

令和2年度

交通ボランティア等ブロック講習会運営支援業務

事業報告書

令和3年3月

内閣府政策統括官（政策調整担当）

目次

■実施概要	P2
■内閣府挨拶	P4
内閣府 政策統括官（政策調整担当）付 交通安全啓発担当 参事官補佐 茅根 弘幸	
■講演	
・講演1	P7
「飲酒運転や高齢者運転事故の根絶に向けて～運転をしなくても済む環境整備のために～」 宮城大学 事業構想学群 教授 徳永 幸之	
・講演2	P11
「子どもの交通事故防止」 日本こどもの安全教育総合研究所 理事長 宮田 美恵子	
・講演3	P14
「高齢者の交通安全」 九州大学大学院 教授 志堂寺 和則	
・講演4	P18
「自転車利用の現場観察から事故防止活動を考える」 一般財団法人日本自転車普及協会 学芸員 谷田貝 一男	
■事例発表	
・滋賀県	P24
「滋賀県の”交通事故ゼロ”を目指して！」 滋賀県交通安全女性団体連合会 会長 小崎 富美子	
・徳島県	P25
「『交通事故のない 安全で住みよい郷土を目指して』 ～地域性を踏まえた、持続可能な交通安全啓発活動の実現～」 徳島県交通安全母の会連合会	
・宮崎県	P26
「宮崎県交通安全母の会の活動について」 宮崎県交通安全母の会	
・長崎県	P27
「保育園児を対象とした交通安全指導要領について」 長崎県時津地区交通安全協会 交通安全指導員 山田 華澄 ・ 花田 理佳	
・沖縄県	P28
「寸劇による飲酒運転根絶活動について」 読谷村交通安全母の会 伊佐 ちえ美 ・ 仲尾次 裕子	
■アンケート	P29
■記録写真	P60

実施概要

【実施概要】

項目	内容
事業目的	<p>本事業は、家庭及び地域社会における交通安全活動の推進に重要な役割を果たす交通ボランティア、交通指導員、地域交通安全活動推進委員等の交通安全に対する意識の高揚及び資質の向上を図り、地域社会全体の交通安全の確保を図ることを目的とする。</p>
事業内容	<p>地域の交通情勢や特性を認識させるとともに、子供や高齢者等の年齢層に応じた指導方法、実践的手法等を受講者に習得させることを目的とした講習会を実施する。講習会のプログラムは、各ブロック（北海道、東北、関東甲信越、東海北陸、近畿、中国四国、九州）のテーマに沿った内容の講演を効果的に実施できる知見を持った講師による講演のほか、各地域における最新かつ有益な活動事例の発表等により構成する。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を鑑み、講習会は、DVD動画の配布することにより行う。</p>
対象者	<p>地域において交通安全にかかわる活動を行っている交通ボランティア等 (今後、交通ボランティア活動を志す者を含む。)</p>
受講者数	<p>183名</p>
講演内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 講演テーマ①：「飲酒運転や高齢者運転事故の根絶に向けて～運転をしなくても済む環境整備のために～」 ○ 講師：宮城大学 事業構想学群 教授 徳永 幸之 ○ 視聴ブロック：東北、九州ブロック
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 講演テーマ②：「子どもの交通事故防止」 ○ 講師：日本こどもの安全教育総合研究所 理事長 宮田 美恵子 ○ 視聴ブロック：関東甲信越、近畿ブロック
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 講演テーマ③：「高齢者の交通安全」 ○ 講師：九州大学大学院 教授 志堂寺 和則 ○ 視聴ブロック：北海道、関東甲信越、東海北陸、中国四国ブロック、九州ブロック
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 講演テーマ④：「自転車利用の現場観察から事故防止活動を考える」 ○ 講師：一般財団法人日本自転車普及協会 学芸員 谷田貝 一男 ○ 視聴ブロック：北海道、東北、東海北陸、近畿、中国四国ブロック
事例発表	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「滋賀県の”交通事故ゼロ”を目指して！」 滋賀県交通安全女性団体連合会 会長 小崎 富美子
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「交通事故のない 安全で住みよい郷土を目指して」 ～地域性を踏まえた、持続可能な交通安全啓発活動の実現～ 徳島県交通安全母の会連合会
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「宮崎県交通安全母の会の活動について」 長崎県時津地区交通安全協会 交通安全指導員 山田 華澄 ・ 花田 理佳
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「保育園児を対象とした交通安全指導要領について」 宮崎県交通安全母の会
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「寸劇による飲酒運転根絶活動について」 読谷村交通安全母の会 伊佐 ちえ美 ・ 仲尾次 裕子

内閣府挨拶

【内閣府挨拶】

■内閣府 政策統括官（政策調整担当）付 交通安全啓発担当 参事官補佐
茅根 弘幸

皆さん、こんにちは。内閣府の交通安全啓発担当の茅根と申します。

この度は、令和2年度交通ボランティア等ブロック講習会の動画を視聴していただき、ありがとうございます。また、交通ボランティアの皆様方におかれましては、平素から交通安全対策に深い御理解と多大なる御尽力をいただき、誠にありがとうございます。重ねて御礼を申し上げます。例年であれば、各ブロックにおいて開催する講習会にお伺いし、直接御挨拶を申し上げるべきところ、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、このような動画配信という形となりますこと、御理解いただければ幸いです。

さて、昨年中の交通事故発生状況は、24時間以内の死者数が3,215人と、昭和23年の交通統計が始まって以来最少となり、また、最多であった昭和45年と比較して5分の1以下に減少いたしました。これも皆様方の日頃の献身的な御尽力や地道な街頭活動の結果であると考えております。その御尽力に対しまして、改めて御礼を申し上げます。

しかしながら、今なお交通事故によって多く命が失われていることに変わりはありません。交通事故防止対策は、依然として国を挙げて取り組むべき重要な課題であると認識しております。特に、昨年は大津市で発生した園児の交通死亡事故や豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故など、子供が犠牲になる事故や高齢運転者による交通事故が多く発生いたしました。

また、新型コロナウイルス感染症は、各種イベントの制限やソーシャルディスタンスの確保など、交通ボランティアの皆様方の活動に大きな影響を及ぼしているところです。

今後、新型コロナウイルス感染症が終息するのか、先を見通すことはできませんが、新型コロナウイルス感染症の及ぼす交通行動の変化を注視しつつ、情報先端技術の一層の活用など、創意工夫を凝らした交通安全対策を講じてまいりたいと考えております。

ここで、内閣府において作成いたしました、「高齢者運転者の交通事故防止及び先端技術の適切な使用方法に係る交通安全啓発動画」を紹介させていただきます。この動画は、

- 第1章 高齢運転者の交通事故防止 として、高齢者の運転による事故の実態や事故事例と対策。
- 第2章 運転免許返納後も利用可能な移動手段の適切な使用方法 として、電動アシスト自転車や電動車椅子の紹介。
- 第3章 先端技術の適切な活用方法 として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置の搭載された、いわゆるサポカーSの紹介 という3章構成になっております。この動画は、内閣府ホームページにおいて公開しているほか、各自治体にDVD版を配布しておりますので、ぜひ御活用ください。

交通安全というものは、国民一人一人の高い交通意識の上に成り立っているものであり、それぞれの立場で交通ルールとマナーを遵守することが大変重要であると考えております。そのためには、地域において密着したきめ細かい交通安全活動を担っておられる交通ボランティアの皆様方の御協力が必要不可欠であります。現在動画を視聴していらっしゃる交通ボランティアの皆様方は、平素から地域におけるボランティア活動の中心的な役割を担っていただいておりますが、本講習会における講演内容や各地の事例等も参考にいただき、引き続き、安全で快適な交通社会の実現に御協力を賜れば幸いです。

最後になりますが、本講習会の開催に御尽力いただきました各県の御担当者様を始め、関係者の皆様方に御礼を申し上げますとともに、本講習会が皆様にとって有意義なものになりますことを祈念いたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

講演

【講演】

■講演1

「飲酒運転や高齢者運転事故の根絶に向けて～運転をしなくても済む環境整備のために～」

宮城大学 事業構想学群 教授

徳永 幸之

■1.自治体による事故と免許返納の違い

◎自治体別の人口当り酒飲み運転事故件数と高齢者運転事故件数の間には強い相関関係がみられる
⇒ 両者に共通の要因があると考えられる

◎80歳以上免許返納率が低いと高齢者運転事故が多いのか？

ほとんど相関はみられない ← 免許返納率がまだまだ低い

◎80歳以上免許返納率が高くなれば公共交通利用率は高くなる？

若干高くなる傾向はあるがほとんど相関はない

☆酒飲み運転事故や高齢者運転事故を減らすには、運転をしなくても済む環境整備が必要なのでは

■2.公共交通の現状と課題

◎公共交通運営の自治体間の差の要因（仮説）

・面積が広い ⇒ 運行エリアが広くなり、運行経費は高くなる？

・人口密度が低い ⇒ 運行距離に対して利用者が少なく、収支率は低くなる？

・高齢化率が高い ⇒ 利用者が増え、収支率は高くなる？

◎可住地面積と運行経費

可住地面積が広いと運行経費は高くなる傾向にある

◎可住地人口密度と収支率

可住地人口密度が低いと収支率は低くなる傾向にある

◎後期高齢化率と収支率

後期高齢化率が高くても収支率は高くはない（むしろ低くなる）

⇒ 高齢化率の高いところは条件が悪い？

◎自治体間の差の要因（分析結果）

・面積が大きい ⇒ 運行エリアが広くなり、運行経費は高くなる？ ○

⇒ ただし、相関は弱い

・人口密度が低い ⇒ 運行距離に対して利用者が少ないと収支率は低くなる？ ○

⇒ ただし、相関は弱い

・高齢化率が高い ⇒ 利用者が増え、収支率は高くなる？ ×

⇒ むしろ逆相関、人口1人あたり運行費用が高く負担が大きい傾向

☆面積、人口密度、高齢化率の他にも要因がありそう

◎地方部における公共交通の現状

・通院手段別の病院滞在時間を見ると、全体的には2時間以内で済ませているが、
なぜかバス利用者だけ2時間以上利用している方がかなり多くいる。

通院する時間がかかるのはわかるが、なぜバス利用者だけ病院に着いてからの時間が長いのか。

・ある地域のバスダイヤを例に挙げると、

1便：通学用は8時前に病院到着、2便：次便では10時過ぎに到着

帰り便は13時頃 ⇒ 8時着の人には遅く、10時着の人には早いかもしれない。

- ・病院の受付システムデータで見ると、
9:00に来院すれば11:00には終了し、滞在は2時間以内
来院が10:30になると終了は13:00になり、滞在は2時間半以上
- ☆公共交通利用では通院しにくい実態が明らかに

◎高齢層でも増加した免許保有率
これまでは公共交通利用者＝高齢者であったが、
近年では高齢者でも車で移動する時代に

■3.運転しなくても済む環境整備のために

◎交通環境でニーズは違う

高齢者＝交通弱者ではない

運転免許や車を持たない人＝交通弱者？

⇒ 交通弱者にもいろいろな人がいる

・弱交通弱者

免許を持っていなくても送迎可能性の高い人

⇒ 行動特性や満足度は車を運転できる人に似ている。

・強交通弱者

免許を持たず、送迎可能性も低い人

⇒ 満足度が低くなりやすい。特に免許返納者。

◎交通弱者の再定義

〈交通環境の5分類〉

運転免許	車利用可能性 (運転)	送迎可能性		
		いつでも可	調整必要	不可能
保有	いつでも可	①非交通弱者		
	調整必要			
	不可能	③弱交通弱者Ⅱ	⑤強交通弱者Ⅱ	
返納	不可能			
非保有	不可能	②弱交通弱者Ⅰ	④強交通弱者Ⅰ	

☆タイプⅠは公共交通を使い慣れた人、タイプⅡはやむなく公共交通を使わざるを得ない人

◎交通環境別の買物満足度

	大いに満足	やや満足	やや不満	大いに不満
①非交通弱者	12%	77%	11%	0%
②弱交通弱者 I	17%	72%	10%	0%
③弱交通弱者 II	20%	70%	10%	0%
④強交通弱者 I	5%	76%	19%	0%
⑤強交通弱者 II	0%	56%	33%	11%

☆強交通弱者になると不満が多くなり、特にタイプ II で不満が大きい

◎買物満足度の要因分析

	①非交通弱者	②弱交通弱者 I	③弱交通弱者 II	④強交通弱者 I	⑤強交通弱者 II
買物先団地内	0.106 (1.14)	0.209 (2.91)	0.279 (0.61)	0.179 (1.32)	-0.493 (1.33)
公共交通利用	0.292 (1.59)	0.331 (1.48)	-1.351 (2.54)	0.300 (1.97)	-0.270 (0.81)
買物頻度(回/月)	0.029 (5.39)	-0.003 (0.20)	0.041 (1.54)	0.012 (1.23)	0.035 (1.23)
R ²	0.435	0.589	0.747	0.433	0.111
サンプル数	121	28	10	37	18

- ①非交通弱者 高頻度に買物できることが満足
- ②弱交通弱者 I 団地内で買物できることが満足
- ③弱交通弱者 II 公共交通で買物することに不満
- ④強交通弱者 I 団地内で買物できる、公共交通で買物できることに満足
- ⑤強交通弱者 II 団地内で買物する、公共交通で買物することに不満

◎地域・個人特性別の望ましいバスサービス

相反する要望を持つ人が存在する

- ・低頻度でも乗換なし ⇔ 乗換やバス停が遠くても高頻度で速く
- ・低頻度でも運賃を安く ⇔ 運賃が高くても高頻度で

◎車利用者のほうが高い支払意思額

現在の交通費が高いためバス定期券への支払意思額も高いと考えられる

◎これからの地域公共交通

- ・従来の高齢者とこれからの高齢者は違う
免許保有経験者がほとんどになる
⇒ 交通への要求水準が高い
一方で支払意思額が高い人もいる
- ・運転・送迎環境は悪化する
加齢等により運転が難しくなる人は増える
一人暮らしなど、身近に送迎してもらえない人が少なくなる
⇒ 公共交通サービスが悪ければ免許返納しない
免許返納時には福祉交通？

↓

使い勝手のいいサービスを適正な価格で
移動のしにくさが活動の制約にならないように

◎仙台市T地区における地域公共交通検討事例

- ・コミュニティバス定期券への支払意思額
1,000円以下が多いが5,000円、1万円も
- ・コミュニティバス定期券の需要曲線
3,000円のときが最大で、264万円/月
- ・264万円/月による運行計画案
借上げ費用 4,000円/時/台
平日8時間 4台
1周5~7km 4コース 30分間隔 8コース 1時間間隔

☆人口密集地区では、多くの人を利用することで利便性の高い公共交通提供の可能性がある

◎これからの地域公共交通に向けて

- ・交通だけでは使い勝手のいいサービスは困難
行きたい場所が遠くに散在
⇒短期的には難しいとしても、まちづくりと一体で効率化には乗り継ぎシステムが必須
乗り継ぎだけは苦痛でしかない
⇒ 乗り継ぎ以外の用事があれば負担感低減→ 地区内に生活拠点が必要
- ・交通問題の解決だけではない
交通は派生需要（本来の目的が別にある）
楽しいことがあれば出かける
⇒ 外出機会の増加によって心身両面での健康にも好影響
- ・みんなで使えばいいサービスを安く提供できる
公共交通は固定費が大きい
⇒ 大勢が利用すれば安くなる

☆公共交通が使いやすい環境になれば、

- ・免許返納を促すことができ、高齢者運転事故を減らすことにつながるのでは
 - ・飲酒したときも運転せずに、酒飲み事故を減らすことにつながるのでは
- そのためには、皆で公共交通を使う意識付けが重要

【講演】

■講演2

「子どもの交通事故防止」

日本こどもの安全教育総合研究所 理事長

宮田 美恵子

■通学路の安全

◎2012年 京都府亀岡市交通事故

子どもたちは、時間や交通ルールを守り大人に付き添われながら集団登校していた。

そこへ青年らの運転する暴走車が突っ込み犠牲になった。

約束や決まりを守っていた子供たちが被害に遭っている現状がある。

◎2019年 東京都池袋交通死亡事故

自転車に乗って横断していた母子が、高齢ドライバーの運転する暴走車によって命を落とした。

◎2019年 滋賀県大津市交通死亡事故

園児たちは、先生数名と一緒に赤信号で止まっていたところ、50代ドライバーの運転する車が飛び込んできた事故。

園児らは先生たちとしっかり手をつなぎ、歩道の隅で決まりを守って青信号になるのを待っていた。

被害にあった人たちには何の落ち度もない。

↓

歩行者がどんなにルールを守っていても相手のあること、ドライバーもルールを守らない限り事故を無くすことは難しい。

誰がいつ、被害者、加害者になるかわからない。

■歩行中の交通事故

7歳が犠牲になる事故が突出して多い

⇒ 小学校への就学が1つの起点になっている。

⇒ 一人で歩く機会が増える。

⇒ 入学して少し慣れてきたころの事故が多い。

■ 幼児の特性と対応

- ◎ 1つのもの、ことに注目する
手を振ったり、声をかけない。
- ◎ 応用できない
シンプルに教える。
- ◎ 気分によって行動が変化
変化に気づく、見守る。
- ◎ 抽象的な言葉は伝わらない
その場所で、具体的に教える。
- ◎ 大人に依存する・真似をする
大人の行動、姿で見せる。
- ◎ 物陰で遊ぶのが好き
手を離さない、予想外の行動をするものと認識する。
- ◎ 4原則の具体化と習慣化
とまる ⇒ 曲がり角ごとに手前で止まる
みる ⇒ 見る ⇒ 視る
まつ ⇒ 1～2歩下がって待つ
わたる ⇒ 青信号は赤信号のつもりで
- ◎ 事故防止のための視点
子どもへの指導 = 自分を守る安全力
大人による環境改善

■ とまる

面倒くさがらず角々で止まる。

- ◎ 曲がり角に張り出した植栽
⇒ 曲がり角に張り出した植栽は危険を招く。
地域の人達、ボランティアの皆さんなどで声を掛け合いながら、子どもの交通事故の防止のために協力してもらおう。

■ みる

ただ首を振ってみるのではなく、何が来ているのかわかるような見方が大事。

- ◎ 張り出した植え込み
⇒ 場所によって見やすさが異なるため、どこを通ればいいのか教える。

■ まつ

線の内側で待つのはもちろんのこと、ラインから1歩2歩下がったところでまつ。
足形のペイント位置修正が必要。

- ◎ 待つスペースの確保
- ◎ もう一段階上の安全対策を！

■巻き込み

◎ポールがない所にはポールを設置できるとよい

■わたる

◎アイコンタクト

⇒ 青信号になったらすぐ歩きだすのではない

◎青信号は止まれ！

■交通安全指導

◎交通安全活動

とまる、みる、まつ、わたるの具体的な方法を子どもや保護者に教える。

■親子交通安全まち歩き体験学習

歩きながらこの場所でのルールを経験させる。

■安全なまちの歩き方

子供たちは安全のために歩道を歩くよう教えられているが、私物が置かれて歩けない。事故防止のためにみんなで声を掛け合いながら環境を改選していく必要がある。

【講演】

■講演3

「高齢者の交通安全」
九州大学大学院 教授
志堂寺 和則

■令和元年度の踏み間違い事故件数

年間 3、845件 1日10件以上発生している計算になる。
年代を見ると、一番多いのは70代、その次に60代が多いが、20代も多い。

■令和元年の死者数、死傷者数

◎死者数

圧倒的に高齢者が多い。
65歳以下はかなり割合が少ない。

◎死傷者数

高齢者の割合が少ない。
65歳以下がすごく多い。

■令和元年の人口10万人当たり死者数、死傷者数

大まかな傾向は、死者数、死傷者数共に、先に紹介した実数データと変わらない。

〈1.歩行中の交通事故〉

〈死者数比率〉高齢者人口の割合は29%であるが、死者数割合では70%を占める。

	64歳以下	65～74歳	75歳以上
歩行中	30%	20%	50%

■令和元年の歩行中の死亡事故発生時刻

65歳以下 : 少ない。深夜の死亡事故が多くて、昼間は少ない傾向にある。
65歳～69歳 : 外が暗くなる、夕方、夜の早い時間（18時～20時）に、増えてくる。
70歳～74歳 : 同じ様な傾向があるが、朝の6時～8時も増えてくる。
75歳以上 : 全体的に非常に多い。16時（薄暮時）～20時は特に集中して多い。

■令和元年の歩行中の負傷事故発生時刻

65歳以下 : 16時～20時間にピークがある。
65歳～69歳 : 大体65歳以下と似ているが、10時～12時が少し目立ってくる。
70歳～74歳 : 10時～12時がより目立つ。
75歳以上 : お昼前からお昼の時間帯に歩行中の負傷事故が多いことがわかる。
⇒ 夜だけではなく明るい昼前後に多い。これは歩行行動に問題があるのではないか。

■令和元年の歩行中の法令違反

◎第1当事者と第2当事者の合計

死亡事故（第1当事者と第2当事者の比率は、11：89）、全事故（2：98）

死亡事故では、歩行者が事故の原因となっているケースが増えてくる。

横断不適が原因の事故は、年齢が上がるにつれて増えている。

車両の直前直後横断が原因で起きた事故も、年齢が上がるにつれて増えている。

めいてい、はいかいが原因の死亡事故は、年齢が上がるにつれて減少している。

横断不適、車両の直前直後横断が原因で起きた死亡事故も、年齢が上がるにつれて増えている。

■道路横断中死亡事故における歩行者の法令違反

道路横断中の死亡事故は多い。

65歳を超えると急に増える。

走行車両の直前直後横断、横断歩道以外横断が特に目立つ。

■平成28年の歩行者の道路横断中死亡事故

単路、交差点ともに、夜間になると、右からの車よりも左からの車との事故が目立つ。

高齢者ではこの傾向が顕著となる。

夜間は、歩行者として、横断の判断が難しくなる。

ドライバーも右側からの歩行者を発見しづらい。

■コフカのお話

馬に乗った旅人には、凍った湖の上を渡ってきた（危険だった）という認識がなかった。

交通行動と同じ心理が隠れている。

■安全に対する思い込み

危険な行動をする背景には、通常は事故にならないことを経験的に知っていることがある。

以下のような認知バイアスが関係している。

◎正常性バイアス（自分は大丈夫だと思って適切な行動をしない）

◎ポジティブバイアス（自分にとってポジティブな情報ばかり取り入れる）

◎確証バイアス（自分の考えを支持するようなものだけを確認する）

■確証バイアス

E K 4 7

カードの表と裏に英字と数字が書いてある。「あるカードの片面に母音を書いてあるならば、そのカードのもう一方の面には偶数が書いてある。」この規則が守られていることを確かめるには、どのカードをひっくり返さないといけないか。

正解はEと7であるが、Eだけ、Eと4とかの間違が多い。

確認したいことだけを確認する傾向がある。

安全だと思えば、基本的に危険だという発想にはいかない。

■心身機能の低下

加齢により心身機能が低下するが、日による変動、個人差が大きい。
交通行動においても、歩みが遅くなる、判断が遅くなるなど影響が出てくる。
加齢により、認知のミスが増えてくる。
特に、複雑な処理を素早く行うのが難しくなる。

■夜道での視覚の実験

暗い場面では、目立たない服装の歩行者、ゆっくりと歩く歩行者は気づかれにくい。
⇒ 自分は見えにくいこと、目立たなければいけないことを、意識する必要がある。

〈2.自転車乗用中の交通事故〉

〈死者数比率〉歩行中とほぼ同じ傾向がみられる。

	64歳以下	65～74歳	75歳以上
自転車乗車中	31%	25%	44%

■令和元年の自転車乗用中の死亡事故発生時刻

65歳以下 : 発生時刻に大きな違いはない。
65歳～69歳 : お昼の時間帯と夕方の時間帯がちょっと目立ってくる。
70歳～74歳 : お昼をちょっと超えた時間帯が目立つ。
75歳以上 : 他と傾向が違う。夕方も多いが、午前中に事故が多い。

■令和元年の自転車乗用中の負傷事故発生時刻

高齢者 : お昼前の時間帯（10～12時）がすごく事故が多い。

■令和元年の自転車乗用中の法令違反

◎第1当事者と第2当事者の合計

死亡事故（第1当事者と第2当事者の比率は、48：52）、全事故（20：80）

自転車では歩行者事故と比較し、第1当事者の割合が増えてくる。

自転車の死亡事故の半分は、自転車の側に事故の原因がある。

事故の原因としては、安全運転義務違反（操作不良、動静不注視、安全不確認）が多い。

■出会い頭死亡事故における直進自転車の法令違反

信号無視、一時不停止、安全運転義務違反が多い。

〈3.自動車運転中の交通事故〉

〈死者数比率〉 高齢者の割合が歩行中や自転車乗車中より減るが、それでもほぼ半分。

	64歳以下	65～74歳	75歳以上
自動車乗車中	49%	19%	32%

■ 令和元年の第1当事者数／第2当事者数の比率

高齢者は第1当事者の比率が高い（自分が事故を起こしている）。

⇒ 高齢ドライバーが運転を変えれば、事故が減る。

■ 第1当事者死亡事故の免許人口10万人当たり当事者別死者数

高齢者、特に85歳以上は、第1当事者（ドライバー本人）が亡くなる場合が多い。

高齢ドライバーにとっては、自分が事故を起こさないことが大事である。

■ 令和元年の交通事故の人的要因

事故の8割程度は認知のエラーで発生しているが、高齢になると安全確認不十分が増える。

死亡事故では、加齢により操作のエラーが増えてくる。

年齢により人的要因が変化することは、運転が変わってきていることを示している。

■ 運転に対する自信

年齢が上がれば上がるほど、運転に自信のある人が増えている。

■ 注意についてのデモ

ボールの動きに注目していると、歩行者の出現に気づかない。

高齢になり注意の能力が低下してくると、変化に気がつきにくくなる。

■ 補償運転

多くのドライバーは、運転方法を変えて加齢の影響をカバーしている。

運転に自信を持っているドライバーは、補償運転を実施していない可能性がある。

自分の判断でやっているのだから、それが適切かどうか分からないという問題がある。

■ 免許返納

非常に難しい問題で、一概には言えない。

返納後の生活を考える必要がある。

返納後の気分的な落ち込みなどを防ぐような配慮も必要である。

将来的には自分の問題となる。

【講演】

■講演4

「自転車利用の現場観察から事故防止活動を考える」

一般財団法人日本自転車普及協会 学芸員

谷田貝 一男

■自転車事故発生の現状

◎全体の事故件数

平成27年～令和元年までの5年間の全国の交通事故全体の件数は毎年減少している。

平成27年の約53万件から令和元年の約38万件と約28.9%も減少している。

◎自転車の事故件数

平成27年から平成28年にかけて大きく減少するも、その後4年間は少しずつ増加し、令和元年は平成27年と比較すると1.6%の減少に過ぎない。

◎自転車による死亡件数

令和2年はコロナ禍で自転車利用が活発になっている。そのため、自転車による死亡件数は4月以降、昨年よりも大きく増加している。

■自転車事故が発生する要因

◎人間

知識 交通ルール ⇒ 知っている 知らない

意識 通行量が少ないから大丈夫だろう 早く行きたい

機能 運転技術 ⇒ 個人、性別、年齢による差

◎通行状況

道路状況 歩道の有無 幅員 見通し

通行量 大型車 普通車 バイク 自転車 歩行者

◎天候、時刻

◎自転車の整備不良

上記の中で一番考えなければいけないのは「意識」

大丈夫だろう 思い込み

自動車・自転車・歩行者が来なければ安全 ⇐ 事故は起こらないだろうと思っている。

いつも通っている道だから安心 ⇐ 事故が起こりえることを忘れている。

相手が止まってくれる・避けてくれる。

↓

一時停止しない・赤信号無視 周囲の安全確認をしない

安易な気持ちからとっさの行動ができない。

↓

自転車を利用して事故を起こす。

■交差点 歩行者自転車の集中横断時

◎歩行者・自転車との接触・衝突・転倒の危険

※赤信号で一時停止時間が長い。

※多数の歩行者・自転車が一斉に横断。

※青信号になるまで待ちきれない。

■交差点 歩行者自転車の集中横断時 安全指導演法

◎道路交通法第108条に基づいた交通の方法に関する教則 第3章第2節

横断歩道は歩行者のための場所。

歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけない。

◎一時停止中から横断中も自転車から降りて押しながら進む人はとても少ない。

◎自転車降りて横断する運動の成果「降りていただいてありがとうございます」という声かけ。

■信号無視の危険

◎左右から来る歩行者・自動車との衝突の危険。

※自動車が来ないから事故は起こらない。

※通行量が少ないことを知っている。

※急いでいる。

■信号無視の防止対策法

◎信号無視の自転車・歩行者・自動車は交通法令違反を承知の上での行動。

後方自転車の信号順守率

前方自転車順守時 80.3%、前方自転車なし時 46.0%、前方自転車非順守時 21.1%

人為的に信号順守自転車を配置すると他の自転車の信号順守率 57.5% ⇒ 85.2%

◎事故発生の危険性を認識していない。 ⇒ 動画・画像を使って危険性を広報

◎信号順守を心がけている自転車利用者に協力を求める。

■交差点での一時不停止

◎歩行者・自転車・自動車との衝突の危険。

※急いでいるから止まりたくない。

※毎日通る道で通行状況を知っている。

※皆と同じ行動をしていれば安全。

■信号機がない交差点での安全対策

◎地域の人たちの一時停止による安全確認という町づくり。

◎一時停止して左右確認の結果 事故が防止できた事例紹介。

◎交差点手前で一時停止する習慣づくり → 歩行時に行う。

1秒でできる

左右からの通行なしが100回 しかし101回目にすれ違う可能性あり。

⇒ 自転車に乗っていたら事故になった可能性。

⇒ 危険性を知ることが一時停止の習慣。

■右側通行の危険

◎歩行者・自転車と追突・衝突の危険

◎左側通行の自転車が追突される危険

※自転車は左側通行を知らない。

※左側右側を意識していない。

※目的地が右側にある。

■ 自転車による右側通行の防止対策法

◎ 自転車の立場と歩行者の立場を同時に指導する。

◎ 通行路違反の危険状況とそのときの加害者・被害者を説明する。

歩行者に対して左側通行の危険性を提示・説明して理解してもらう。

↓

自転車の左側通行への誘導。

■ 歩道での危険な通行

歩行者・自転車との接触・衝突の危険。

※ 歩行者・自転車とすれ違いができるという思い込み。

※ 歩行者が避ける・止まるという思い込み。

※ 車道通行は怖い。

■ 自転車の安全な歩道通行の推進方法

◎ 自転車が歩道通行できる条件・通行方法を伝える。

歩行者優先、一時停止、自転車から降りて押し歩き。

◎ 裁判による自転車の過失責任の解説

自転車と歩行者が正面衝突 歩行者は転倒。

↓

自転車の過失責任：車道と反対側通行・速めの速度・歩行者に不注視 ⇒ 100%

◎ 歩行者と自転車の接近体験

自転車に乗って歩行者のすぐ脇を通行した人。

↓

歩行者のとき、脇を自転車が通行して怖いと感じた。

■ 直線道路での危険な通行

前方・後方からの歩行者・自転車・自動車との接触・衝突の危険

※ 通行がない・少ないから安全。

※ 後方からの自動車・自転車に気が付かない。

※ すれ違いができるという思い込み。

■ 直線道路での事故防止対策法

◎ 直線道路での事故 ⇒ 日常利用する道路が多い

↓

通行状況を知っている・周囲の通行状況を確認しない・自分は大丈夫という思い込み

◎ 徐行しながらの周囲確認

幼児を乗せているとき・高齢者 ⇒ バランスを崩して転倒の危険

◎ 一時停止の推進

※ 安全講習会で実例を紹介して意見交換。

※ 交通安全に係る方々の実践。

↓

他の自転車・歩行者も一時停止することがある。

自動車も徐行しながら手で合図することがある。

■小学生低学年までの子どもの自転車利用状況

- ◎一点集中で周囲確認ができない。
- ◎保護者が前で子どもが後ろを通行すると子どもの運転状況を把握できない。
- ◎ヘルメットを装着しない。
- ◎子どもの体と自転車の大きさが合っていない。 ⇒ 転倒の危険

■子どもの自転車利用に対する保護者の指導について

- ◎子どもと保護者がそれぞれ自転車に乗ったとき
子どもを前にする。
常に子どもの運転の様子を確認。
正面をしっかり見ているか・ふらついていないか。
- ◎交差点での一時停止と左右の通行状況の確認
左方向から来る自動車が見える位置を覚えさせる。
自動車との距離の確認をさせる。
保護者は周囲の交通状況を常に確認。
- ◎歩道通行時
歩行者がいらない・少ないとき。
保護者は自転車から降りて押しながら指導。
- ◎サドルに座ったとき、両足のかかどが地面に着いている

【ヘルメットの効果を知る実験】

■幼児乗せ自転車の利用状況

- ◎通行量の多い歩道を通行。
- ◎スピードを出して交差点を左折右折。
- ◎つま先しか地面に着かないサドルの高さ。
- ◎幼児にシートベルトを付けない。

■幼児乗せ自転車利用に対する指導について

〈幼児乗せ自転車の運転中はふらつきやすい（アンケート回答者座席数別各40人）〉

	曲がるときに ふらつくことがある	真っすぐに走っているときに ふらつくことがある
幼児座席が前後にある	85.7%	57.1%
幼児座席が後にある	14.3%	42.9%

- ◎サドルに座ったとき、両足のかかどが地面に着いていること。
- ◎幼児に対して ヘルメット着用 シートベルト着用
- ◎歩行者の間を通行しない。
- ◎押し歩きのときはサドルに腰をあてて、車体を支える。
- ◎交差点から少し離れて停止する。

■ 高齢者の自転車利用状況

◎ 男性

自動車との事故

左右折自動車

すれ違う自動車

◎ 女性

自転車との事故

左右から直進

歩行者との事故

歩道

■ 高齢者の転倒事故状況

◎ 道路の段差・縁石・ポールに衝突

◎ 歩行者・自動車とすれ違うときに転倒

◎ 雨による路面の濡れでスリップ・風で転倒

◎ 乗車発車時・停止下車時に転倒

◎ ハンドルの高さが高すぎると転倒しやすい

■ 高齢者の自転車利用に対する指導について

◎ 加齢による自転車利用への影響

※ 周囲確認の低下

※ 身体を使ったバランス調整が低下

※ ブレーキ操作が確実に出来にくい

※ 身体と自転車の大きさの不整合 ⇒ 乗車発車・停止下車時の転倒 一時停止の拒否

◎ バランスがとりやすく、一時停止しやすい安全な乗り方。

※ ペダルの位置を高くしてゆっくりと力強く踏み込む。

電動アシスト自転車ではゆっくりと軽く踏み込む。

※ サドルを下げたらハンドルも下げる ⇒ ハンドルに力を加えやすくバランスがとりやすい。

ハンドルを持った時、腕が少し曲がる程度

※ ブレーキレバーをしっかりと握って引くことが出来るように調整する。

◎ 目線を少し上げて遠くを見るようにする。

周囲の通行状況早期確認ができる。

■ 交通法令違反による事故発生の危険認識再確認

事故発生の危険認識 再確認の必要。

↓

事故発生はほんの一瞬の出来事。

↓

自分は大丈夫と思っている。 ⇒ 事故を起こす・事故に巻き込まれる。

事例発表

【事例発表】

■滋賀県

「滋賀県の”交通事故ゼロ”を目指して！」

滋賀県交通安全女性団体連合会 会長

小崎 富美子



■発表の趣旨

全国的に思うような交通安全活動ができない状況で、滋賀県では皆が知恵を出し合い、コロナへの対策をとりながら、創意工夫した取組を実施していますので、滋賀県の紹介とともに、その活動内容について御紹介します。

■発表の概要・紹介

【滋賀県の紹介】

滋賀県は県土の6分の1を琵琶湖が占め、県民は母なる琵琶湖の恵みを受けています。近年は、琵琶湖を自転車で一周する「ビワイチ」が人気ですが、「琵琶湖八景」（映像で紹介しています。）と呼ばれる古くからの名所も存在し、風光明媚な土地柄です。

【ハロウィン啓発】

22年目となる啓発活動で、今年は9月23日に実施しました。例年は、種から育てた花を渡して交通安全の呼びかけをしています。今年は花の手渡しをやめて、ハロウィンにちなんで仮装した従事者が国道の沿道に間隔を開けて並び、ハンドプレートやのぼり旗を掲げて、通行車両に交通安全を呼びかけました。

【夏の交通安全県民運動】

コロナ対策として、手袋、マスクを着用し、密にならないように気を配りながら街頭啓発を実施しました。

【子どもの安全対策】

令和元年5月、大津市で発生した園児が犠牲となった交通事故を受けて、園児への交通安全指導を行うとともに、道路脇のフェンスに「横断歩道は止まってね」と書かれた横断幕を園児と一緒に取り付けました。

【啓発品交付の工夫】

啓発品交付に伴う密着を避けるため、啓発の合同開催などは行わず、啓発品を従事者から離れたところに置いて、対象者に自ら持ち帰ってもらう工夫をしました。

【高齢者宅訪問活動】

滋賀県交通安全女性団体連合会では、毎年約4,000軒の高齢者宅を訪問して交通安全の意識啓発を行っています。今年は、対象の高齢者にコロナへの不安を与えないために、面談での啓発品の配布は中止し、メッセージを添えた啓発品をポストインにて配布しました。

【「おうみ交通安全ソング」の紹介】

毎年、県民から募集している交通安全スローガンの応募作品約5,000句から選ばれた句を歌詞として採用し作られた交通安全啓発ソングで、県内の様々な交通安全の催しの場で歌われています。

■徳島県

「『交通事故のない 安全で住みよい郷土を目指して』
～地域性を踏まえた、持続可能な交通安全啓発活動の実現～」

徳島県交通安全母の会連合会



<はじめに>

徳島県交通安全母の会連合会は、県下15支部、総会員数2万5千人を超える県下最大のボランティア団体である。「交通安全は家庭から」を合い言葉に、地域に根ざした交通安全啓発活動の中心的な役割を担っている。

徳島県は地勢的に多様で、地域によって交通を取り巻く環境についても大きな違いがある。よって、全県一律の交通安全啓発活動では、地域のニーズに合った効果的な啓発活動は難しいという現状がある。また、母の会自体の高齢化も進んでおり、組織としての課題も抱えている。

そこで、徳島県交通安全母の会連合会では、地域性を踏まえた、持続可能な交通安全啓発活動の実現を目指し、これまで活動を行ってきた。

<活動の実際>

① 地域の実態に合わせた交通安全啓発活動

(1) 山間部

○過疎化が進み、高齢者にとって車やバイクが、生活の足としてなくてはならないものになっているという実態から、子供と高齢者への啓発を重点的に行っている。

- ・ 地元で語り継がれている妖怪を使った啓発
- ・ 運動会での交通安全パレードと交通安全宣言
- ・ 児童と高齢者が一緒に参加する交通安全教室の実施
- ・ 隣県警察と連携しての交通安全キャンペーン



(2) 市街地部

○急速な発展により、核家族化や近隣世帯との関係の希薄化といった現状が見られる。母の会としても交通安全啓発活動を通して、家族のふれあいの増進や世代間交流に寄与しようと考えている。

- ・ 三世代参加型の「交通安全教室&ボード作り」
- ・ 地域の中学校生徒会と合同で実施している高齢者世帯訪問



② 持続可能な啓発活動

(1) 各種地域ボランティア団体との連携

○1つのキャンペーンについても、複数の団体と協働で実施することで、継続した活動につなげる。

(2) 家族向けの交通安全教室の積極的な実施

○子供向けの啓発活動に、保護者も参加してもらうことにより、家族ぐるみで交通安全について考えてもらう機会とするだけでなく、参加者に「母の会」の活動を広く知ってもらうことで、組織の拡大と積極的な活動意欲の向上に結びつける。

◎地域の実態をよく知る、各地区母の会会長のリーダーシップによる、地域のニーズ・時代の要請に応じた、創意あふれる、効果的な啓発活動の実現。

<今後に向けて>

これまで取り組んできた活動をさらに推進していくと同時に、組織の拡大・充実や次代を担う人材育成に積極的に取り組んでいくことで、地域性を踏まえた、持続可能な交通安全啓発活動を実現していこうと考えている。

【事例発表】

■宮崎県

「宮崎県交通安全母の会の活動について」

宮崎県交通安全母の会

1 宮崎県交通安全母の会の概要

(1) 設立母体

宮崎県地域婦人連絡協議会

(2) 結成年度

昭和49年4月

(3) 会員数（令和2年4月現在

） 県内22支部 2、424

名



2 宮崎県交通安全母の会の活動内容

活動①：宮崎県交通安全啓発キャラバン隊

○平成22年度まで、リレー形式で実施されていた「全国キャラバン隊」について、宮崎県では独自に形を変え、引き続き活動しています。

○県内各市町に訪問し、知事メッセージの伝達式や交通安全教室を開催しています。

活動②：交通安全母親活動指導者研修会

○年に一度、会員向けに交通安全に関する研修会を開催しています。

活動③：その他活動

○日頃より、地元の交通安全関係機関などと協力し、各種交通安全活動を実施しています。

○活動の際は、会員が交通安全マスコットを手作りし、地元の新入生に配布しています。

【事例発表】

■長崎県

「保育園児を対象とした交通安全指導要領について」

長崎県時津地区交通安全協会 交通安全指導員

山田 華澄

花田 理佳



■発表の趣旨

- ・ 幼児に対する交通安全指導の実施要領
- ・ 交通安全指導員の活動内容について

■発表の概要・紹介

- 1 夜間の服装の色について 夜間に見えにくい色を指導
- 2 遊んで良い場所、ダメな場所
パネルを使用して分かりやすく交通上で危険な場所を指導
- 3 標識について
自作の標識を使用してよくある標識の意味を説明
- 4 自転車乗車時にすること
自転車乗車時にはヘルメットを着用することを指導
- 5 飛び出しについて
パネルを使用し、一時停止標識のある場所での飛び出しの危険性を説明し、飛び出しをしないよう指導

【事例発表】

■沖縄県

「寸劇による飲酒運転根絶活動について」

読谷村交通安全母の会

伊佐 ちえ美

仲尾次 裕子



■発表団体紹介

読谷村交通安全母の会は、平成元年の結成以来、地元警察や関係機関団体と連携し、各季の交通安全運動期間中に様々な取り組みを実施しております。

具体的には、朝の出勤時間帯におけるドライバーへの交通事故防止・飲酒運転根絶を呼びかける（アイキャッチ作戦）、新入学児童に対する交通安全教室の開催、反射材や手作りの交通安全マスコットお守りの配布、反射材ファッションショーの開催、夏まつりでの「交通安全にこここ音頭」の披露等に取り組み、各種交通事故の防止、交通安全思想の啓発に取り組んでおります。

■発表の紹介（寸劇）

沖縄県は、令和元年中の全人身事故（4,075件）に占める飲酒絡み事故（93件）の構成率2.28%は全国ワースト、飲酒運転の検挙件数2,147件も全国最多となるなど、未だに悪質な運転者が多く認められ、飲酒運転の根絶に至っていない現状である。

そのため、「交通安全は家庭から」をモットーに活動を展開している本会員2名が夫婦に扮し、沖縄方言を交えながら、ユーモラスに寸劇で飲酒運転の根絶を呼びかけているものである。（今回は、共通語バージョンです）



アンケート

【受講者アンケート 表面】

令和2年度交通ボランティア等ブロック講習会
受講者アンケート

今後の「交通ボランティア等ブロック講習会」実施の参考としますので、ご協力をお願いいたします。該当する数字に○を付けてください。

問1. あなたのブロック（地域）をお答えください。

1. 北海道 2. 東北 3. 関東・甲信越 4. 東海・北陸
5. 近畿 6. 中国・四国 7. 九州

問2. あなたの性別をお答えください。

1. 男 2. 女

問3. あなたの年齢をお答えください。

1. 20歳代 2. 30歳代 3. 40歳代 4. 50歳代 5. 60歳代
6. 70歳以上

問4. あなたの所属団体と役職等をお答えください。

複数ある場合は今回参加した立場で選んでください。

- | | | | | |
|-----------------|----------|-------|-------|-----------|
| 1. 地域交通安全活動推進委員 | [役職等 : | 1. 会長 | 2. 役員 | 3. 会員] |
| 2. 交通安全協会 | [役職等 : | 1. 会長 | 2. 役員 | 3. 会員] |
| 3. 交通安全母の会 | [役職等 : | 1. 会長 | 2. 役員 | 3. 会員] |
| 4. 町内会・自治会 | [役職等 : | 1. 会長 | 2. 役員 | 3. 会員] |
| 5. 婦人会 | [役職等 : | 1. 会長 | 2. 役員 | 3. 会員] |
| 6. 交通指導員等 | | | | |
| 7. その他 | [所属団体 : | | |] [役職等 : |

問5. 交通ボランティアとしての活動年数をお答えください。

1. 1年未満 2. 1年以上10年未満 3. 10年以上20年未満
4. 20年以上30年未満 5. 30年以上 6. なし

問6. 今回の講習内容について、視聴したテーマを選択し、以下を参考に評価してください。

- 1 : 全く参考にならなかった 2 : 参考にならなかった 3 : どちらともいえない
4 : 参考になった 5 : 大変参考になった

◆講演①

視聴テーマ

1	子供	2	高齢者	3	飲酒運転	4	自転車
---	----	---	-----	---	------	---	-----

評価

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

◆講演②

視聴テーマ

1	子供	2	高齢者	3	飲酒運転	4	自転車
---	----	---	-----	---	------	---	-----

評価

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

◆総合評価（講習会全体として）

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

問7. 今回の内容以外で学びたかったこと（取り上げて欲しいテーマや内容）があれば、ご記入ください。

【受講者アンケート 裏面】

問 8. 講習会に参加して意識の変化はありましたか。

1. とても変化があった 2. 少し変化があった 3. まったく変化がない

問 9. 講習会に参加して学んだ内容を、今後の交通安全活動に活用していく予定ですか。

1. 活用していきたい 2. 一部活用していきたい 3. どちらとも言えない
4. 活用することは難しい

問 10. 本講習以外で、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ためには、どのような機会が必要だと思いますか。

問 11. 講師の先生へ質問がありましたら、ご自由にお書きください。(講師名もご記入ください。)

講師名：
講師名

問 12. 今回の講習会の実施方法（動画配信方式）について、どのように感じましたか。

- 1：良かった 2：良くなかった 3：どちらともいえない

問 13. 来年度の講習会の開催について

1. 1つの会場に集合する集合型の講習会（昨年度までの実施方法）実施を希望する。
2. 動画配信方式（今年度と同じ実施方法）実施を希望する。
3. Skype、Zoom、Teams 等によるオンライン方式での実施を希望する。
4. 実施の必要はない。

問 14. 問 13 で「4. 実施の必要はない」と回答した方は、その理由をお書きください。

問 15. 講習会の実施方法について、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

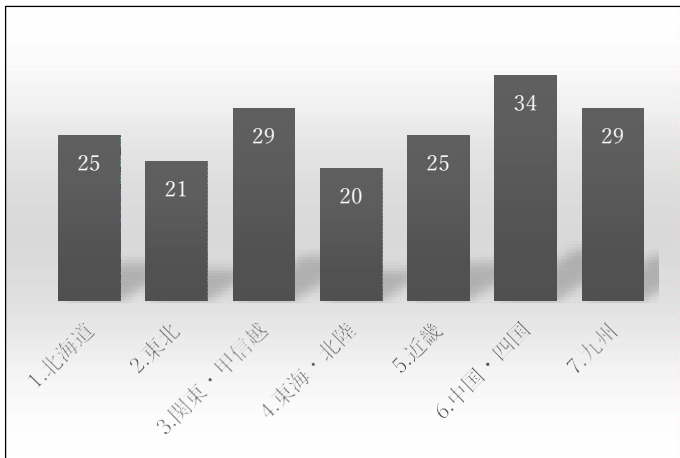
問 16. その他ご意見・ご要望等がございましたらご記入ください。

◆ご協力ありがとうございました。

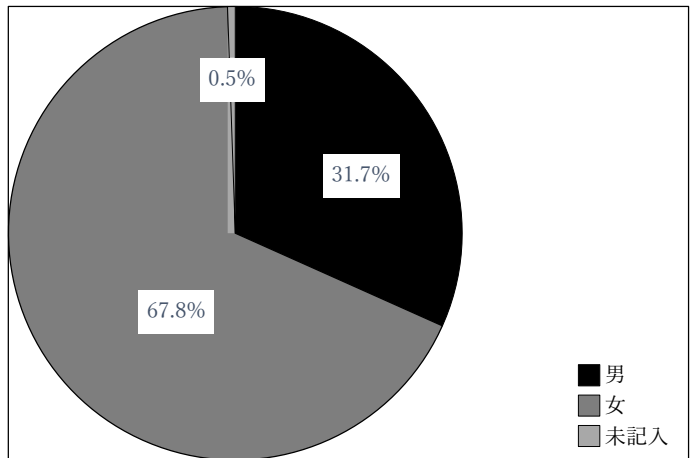
提出期限：令和 2 年 12 月 25 日（金）までに各都道府県担当者へご提出いただきますようお願いいたします。

【受講者アンケート集計結果】

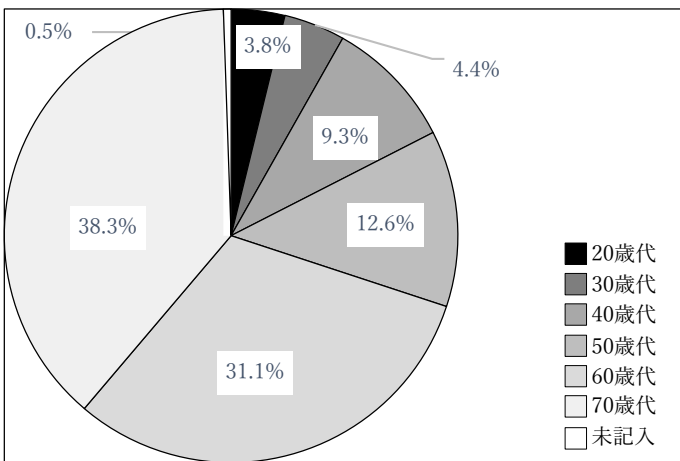
■ブロック別受講者数（人）



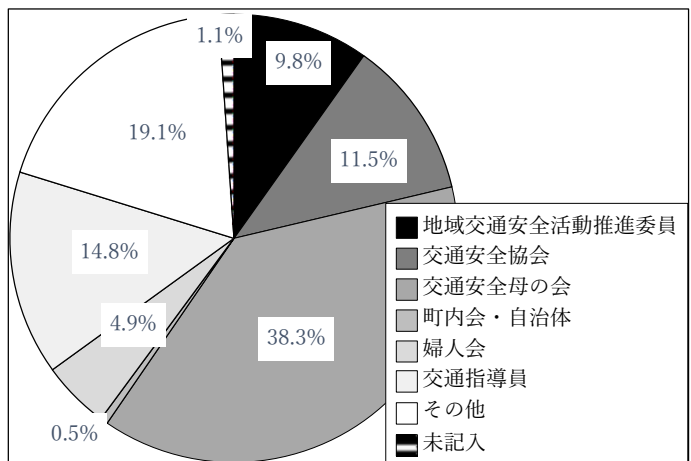
■性別



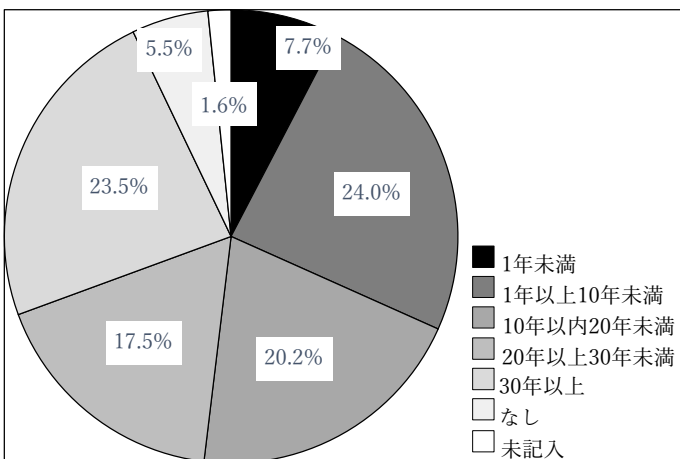
■年齢



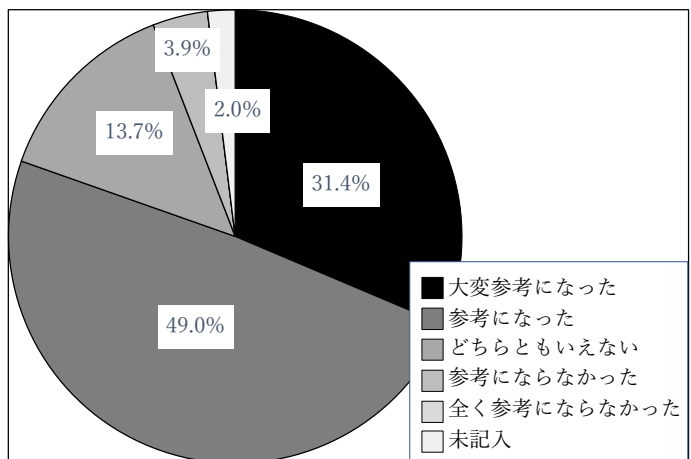
■所属団体



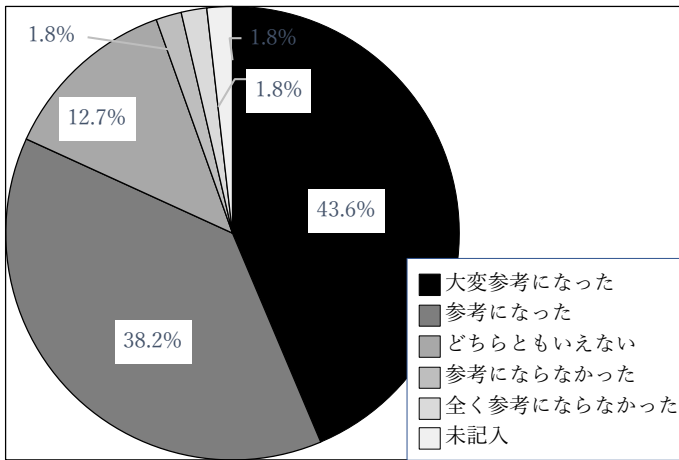
■活動年数



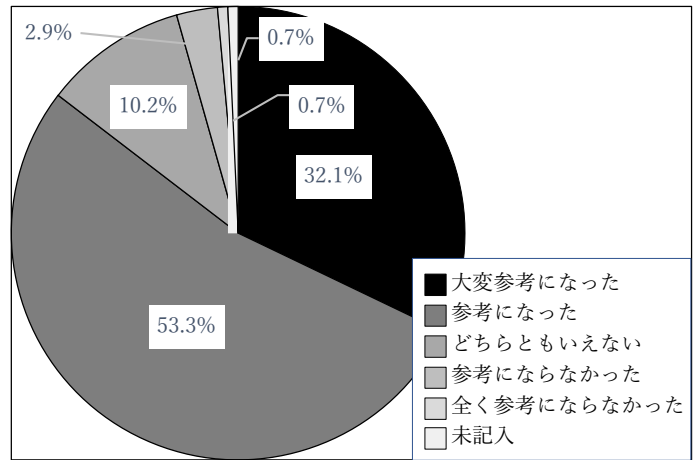
■講演「飲酒運転」の評価



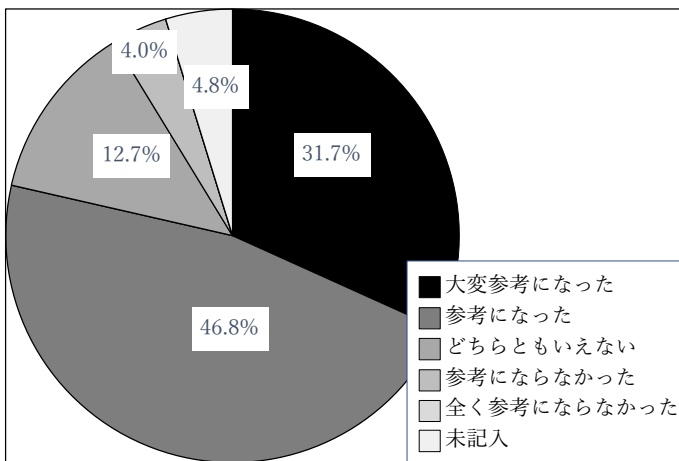
■講演「子供」の評価



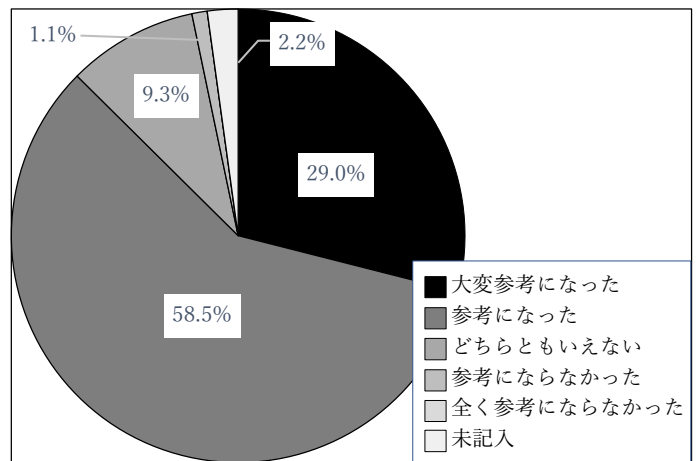
■講演「高齢者」の評価



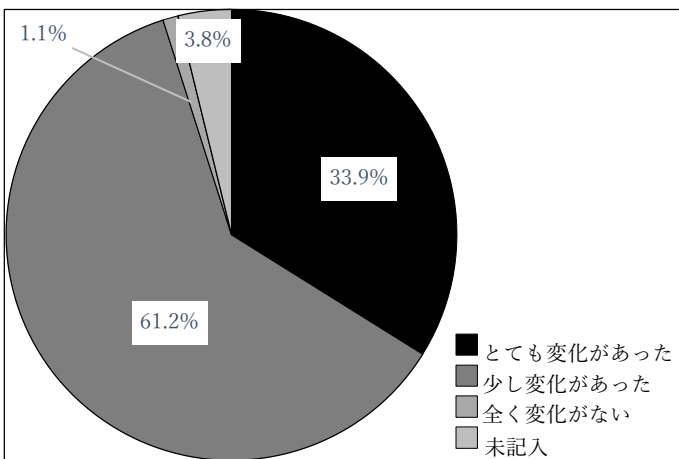
■講演「自転車」の評価



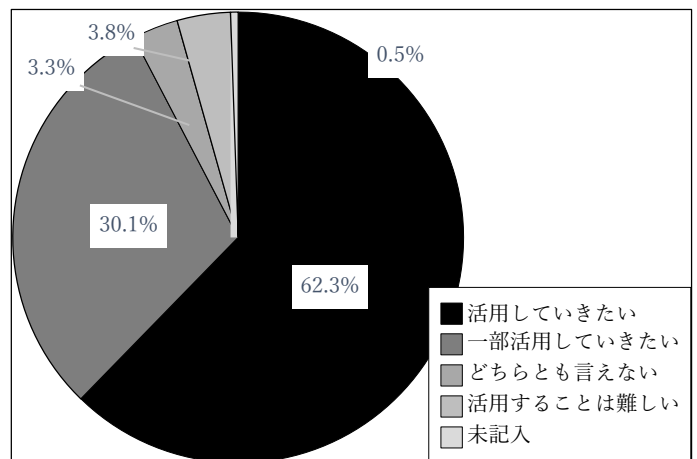
■講演の総合評価



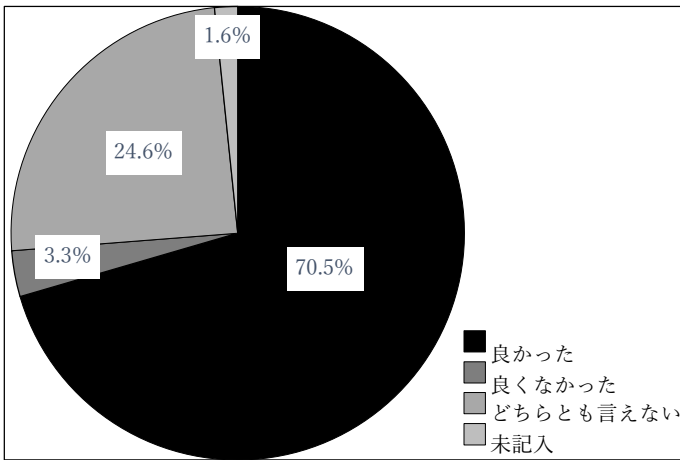
■意識の変化



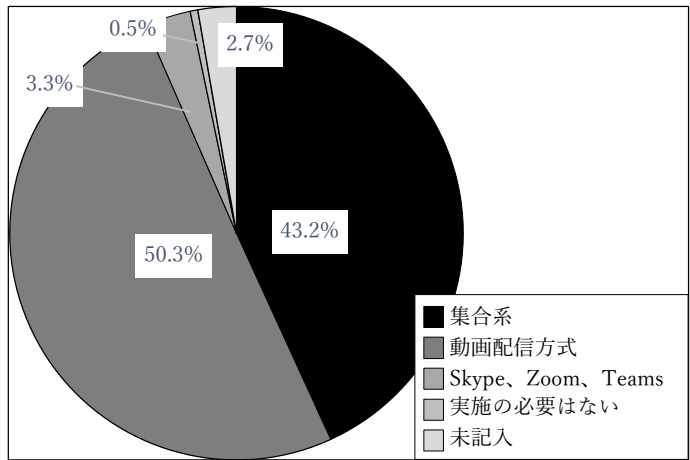
■講演内容を今後の交通安全活動に活用しますか



■今年度の実施方法についての評価



■来年度の開催について



■来年度の開催について「実施の必要はない」と回答した理由

- ・講習会の方法については固定せず、学び合う場はあっても良いと思う。

■ 今回の内容以外で学びたかったこと（取り上げて欲しいテーマや内容）

- ・ コロナ禍での交通安全教育の取組事例など
- ・ 当地区はあまり自転車が多くないので、自転車ではないテーマが良かった
- ・ 高齢者の免許返納について公共交通機関が不便な地域にいる方、返納による代替手段の提供を得られない方にとって、少しでも不安が解消されるよう、サポカー・電動車いす、インターネットを利用したサービスの紹介など、わかりやすく（利用費用や助成を含めて）取り上げたなら高齢者の方に案内しやすくなるのでは、、、と思いました
- ・ 現在のボランティアの高齢化に伴い、地域の世代交代への試みで効果のある取組の紹介等
- ・ 自分が事故を起こしてしまった時や、事故に遭遇した時に、交通ボランティアとしてどのような事ができるか、どう行動すべきか問う講習会
- ・ 運転中の病気発症に対する対応
- ・ 最近ではスマホを見ながらの自転車運転はあまり見かけなくなりましたが、雨の日に傘をさして自転車に乗っている人を結構見かけます。どうしたら減らせるのか
- ・ 自治体地域交通安全活動、教育委員会、又は家庭環境、その他関係機関と綿密な連携を図る事ができる体制の取組。安心安全のため即応体制の環境について学習したいと思いました
- ・ 被害者、加害者又その家族への向き合い方等
- ・ 今回のテーマは私たちの活動において一番力を入れていきたいと思っているのでとても勉強になりました
- ・ 東北以外の活動が紹介されていて参考になった
- ・ 障害のある方や外国人のための交通安全啓発活動について
- ・ 「飲酒運転」では高齢者と飲酒運転の因果関係を取り上げておりましたが、飲酒運転はなぜ減らないのかについてもっと掘り下げた話を聞きたいです
- ・ 妨害運転罪について等、道路交通法で改正が変わる度に新しい法律を学びたい
- ・ 街全体で交通安全意識を向上させることが大切だと感じました。交通安全のイベント等に無関心の人に対してどのようにして交通安全活動に関心を持ってもらうかその対策方法を学びたい
- ・ 運転者が子供や高齢者を守るために今以上に意識すべき
- ・ 薄暮時間帯に交通死亡率が多発している現状を鑑み、その状況と原因、防止策についての講義
- ・ 道交法の改正点も入れていただけると、今後の教室内でも取り入れていけるので、その様な内容も入れていただきたいです
- ・ 今回の内容はよかったです
- ・ 地域でできる交通安全イベントなど
- ・ 交通指導の現場における、状況に即した具体的な活動方法、事例など
- ・ 障害者の交通事故（バリアフリーとの関係）
- ・ 事故例に対処・対策した結果等の講習内容になればよかったです
- ・ 自転車乗車利用による道路事情の解明
- ・ 成人、20代～40代の人々の考え方、理解度について勉強してみたいと感じました
- ・ 通勤通学時の自転車マナーについて
- ・ 子供ではなく保護者へ勉強を促すことについて扱ってほしいです。若い父母たちにもっと交通安全の知識を身に付けてもらいたいものです

- ・四輪乗車が無かった。このテーマも取り上げてほしい。対策及び活動の成果、免許返納後の具体的対策例があれば参考になった。四輪乗車、歩行中、自転車の死亡事故の要因と対策
- ・交通マナーを向上させるためにできる事
- ・人に伝えられるスキルを身に付けられる内容や話し方等のセミナーを受けたいです
- ・自分が対象グループへのプレゼンをするにあたってのスキルアップをしたいと思う
- ・高齢者の自転車の乗り方や電動カーの乗り方を学びたい。地域の高齢者に正しい乗り方を学んでほしいため
- ・子供に対する交通指導
- ・自転車に対する交通指導
- ・防犯活動も同じく勉強したいです
- ・高齢者テーマ ⇒ 自身がバイク運転と高齢ドライバーなど組み合わせパターンがあるが、その分析があると良いと思う。4つテーマがあるがバイクが無いのはなぜ
- ・子供と高齢者の交通事故防止について人間工学的観点に基づいた原因調査、事故防止について
- ・自転車の交通法規（スクランブル交差点、歩道分離、信号等新しい法規もあり、今回のDVDでも少しありましたが、自転車は車、歩行者、どの信号を見れば良いの・・・現場で戸惑いが！）
- ・現状維持で良いと思います
- ・年代別による教育手法、着眼点
- ・より実践的なボランティア活動の取組紹介
- ・子ども向け交通安全教育の、各県での取組紹介
- ・反響の大きかったボランティア活動や事故防止につながった実績のある活動などを多く紹介していただくと参考になる
- ・外国人（日本に住んでいる）の子供や自転車の交通ルールの教え方
- ・子供や高齢者の安全教室の取組方
- ・交通安全教室で活用できる教材
- ・認知症と交通安全について
- ・高齢者の事故が増加しているので、話が聞きたかった。（免許返納を進めるについて）
- ・新型コロナ禍においてよりよい啓発活動するにはどう取り組めばよいのか
- ・講習会は常に完璧な講習会であるので特にはないと思います
- ・高齢者が車は生活に必要である以上日常生活でどの様にすればよいかヒントになるような事案があるか教えてほしい。免許返納がなかなかできない状況である
- ・色んな所で色んな寸劇をしているのか知りたい
- ・自転車の並列走行防止や、後方確認の必要性、大人のヘルメット着用についても取り上げてほしい。高齢者の人的要因とか自信を変えさせる説明が少ないと思う。もう少しその点を加えてほしい
- ・世界に目を向け、日本と外国との交通に対する考え方の違い
- ・交通ボランティアの高齢化に伴う後継者の確保、育成方法
- ・現場で交通安全ボランティアを実践している人々の為、自転車安全運転の指導方法や子供たちの横断歩道の渡り方の指導実技を取り上げてほしい
- ・地方における公共交通のあり方と交通弱者である高齢者の公共交通の利用の方法について
- ・季節の変化に着目した交通（死亡）事故
- ・他のブロックのテーマとなっている飲酒運転や最近ではあおり運転等について学びたいです

- ・高齢者の自転車乗車中のヘルメット不使用。地方での交通手段がない所での公共交通の利用法
- ・コロナ禍の活動の仕方、方法、注意点など
- ・特に取り上げてほしいテーマはありませんが、今後も自転車や歩行者が事故に遭わない為の講習を受講したいと思いました。地元での年1回の総会などで事故に遭わない為のよい情報を伝えていきたいので、交通安全教育をする側の教育プログラムなどがあればうれしいです
- ・資料が10年前なので少し今と違うのかな、、、地域で乗り合いで又はタクシーの計画は進んでいます。町政と一体となり進めたい。自転車の講話は新しい問題点があり、有意義であった
- ・大学の先生等が収集したデータによる推論は政策を考える上で非常に参考になる。色々な視点からのデータ解析が欲しい
- ・高齢者に対する事故事例をもっと具体的に、身近に感じる内容がもっと欲しかった
- ・高齢者の交通安全は再三、再四取り上げてほしいテーマだと思う
- ・免許返納の時期は何を基準にするべきか
- ・時代が高齢化をさらに深刻に進む中、運転しなくても豊かな社会生活を送るためには福祉事業を進めていくしかないと考えます。地域でどのように（行政とも）取り組めばよいかご指導ください
- ・このような研修が行われていることを知り、これからは積極的に参加していきたいです。親子、祖父母と子供・孫で自分の地域を実際に歩いて危険な所や注意すべきところを一緒に学ぶなど！
- ・読谷の母の会の寸劇は楽しくて飲酒運転の恐ろしさがよく表れていました。もっと色々な場所でやってほしいと思いました
- ・改正道路交通法についてあおり運転の対処法の現状を知りたいです。80代以上の高齢者に運転免許返納について学習できればと思います
- ・高齢者向きの講習会を積極的に実践していく
- ・高齢者により免許返納後の過ごし方、楽しみ方を発表してほしい

■本講習以外で、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ためには、どのような機会が必要だと思いますか

- ・例えば、自転車利用や高齢歩行者等の実態把握
- ・今回の講習で十分参考になりました
- ・自転車は手軽な乗り物ですが交通ルールに関しては無知な部分が多く、再確認したい。また、一人一人のモラル向上が必要。ある程度の罰則も必要なのかなと思います
- ・実際のボランティア現場での講師の方からアドバイスや指導
- ・知識以外に実際に小、中学校の先生方から意見や気になる点を聞き出し、全道で共有すれば実践する価値のある生きた指導を行えるのではないかと（高齢者の場合は老人ホーム等）
- ・体験型の講習会
- ・各地区での高齢者事故防止講習会
- ・地域住民を含めた交通安全講習やサポートカー体験会
- ・活動事例発表の場や機会を設ける
- ・地域安全に必要な知識、情報を得るため、関係団体、公共交通機関などとの情報共有の機会
- ・協力者の拡大（学校、親、高齢者関係団体）との認識の統一 ※団体間の連携が難しいため
- ・地域によって当てはまる場面が違う。その地域に合った知識が必要ではないか
- ・他の地域で交通ボランティア活動をしている方々と話す機会があると勉強になります。今、自分が活動を通して困っていること、悩んでいることについて他の方々から意見やアドバイスを参考にできればと思います
- ・交通安全運動を協議する会議等での講演会や、重大交通事故発生時の原因や防止すべく、とるべき措置
- ・高齢者が多いので実際の交通体験で実施する方法が良いかもしれません
- ・体験できる講習会に参加して、実際危険を体験し指導に生かす
- ・地域での講習研修は可能だと思います
- ・命を守る交通安全活動のボランティアは日常当たり前の、皆さん全員の活動であるという意識を高めていただくために全ての会合の中で話題にさせていただくこと
- ・各々の団体や地域等で実際に実践の機会を、、、。みんなで学習場を増やしていく
- ・東北6県集まることについて、もっとコミュニケーションがあるといいと思います。講習会が終わって「はい、さようなら」はとても「無駄」な事だと思います
- ・今回の様に色々な先生のお話を聞く場も必要だと思っております
- ・警察や他の交通ボランティア団体と連携した、県や地域の実態に応じた意見交流
- ・実際の教室の見学、現場で使えるPPTの配給とやり方指導
- ・地域の警察署又は交番等と常に連携を密にし、交通ボランティア活動者に対し法令講習（知識）や諸活動の実施研修（技術）の習得を図る必要があると思われます
- ・高齢者の敬老視や家庭訪問時でもお話しが出来る母の会に必要な講習会を開催していただければと思います
- ・定期的な実地研修
- ・交通安全活動に関する講習会等に積極的に参加し、県警及び関係機関団体と連携・協力を図りながら必要な情報交換を行うことが必要だと思う
- ・自分が活動する地域の実情に合った講習会を警察署や交通安全団体に依頼し開催する

- ・机上の空論で終わらせず、体験して納得する場が必要だと感じます
- ・実体験型の救命救急法
- ・ボランティア活動をしていまして、人間関係などで悩む事がありました。事務局の方や色々な方に支えられ行うことができ大変助かっておりますが、言葉の使い方など原点をお教えください
- ・ボランティア活動時のヒヤリハット事例を集め、共有したり活動時にやってよかった声かけや、効果のあった取組の冊子があれば今後の活動に役立つのではないかと思います
- ・自分の自治体にどのような人が住んでいて、交通安全についてどのような要望を持っているのか、課題は何かを知ってもらう必要があると思いますので、町の実情を知ってもらう機会が必要だと思います
- ・より教室に近い内容で実施していただきたい。幼児・小学生・中学生・高齢者など、他団体の活動内容を取り入れてほしい
- ・他県の団体が実施している交通安全教室の話術や使用している教材などを見ることができればとても参考になるので、「模擬交通安全教室」のような形で複数の県のものを見る機会があればいいなと思います
- ・講演や講習会も大事ですが、少人数の集会など多くの機会を設けて数をやるのもいいのでは
- ・他の地域の行っているボランティア活動の実例などの報告会などがあれば参考になると思う
- ・新しく活動される方向けの講習の機会があるといいと思います（新任講習）
- ・DVD等を使った少人数の勉強会などは良いのではないかと
- ・交通指導の日頃の活動状況や問題点など情報交換ができる機会があれば良いと思う
- ・各種団体に対する警察署による実地研修指導
- ・行政ともっと一体となった交通安全活動が必要です
- ・私達1人1人が知識を学び、いろいろな団体の方たちにいかにお話ができる場をつくることのできるか心がけていきたい
- ・今回提供頂いたDVDは年齢を問わず、集う場を活用し、個々の交通安全に対する認識を深める場づくりにしたい
- ・やはり対面で生の声を聞くことが、より一層の意識の高まりになると痛感しました
- ・地域の現場講習のような実地での研修
- ・他団体の交通安全教室の見学や体験教室の参加
- ・実技指導
- ・ボランティア活動において保護誘導活動を行う際に安全に渡らせることに重きを置いてしまいがちになると思うので、現地で子供たちに伝える言葉の内容や言い回しなど具体的に知識を深める機会があると良いのではと思います
- ・他県の方法などを知る機会があると参考になります
- ・寸劇を見に行く機会。各地で頑張っている方の晴れ舞台を見に行く事でお互いの意識が高まる
- ・動画を取り入れながら、地域に合った内容にする為、pptなどで作れるようなモデルパターンを作ってほしい
- ・事故防止対策マニュアルの配布等
- ・交通ボランティアの基本的知識が必要だと思う。実際の現場での講習や実践

- ・多くの会合や集まりでDVDなど使って講習をやっていけたらと思います（町内会、老人会、敬老会などの時）
- ・事故の多い交差点などを実際に見てみる
- ・難しいと思いますが、体験型の講習があればどういった行動が危険なのか知るいい機会になると思います
- ・安全協会等と意見交換をする
- ・多くの道路は40km/時速制限だが制限速度を守らない車が多すぎると思う ⇒ 事故数、死亡者数増加の原因では
- ・道路交通法改正時の改正点の理解と正しい指導法及び町内会等での広報活動ができる講習
- ・各立場で実践している活動内容を知ることによってヒントが生まれると思う（事例紹介等）
- ・法規を正確に知り、一般の方に知らせる。特に自転車。学童への交通安全教育。長野では横断歩道の停止率が全国1位。これは子供の時の教育、横断方法が活かされていると思う
- ・体験や見学研修の機会があると良いと思う。テレビなどで自動運転車の走行等を見て、どのような仕組みなのか、本当に安全なのか、危険を察知した時に車の反応度はどうか、速度の変化等車社会に適応した研修も組み入れてほしい。交通安全教室などで、質問があります。少しの知識があれば簡単な答えができるのではと思います
- ・地域ボランティアの活動で、他のボランティアさんがどのような教育手法（例えば人形劇、手品、寸劇など）で交通安全を呼び掛け、意識を高めているのかを実際に見学する機会
- ・より実践的なボランティア活動の取組紹介
- ・子ども向け交通安全教育、各県での取組紹介
- ・交通事故が発生する危険な状況等を実際に体験する機会があるとよい。（車両の死角体験など）
- ・一歩踏み込んで法的にも深く知っておく方がいいように思われる
- ・どこの講習会に出席しても子供が守る約束は同じこと。それならどのようにして子供に理解し約束をもっとわかってもらえるかその先を教えてほしいです
- ・こういった講習が現時点では最良と思われるが、もう少し要点を明確に、短く、視覚的にわかりやすくしていただけると嬉しい。あとは、ボランティアの方々の士気が上がるような内容があると、覚えた知識を活かそうとなるのではと思う。あとは、指導する際のアドバイスをまとめたものを配付いただくなども良いと思う
- ・研修は必要だと思います。あと、事例発表は参考になります
- ・交通ボランティアの交流、情報交換
- ・実技講習、普段自分たちが行っている以外の方法等を知る機会があれば良い
- ・教室時に使用できるPPT作成方法。PCや映像の活用方法
- ・全国津々浦々の交通ボランティアが勉強になる。参考になる施設があれば教えていただきたい、又そういった場所での講習会、研修会をしていただければ嬉しいです
- ・講習会を多くしてほしい
- ・体験させる機会
- ・実践、こんな時どうする、クイズ形式で問いかける（子供、高齢者）
- ・立場の実際の訓練。歩行者、自転車に乗るそれぞれの立場になって現場に出て実施
- ・講習を含め、体験ができる研修会

- ・講習会等は役員になった人が視聴するのみでしたが、頂いたDVDで各班でも学んでもらおうと思います
- ・地域の方々と啓発運動をし、交通安全を常に注意して生活できることがベストと考えている。声をかけることが大切だと思っている
- ・講習を聞いて知識を得る場合よりも体験して知識・技術を得る方がよりわかりやすいと思います
- ・交通に対する勉強会を時々する
- ・実際の交通事故等をもっと広報するべきだと思います
- ・ルールの徹底が必要です。 ⇒ 知らせる（知らない人、子供など）、守らせるための講習会。ルール知っている人 ⇒ 守らせるための講習会
- ・他地域で活動していて良い事（よかったのでは？とか参考にしてほしい。）情報交換の場やボランティア活動を積極的に行い、同じボランティア活動者と情報共有することだと思う
- ・結局交通事故は他人事、自分は大丈夫と思っている人が多いと感じています。学ぶ回数を増やすことで身に付くので定期的な活動が必要です
- ・県単位、市町村単位の少人数ボランティアを対象に実技を中心とした講習を開催する。単位制とするのも良い
- ・経験、知識と共に豊富なボランティア指導員指定、初心者指導
- ・全国的な好事例の紹介、共有
- ・警察、自動車学校等との講習会の実施
- ・定期的な研修や交通情報など、いつでも受け取れる学習能力の向上を目指して組織的にも個人的にも機会を増加させる努力をすること
- ・ブロックだけでなく、他県（ブロック以外）の取組や実際に子供や高齢者の方に指導している動画などがあれば参考になるのではないかと思います
- ・県、警察、各地区の交通安全協会による交通安全研修等に参加し、個人の安全知識や指導の仕方を色々な機会をとらえて習得することが大切だと思っています
- ・活動地域に沿った高齢者の意識、活動パターンを把握する機会
- ・地域の方々との交流、常日頃の安全意識の調査、危険個所の確認等をする交通ルール。交通管理等の知識をつけるためにその他の講習会への参加、先輩方から学ぶ
- ・自分自身の運転はどのように評価すればよいか常に感じていましたが、今年度シニアセーフティドライブの説明を受けました。実体験に勝るものはありません。慣れと適度な判断は慎みます
- ・ボランティアの活動報告も参考になりますが、実際に事故を起こした人、被害者の話を聞くことも参考になると思います
- ・定期的に地域で講習会等を開いて交通安全の指導をする
- ・地域における交通事情（特色）を知ること
- ・講習（話、動画）だけでなく、実演、体験を踏まえた内容の実施があれば受講者にも印象が残りやすいのではないかと考える
- ・広島県ではほとんどの隊員が下校時の児童の見守りを行っていますので、見守り活動を行うにあたっての注意事項等を学ぶ機会があったらいいと思います
- ・警察による道路交通法の解説

- ・安全協会との連携活動
- ・各団体の活動の交換。毎月警察署交通課長から死亡事故、一般事故の状況を学び、対策を立て、活動に役立てている。地域の実情を把握し、活動に活かすことが重要である
- ・自転車利用各地区コミュニティセンター等で機会あるごとに交通ルールを確認するようになりたい
- ・今までと同じでいいかと思います
- ・全国での交通安全ボランティア研修大会の開催が必要で、意見交換ができ益々活動が広がると思う。
- ・交通ボランティア育成研修の様なものがあればいいと思います。（今回のような動画配信方式は自分の都合で見れるので）イメージとしてはもっと具体的にどのように何を伝えるかなど
- ・研修会
- ・他地域の活動など参考にするため、研修会など積極的に参加する
- ・交通安全母の会としての活動は通学路での立哨活動が基本なので立哨活動時の正しい誘導要領などに関する実技指導も必要だと思います
- ・現場や現状を知り、伝えることが大事で講演の映像やデータが勉強となり、もっと現場を知ることが必要
- ・他県や他市町村との交通の違いなど確認し、ボランティア活動に活かしていくために意見交換の場を設けるべきだと思う
- ・講習は間合いと実施する際の環境が大切である。コロナ禍が収まれば実績を見てみたい
- ・他の区域で活動中の仲間との話し合いができれば良いと思います
- ・高齢者の免許証返納の呼びかけ
- ・交通ボランティア活動は各市町の地域性、気候、街並みによって交通指導の内容も大きく違います。実際に現場に出て問題点を確認し、協議できる環境を作ることが大切だと思います
- ・警察署や交番の方より情報を得る。事例に基づいたお話をしてもらう
- ・高齢者になると身体の機能が低下することの自覚を体験できる活動が必要
- ・都会は恵まれていると思いますが、田舎の交通不便の中で高齢者が免許証を返納した後、交通不便を解消しているか多くのところを参考にしたい
- ・多くの集まりばかりを考えてきましたが、少数のグループで知識や技術を何度も繰り返してやることだと思います。例えば、婦人会会場を小グループに分ける
- ・警察で実際活動している人の話を聞く
- ・各地区での研修
- ・地域と学校、子供たちと講習会が必要
- ・1年に1回は勉強会が必要
- ・話だけにとどまらず、実践を加えた講習会の機会が欲しいです
- ・講演会や研修などへ積極的に参加をしてそれを会員の皆さんと話し合う、意見を出し合う事は大事だと思います
- ・日頃の活動の重要さを改めて感じたので、この様なDVD等を配るのはいい考えだと思います
- ・地域での現状がわかる周知できる講習会があればいいです
- ・高齢者は自分の事を高齢者と思っていないので、何度も同じような講習会を安全学校で実際に講義をしてもらいたい

- ・ 沖縄県内のボランティア活動の事例発表：勉強会があるといい
- ・ 交通ボランティアの研修、交流会等を年に何回も行った方がいいと思います
- ・ できる事をコツコツ活動し、続けることが大事だと思います。その中で学んでいけるとおもいます

■講師へ質問・回答

●徳永氏への質問・回答

【質問1】

現在北海道でも公共交通の町民アンケート（65歳以上）を実施していますが、今後の交通手段としてのポイントはありますか。

【質問2】

福島市も面積が広いのでなかなか公共交通にて移動が大変です。何かアドバイス等ありますか。

【回答1+2】

路線バス、デマンド乗合タクシー、ボランティア移送サービスなど様々な方法がありますが、どの方法が適しているかは地域によって異なりますので、単に隣町でやっているからということではなく、適した方法を（費用負担のあり方も含めて）模索していくことが必要になります。全ての利用者に満足してもらうことは難しいですが、それでも利用者の要望にできるだけ応えていこうという姿勢が大切です。従来の路線やダイヤにとらわれず、時間帯によって異なる利用者層の使い勝手を見極めていくことが必要です。また、交通だけで解決することは難しいことから、まちづくり、福祉や教育、その他各方面との連携も大事になってきます。

【質問3】

高齢者に優しい道路構造が増やせないでしょうか。例：右折の無い交差点、車道・歩道・自転車道の分離のある道路など。

【回答3】

右折レーン+右折信号、車道・歩道・自転車道の分離は事故防止にもよいことだと思いますが、道路の拡幅など難しいことが多いと思います。信号制御の工夫ということであれば、例えば、歩車分離で歩行者の巻き込みをなくす、対向の青を分離し、右折車と対向直進が同時になることをなくすということが有効ではないかと思います。将来的には自動運転まで行かなくても、安全アシスト機能、車両間通信など、車側の技術革新に期待するところですか。

【質問4】

交通安全は誰も自己流を持っていて、それが長年学ぶことの無い現状で特に高齢の方は新しい変化についていけないように見受けられます。その点を今後どのようにしたらいいのか。また免許定年制が必要だと思いますがいかがでしょうか。

【回答4】

変化についていけないということもありますが、変化に気づかないということも大きいと思います。特に、視力、視野、反応速度など自分自身の変化には気づきにくいものです。車側で様々なアシスト機能がついたことで、さらに気づきにくくなっているかも知れません。また、無事故を続けているということが過信や平常性バイアス（自分が事故を起こすことはない、ここで事故になることはないという思い込み）につながっているのかも知れません。事故の事例、事故を起こした人の体験談などをしっかり伝えていくことが重要かと思います。

免許定年制については、個人差が大きく、年齢で一律にということは難しいのではと思います。

●宮田氏への質問・回答

【質問1】

危険箇所を大人の環境改善の即応体制を容易にできるようにするためにはどんな行動をしたらいいのでしょうか。

【回答1】

問題点（良くない理由）と利点（解決すると子どもの安全につながる）ことを簡潔に伝えて理解してもらい、さらに解決方法の簡単さを伝えると良いと思います。

【質問2】

事故に遭いやすい就学のタイミングで実施する子供への交通安全教育はどのようなものが効果的でしょうか。

【回答2】

動画でご説明したように、基本となる「とまる、まつ、みる」を具体的に教えて体験学習をすると良いです。

【質問3】

交通安全は誰も自己流を持っていて、それが長年学ぶことの無い現状で特に高齢の方は新しい変化についていけないように見受けられます。その点を今後どのようにしたらいいのか。また免許定年制が必要だと思いますがいかがでしょうか。

【回答3】

コロナウイルスの感染が収束したなら地域で講習会などを開き、新しい情報を簡潔にお知らせする、または、簡潔なチラシのようなものを作成して、お配りしてもよいでしょう。1度だけでなく継続的に行えると効果的です。免許定年制、返納などは必要な方法の1つと思いますが、地域や人によっても事情がことなるため、難しさもあります。先日、住宅地でタクシーをずっと待っている足の悪いご高齢のご夫妻を見かけました。自家用車に代わるバスやタクシーなどが、もっと身近で使いやすいものになるとよいと感じています。

●志堂寺氏への質問・回答

【質問1】

運転の自信について80歳以上の方々の自信はどこからくるのでしょうか。

【回答1】

いくつか理由を考えることができます。4つご紹介しましょう。1つ目としては、長年の運転経験による自信があると思います。高齢になっても運転をされている方はおそらくこれまで大きな事故などを経験されてこられなかった方ではないでしょうか。そのため、自分が事故を起こすはずがないと思われていると思います。2つ目としては、自分のことを客観的に見る力（メタ認知能力）が衰えていることも考えられます。運転能力が低下して危険な運転をしていることに気づいていないことによる自信ということです。3つ目は、ポジティブバイアスです。人によりですが、高齢になってくると、ポジティブな情報を重視するようになります。自分の運転に対してもポジティブにとらえてしまう結果、問題がない、さらには運転に自信があるという回答につながるのかもしれませんが。最後に4つ目として、自分の運転能力の低下を認めたくないという心理が働いている可能性があります。認めたくないことは誰も目をつぶりたいくなりますし、それをアンケートで回答したくないということで、自信があるフリをしている可能性もあるように思います。

【質問2】

補償運転に入るタイミングの説明や返納のタイミングについて説明が欲しいです。

【回答2】

補償運転のタイミングは、早めがいいと思います。夜、運転しづらくなったり、車の多い道路や人や自転車が混在する狭い道路が運転しづらいとか、運転すると疲れやすくなったとか、今までとは違う何か、変化を感じたら、すぐに補償運転を始めてもらってください。日頃、あまり自分の運転について考えずに運転をしている人が多いと思いますが、この場合は気づきが遅くなる可能性があります。普段から自分の運転について意識するようにして、運転の変化が敏感に感じ取れるようにしておいてもらってください。

免許返納のタイミングは非常に難しい問題です。理想的には、きちんとした運転ができなくなったとき（きちんとした運転ができない可能性があるとき）には運転をやめるべきだと思います。免許返納を考えるべきタイミングを知るためには、私が監修した『大切な親に、これなら「決心」させられる！免許返納セラピー』（講談社）にチェックポイントをいくつか挙げていますので、ご参考になさってください。

免許返納をするためには、車を手放した後の生活についての準備をしっかりとっておくことが最も重要だと思います。買い物や通院をどうするのか、はすぐに出てくる問題です。また、運転に生き甲斐を感じている人もいて、車を手放すことは心に大きなダメージを及ぼします。そこまではなくても、普段から運転している人にとっては、運転をやめることは生活の大きな変化となり、中にはうつ傾向を示したり、認知症の傾向を強めることもあるようです。皆さん長生きをされるようになりました。しかし、加齢の影響は出てきますので、それに合わせて生活もうまく変えていく必要があります。生活上の大きな変化をできるだけ緩やかとするため、まだまだ運転は大丈夫と思っているときから、運転をやめたときにどう生活していくかについて考え、徐々に生活に取り入れていくようにすることが良いのではないのでしょうか。

【質問3】

確証バイアスのカード問題で片面が母音で裏が偶数、どのカードをひっくり返せばいいか？私は確立の低い「4」を選びますがどうでしょうか。

【回答3】

「4」を選ばれるということは、偶数なのでその裏に母音を書いてあるかを確認すればよいというお考えではないかと思います。そのお考えがまさに確証バイアスです。偶数である「4」をひっくり返して母音であることを確認することは、母音の裏は偶数という規則が守られていることを確認している（確証を得ようとしている）ことになります。しかし、論理的には、偶数である「4」の裏が母音かどうかは確かめる必要がありません。母音でなくても、規則が間違っていることにはならないからです。規則が守られていることを確認するには、言葉通りに確認する（母音である「E」をひっくり返して偶数が書かれているかを確認する）ことに加えて、規則違反はないかを調べる必要があります。それが奇数である「7」です。「7」をひっくり返して母音で「ない」ことを確認しなければなりません。もし母音だったら、そのカードには奇数と母音が書かれていることになるからです。しかし、確証バイアスにとらわれていると、なかなかそのことに気がつきません。

ビールの課題では、「母音が書いているならば、その裏は偶数」は「ビールを飲んでいるならば、20歳以上」という規則となり、「E」は「ビール」、「K」は「ジュース」、「4」は「22歳」に「7」は「16歳」に該当します。こちらの問題だと、「22歳」は確認する必要はなく、「16歳」を確認しなければと思い当たります。この問題はウエイソンという研究者が考えた問題ですが、正解率は1割に満たなかったということです。

【質問4】

免許返納後のロールモデルを紹介してほしいです。75歳以上の昼の時間帯の自転車事故が統計で多いですが、対策は何が効果的でしょうか。

【回答4】

免許返納後の生活でまず重要なのは、買い物や通院などの移動手段の確保です。公共交通機関が充実している居住区域ではさほど問題にならないかもしれませんが、そうでない地域では大問題です。家族や地域の方の車に乗せてもらうなどで、生活の足を確保しておられる場合が多くみられます。また、タクシーを利用するともものすごい出費になるという気がしますが、車は保険料を含め維持費が意外とかかるので、それがなくなることと合わせて考えれば、居住地域によっては、時折タクシーを利用しても思っていたよりもお金がかからない場合もあります。最近、通販が便利になってきていますので、通販が使えるようになっていけば、買い物に行く頻度を減らせると思います。かなり思い切った策ではありますが、徒歩で買い物と通院が可能な市街地に親御さんに引っ越してもらったという対応を取られた方もいらっしゃいます。

自転車事故を減らすための自転車利用者側の対策としては、自転車利用者、自転車は車（軽車両）であり交通法規を守らなければならないことをしっかりと理解してもらい、法令遵守を実践してもらうことが最も重要なことだと思います。自転車事故では、死傷事故で6割、死亡事故では8割近くにおいて、自転車側にも何らかの違反が認められます。もし自転車利用者が違反をしなかったならば、事故にあわなかった可能性があります。ところが、自転車利用の実態を見ると、右側を通行していたり、信号を無視したりと、交通法規を守らない危険な運転が至るところで行われています。子どもたちに対して自転車運転マナーが注意喚起されることがよくありますが、高齢者を含めて大人が交通法規を守り、子どもたちに範を示すことが必要ではないかと思います。死亡事故を減らすという

点では、ヘルメットの着用が決め手となります。死亡事故の4割は頭部損傷によるものです。自転車の死亡事故の多くにおいて高齢者が犠牲になっていることを考えると、高齢者こそヘルメットを着用する必要があります。最近、子どもさん達のヘルメット着用が増えてきているように思います。高齢者も含めて、大人もヘルメット着用をするという気運が醸成されていかないと期待しています。

【質問5】

交通安全は誰も自己流を持っていて、それが長年学ぶことの無い現状で特に高齢の方は新しい変化についていけないように見受けられます。その点を今後どのようにしたらいいのか。また免許定年制が必要だと思いますがいかがでしょうか。

【回答5】

交通行動が自己流であるというのは、まったくそのとおりだと思います。自動車の運転であれば、免許取得時にはきちんと習いますが、それ以降はほぼ習うことはありません。そのような状態で何十年と時間が経過しますので、自己流になってしまうのは当然です。自転車運転や歩行行動に関しては、各人がこんなもんだろうと思いついてやっている状況です。交通環境や法規は時代とともに変化しますので、変化に合わせた学びをすることが必要です。

交通安全に関しては、ハードとソフトの両面に対応を考えていく必要があります。ハードとは車や道路などの改善です。人間は誰でもミスをしますので、ミスが起きにくいような、ミスが起きても被害最小限に食い止めるようなハードの改良が求められています。一方、ソフトは、法規の改正や教育、啓発活動を示します。交通安全に関する教育や啓発活動における問題のひとつとして、必要としている人にそれが届きにくいということがあります。講習会やキャンペーンを開催しても、参加するのは関心が高い人なので、多くの場合、あまり必要がない人とも言えます。本当に参加してほしいのは、交通安全に関心がない人、薄い人です。これは大きな課題ですので、多くの人が関心を持ちそうなイベントと組み合わせるなどが行われています。さまざまな機会を捉えて、交通安全に関心をもってもらうような働きかけを地道にやっていくことが重要なことのように思います。昔に比べると、寿命は延びますが、心身機能は加齢と共に低下します。そのような状況の中では、自分の現在の心身機能に応じた交通安全の学び直しが本当は必要です。

免許定年制は、個人的には導入すべきではないと考えています。高齢者の特徴の一つとして、大きな個人差があります。ある年齢に達したからと言う理由で一律に免許を取り上げることは、運転能力が低下していない高齢者にとってはとても容認できないことです。高齢者が自分の運転能力を正しく認識し、自分の判断で運転の可否を決めていくことが、あるべき姿だと思います。ただ、これでは理想的すぎ、今後、高齢ドライバーの増加に伴って増えてくるとされる高齢者の事故を減らすことはできないでしょう。そこで、次善の策として、運転技能に基づいて、免許更新に制限をつけることが考えられます。現在、認知機能検査が導入されていますが、これだけでは不十分です。運転技能そのものもチェックする必要があります。加えて、運転をやめても高齢者が十分な生活ができるように、政府や自治体等が生活環境を整え、我々も種々の形でそれに協力していくことが必要です。

●谷田貝氏への質問・回答

【質問1】

子供はルールを守ってくれているが大人になっていく際に守らなくなると思います。その対策として効果的な方法がありますでしょうか。

【回答1】

子どもが自転車に乗り始めてから小学校3年生になるくらいまでは、保護者が子どもと一緒に自転車に乗車しながら子どもに交通ルールを指導することです。この指導のために保護者は交通ルールを改めて学び直すと同時に、交通ルールを守るという意識が得られます。もし、保護者にこの意識が薄れても子どもは親の行動を見ています。また、交通安全講習会に参加された大人に「自動車が接近しなかったら、子どもが赤信号で停止している脇を信号無視して横断しますか」という問いかけに対して、全員の回答が「子どもが見ているから横断しません」でした。したがって、大人が交通ルールを守る環境づくりの1つの方法として子どもとその保護者による交通ルール順守を広げることです。交通ルール順守意識が低下し始める中学生・高校生に対して、全校生徒に対する講習会も必要ですが、交通ルールを日ごろから順守する行動をとるためには、最初に生徒会役員と教職員にお願いすることです。登校する朝、学校周辺の交差点での一時停止や信号順守を行うことで、地域の人たちも順守する行動へと向かいます。

【質問2】

横断歩道での自転車通行について「降りて、押して、渡る」はどのくらいの期間で地域に根付くのでしょうか。

【回答2】

活動を始めて3年を経過してから成果が表れ始めています。現在6年目ですが、交通安全指導員の方がいらっしゃらない時間帯でも歩行者が通行していると自転車を「降りて、押して、渡る」人も少数ですが、います。この活動を今後も続けることで、時間を要しますが「降りて、押して、渡る」人が少数から多数につながることを期待できます。紹介したのは小学生の登校時間帯です。したがってこの状況を小学生は知っていますので、小学生高学年に対して、放課後自転車を利用するときは「降りて、押して、渡る」指導を行うと、大人もその様子を見て同じ行動をするようになるでしょう。

【質問3】

「一時停止による安全確認という町づくり」についてどのような手段・方法をすればよろしいのでしょうか。

【回答3】

一時停止の重要性を伝えるポイントは3点あります。①歩行者に対する指導です。映像内でも自転車と歩行者が一時停止している画像を紹介しましたが、歩行者は一時停止左右確認が行いやすいです。最初は幼児同伴の保護者・小学生・高齢者を対象にした講習会等で、映像内で紹介した一時停止方法を行ってみるとよいでしょう。②自転車利用者として最初に重点を置いて講習会等で指導するのは高齢者と幼児同乗自転車利用者です。高齢者は停止前の徐行によるふらつき、発車前のふらつきやすいペダルの踏み方のために一時停止を避ける傾向にありますので、このふらつきを減らす指導を行いながら一時不停止の危険性を伝えます。幼児同乗自転車利用者には、幼児は自ら危険を避ける行動が出来ませんので、運転者が幼児の命を預かっていることを強調し、事故例を紹介しながら一時不停止の危険性を伝えます。③信号機がない交差点で一時停止して左右確認を行ったことで自転車や自動車

の接近がわかり、通過するまで止まっていたことで事故を防ぐことが出来た事例を体験談・ドライブレコーダーによる動画等を使って紹介することです。みんなが一時停止するという町づくりのスタートは交通安全指導員など交通安全に係る方々、交通安全講習会に参加された方々、地元の中学校高校の生徒会役員・教職員・PTA役員、町内会・自治会役員、商店連合会役員などに歩行時・自転車利用時における一時停止の実践をお願いすることです。また、地図を各家庭に配布して危険と思う交差点や直線道路に印を付けて、簡単な理由も書き添えてもらいます。これを回収して、指摘された交差点や直線道路を数人で廻り、通行状況や危険が発生する原因を確認し、広報誌に地図入りで歩行時・自転車利用時・自動車利用時に分けて安全な通行方法・一時停止の重要性を書き添えて連載します。特に歩行者に対しても危険性を掲載して説明し、理解してもらうことは自転車の一時停止への誘導につながります。

【質問4】

次世代の若者を守り、ヘルメットの着用の大切さをPRする最善の方法は何かありますかでしょうか。

【回答4】

自転車のチャイルドシートに座らせる幼児にヘルメットを装着させない主な理由として、「装着を幼児がいやがる（特に夏）」「装着の必要がない・効果がないと思っている」があります。幼児の保護者にヘルメットの効果として、最初に自転車乗車中の死亡事故で頭部損傷が53.6%・ヘルメット無装着者が96.6%、ヘルメットを装着すると頭が壁に当たっても頭蓋骨骨折の50%発症リスクが93.5%低下等のデータを示すことです。しかし、これだけではヘルメットの効果を実感してもらえない事も多々ありますので、動画の中で行ったヘルメットの効果を知る実験を行うと効果があります。小学校でも行いましたが児童たちはヘルメットの効果に驚いています。簡単な道具でできますので、試してみてください。

【質問5】

交通安全は誰も自己流を持っていて、それが長年学ぶことの無い現状で特に高齢の方は新しい変化についていけないように見受けられます。その点を今後どのようにしたらいいのか。

【回答5】

高齢者には事故を起こしたり事故に巻き込まれたりしたことがないから自分は大丈夫という意識・間違った乗り方や自分の身体に適していない自転車の利用に気が付いていないという状況があります。間違った乗り方として「ペダルを踏み込むときのペダルの高さが低いためふらつく」「ハンドが高すぎてバランスが取りにくいためにふらつく」、身体に適していない自転車として「大きすぎ両足のかかとが地面に着かない」「重すぎて乗車時・停止時・下車時に自転車を支えられない」ことがあります。この結果として転倒だけではなく、一時停止も避ける傾向にあります。安全利用講座ではこの点を説明・実演した上で参加者に体験を行ってもらおうと効果があります。また、自転車重さに対応できるかという確認方法として、「ハンドルを両手で持ち、手前に30度傾け、再び自転車を立てる動作を2～3回続けてできるか」「ハンドルを両手で持ち、押しながら8の字を描くようにしてゆっくりと進み、確実に押し進めることができるか」「ブレーキレバーをしっかり握って引くことができるか」を行ってもらい、出来にくい項目がある場合は車輪径の小さい自転車もしくは量の自転車に交換することを勧めます。特に免許返納後、電動アシスト自転車を利用する場合、事前に「車体の重さに対応できるか」「ペダルの踏み込む力と加速との関係をしっかり習得する」ことが重要です。自分は大丈夫という意識に対して、身体機能の低下によるふらつきを

確認することです。方法として、安全な場所でスピードを変えながら真直ぐに進んでもらい、その進行状況を他の人が後方に立って見て、「進む方向が曲がっていないか」「車体や身体がふらついていないか」確認してその結果を本人に伝え、今後の利用に際して前記の乗り方・身体との適合に関して確認することです。また、自転車運転中並びに歩行中、目線を少し上げて前方を見る習慣をつけると視野範囲が広がり、周囲の通行状況確認が行いやすくなります。

■講習会の実施方法についての意見

- ・例えば、自転車利用や高齢歩行者等の実態把握
- ・出来るだけ動画配信又はZoom等を希望
- ・今までの方法が一番いいと思います。今回の講習会は専門的で理解するまでには時間的に難しいのではないかと思います
- ・コロナ禍の状態では無理でしょうが、終息した後は集合型講習会でもいいのかなと思います
- ・会場で集合することにより、それぞれに取り組んでいる様子など聞くことができ、その様な生の声が非常に参考になります
- ・講習を受ける人の年齢層を考えると、オンライン方式は難しいと思う
- ・該当ブロック以外のテーマを視聴できるので、DVDによる講習会にメリットがあった
- ・コロナウィルス感染拡大防止の観点から、現時点動画配信が適当と思いますが、収束した際には会場での講演会の方が効果的だと思います
- ・会場での集合型での実施はディスカッションができるので良いと思います。一方で毎年講師の方の時間切れで最後には省略することが多いのでその点は考慮すべきだと思います
- ・大変良い内容であるが、普及等に制約があり、教材として活用できる方法を希望します
- ・例年の講習会は都市部での開催が多く、遠方からは参加が難しかったため、今回の実施方法で初めて講習会に参加することが出来ました。良い機会となりました
- ・DVDを視聴したが講義時間が長すぎる。1回30分程度でいいのではないかと思います
- ・このコロナの中なので、集合系の講習会は難しいと思います。Skype等のオンライン方式については、ネットの環境を整えるのは難しく、参加については検討が必要になります
- ・幅広いテーマを聴講できる方法をしてほしい
- ・各県の拠点に県内参加者が集合してオンライン形式での実施ならば同時に多数の参加ができるのではないかと
- ・1つの会場での生の声を聴くと活動して勉強になることが多々あるので情報交換が有ると良いと思います
- ・高齢者の少人数集會に地域交通安全ボランティアの皆さんから出向いて親密に寄り添いながら事例を話しながら事故防止対策を皆さんで考えてもらうことが大事です
- ・参加できない人も視聴でき、ゆっくりできる
- ・今までの方法で良いと思う
- ・講習会を通して他県の方々との情報交換ができるのも良い。メリットが多い
- ・本年度は別にして、本当は他地区、他の団体の方々との意見交換を望みます
- ・東北ブロックは6県の様々な活動などを知る上で勉強になると考えています。人と人との繋がりも必要だと思っています
- ・来年度もコロナ禍が完全になくならないので動画配信方式が良い
- ・DVDが届いてからアンケートを回答するまでの期限があまりにも短い
- ・動画配信も時間の自由がきき、大変良かったですが、やはり会場で直接ご指導いただいた方がよく理解できます
- ・今現在、一部のみの講習参加であります。将来的には各地域の交通ボランティア活動者全員に行き渡る講習会へとつながれば良いと考えております

- ・ 会員が指導できるような講習会が出来れば、よりリアルにわかるのではないか
- ・ DVDにさせていただくことにより、より多くの会員に視聴してもらうことが出来る
- ・ pptを使った講義方法に偏っているように感じました。動画を多く組み入れていただきたい
- ・ 現代社会の中でオンライン又は動画配信策が用いられ時代の流れの中での方法かもしれませんが、一同に会し、交流することが新たな人脈も作られ、より効果的な活動方法を学べるのではないかと考えます
- ・ 講習会が今年度はコロナに惑わされ大変な年でしたが、できれば他の地区の方の話をお聞きし勉強ができず残念でした
- ・ 今後も新型コロナウイルスの流行があるため、DVDでの受講を希望します。また、DVDであればSkypeやzoomの使用が難しい方でも見ることが出来る上、もう一度見たいところを再生できるためいいと思いました
- ・ より多くの人に、講習を受けてもらう必要があると思います。集合型は難しいと思いますので、DVDをより多く配付する若しくは自由にダウンロードできるようになればいいと思います
- ・ 本講習会の実施方法は会場への往来時間や経費削減また、自由な時間での受講、聴取漏れのない繰り返し視聴できるメリットが多く大変良かった
- ・ コロナ禍で研修会等が実施できない中、DVDを使用しての講習会は大変有効的でした
- ・ まだ、子供が小さいので遠方や数日間の講習だとこれまでなかなか受講できなかったのですが、今日のような動画配信方式だと受講できありがたかったです
- ・ 動画配信方式を希望しましたが、集合型も大事な事と思う。(他の人の意見が見えにくいので)
- ・ 今まで講習会の日時が合わないために参加したことがありませんでしたので比較ができません。DVDでしたので参加できました
- ・ 今回はDVDでの視聴ですが、やはり多くの人達が一堂に集まって意見交換をし、活動状況などが話し合える方法が良いのではないかと思います
- ・ 現状下では今回の方式がBetterです！
- ・ 今までに無かった方法でとてもよかったですと思います
- ・ 1つの会場で実施を希望する
- ・ 他県の母の会、交通安全に携わっている方々との意見交換があるので、グループの話し合いは参考にしたい
- ・ 年々交通事情が変化する現状の中、その年の問題と思われる課題を取り上げ、学びの場としてもよいのでは！
- ・ Skype、Zoomでの生の対応をしながら講習を受けることができるともっと良いと思います。Zoomの扱いは、割と簡単です
- ・ 感染対策をしっかりした上で他団体の人との意見交換などしていただきたい
- ・ 動画視聴の方が沢山の方が参加できると思います
- ・ 動画配信方式ですと、時間調整をしながら視聴することができて良いと感じました。また、聞き逃した部分も再度確認も可能ですので、より内容も深まると思います
- ・ 集合開催では他自治体の方との交流による情報交換ができ、動画配信では自己都合に合わせた視聴や反復学習ができるなど、各々にメリットがありますので、いずれの形にせよ研修することで新たな知識習得や気づきが得られるので継続実施をお願いいたします
- ・ 今年度はコロナ禍の為にこういった形での講習会はよかったですと思います。しかし、他府県の方々との交流が仲間意識や向上心を生み出すと思います

- ・自転車の講習会は対象年代が様々であり、年代別に動画があればいいと思う。高齢者については老人会等で動画を見てもらう時間を作りたい。時間短く、人数少なく回数を分けて
- ・集合型、動画配信方式、それぞれに良い点があり何とも言えないが、今後はオンライン方式になっていくと思います
- ・学校や園などで多く実施してほしい（中高生など自転車通学をしている生徒さんに見せてあげてください）
- ・先にDVDを送って会場に集合して討議をする
- ・質疑応答に対応できる集合型の講習会を希望しますが、コロナ感染症が収束する間はオンライン方式実施での対応をお願いします
- ・講義内容を再確認できる動画配信のメリットもあるが、やはりインパクトに欠ける
- ・やはり、生の意見を聞くのが一番
- ・一つの会場に集合することによって、いろいろな情報が入り、勉強になる
- ・今回の方法も個人で受講するには、ゆっくりと何回も視聴できるが、この内容について多くの意見が聞かれないのが残念である。個人的な考えで終わるように思える。事前にDVDを配布し、直接意見交換するのも実があると思う。コロナの関係で当分は集合体はできないと思うのでやむなしかと思います
- ・東海ブロックと北陸ブロックに分けてはどうか
- ・DVD配布に加え、Youtube配信も加えてほしい。いつでもどこでも視聴できるため。関係者だけ視聴できるようにパスワードを設定するなどして利用
- ・今回のような講義形式に加え、交通事故が発生する危険な状況等を実際に体験できる機会があるとよい
- ・動画配信だと何度も見直し、聞き直しができたのがとても良かったけれど、寂しさ、物足らなさもあった。どうしても活気が出ない。一方近畿地区が見れてよかった！
- ・毎年同じ流れのパターン、思い切って流れを変えてみてはと思います
- ・disk1についてはボランティアの方向けというよりは、市など自治体に向けても発信いただけたらなど感じた。また、自転車関連などは子供のころから必要な知識と感じたので積極的に学校関係へのDVD配付など実施いただくことでより多くの人に知っていただく必要があるのではと感じた。disk2は、よりボランティアの方に身近な内容で良かった
- ・DVDを預かれる時間が短かった
- ・長年参加させていただいております。同じ報告で長々と聞かされる地域報告がありますが、例年同じ活動になるのは仕方ないとしても、発表の方法をもう少し興味を持てる、一歩突っ込んだ新しい方法の発表を希望し、参考にできる内容が欲しいです
- ・コロナでなければ他府県の活動や情報交換ができる講習会をしてほしいです
- ・1つの会場に集まるとなると会場までの時間がかかり、出掛けるのにも負担になりますが、近場での開催となると参加しやすい
- ・動画配信方法だけでは思いましたが別冊子もありゆっくり話して聞き取りやすくわかりやすかった
- ・現在はコロナ禍で大変な状況になっている。落ち着いた時期を迎えることが出来れば、講習会も地域別に開催してほしいと思っています
- ・コロナ禍の中での研修会で仕方ないと思いますが、せっかくの講習会ですので多人数で研修出来たらよかったと思いました

- ・他団体との情報交換交流が持てると良い。今回事例が見にくい（白黒なので）ケース画像を大きくしてほしい
- ・コロナで大変な中、作成くださりありがとうございます。どうしても感染予防のためには仕方ないのですが、一堂に集まり受講することで達成感も生まれます。早く終息を願います
- ・必要なシーンが繰り返し見られるので良いと思いました。動画もあり、良いと思いました
- ・県が行う講習は役職が開いておしまいになることが多いのではと考えます。それを各市町村でどう実行するかで交通安全意識が変わってきます。各市町村の活動が必要です
- ・今回の動画配信であれば、時間、場所を選ばず学べる。また、動画を停止させたり繰り返して観ることもでき聞き逃しを防ぎ再確認できるので大変良かった
- ・送付を受けたDVDを貸出等で活用できるので良いと思う
- ・質問できる形式にしてほしい
- ・中、四国の活動している方々と一堂に対面して学べると楽しいが、状況が不明。DVDでも良いが言葉を発して相手の考え方をすることも大変学べると思う（ZoomでもOK）
- ・集合型講習会は各県遠方より参加する関係で、講師による指導に時間をかけて生の声が聴けない。分析型のお話により、各県の特長を活かした活動の方が「はっ」とする
- ・今回はブロック以外の取組があつてすごく良かったと思いました。他県の取り組みでこういうやり方もあるのかと気づかされた部分がありました。来年度はどのように実施するのかわかりませんが、来年度も是非講習会をしていただければと思います
- ・今年はコロナ禍でオンライン学習が実践されてます。実は現在活躍中の交通安全ボランティアの方々は多分現役を退かれた方が多数かと思えます。OA、オンライン、skype等々自由に利用できる人は少ないと思えます
- ・動画配信は聞き逃した点を見直す利点はあるが、見る側の集中力の継続は欠けてしまう点がある。時間短縮とか実例紹介などあればいいと思う
- ・各地域の実情に応じた研修を通じて、対応されておられるボランティアさん達のお話が参考になります。人数制限などの対策など取られて講習会開催をお願いします
- ・今までのような実際に活動しておられるボランティアの方々にお会いして、自分も頑張らなければと思うことが大切でしたが、コロナ禍の今出ることを考える良い方法でした
- ・今後の状況、情勢に応じて柔軟にご対応いただけると助かります
- ・動画配信の方が聞き取りにくかった箇所を繰り返すことが出来たり、集中できるので大変良かったと思います
- ・講師のお話の次の日はテーマに分かれてディスカッションするのではなく、お互いにメンバーを回して、他市町の活動を知るための意見交換をする。最後の発表いらない。その際各市町件の活動をまとめて置く
- ・例年通り分科会での現状の話し合いをすることが現物の話を聞くことが出来る。地元へ帰っての活動に活躍できる
- ・今回は何度も再生できるのでとてもよかった。すべてのお話を聞けたのも良かった。けど、意見交換ができる会を開くべきだと思います
- ・わからないところを何度も見ることが出来てDVDは良かったです
- ・DVD作成することで何度も視聴ができ利用できることは利点であると思う
- ・今回のような方法だと、仕事や都合に関わらず受講でき、又、コロナ感染の心配なく安心
- ・コロナ禍の中動画配信法しかないと思います。とてもよい研修が出来ました

- ・例年通りの講習会を希望します
- ・実感がわからないので集合型がいいと思います
- ・映像や画面がはっきりと出て講師を身近に感じることができました。声のボリュームも聞きやすく調整でき、満足でした
- ・動画配信は時間のある時何度も見ることができ、資料としての価値が高く利点が大きいいと考えます
- ・地域によって諸事情が違うので、今回のようにブロック別の方が良いと思います
- ・今回コロナでDVDの講習になりましたが、やはり会場での直接受ける講習と違い1人で理解するのは難しい事を知りました。集合型の講習を希望する
- ・動画配信方式は何度も見られて大変良かった
- ・高齢者である私にとりましては、やはり直接講演を受ける方が（動画配信）は馴染めません
- ・DVDでの講習会は何回でも見て学習ができる事はとてもいいですね
- ・初めて参加しました。他県の活動を知ること自分たちの参考にすることが出来ます。何より会員の意識を高めることが出来ます。直接意見交換会ができないのは残念でした
- ・今の時代に合った方法だと思いました。必ずしも集合しなくても良い講習はできると思います
- ・飲酒運転ワーストからの脱却を図るためにはどうしたら良いのかコロナ禍ではありますが少人数でも講習会を数字を示して映像を通して広く開催してほしい
- ・交通ルールの実践をすることで、交通マナーの善悪に直に気づくと思う
- ・動画配信により、後日当会での会合で動画を視聴してもらい、多くの会員に情報提供したい
- ・高齢化社会になりますので、地域へ赴いてでも講習会を開いた方が良い
- ・講習会で色々な県の方々が取組等、会って話して学んで自分たちにできる事もあると思って実施していく、又、自分たちの事業になっていくのではないのでしょうか

■その他の意見・要望等

- ・事例発表で活動ができない中でも知恵を出し合えば啓発活動ができる事があり、参考になりました
- ・コロナの事もありますが、講習会会場までいつも遠く仕事も休んだりしなくてはいけないので、動画配信はわかりやすいしとてもいいと思います
- ・大変勉強になりました
- ・児童の通学路の危険な場所の木を切っていただくという事は良い事だと思いましたが、なかなか難しいのでは？
- ・皆さんの大切な命を守る日頃の活動がいかに大切な事か今一度確認することができました。自分も無理をすることなく自分にできる範囲でこれからも交通指導員を続けていければと思います
- ・コロナの力が大きい中対応して下さりました関係者の皆様に深く感謝します。早く明るく安定して生での講習会ができるのを楽しみにしております
- ・交通ルールを守らない人が多い中、子供たちの安全をいかに守るべきかもっと具体的な方法で取り組んでいってほしいと思います
- ・交通指導をする立場として初めて受講しました。高齢者の事故について、様々な角度から分析されており、大変参考になりました。今後の交通安全教育に役立てたいと思います
- ・活動意識を高め、人に話伝えていく為に、簡単で分かりやすいDVDができれば嬉しいです
- ・上手な話し方のスキルを身に付けたい
- ・このVTRのテーマに沿って動画が何分かかるのか示してほしい
- ・高齢者に対する事故について。家族や地域の高齢者に対し今回学んだことを伝えていきたい
- ・全員が少なくなる現用の中で、どうやって会を継続するかが問題になっています。他県ではどのように対策していらっしゃるのでしょうか。教えてください
- ・私たち静岡交通指導委員会では主に学童・児童・園児の登下校の時の交通指導を主な仕事としています。大変参考になりました
- ・1つのテーマで30分ぐらいが適当。長くなると注意力が散漫になりがち。できる限りポイントを絞って講習してほしい。啓発活動にはシンプルなメッセージが一番心に残ると思う。視覚に訴える講習は良いと思う
- ・コロナ禍の中の開催大変お疲れの事と思います。多くの先生のお話、全国の団体の方の活動を聞いて良かったと思います。コロナが収まりましたら皆様とお会いし、研修出来たら幸いです
- ・パソコンの機種によっては、ディスクが合わないことが生じたので、その点を考慮したデータをお願いしたい
- ・数字による説明も重要であるが、実際にどういう点を守れば事故を回避できるのかの映像（現場における）があるとより理解しやすい。志堂寺氏の点を追う図などは判り易い
- ・各県の取組が5県分、DVDに収録されていた。このような紹介をもっとして、情報共有できたらよい
- ・私自身としては、やはり生の講演なり演技を見る方が仲間意識も身近に感じられるので好きです。コロナ対策では仕方がないのでしょうが

- ・私ども4人でDVDを見ました。年末のこの時期、しかも期限25日までと全員何故でした。もう少し余裕のある事業をお願いいたします
- ・ボランティアに求めるものがかなり大きいのだと感じた。都市部ではない為役員は高齢の方が多く、今後どのように継続していくかという事を懸念している中、複雑な思いを抱いた。都市部ではこういった内容を市民に伝えるという活動をボランティア主体で教室などで行ったりされているのでしょうか？
- ・コロナによって移動が困難になる中、動画配信方式は交通移動もせず日時も気にせず視聴できるのが良かったです。ありがとうございました
- ・とても勉強になりました、ありがとうございました
- ・地域性をしっかり把握して地域に合った正しい安全教育を行っていきたいと思っております
- ・コロナの蔓延期に講習会を開催していただき感謝しています
- ・コロナ禍で今年も講習会が無いと思っていましたが参加できましたことに感謝しています。ありがとうございました
- ・女性を対象とした会合はもう少し時間を短くしていただきたい。内容が盛りだくさんすぎるように思います
- ・子供の交通安全については当会もですが、スクールガードの皆さんにも研修してもらえたらより良いのではと思いました。通学路の体験学習は良いと思いました
- ・今後の活動において子供の目線で今後も指導を心がけようと思います
- ・子供の交通事故防止に対するお話が良かった、大津市の子供の事故を詳しく説明していただいたこと
- ・自転車は地域によって乗らないところがあるので…
- ・24時間以内交通事故死というのを知らない人がいる。危機感が無いので1日だけでなく36時間とか？
- ・交通安全に関して、チラシ等にお金をかけていますが、チラシ等配ることの効果をそろそろ見直してはどうですか。不要とは言いませんが、交通安全活動に対して大きな変化がないと、のまま変わらないと思います
- ・自転車については具体的なデータや行動特性が多くあり、わかりやすかった。また、自転車利用者にとっては自分の運転や行動を振り返るとともに反省できる講習であった
- ・自転車の横断歩道通行のところで「降りて渡ってください」とお願いするより、降りて渡った人に「ありがとう」とお礼を言う方が相手の心に響くという話は非常に参考になった
(お願いするより感謝するという部分)
- ・今回の各県の取組の中で2~3点参考になった。講師による指導よりも各県の実践型指導の方がとても参考になって、取り入れてみたいと思う。次回より講師による指導は県警の方に、事例発表の方が良いのではないかと思う
- ・全国の交通死亡者が減少しています。警察の方々並びに諸関係機関の皆様また現場で見守りに当たられる皆様のご苦勞のおかげと思います。私もその一人として頑張りたいと思います
- ・テーマ毎に内容（講習内容）が分かれていてわかりやすく視聴することができました。こちらで学んだことを今後に生かしていきたいと思います
- ・交通ボランティアとして活動されている方々には仕事をされておられる方も多数いらっしゃると思いますので、このような講習会も参加しやすいので一つの方法だと思います
- ・ボランティア組織を存続させる仕組み

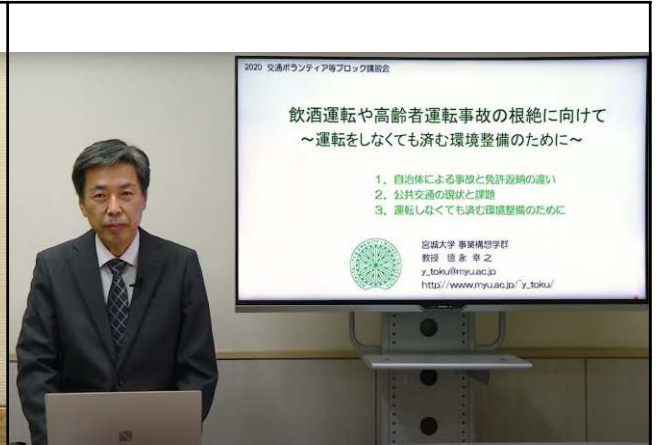
- ・死亡事故撲滅のために、ベルトの着用、反射材の着用の一層の取組が必要である。又、多くの人に参加可能で、一人ひとりが交通安全を見直す機会として標語募集が成果が大きい。他市町でも活動を提案したい
- ・活動をする役員さんの年齢が高くなりすぎています。ボランティア活動に参加していても心配する 때가多々あります。引退した方が…。活動年齢とか決められないですか？
- ・学校での交通安全教室が少々マンネリ化しています。実際に現場で役立つ教育をした方がいいと思います
- ・いろいろ参考になることがありました。ありがとうございました
- ・一般の講習（企業、老人会）でも視聴できるような内容も取り入れて利用できればいいと思う
- ・初めてのコロナ禍の交通ボランティアブロック講習会。お世話が大変であったと思います。お世話になりました
- ・昨今のコロナ禍においては、中止にしても良かったのではないかと思います
- ・自分たちの会場で利用し、遠くまで出かけずとも身近に学習できるメリットは大であるとの評が多かったです。テープも何回も利用でき市町村の貸し出し可能な点が良い
- ・今回良い資料をいただき感謝しております
- ・ほとんどの自転車は車道の端で側溝の上を通っている状態です。国の力で自転車専用の道路が各地に造られる事を望みます
- ・自分も高齢者という言葉が現実には他人事でなくなりつつあり、自分の身は自分で守り、他人に迷惑をかけぬよう自覚し交通安全セミナーなどを受ける必要があることを知りました
- ・高齢者の交通安全の講演（動画配信）は私なりに理解できたと思っています。絵を使ったりグラフを使って説明されたので良かったと感じました。ありがとうございました
- ・視聴（動画配信）の方法だと一方的に視る、聞くだけになるので、単調になり、内容的には素晴らしいものであっても少し難しい受け入れ態勢となったのでは？と思います。コロナ禍の中で色々ご配慮いただきありがとうございました
- ・交通事故の無い安心、安全の村づくり、被害者も加害者も出さないという思いは皆同じです。これからも交通安全活動頑張りましょう。ありがとうございました
- ・可能ならば、交通事故の加害者の体験を受講出来たら良いです。交通安全の大切さを確信できる事を願って色々な年代の人に問いかけてほしい
- ・交通課はパトロールのみならず、飲酒運転禁止のステッカーを各家庭に配布する
- ・交通課は出前講座を開催する
- ・自治体の動きを待たないでください
- ・3年に1度の転勤のせいではなぜか誠意が見られない。もっと島民と一体になってほしい

記録写真

【記録写真】



内閣府挨拶



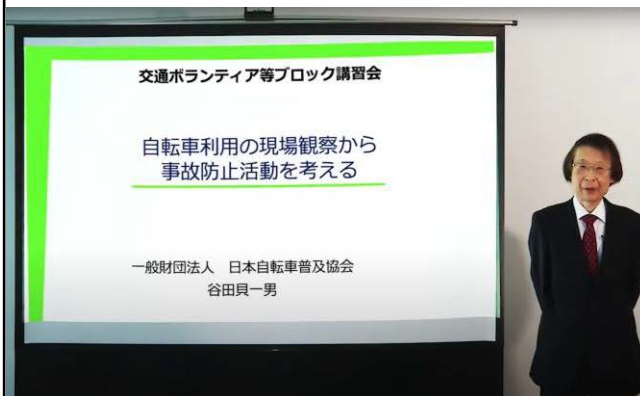
徳永氏



宮田氏



志堂寺氏



谷田貝氏



事例発表 滋賀県



事例発表 徳島県



事例発表 長崎県



事例発表 宮崎県



事例発表 沖縄県