転することは最良のぼけ防止だというご発言がありましたが、やはり今、高齢者のドライバー対策といったらこの辺のところの問題になってくるのではないのかなという印象を強くいたしました。

さて、各グループの発表に対する講評に移らせていただきます。

まず1番、子どもの啓発活動を中心としたご発表でございます。その中で、昔は上から下に、すなわちトップダウン方式で安全活動というものがなされたけれども、時代とともにそれは変わってきているのではないかと。どのように変わってきているかということ、下から上への活動変化、すなわちボトムアップという形に変わってきているという、時代の流れというものが非常に大事なのだ、こういう実態にあるのだというご発言は、どのグループにおいても頭の隅に入れておかなければいけない発表、発言だったのかなと思います。

「子どもの2」の発表。ここでは声掛けあるいは手本を示すことの大切さが謳われておりましたが、やはり安全のための行政への働きかけは、ボランティア活動の1つの大きな特権でもあるし役割でもあるということ、特に討議されていたのかなということが印象に残りました。

それから、「高齢者の1」ですけれども、高齢者に対する様々な活動があるというご発表の中で、出前、いわゆる出張という言葉をお使いになっていらっしゃいましたが、高齢者への出前活動というものも大事だということでした。「いらっしゃってください、集まってください、何月何日交通安全のお話がありますよ」という通達あるいは連絡方法だけでは、なかなか高齢者が自ら足を運んでくれるというのは、決して簡単なことではなさそう。であるならば、こちらから出向いていこうではないかというものが、出張あるいは出前の高齢者活動かなと思います。

例えば、多分この地区でもなされているだろうと思いますけれども、北海道ではスーパーマーケットに、夕方4時から大体6時ぐらいまでの間、グループ活動として、そこで様々な活動、例えば反射材を配ったり、安全のパンフレットを配ったり、交通安全気をつけましょうねという啓蒙をしたり、これはまさに出前活動かなと思います。

反射材は高いものですが、今日は出なかったのですが、反射材を配った後、筆筒にしまい込んでいるというのでは全然意味がないので、それをどのように解決していくかという発表が今日はなかったのですが、少なくとも高齢者にこちら側から出前あるいは出張活動を行おうというご発表が印象に残ったところです。

「高齢者の2」では、高齢者の夜間の問題、夜間歩行の問題が挙がりました。ご存知だと思いますが、実は高齢者の夜間の横断者の交通事故を見ますと、運転者から見て、右から左に横断する時に死亡事故に遭う割合が非常に高いのです。運転していると、夜、左側から歩行者が出てきて、衝突して死亡事故を起こしてしまうよりは、右側から道路を渡ってきた歩行者を撥ねてしまった死亡事故というものが多いのです。様々な理由があると思います。これは歩行者の判断ミスというのもあると思いますが、多分環境的な側面でこの問題も解決できるのかなと思います。

それから、「高齢者の2」のご発表から、一番大事な、強い印象、インパクトを受けたのは、高齢者には孫を使った交通安全活動も非常に有効な手法ではないかということでした。

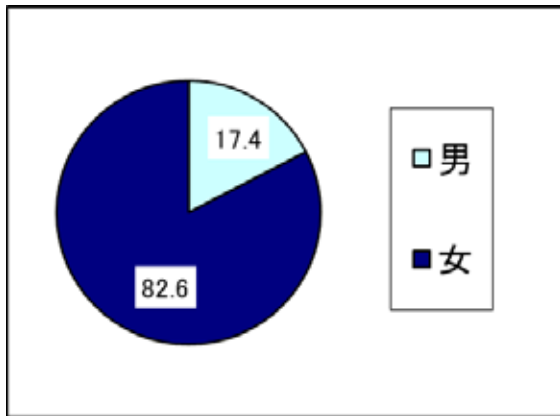
最後は「自転車」になりますけれども、中学生の事故発生を契機として、毎月20日の安全指導を行っていますというお話。これはこれで非常に大事だと思うのですが、いつまで継続できるのかなという問題が1つ。今まではずっと毎月20日にされている、継続されているのだと思いますけれども、なかなか長続きというのは、10年ぐらいするとなくなってしまうのかなという印象を受けました。

そういう意味からしますと、高齢者の自転車に関してですが、老人会が高齢者のお宅訪問みたいな形で安全を働きかけていますよというご発表と、もう1つは、自転車購入時に絶対に保険加入をしていただく。この活動も、今、9,000万円ぐらいの賠償金をとられる時がありますので、内閣府でも一生懸命頑張っているところですが、この保険加入は非常に大事になってくるのかなと思います。

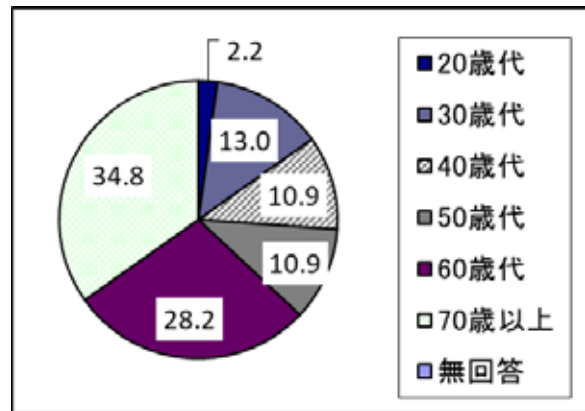
一応、このようなところが今回の講評というか全体の印象ということでご報告させていただきました。ありがとうございました。

3. アンケート集計結果

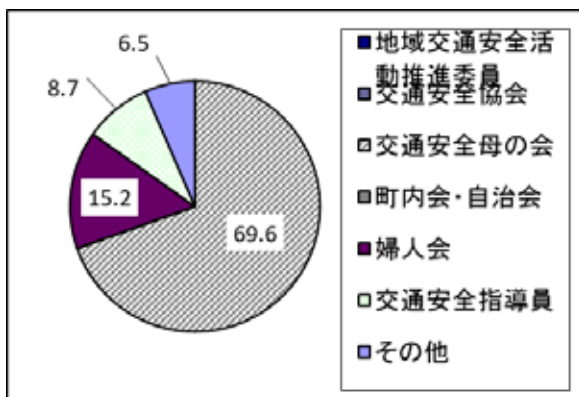
1. 性別



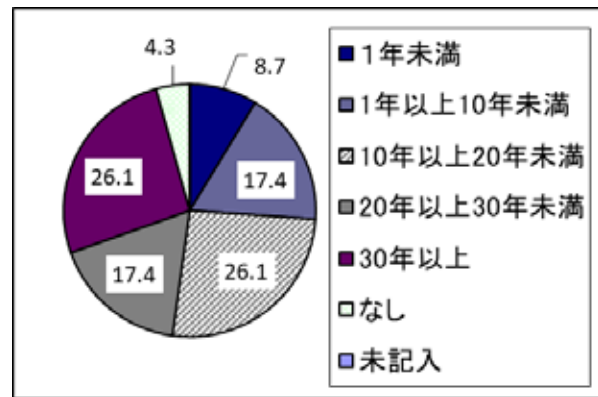
2. 年齢



3. 所属団体

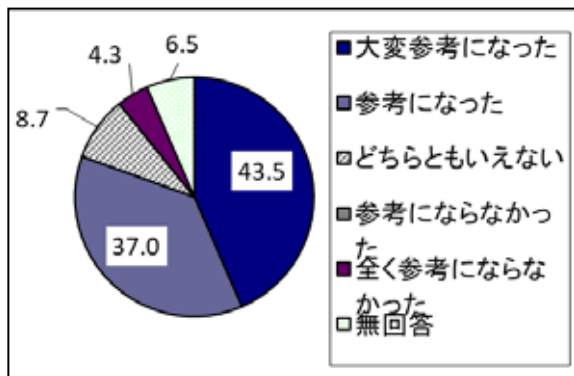


4. 活動年数

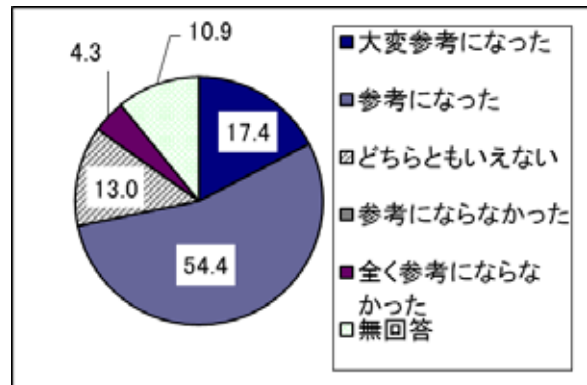


5. 評価

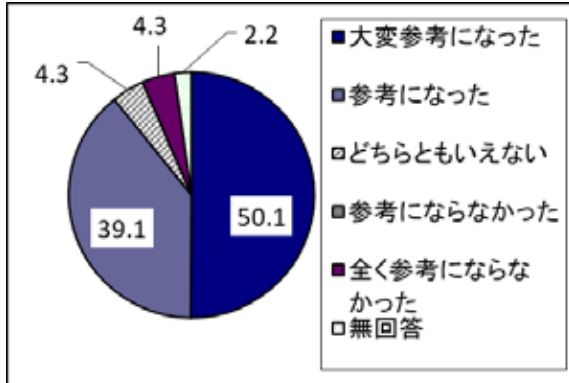
[講演 講師：山口直範先生]



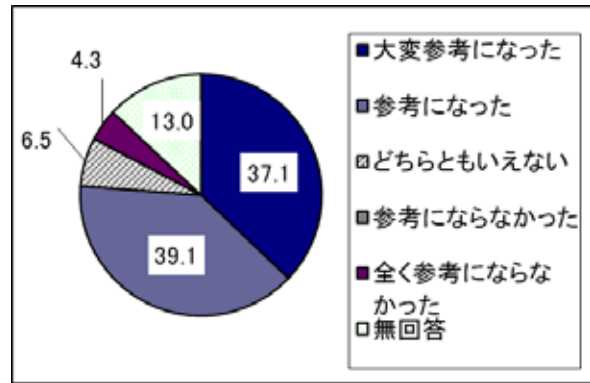
[活動事例発表]



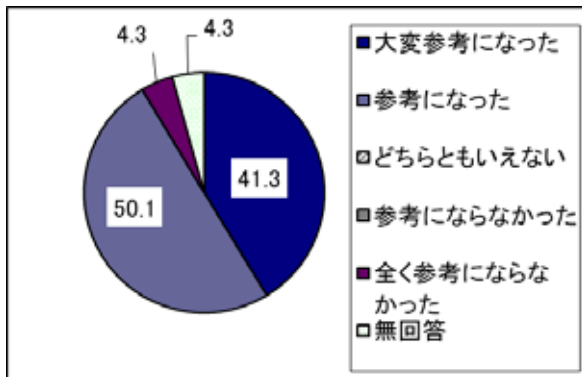
[講演 講師：星忠通先生]



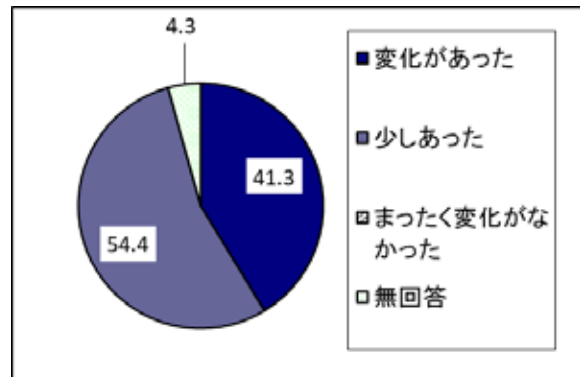
[グループ討議]



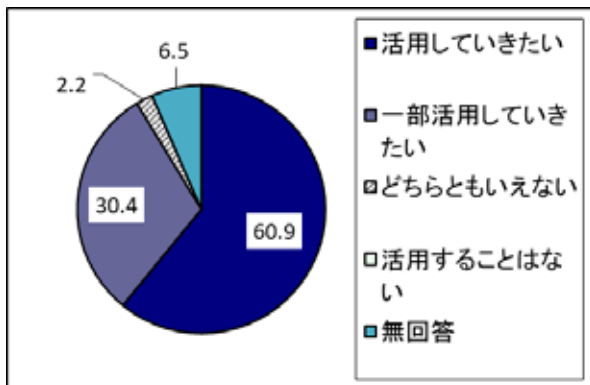
[総合評価] (講習会全体として)



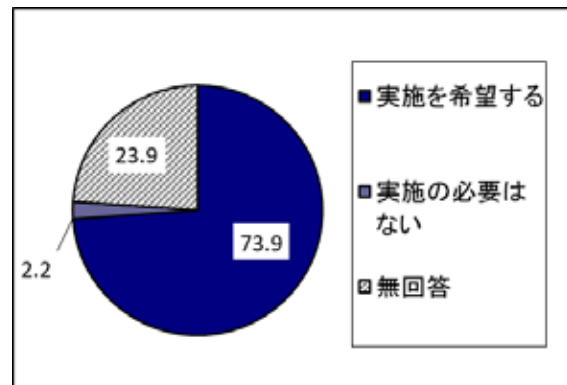
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・ 交通事故等の実例を入れ、その原因・解決方法等の問題提起 (2)
- ・ スマホ依存がいかによくないかをテーマに (2)
- ・ 警察などの専門的意見や法整備について

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

- ・ 類似したボランティア活動者を集めた講習会
- ・ 啓発活動を進めるうえで、どのような罰則があるのかの理解が必要
- ・ 体験型の講習会

12. その他の意見・要望

- ・ 異業種のボランティアの参加と多くの男性の参加を望む
- ・ 事例発表で資料が白紙の所があったが、全て掲載して欲しかった

4 . 記録写真



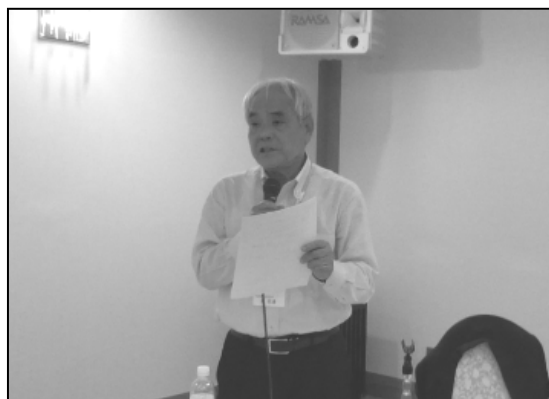
開会挨拶（内閣府 大橋参事官補佐）



講演 山口直範先生



活動事例発表



講演 星 忠通先生



グループ討議



討議結果発表