

令和 3 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 4 年 2 月

## 目次

### 1．交通ボランティア等ブロック講習会実施概要

事業の目的.....	1
事業の内容.....	1
実施の概要.....	1
参加者アンケート集計結果（全体）.....	3

### 2．実施ブロックの報告

北海道ブロック.....	8
東北ブロック.....	46
関東・甲信越ブロック.....	86
東海・北陸ブロック.....	118
近畿ブロック.....	133
中国・四国ブロック.....	165
九州ブロック.....	187

## 1. 交通ボランティア等ブロック講習会実施概要

### 【事業の目的】

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、交通指導員及び地域交通安全活動推進委員等（交通ボランティア等）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。

### 【事業の内容】

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とコーディネーターの進行による意見交換会より構成する。

### 【実施の概要】

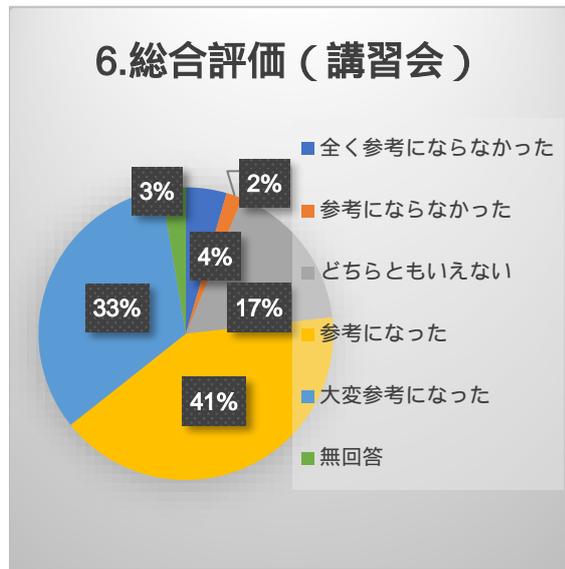
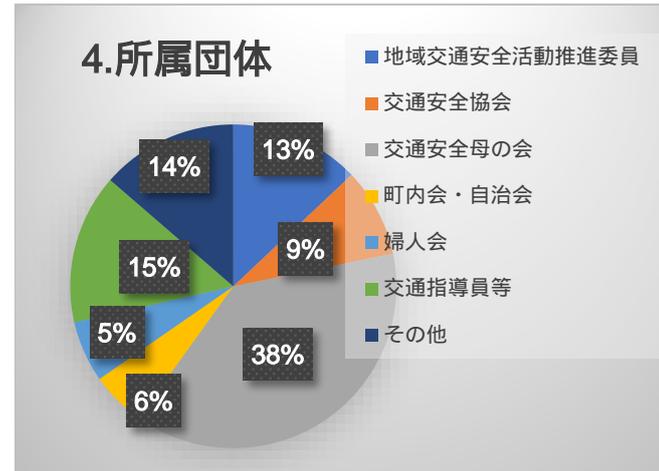
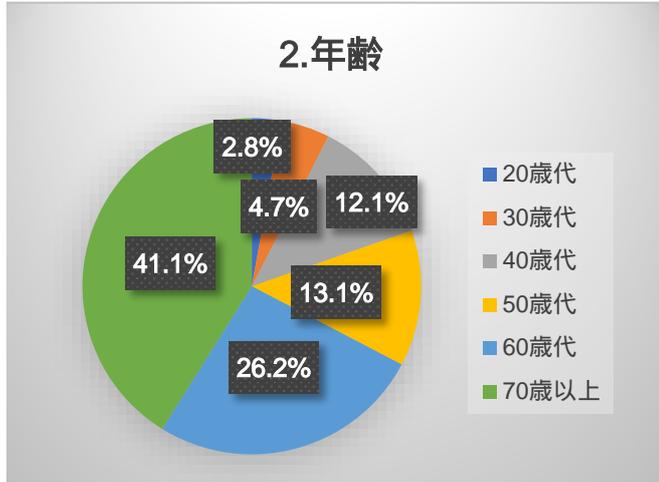
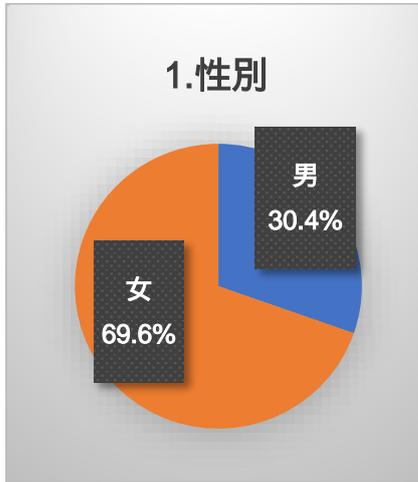
#### 《開催地・開催日・会場・参加者数》

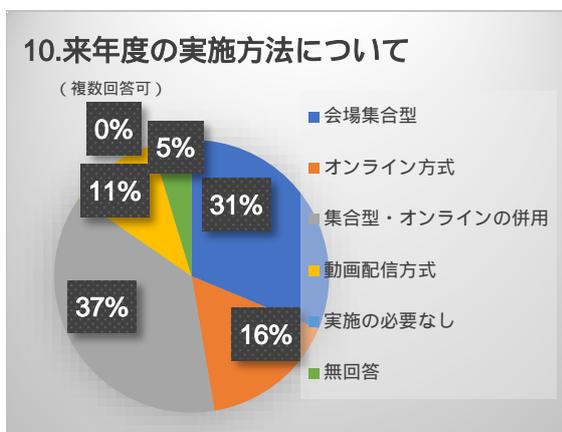
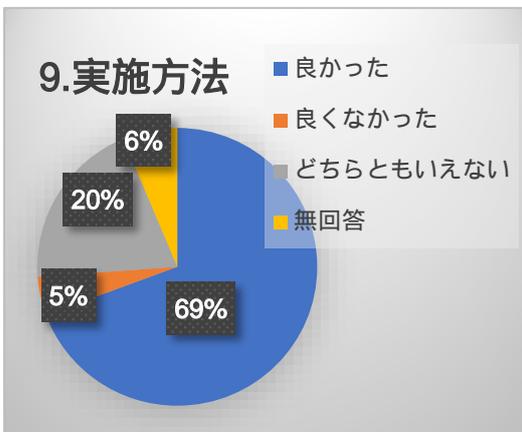
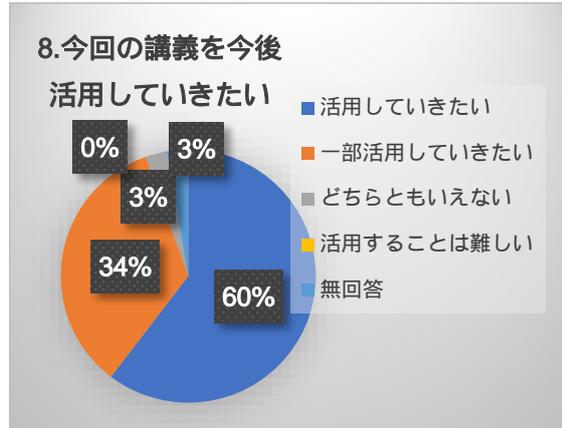
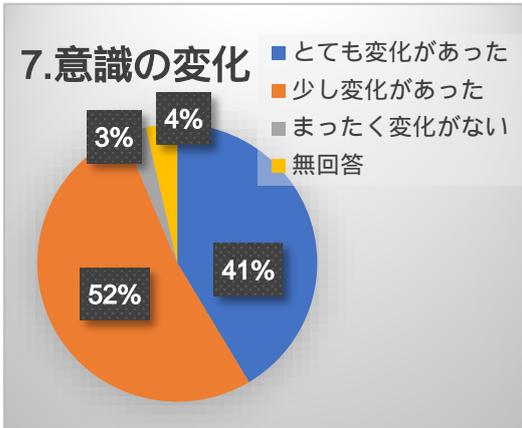
ブロック	開催地	開催日	会場	参加者数
北海道	北海道 札幌市	11/8（月）～9（火）	ホテルポールスター札幌	現地 19名 オンライン 31名
東北	福島県 福島市	11/18（木）	ホテル福島グリーンパレス	現地 6名 オンライン 13名
関東・甲信越	茨城県 水戸市	9/15（水）	オンライン講習会	オンライン 26名
東海・北陸	富山県 富山市	10/21（木）	富山県民会館304会議室	現地 14名 オンライン 9名
近畿	京都府 京都市	9/2（木）～3（金）	ホテルルビノ京都堀川	現地 4名 オンライン 14名
中国・四国	岡山県 岡山市	10/26（火）	岡山県立図書館 多目的ホール	現地 10名 オンライン 19名
九州	熊本県 熊本市	10/14（木）	ザ・ニューホテル熊本	現地 4名 オンライン 14名

《講師・コーディネーター》

ブロック	演題・講師	コーディネーター
北海道	(1)高齢者の交通安全 ～安全・安心のコミュニティ再生～ 溝端 光雄（交通評論家） (2)自転車の安全利用のために 彦坂 誠（日本交通安全教育普及協会 次長）	宮田 美恵子（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）
東北	(1)子どもの道路横断の判断能力とは？～交通安全教育における家庭・地域の役割～ 稲垣 具志（東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授） (2)高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ 鈴木 春男（千葉大学 名誉教授）	鈴木 春男（千葉大学 名誉教授）
関東・甲信越	(1)事故防止点検の視点と障害児者の交通安全 宮田美恵子（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） (2)高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ 鈴木 春男（千葉大学 名誉教授）	宮田 美恵子（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）
東海・北陸	(1)自転車の安全利用のために 彦坂 誠（日本交通安全教育普及協会 次長）	鈴木 春男（千葉大学 名誉教授）
近畿	(1)子どもの道路横断の判断能力とは？～交通安全教育における家庭・地域の役割～ 稲垣 具志（東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授） (2)自転車の安全利用を促進するために ～ボランティア活動の意義～ 矢野 円郁（神戸女学院大学 人間科学部 准教授）	星 忠通（安全教育研究所 所長）
中国・四国	(1)交通ボランティアの育成について 星 忠通（安全教育研究所 所長） (2)自転車の安全利用のために 彦坂 誠（日本交通安全教育普及協会 次長）	宮田 美恵子（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）
九州	(1)子どもの道路横断の判断能力とは？～交通安全教育における家庭・地域の役割～ 稲垣 具志（東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授） (2)高齢者の交通安全 ～高齢者を家庭・地域で守る～ 星 忠通（安全教育研究所 所長）	星 忠通（安全教育研究所 所長）

【参加者アンケート集計結果（全体）】







問 8 . 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。


問 9 . 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 10 . 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 11 . 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 12 . 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 13 . 今回の講習会の実施方法について、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 14 . 来年度の講習会の開催について ( 1 - 4 については複数回答可 )

- 1 . 1 つの会場に集合する集合型の講習会実施を希望する。  
2 . Zoom 等によるオンライン方式での実施を希望する。  
3 . 集合型・オンライン方式の併用による実施を希望する。  
4 . 動画配信方式での実施を希望する。  
5 . 実施の必要はない。

問 15 . 問 14 で「 5 . 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 16 . 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 17 . 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3年12月24日(金)までに同梱の封筒にてご提出いただきますようお願いいたします。

## 2. 実施ブロックの報告

# 北海道ブロック

## 1.プログラム詳細

### 11月8日(月) 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(政策調整担当)付 交通安全啓発担当 参事官補佐 西村 真弓
13:45 ~ 15:05	(80)	講演 交通評論家 溝端 光雄 演題 テーマ :高齢者の交通安全 ~安全・安心のコミュニティ再生~
15:05 ~ 15:20	(15)	休憩
15:20 ~ 16:20	(60)	講演 日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠 演題 テーマ : 自転車の安全利用のために
16:20 ~ 16:30	(10)	事務連絡等

### 11月9日(火) 2日目

9:00 ~ 9:30	(30)	受付
9:30 ~ 10:50	(80)	活動事例発表 休憩含む
10:50 ~ 11:00	(10)	休憩
11:00 ~ 11:45	(45)	活動事例発表を元にした意見交換会
11:45 ~ 12:10	(25)	講評 コーディネーター 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 主催者からの連絡事項 内閣府
12:10		閉会

## 2.講義等の記録

### 【1日目】

講演

高齢者の交通安全 ～安全・安心のコミュニティ再生～

交通評論家 溝端 光雄

今年（2021年）も道内で、年初めから重大事故が幾つかございました。1つ目は4月22日午後9時、宗谷の枝幸町で乗用車同士が正面衝突。警察の発表によりますと、飲酒運転による事故で、対向車線をはみ出してきた車両に衝突された車両の運転手さんが、お亡くなりになったそうです。2つ目は8月19日、午前2時過ぎ、夜間の正面衝突事故でした。発生場所は道内空知の長沼町で、対向車線をはみ出して乗用車が大型貨物車と衝突し、乗用車の高齢ドライバー（男性）が死亡されました。原因の詳細は未発表で不明ですが、男性の高齢運転者から推定しますと、心筋梗塞か何か「突発性の発作」が起こり、ハンドル操作を誤って対向車線へ飛び出して衝突したというウルトラ高齢時代を代表するような典型的な事故かも知れません。3つ目は10月6日、午前中に起きた事故で、道内中標津町の無信号交差点の横断歩道で、横断中の高齢女性(70代)が高齢男性運転者(84歳)の軽乗用車にはねられ、死亡されたというものです。高齢者同士の不幸な事故ですが、こうした悲惨な事故をどう防ぐか、「動機づけによる心に響く交通安全活動をどう進めるか」というテーマが、今日の私の話です。

最初の事故が飲酒によるものでしたので、お酒の飲酒量（横軸：純アルコール量；g/日）と総死亡率（縦軸）の基本的な関係について少しだけ触れさせてください。このグラフは、久里浜医療センターの樋口先生が16件の研究成果を基に整理されたもので、死亡率が最も小さくなる純AL量が、男性は10～19(g/日)、女性は少し小さく0～9(g/日)であることが示されています。肝臓のアルコールの分解能力は、一般的に男性の方が女性より強いので、これが図の男女差の理由だそうです。また、死亡率が、最小となる純AL量を下回る範囲と、それを上回る範囲では、高まることも分かります。死亡率が最小となる純AL量があることは、お酒が「百薬の長」と言われる理由で、純AL量が高くなると、肝硬変や脳梗塞・心疾患の発症率が高まり、死亡率が高くなるようです。ですから、1つの見方として、「百薬の長」というレベルで飲酒すれば、健康を害する可能性が少なくなると考えられます。好きなお酒を止めることは難しいかも知れませんが、程よく飲んで安全運転しようという考えなら納得して頂けるかも知れませんが、皆様方は、交通安全指導者の方々でいらっしゃると思いますので、お酒の適量についてはよくご存知で、私が申し上げる必要はないかも知れませんが、ご参考までに酒類の純AL量の計算の仕方を簡単にご説明させていただきます。例えば、ビール(5%)の350ml缶なら、 $350(\text{ml}) \times 0.05(\%) \times 0.8(\text{g/ml})$ となり、純AL量は約14g、ウイスキーのダブル(40度もの、60ml)なら、 $60(\text{ml}) \times 0.40(\%) \times 0.8(\text{g/ml})$ となり、約19gと計算されますから、この程度が「百薬の長」のレベルとなります。それが

ら、純AL量20gの分解時間は、男性で2時間、肝機能の性差で女性の場合は3時間とされていますので、こうした数字を頭の片隅に置きながら、運転をお願いできればと思っています。

それでは、今日の講習会に向けて、ご用意させて頂いた4つのトピックについて、申し上げたいと思います。1つめは全国と道内の交通事故の統計的なこととお話申し上げて、2つめに動機づけと安全運転管理のお話、3つめは生涯発達と交通安全のお話を、子供と中高齢者に分けて申し上げて、最後にウルトラ高齢社会の安全確保というお話で、まとめさせて頂こうと思っていますので、どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

まず、1つめの全国と道内の交通事故の統計数字です。2020年の交通事故死者数は、戦後最少(2,839人)となったということによかったと思っています。ただ、高齢者(65歳以上)の死者は56.2%(1,596人)つまり、過半数がお年寄りの方となっています。この現実からみて、高齢者の事故をいかに防ぐかが今後の大きな課題だと思います。

来年(2022年)からは、EDR、イベント型の運転記録装置の新車搭載が義務化され、事故の原因をより明確化ができるようになります。もう1つは、来年5月から、一定の違反をした高齢運転者(75歳以上)に対する運転技能検査が導入されて、高齢者講習が厳しくなりますので、地域での交通安全指導の際に、その話をご関係の高齢運転者の皆さんに伝えていただければと思います。「運転しても大丈夫かを実車で確かめよう」、「危ないと判定されたら免許返上を考える」という形になるということです。

今年(2021年)の11月4日現在の死者数は2,143人でした。前年に比べて148人少ない数字ということで、今の推移なら昨年(2020年)の、戦後最少となった死者数の記録を下回ると予想されます。

次に、道内の人身事故の発生状況ですが、2020年の死者数が144人でした。そのうち、高齢の死者数は68人で、全体の47%、全国規模で見たら低い割合です。逆に言うと、今後の10~15年先の高齢化を考えれば、この割合は少しずつ上がっていくと思われます。

この68人(高齢者の死者数)の内訳をみますと、自動車乗車中もありますが、自転車乗車中や歩行中の割合も高いのです。加齢に伴う歩行速度や反応速度の低下を考えれば、一般の運転者は「どうすべきか」と言えば、車の走行速度を落とさざるを得ない、少しだけ余裕を持って運転を始めるべきだと思います。ぜひ、皆様の方から一般運転者の方々にお話をさせていただければと思います。

今年(2021年)の直近(11月4日)までの道内交通事故の状況は、99の方が亡くなっています。この99人という数字は、大阪・神奈川・東京に次いで、北海道はワースト4位ですが、今の傾向なら昨年の死者数を下回ることができそうです。これからの皆さんの一工夫が効果を上げるかもしれません。よろしくお願い申し上げます。

それから、地域の超高齢化ですが、北海道のそれは、そう遠くない時期にピークを迎え、その先は東京を含む関東地域と予測されています。その時代変化を睨んで、日頃の交通安全指導をお願い申し上げます。

また、道内の交通事故死者数である99人(2021年)を地域(振興局)別に見ますと、圧倒的に札幌を含む石狩が23名と、札幌周辺の地域が最も多くなっています。今日の講習会にご参加いただいた方は、コロナ禍の影響で札幌近辺の方が多いようですし、皆様のご協力が道内事故防止には不可欠で、どうぞよろしくお願い申し上げます。

これは、道内で発生した交通事故(2020年)の、高齢歩行者側の原因別状況(上段)と、小学生側の原因別状況(下段)とを、死者数・負傷者数に分けて集計したものです。高齢歩行者で一番多い事故状況は、「違反なし」と「横断歩道外横断、斜め横断」です。小学生で一番多い事故状況は「違反なし」と「飛び出し」です。高齢歩行者も、小学生も、「違反なし」が最も多く、いずれも車側の違反が多いことが分かります。高齢者の横断歩道外横断や斜め横断は、高齢者の側にも見込み違いがあること(若い頃と同じに速く歩けるという過信)が想定されますが、車両側の運転者が高齢歩行者の横断挙動を見誤っていること(歩速が低すぎる高齢者が横断していると想像できないこと)があると推察されます。その意味で、高齢者の皆さんには、特に「歩く速さが遅いね」と言われるようになった方には、できるだけ横断歩道を渡っていただき、大事な命を守って頂くことが推奨されます。小学生の「飛び出し」には、車両の動きを予測できない、遊びに熱中しているなど、自分以外の者の行動を推理する能力が発達段階にあることが関係していると思われます(「心の理論」などとして後述させていただきます)。

次に、2つめの「動機付けと安全運転管理」というお話を申し上げます。動機付けに関する心理学上の研究成果には、一世紀余りの蓄積があるようですが、ここでは、マズローが図示した階層的な人間の動機(欲求)を用いて、ヒトを説得して行動させる動機(5段階)について説明させていただきます。彼は、ヒトには最も根源的な動機があって、それが食事・排泄・睡眠などの行動を取らせるもので、それらを「生理的動機」として位置づけ、その上に「安全・安心への動機」「愛情と所属の動機」「尊敬(自尊心)の動機」「自己実現への動機」という形で階層化しています。これらの動機の中で、ヒトを交通安全に向けて動機づける動機は『尊敬(自尊心)』ではないか、その自尊心を擽(くすぐ)る形での事故防止を図ることが有効ではないかと、私は思っています。ベテランの交通安全指導員でいらっしゃる皆さんの中には、「もっと効果的な動機付けがあるよ」とおっしゃる方がたくさんいらっしゃると思いますが、今日の研修では、高齢者や子供の交通事故防止に焦点を当てながら、自尊心をくすぐる方向での対応策について考えてみたいということで、これから『自尊心』の加齢に伴う発達を計測した研究成果をご紹介しながら、子どもや中高齢者に対する対策のあり方についてお話を聞いていただきたいと思っています。

そこで、最初に自尊心を測る方法についてご説明します。このSLに示した質問群(10個の設問)のそれぞれについて、自尊心の程度を5つの選択肢(5件；当てはまらない、～、当てはまる)の中で選んで貰う形で、多くの回答者にアンケートし、それらの結果を用いて、回答者毎に自尊心(自尊感情尺度)を測定します。例えば、このSLの回答者のように、「1.私は自分自身にだいたい満足している」という質問に対して“当てはまる”を選ぶ

と、自尊心の素点として高い方の5点を与える、「2.時々、自分は全くダメだと思うことがある」の質問(逆転質問で、Rと表記)に対して”当てはまらない”を選ばれると、「ダメだと思わない」わけだから、自尊心の素点として5点を与え、以下、次々の質問に対して選択を促がし、最後の「10.私は自分のことを前向きに考えている」の質問に“当てはまる”を選ぶと、自尊心の素点として5点を与えるというような形で回答を求め、この回答者の自尊心の総和、つまり10個の質問に対する素点の合計点数(41点)を算出し、この総和を10(質問数)で割って、この回答者の自尊心を4.1(1質問当りの点数)と計測致します。

次に、今、ご説明申し上げた計測法に基づいて、子どもから高齢者までの多数の回答者について、この自尊心を計測し、縦軸に自尊心、横軸に回答者の年齢をとって、全ての回答者の自尊心をプロットした図面が、次のSLになります。このSLから知られることは、自尊心が、12歳以下の子どもで高いこと、大学生で最も低いこと、その後、漸増しながら、前期高齢期(65~74歳頃)の付近で最も高くなり、後期高齢期に入ると下がるという傾向が認められるということです。自尊心の高低を象徴的に申し上げれば、小さな子どもの自尊心は高く、青年期で下がり、人生の達人とも呼べる高齢期で最も高まり、さらに年齢が上がると下がるということです。簡単に申しあげれば、年齢を重ねるにつれて高まるものは、人生経験に裏付けられた自尊心であり、それ以外のものとして血圧や血糖値などがございます。

小さな子どもの自尊心の高さにどう対応するか、優れた判断力の子どもは確かに存在致しますが、幼児や児童期には心身機能の未熟さに伴う誤った判断が行われ易く、他人が運転する自動車やバイク等の動きを予測できずに「飛び出す」などの危険な行動をしてしまいます。ですから、やはり子どもに対する交通安全教育は、心身機能の未熟さを教え、それを補う方法を学んで貰うということになるのではないかと。親・祖父母・教員・児童支援員などの連携を通して、子どもの自尊心をくすぐりながら(良い判断なら70点、さらに良ければ100点などと褒めながら)、安全な交通行動に動機づけること、交通ルールの意味を何度も繰り返して記憶させることが鍵となるのではないのでしょうか。

次に、高齢者、特に前期高齢者の、自尊心の高さには、どう対応したら良いのでしょうか。高齢者の高い自尊心の根源はやはり長い人生経験に伴うものだと考えられますが、その高い自尊心は、高齢運転者による特徴的な事故を誘発するようです。

例えば、2019年4月19日に発生した池袋での母子の死亡事故です。2021年9月2日、加害者である高齢運転者に実刑判決(禁錮5年)が下され、結審しました。9回にも及んだ公判中、「車両の不良だ」と言って譲らなかった加害者(事故当時87歳)の異常に高い自尊心や反発心が、少し前の時点で、もしクールダウンできていれば、この事故は防げたかも知れません。池袋周辺であれば、地下鉄もあれば、コミュニティバスもあり、運転を止めようと思えば、免許返上が可能な環境にあったはずで。運転や横断に関わる心身機能の加齢減退を、医師や家族の助言や高齢者講習の結果をみて、その補償方法を含めて、自分でしっかり考えること(自覚を超えて、諦観を含めた覚悟というレベル)が必要不可欠ではない

かと思います。その覚悟には、足の筋力低下によってペダル等の操作が不適となった場合の影響、あるいは高血圧や糖尿病の進行に伴う脳梗塞などの突発性疾患が生じた場合の影響についても熟考すべきであり、晩節を汚さない方法の1つと言える「免許返上」という決断を行うべきだったと思います。また、こうした決断は、地域の交通安全活動においても、「素晴らしい英断でしたね」と褒めて差し上げるような形が取れないものでしょうか。

もう1つは、2018年1月、前橋市で運転中に意識障害に陥り、女子高校生を死亡させた高齢運転者(事故当時88歳)の事故例です。この加害者は、仙台地裁(一審)では服用薬の副作用を認められて無罪となりましたが、東京高裁の控訴審では加害者の被告本人が「私を有罪にしてください」と陳述したそうです。裁判で一度無罪になった被告が「有罪」を主張することは前代未聞のこと。「無罪判決が加害者となった被告の家族に好ましくない影響を及ぼす」というお考えから、一審無罪の被告が二審で有罪を主張したようで、今後の裁判結果が気になります。

こうした数少ない判例からも分かるように、高齢運転者の免許返上問題は、関係者の助言、地域や個人の事情を合わせて、総合的に個人が判断することが基本です。その判断を誤って取り返しのつかない死亡事故を起こせば、自信過剰の加害者が過失を認めない形での長い裁判に被害者が苦しむとか、加害者の無罪が確定した事件を、一事不再理(無罪が確定した事件は再審はできない)の原則に反して、当該加害者の「有罪訴求」の陳述を上級審で取り上げるという不可思議さは、真の正義とは言えないように私には思われます。やはり、諸事情を超えて「しっかりした覚悟」に基づく英断(免許返上)が望まれます。

少し冗長な話になるかも知れませんが、聞いていただくと嬉しいです。先ほどの自尊心の加齢変化と、心身機能の変化について、「生涯一日時計」を用いて、ヒトの生涯発達について考えてみたいからです。仮に、ヒトの一生を80歳と見なして、それを1日、24時間で表現するとしますと、 $24(\text{時間}) \div 80(\text{歳})$ 、8で約分できて、 $3/10$ となります。ですから、この時計上での10歳の時間進みは3時間となります。

今、母親のお腹から午前0時に生まれ出たと致しましょう。10歳は、夜中の午前3時。例えば、現在、10歳のTVタレントの庄野凜さんは、この時計の午前3時の位置にいらっしゃることになります。0~10歳までの、乳幼児や児童期は、自分のことだけを考えるのが精一杯という心身状況で、心理学の世界では「ギャング・エイジ」「7~9歳の壁」などという言い方がなされ、その詳細は後でお話させていただきます。

次に、10~20歳は、例えばサンフレッチュ広島の山崎大地選手に代表されるように、身体能力が飛躍的に向上し(第2次性徴)、自己(アイデンティティ)を確立する年代でしょう。

20~30歳までは、ゴルファーの松山英樹さんに代表されるように、筋肉量が一生の中で最大となる年頃、『青年前期』です。2021年、米大リーグで大活躍された筋肉隆々の大谷選手も、この年代になります。

30～40歳までは、俳優の杉浦太陽さんに代表されるように、社会人・家庭人としての生活が充実する年代、『青年後期』です。筋肉量のピークが概ね26歳前後であるという知見から言えば、この年代からは瞬発性の白筋減少という筋肉変化が徐々に始まります。

40～50歳は、女優の高田万由子さんに代表されるように、実り多き『成人期』となります。この頃から、老眼という眼の変化を自覚する方が出始めます。台本は、手元で見難くなり、メガネが必要不可欠となる年頃です。

さらに、50～60歳には、俳優の柳葉敏郎さんも含まれます。身体能力・性的能力の老化、対人関係の変化を意識し始める『前期高齢期』となります。これまでの人生経験が生涯最大の高い自尊心を獲得させ、アイデンティティが再編される時期でもあります。

その次の年代の60～70歳代は、シンガーソングライターの五輪真弓さんに代表される年頃でしょう。退職等に伴う対人関係の変化と、骨粗鬆症や白内障、老人性難聴などという診断を受け始める『後期高齢期』となります。健康なら、10年前と同様に年相応の活動が可能となります。

その後の70～80歳代、ジブリの宮崎駿監督さんもこの世代になられます。この世代に到達される方の中には、残念ですが、お迎えの来る方がいらっしゃいます。高血圧症や糖尿病などの発症、またその影響等で認知機能に低下が認められる方も出始めることとなります。

しかし、このSLに登場して頂いた海部元首相のように、90歳という年齢に達しても豊饒とされている方もいらっしゃいます。現時点の平均寿命を超えているという意味で『超高齢期』と言えるかも知れません。統合・達観という考え方ができる“大老”的な方がおられる一方で、「怖いものなし」という気持ちや「過大な自尊心」の影響で、覚悟ができない方が出現する場合もございます。母子を死亡させた池袋事故の加害者の方が「アクセルの踏み間違いではない、事故の原因は車の異常だ」と結審まで主張した背景には「過大な自尊心」が潜んでいると思われます。現場検証の立ち合い姿からも足腰の衰えが明らかに認められ、車両技術者の「ブレーキ故障なし」という証言からも、加害者側に過失があったことは、どうやら間違いないようです。交通安全教育の分野でも、以前より老化の自覚が必要だと言われてきましたが、これからは、池袋の事例を考えますと、免許返上後の対応を含めた「覚悟」を求めるべきではないでしょうか。

さらに、100歳(センテナリアン)、それを超える長寿者が急増してきています。瀬戸内寂聴さん(99歳)は、「生きているのが嫌(癌発見時の92歳)」、癌を除去して不倫小説「求愛(94歳時)」の執筆、寂聴庵でのお悩み相談者(97歳時)としての法話など、心身の老化を容されつつ、高い精神活動を維持されています。また、世界最高齢118歳のギネス記録をお持ちの田中カ子(牀)さんは、レポーターのお元気ですかという質問に答えて、「もう死ぬ気がせん」と答えられたというエピソードが伝わっています。どうやら、長生きの秘訣は、クヨクヨせずに楽しく暮らすことのようにです。ちなみに、分子生物学の世界では、ある種のヒトの細胞が、2年半程で細胞死を迎え、最大50回、分裂再生できることから、ヒ

トの最大寿命が、2.5年×50回程度、つまり120歳前後とされています。先程から申し上げている「生涯一日時計」で言えば、この120歳という最大寿命は3回まわっているということになります。私には恐らく無理でしょうが、皆さんの中には到達される方が、きっといらっしゃることでしょね。

ところで、このSLは運転免許の自主返納件数の10年間の推移を示した警察庁のデータです。池袋の悲惨な事故が起きた2019年までは順調に伸びてきていますが、2020年には返納する数が減少しています。喉元過ぎればかもしれません。

次のSLは、警察庁がまとめた「75歳以上の運転免許返納率(2020年)」を都道府県別に図示したもので、自動車学校で実施されている高齢者講習を受けられた方のうち、免許を返上して取り消された方の割合(返納率)を図中に記入しています。東京の返納率は最も高くなっています(29.7%)。皆様の北海道も高い方ですね(20.2%)。できれば、この率を高くする手立てはないものでしょうか。交通安全活動の現場で使える対応、難しいかも知れませんが、皆さんのお力で何か良いアイデアを出せないものでしょうか。ぜひとも、明日のグループ討議での談論風発を期待しています。

それでは、3つめのお話、生涯発達の観点から、子どもと中高齢者に分けた形で、具体的な対応策について考えてみたいと思います。

子どもは、先ほど、未熟であり、心身機能が発達段階にあると申しあげました。例えば、眼の発達ですが、大人並みの視力を獲得できる年齢は7歳前後という報告がございます(1962)。視力だけでなく、視野も発達中です。したがって、スーパーの駐車場で遊んでいる小さな子どもは極めて危険な状態にあることになります。親御さんはもちろん、周りの大人が、安全に保護しないとイケない、ちょっとした声掛けも必要ということですね。

これは、子どもの推理能力・認知能力の発達を確かめる実験で使われたマクシ課題というものです。登場人物はマクシ君と母親です。最初の場面では、マクシ君は、母親と一緒に買ってきたチョコを緑の箱に入れます。次の場面では、マクシ君は遊びに出かけた後、母親がそのチョコを青い箱に入れ替えて、母親は用事で出かけていき、そこへマクシ君が戻ってきます。そこで、「さあ、マクシ君は、緑の箱、青い箱のどちらを開けますか」という質問を、3歳児と5歳児に投げかけますと、3歳児の半数は、眼の前で見ているチョコが入っている青い箱と答え、5歳児の殆どは、母親がチョコを入れ替えたことをマクシ君は知らないから、彼は緑の箱を開けると答えるというものです。つまり、子どもの推理能力が備わるのは5歳頃だということです。心理学の世界では、これを『心の理論』、認知能力なら『9歳までの壁』と呼んだりしています。

もう少し、交通安全に使えるような子どもの横断実験について、ご紹介いたします。その概要は、小学校の児童を被験者として、区間長が100m前後の街中の細街路に横断箇所を設け、時速10~50kmで接近する車両を見ながら、児童が横断できないと判断した時の児童と接近車両との距離を計測するというものです。低学年児童は、先ほど視力が発達中だと申しあげましたから、接近車両はしっかり確認できていないはずで。

こちらのSLがその実験結果です。如何ですか。2年生では、先の判断距離が、速度の増大に応じて増える右上がりとなる傾向が顕在化していません。一方、5年生の未発達群でも、2年生と同様の傾向がみられますが、5年生の発達群では、右上がりの傾向、つまり速度に応じた正しい距離判断ができていることが分かります。左下の図面は、小学生の歩行中の事故死者数を学年別に集計したのですが、低学年児童がより多く亡くなっていることが明らかです。1年生の死者数は6年生のなんと8倍にもなっており、この学齢期の子どもが明らかに発達中で、未熟だということが分かります。ですから、運転者は、子どもをみたら、徐行・減速を徹底すべきということになります。小学校での交通安全指導の場面を想像致しますと、例えば2年生と発達群の5年生をペアにして、横断のタイミングを教えると、効果が上がるかも知れませんね。

次は、中高齢の場合についてお話をさせていただきます。生涯一日時計のところでは触れさせて頂きましたが、筋肉の減少は概ね30歳代前から始まります。これらのMRI写真は、大腿部を水平に輪切りにしたもので、一番上が40歳のトライアスロンの選手で、2番目が運動の嫌いな74歳の高齢者、その下が70歳のトライアスロンの選手です。写真中央の白い丸は人体で最も太い大腿骨です。その周りに見える灰色部分が大腿筋(4頭筋と2頭筋)で、大腿部の表面に近い白い部分は脂肪組織です。運動嫌いが極端となれば、大腿筋が顕著に減って、脂肪組織が大変増えることが明らかで、皆様、御承知のとおりです。運動嫌いが高じると、筋肉量が顕著に減って、筋肉内でのエネルギー消費が落ちて、身体の基礎代謝が下がり、余った栄養分が脂肪として蓄積することになります。恐いのは、血管内の脂肪やブドウ糖が溜まって、高血圧症や糖尿病が発症することに繋がります。これが、「加齢とともに、自尊心が高まるだけでなく、血圧や血糖値が上がる」と申しあげたメカニズムです。

ただ、これには大きな個人差があることは言うまでもございません。このSLは、地域での健康診査の際に計測された被験者群(約4000人)の「全身筋肉量」と「年齢」のデータを“男女別”にプロットしたものです。如何ですか。個人差が大きくなっていますが、全体的には、男性の筋肉量が女性を上回っていること、上に凸となる2次曲線の回帰を男女別のデータに適用した結果(最下欄の2つの数式)から、男女の筋肉量がピークとなる年齢を算定しますと、図中に表記したように、男性・女性とも35歳前後となっていて、生涯一日時計のところでも申し上げたことと符合していることが分かります。

次は、今、申し上げた筋肉量の加齢変化を念頭においていただきつつ、右上の図面を見ていただきたいと思います。これは、運転者(原付以上、1当)の年齢層別の死亡事故件数を、免許保有者10万人当たりで図示したものです。2011年と2020年の2つのグラフが図示されています。直近10年間の交通事故の減少は2020年のグラフが下方にシフトしていることで表されていて、若年者では若気の至りによるリスクの高まりが、高齢者では加齢に伴う筋肉等の機能減退に伴うリスクの高まりが認められることが分かります。また、左下の図面は、運転者(原付以上、1当)の年齢層別の死亡事故件数を実件数で示したものです。

免許保有者10万人当たりという形で基準化しなければ、リスクの2020年時点のピークが、中年層にあることが分かります。これは、恐らく長い距離を走るトラック等の営業車両の影響と思われる。

この関係をもう少し詳しくみるために、こちらのSLは、先の図面をさらに拡げて、法令違反別にしてみたものです。これから、若者では最高速度違反や通行区分違反、ハイリスク行動に伴うものが多く、高齢者、特に後期高齢層では、運転操作不適・安全不確認などの操作ミスや省略行為に伴うものが多いことが分かります。大人になり切れていない若者や老化を自覚しようとならない年配者の存在をうかがわせています。ただ、高齢者の事故に伴う致死率は若者のそれより高いので、死亡事故を減少させるには高齢者の事故を減らすことが効果的ということになりますね。

こちらのSLの動画は、握力の減退に伴う自転車の制動距離の伸びが分かるものです。つくば市にある自動車安全運転センターの走路を活用して、老若の被験者を対象に自転車の制動実験を行ったときの映像ですが、見ていただきたいと思います。走路の左端にいるのは実験スタッフで、この方が旗を上げたら「急制動をかけて下さい」と被験者の方々には教示してあります。走路に並ぶ白い帯は50cm間隔で描かれており、自転車に乗った被験者には右端から時速15kmでの走行を求めています。最初の被験者が若い方で、後の被験者が高齢の方です。それでは、動かします。明らかに、自転車の制動距離は、高齢の方が長くなり、若者より停まりにくいことが分かります。また、右の図面は、高齢者の健診時に得られた握力を男女別に示したもので、女性の握力が男性のそれに比して10kg以上も小さいことも分かります。だから、制動距離の伸びが事故に繋がらないよう、男性よりも女性については常日頃から握力の衰えがないか、チェックすることが大切です。握力を測って差し上げるサービスを交通安全のイベントでも実施できると、注意を喚起できるかも知れません。また、最近、報道されたニュースですが、交差点を止まらないで信号無視した割合を調べた結果(サンプル総数が約1300で、神戸の小学3年生が夏休みに実施し、地元警察署から表彰された自由研究のデータ)が右下の表です。交差点を通った自転車と歩行者が信号無視した割合はそれぞれ15%、10%で、無視した方の殆どは大人だったという結果でした。ただ、このデータには、補足があって、その交差点に警察官が立っている場合には、信号無視の割合はゼロに近いそうです。筋力の衰えに加えて、認知の甘えが勝ってしまう人には成人が多いとのこと。自尊心の高い高齢者では、信号を守らない割合は、もっと高くなるのではないかと推察されます。

このSLは、東京都のシルバー人材センターに登録された高齢者(就労目的の登録者で、前期高齢者が多い集団)の自転車乗車時の転倒事故を起こした当事者から聞き取ったデータを、原因別・年齢層別に集計したものです。前期と後期の高齢者に分けて、転倒の原因をみると、若い高齢層の原因では「道路環境」が多く、75歳以上の高齢層では「自らの運転操作」が多くなっていることが知られます。前者は、歩車道段差を斜めに上がろうとして転倒が多いこと、後者では、脚力が落ちて、ペダルをしっかりと踏み込まず、フラフラ運

転による転倒が多いことに対応しているそうです。歩車道段差の上がり方、太腿などの足の筋力強化を、交通安全に絡んで指導できると良いですね。

次は、高齢運転者の加齢変化のうち、視野変化についてお話をさせていただきます。このSLは、運転免許の更新時講習の受講者を対象にゴールドマン視野計で計測した視野角のデータを用いて、年齢層別の平均視野角を示したものです。青い折れ線が加齢に伴う視野の狭まりを表しており、20歳から80歳にかけて、平均で25°前後、狭くなっています。これは、水晶体の濁りや目蓋の下垂などによって周辺視野が狭くなるのが誘因と考えられます。平均視野角の図面の右側に掲げた写真は、白内障のオペで取り出された8人分の水晶体です。濁り方には明らかに個人差が認められます。上段・左端の水晶体は濁りが薄く、この程度なら昼間に運転して頂ければ、大きな不都合はないと思われます。安全を考えれば、濁りの薄い水晶体の中央部分を、しっかり左右に動かして確認すべきでしょう。しかし、下段・右端の水晶体は濁りが進んでいて、夜間運転なら良く見えないという状態になっていると考えられます。勤務時間のシフトが可能なら、昼間の勤務に変わっていただければ、何とか運転できるかも知れません。ただ、この方の場合、日常的に見難い状態でしょうから、人工水晶体への交換がお奨めです。

それから、下段・左端の水晶体は左下の一部の濁りが進んでおり、車体の左側に疵が目立つようなら、先の濁りの影響と思われ、安全運転のためには、やはり人工水晶体への交換がお奨めでしょうね。

こちらのSLは、老若両群の歩行者を被験者とする横断実験の結果です。実験方法は、試験車には、図2の左上の写真から分かるように、奥から手前に向かって所定の「接近速度」で通過させつつ、先の写真に写っている横断箇所まで接近する車両を見ながら、眼前の2車線街路を被験者がギリギリ横断できると判断したときの「歩車間距離」を計測するという形で実施したものです。車両の接近速度と限界の歩車間距離の計測データを基に、左側からの歩行者についての結果を示したものが左側の図面で、右側からの歩行者についての結果を示したものが右側の図面です。接近車両が走る車線側、つまり車から見て左側から横断する形となる歩行者の結果では、老若差が認められないものの、接近車両が走る車線の反対車線側、すなわち車からみて右側からの歩行者の結果では、40km/hを超える速度領域で、高齢歩行者の限界の歩車間距離が若年歩行者の限界の歩車間距離より短いという結果が得られています。また、この結果は、単路部の歩行者事故に関する過去の分析結果（高齢者が道路横断の後半部で衝突するというケースが目立つこと）と符合しています。高齢者が若い方よりも歩行速度が遅くなっていることを正しく認知できているなら、高齢歩行者の限界の歩車間距離は若年歩行者の限界の歩車間距離より長めになるはずですが、短くなっているという結果は、高齢者側に認知上の問題があるように考えられます。歩速が若い頃より遅くなっていることを認めたくない、あるいは気付いていないように見えます。高い自尊心が正しい認知を妨げているかも知れません。シミュレーターなどを使って、歩速の低下を個々に確認させるような交通安全イベントを検討しては如何でしょうか。

さらに、歩速の低下が顕著となっても、車両の運転者が路端で手を挙げる歩行者を視認したら、横断歩道の手前でかならず一時停止するという交通ルールが徹底されていれば、横断中の歩行者事故は生じないはず。このSLは、「信号機がない横断歩道における車両の一時停止率(2020年、JAF調査)を都道府県別に図示したものです。北海道の一時停止率は22.5%で、宮城県・東京都・岡山県の数%と比べて高率で、素晴らしいですね。しかし、72.4%の車両が一時停止している長野県と比べると、今少しの努力が必要ではないでしょうか。ちなみに、2018~2020年の一時停止率の全国平均は、8.6%、17.1%、21.3%と年々上昇中です。

高齢者の歩行者事故は、歩速の低下を認知させて横断の余裕時間を十二分に取ることで減らすことが可能になりますが、歩速を向上させることでも減らせるはず。このSLに掲げた動画は、簡単な筋トレと有酸素運動を3か月間、継続した結果で、その効果は動画をご覧頂けば、明々白々です。運動の効果を測る尺度は、椅子から立ち上がって3m先の緑のコーンを回って戻る時間としましょう。左の動画はトレーニング開始前のもので、右の動画は3か月後のものです。左右の動画を同時にクリックしますので、椅子に座っていらっしゃる女性(高脂血症で変形性膝関節症を抱える78歳の高齢者)の動きに注目して頂ければと思います。3か月のトレーニングで、コーンを回って戻る時間が14秒から7秒に短縮しています。トレーニング前後の歩行距離は同一ですから、歩速が倍速となったことが分かり、運動効果が結構大きいことが知られます。

運動の効果が、歩速の向上だけに止まらないことも、ご覧頂きたいと思います。このSLは、厚生省の患者調査などを参考に、高血圧患者数と糖尿病患者数を、男女別・年齢層別に示したものです。自尊心の加齢変化についてお話した際に、血圧と血糖値も加齢とともに上昇するという事を申し上げましたが、それを裏付ける調査結果が、このSL内の2つの図面です。左上の図が高血圧の患者数を、右下の図が糖尿病の患者数を示しています。これらの図から、60歳代までの年齢層では、男女とも、高血圧と糖尿病の患者数が増加していることが分かります。血管内壁に溜まるプラークの増加(動脈硬化の進行)で血流が停滞し、血液中の赤血球にブドウ糖が附着し、それが血管を傷つけることとなります。

次のSLは、週に2~3回の継続的な有酸素運動(自転車漕ぎ、60分程度)により、血管内壁のプラークが燃焼するため、高い方の血圧が下がることを示しています。さらに、次のSLは、週に2~3回の継続的なウェイト・トレーニング(ベンチプレスなど、60分程度)により、赤血球に附着したブドウ糖が筋肉に取り込まれて燃焼するため、1年後のHbA1c値(1か月平均の血糖レベル)が合併症を予防できる水準にまで下げられることを示しています。したがって、有酸素運動と筋トレは、薬(血圧や血糖の降下剤)の副作用を全く心配する必要がないクスリと言えます。

このSLは、プロのドライバーの、健康状態に起因する重大事故に関する病名別の運転者数を示したものです。定期的な健康診断などの体調管理が行き届いていると考えられる職業運転者でも、高血圧や糖尿病の持病が引き起こす病名(脳出血・心筋梗塞など)による事

故が少なからず生じており、運動等による持病の自己管理はアマチュアにおいても事故防止に有効だと考えられます。

さらに、後期高齢期の高齢者にも運動効果はあるのかと質問されるなら、軽い運動であっても効果があると言えます。このSL内の表は、地域の60歳代と70歳代の高齢群を被験者として、つま先立ちなどの4つの軽い室内運動を3か月にわたって行い、初日と3か月後に、30秒間での椅子からの立ち上がり回数(CS-30)の平均値と標準偏差を示したものです。この表より、60歳代群に加え、70歳代群でも、立ち上がり回数の平均値が増加しており、後期高齢期の方でもトレーニング効果はあると言えます。

ただ、運動推奨に関して、初めて運動される方については、このSLで示すように、主治医との相談、運動強度など、6つの注意点がございます。運動はダメという場合があり、まずは主治医に運動について相談しましょう。例えば、初めの運動強度は、安静時の心拍数である60～90拍/分を基に、少しずつ上げるべきでしょうね。

さらに、このSLは、最近の介入研究の結果、認知判断機能の補償、認知症の予防に効果があるものを列挙したものです。快眠、会話、食習慣に加えて、先ほど申し上げた週3回・早歩きなどの運動習慣にも認知機能の改善効果があるとされています。

最後の話題、ウルトラ高齢社会の安全確保というお話をさせていただきます。このSLは、2016年～2050年までの、高齢化率の上昇、労働力人口の減少などの予測結果を示したものです。2050年には、高齢化率は40%弱に達して、労働力人口は4600万人前後、2020年よりも1800万人も減るとされています。今後、働く人が1800万人も減る予測に対して、労働力を如何に確保するか、これが日本の労働市場の課題で、どんな対策が考えられますか。労働力の大幅な減少は、ロボットやITでの置換、働き方の多様化では対応できないと思われまます。研修等で来日された外国人は、2019年までで、全国に170万人程度の規模。今後の外国人の増加は200万人くらいではないでしょうか。彼らの風俗・習慣などは日本人とは違いますから、地域への溶け込みには、大変な忍耐なり、努力なりが必要で、大きな増加は期待できないように思われまます。女性の就業率は、現在70%に達してしまして、既に3000万人程度の女性が働いていらっしやいます。子育てもございまますので、今後、働ける女性は高々300万人くらいと予想されまます。

一方、65歳以上の高齢者は、現在3,600万人程度、2050年には3,800万人まで増えると予測されています。現在、働いていらっしやる高齢者の割合は25%ですから、900万人が働き、残り2700万人は働いていないことになりまます。高齢者の今後の雇用政策にもよるでしょうが、彼等の就業率を50%程度と見なせば、1000万人程度、労働力人口が増えまます。極めて大雑把な推計ですけれども、労働力人口における外国人(+200万)・女性(+300万)・高齢者(+1000万)の増加分を合計しますと、1500万人前後となり、ロボットやITなどの導入を勘案致しますと、先の1800万人もの労働力人口の大きな減少は何とか補うことができるでしょう。しかも、その大部分は活力ある元気な高齢者となると思われまます。

元気に働ける高齢者が増えていることは間違いなことでしょう。このSLは、厚労省が

公表している「百歳以上人口」が、この58年間に、どこまで伸びたかを示したものです。百歳以上人口(全国値)は、前の東京オリンピックが開かれた昭和38年には僅か153人でしたが、令和3年には8万6510人となり、58年間に何と565倍と激増しています。2021年の高齢化率は過去最高の29%に達しています。しかも、その圧倒的多数は、私も含めた男性ではなく、女性のみなさんです。なお、皆さま方の北海道の百歳以上人口ですが、令和3年で4160人にも上っています。これらがウルトラ高齢社会と申し上げる所以です。

また、2020(令和2)年と2021(令和3)年の百歳以上人口がそれ以前の増加傾向を上回って増えています。そこにはどういう事情があるのでしょうか。次のSLをご覧ください。これは、過去105年間の出生数の推移を示しています。このSLに掲げた下の図面から知られるように、今から百年前の1920(大9)年と1921(大10)年の出生数が、1919(大8)年と比べて約25万人も多く生まれているからでしょう。この図面を、そのように眺めて頂ければ、今後の第1次ベビーブーマー世代、第2次ベビーブーマー世代の高齢化が、この百歳以上人口の激増をもたらすことは確実だと思われま。

ところで、百歳まで生き残る確率が概ねどの程度の数字なのか、次のSLをご覧くださいながら、考えてみませんか。先に示した2021(令3)年の百歳以上人口、86,510人のうち、2021年に百歳となられた人数は43,572人でした(厚労省調べ)。これらの方々がお生まれになった1921(大10)年の出生数は1,990,876人(総理府統計局の人口動態統計)なので、2021年の百歳以上人口を1921年の出生数で割って、この世代の生き残った確率が1/45と計算されます。これは、年末に販売される宝くじの6等と7等の当選確率の間の数字です。さらに、2050年の百歳以上人口は683,000人(国立社会保障・人口問題研究所「長期推計人口」)とされており、これらの方々が生まれた年、つまり1950年の出生数を調べますと、2,337,507人(総理府統計局の人口動態統計)ですから、この世代の生き残り確率は、何と約1/7と算出されます。宝くじを連番で10枚買うと、1枚は7等が当たりますので、昭和から平成・令和の時代に生まれた皆さんは、感染症というリスクもありますが、保健医療の進展を考えますと、この確率、もしくはそれ以上の確率で生き残られるという結果になると思われま。

このSLは、今年の人口10万人当たりの百寿者数を都道府県別に図示したものです。百寿者数が最も多いのは、島根県などの西日本の諸県、最も少ないのは、埼玉県を含む東京近郊の諸県、皆様の北海道はその中間に位置しています。近い将来、西日本の諸県は若返り、次いで皆さまの北海道が高齢化し、最後に東京を含む関東諸県が高齢化すると予想されます。この交通安全指導者の研修も、例えば、北海道ブロックと中国・四国ブロックが一堂に会して意見交換すると、有効な事故防止策が見つかるかも知れませぬ。

これが最後のSLです。世界で最速・最大のウルトラ高齢化の課題を、私なりに幾つか取り上げさせていただきました。私たちの課題である交通事故防止も1つの課題でしょう。その他、孤独死等の高齢者福祉の課題、物的環境のBF化の課題、さらには、コロナ感染防止をめぐる社会変化への対応に加え、空とぶ車やドローンによる輸送変革のあり方な

ど、近い将来、真剣に考えるべき課題だと思います。大事なことは、こうした諸課題が相互に関連し合っていて、単独での解決が難しい社会問題だということです。それら課題の解決策には、市民グループによる活動の連携が不可欠ではないか、大多数を占める高齢者を念頭に置けば、『敬老と活老の時代へ』というキャッチフレーズを申し上げて、お話を終わりとさせていただきます。この動画は速度抑制の大切さを伝えるもので、時速100kmを超えた自動車が見守り車線の反対車線に飛び込む事故の映像です。今でも、普通の車が空飛ぶ車に変身しています。減速第一ですね。ご清聴、有難うございました。

## ■講演②

### 自転車の安全利用のために

日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠

皆さん、こんにちは。会場で御参加の方々、オンラインで御参加の方々、オンラインからの講義で失礼させていただきます。

これから1時間程度で、自転車の交通安全についてお話をさせていただきたいと思います。最後までお付き合いいただければと思います。

最初に、私が所属する日本交通安全教育普及協会について、簡単に御説明をさせていただきます。当協会は、名前のとおり交通安全教育を普及する協会です。昭和43年にできた協会です。その当時は交通戦争のさなかで、子供たちの交通事故を防ぐためにどうしたらよいかということで、学校の先生方や保護者の方々などに子供たちに交通安全教育を行ってくださいということをしてきた協会です。時代も変わり、対象は高齢者の方々や高校生を対象とした新しい交通安全教育手法を企画したりと幅を広げてまいりまして、現在ではシミュレーターを制作したり、テレビ・雑誌等の監修なども行っています。

では、早速本題に入らせていただきます。まず本年度は、第11次交通安全基本計画の初年度に当たりますので、その件について簡単に触れさせていただきます。

時代のニーズに応える交通安全の取組、究極的には交通事故のない社会を目指していきましょうということ、人優先の交通安全思想を基本として、年齢や障害の有無に関わりなく安全安心に暮らせる共生社会を構築していきましょうという大命題がございます。

その中で、特に皆様方にも関係のある道路交通の安全という部分、実は第10次基本計画の目標であった目標値は達成できませんでした。そこで11次計では、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下にする、重傷者数を22,000人以下にする、と新たに目標を立て直しています。

日本は「世界一安全な道路交通の実現を目指す」として、24時間死者数を2,000人以下としているわけですが、交通安全白書の「海外の交通事故発生状況」に掲載されている「人口10万人当たりの交通事故死者数」のグラフを見てもわかる通り、日本は世界的に見て意外と少ないほうに当たるのかなと思います。「10万人当たりの交通事故死者数の推移」のグラフを見てみると、日本人は真面目に1年1年目標をクリアしながらやっってお国柄なのだということが分かるかと思います。

さて、交通安全基本計画の自転車部分を具体的に見てみると、「道路交通環境の整備」というところに、「歩行者・自転車・自動車の適切な分離」と出てきます。最近自転車レーンなどと呼ばれている様々な自転車走行空間ができてきていると思います。その走行方法については後ほどお話をさせていただきたいと思います。

また、「交通安全思想の普及徹底」という部分には、「運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会の設定」とあります。様々な機会を設けていただいて、若い人

たちを初めとして様々な人たちに交通安全、自転車の交通ルールを学んでいただきたいと思っております。

同じ項目に「全ての年齢層に対して自転車ヘルメットの着用を推奨」とあります。今、どちらかという小学生の子供たちや幼児に対してヘルメット着用が進んでいますが、全ての年齢層においてヘルメットを着用すべきということです。また、皆様のような交通ボランティアの幅広い年代の参画ということも掲載されています。「車両の安全性の確保」という部分には「自転車の損害賠償責任保険等への加入促進」という項目も掲載されています。

この11次交通安全基本計画を受けて、各都道府県でも交通安全計画を立て、様々な内容を盛り込んでいます。その中にはやはり自転車の安全利用という部分が含まれています。

自転車事故がニュースで大きく取り上げられ、ルール違反やマナー違反というものが言われてからももう久しいですが、そうした背景には、交通事故自体は全体的に右肩下がりで下がっている、少なくなっているという状況であるにもかかわらず、自転車に関わる自転車関与事故が占める割合が右肩上がりになってしまっていることが問題になっているわけです。

交通安全白書に掲載されている自転車関連データをいくつか紹介していきます。

交通事故全体としては交通事故死者や件数が右肩下がりに下がってきているという現状があるわけですが、その中で高齢者が占める割合がどんどん増えてきてしまっているというのは皆様お感じのとおり状況です。

状態別の交通事故死者数と重傷者数の割合ですが、自転車の場合、死者というよりは重傷者が多いというところに大きな問題があるのかなと思います。重傷者の割合を見てみますと、歩行中や自動車乗車中と同じぐらいの割合になっています。自転車の場合はどうしても生身で衝撃を受けるので、足腰の骨折もありますが、頭部の損傷による運動機能障害といった問題もあるわけです。そうなると、場合によっては、交通事故を境に人生が変わってしまうということも多々あるということになります。

状態別・年齢層別交通事故死者数の割合でみてみますと、自転車乗用中では、65歳以上の方が多いことがわかります。自転車の危険な乗り方という、どうしても高校生だったり学生さんが行うイメージがありますが、実は自転車の死者は約7割が65歳以上で、それを受けて、各都道府県で高齢者を対象としてヘルメット着用の努力義務だけでなく、その家族に対しても着用を勧めるよう求めていたりします。損傷主部位でみてみますと、やはり頭部を損傷することによる死亡が多いことがわかります。

「主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率」をみてみますと、日本の場合、歩行中と自転車乗用中の割合が多く、半数以上を占めています。他国から比べても、やはり多いということが見て取れるかと思えます。

相手当事者別自転車乗用中の死者と重傷者数の推移のグラフですが、見てのとおり対自動車ということで、どちらかという自転車は被害者側となるケースが多いです。どうい

う場面で起きているかということ、交差点内、特に出会い頭事故が多いことがわかります。さらに警察庁の資料をみてみますと、対自動車事故では自転車側にも約8割の法令違反、対歩行者になると、自転車側の100%にルール違反があったとなっています。

自動車であれば車道だけを走っていればよいとなりますが、自転車では車道以外にも歩道も走れるということで、双方のルールや危険性を理解しないとやはり事故が発生してしまいます。

ここからはルールの御説明などを交えつつお話を進めてまいりたいと思います。皆様が登場で御説明されるときに何かの参考にしていただければと思います。

皆様御存じのとおり、自転車の交通ルールは道路交通法ができてからほとんど変わっていません。しかし、自転車安全利用五則が発表されたときに、「自転車のルールが何か変わったみたいだね」「何か難しくなったよね」などという声が聞かれました。

交通戦争などと呼ばれている時代、車と自転車が衝突して、自転車利用者がけがをされたり亡くなったりされたため「歩道に上がりましょう」という指導がなされた時期がありました。歩道を走って交差点まで来ると、歩行者用信号を見て横断歩道上を渡って、また歩道を通行するというような、歩行者と同じルートを通行する期間が長かったことから、車両意識が薄れてしまいました。これは何とかしなければならぬとなり、平成19年に「自転車安全利用五則」ができました。世間一般では何かルールが変わったのではないかという話も随分出てきましたが、実際には変わっていません。変更があったのは、その後の改正道交法によって少しの改正が行われただけです。

皆様が自転車のルールをいろいろお話しされるときに自転車安全利用五則を使われると思いますが、この中の1番目、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」。こちらをお話すると、いや、自分は俗に言うママチャリだから車道は無理だよと言われる方もいらっしゃるのではないかと思います。ここで一番大切なのは、自転車は車両だから車道が原則という交通ルールになっているのだということを理解いただくことが重要で、車両意識を持って運転してほしい、その理解を促すために1番目の文言になっているのではないかと私は理解しております。

「車道が原則、歩道は例外」ということで、自転車も道路標識標示に従って乗る乗り物なのだということをきちんと理解してもらうことが大切です。歩道は標識で認められているところでない限り通行してはいけない、それ以外にも例外はあるけれど、となります。

2番目の文言「車道は左側を通行」についてですが、車両であれば左側通行は当たり前ですが、まだまだ右側通行をされる方がいらっしゃいます。何となく自転車で車道にすっと降りて右側を走られている方々は都内でも多く見受けられます。左側通行している車両からは、右側の視野が広いです。そのため、交差点等で塀や建物などで見えなくなる死角があっても、右側のほうがより視野が広く、左側通行で走っているほうが早く発見されることとなります。右側通行をしてしまうと、発見も遅れ、安全マージンも大変小さくなってしまいます。いわゆる出会い頭事故になってしまいます。

3番目の文言は「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」です。「自転車対歩行者事故における衝突地点別歩行中死者・重傷者の割合」のグラフで見ても分かります。歩道で衝突しているケースが多いです。つまり、歩道における通行方法をきちんと理解いただくことが重要になります。

皆様も御存じのとおり、歩道の車道寄りというのは歩道の車道に近い部分です。ただ、実際に町中を見ても、こうした車道寄り部分は植栽や電柱があったりして、なかなか真っすぐ通行することが難しい部分でもあります。そのため、譲り合いや思いやりが重要になってきます。

何で「車道寄りを通行する」となっているのか。道路左側の歩道を見ても、歩道内を右側通行しているように感じます。もし「歩道内でも左側通行」とした場合、建物から人が出てきてぶつかってしまうという問題がありますし、車道から歩道に上がった際に、歩道を横断しなければならなくなります。

また、歩道と車道の頻繁な乗り降りは絶対にしてはいけません。後方から来る車にはねられてしまうケースがあります。たとえば、夜間、繁華街などでは背景のネオンなどに紛れてしまい、突然自転車が車道に降りても、それに気づかずタクシーなどが後ろから追突してしまうという事故が発生してしまいます。頻繁な乗り降りをするのではなく、歩道の中ですれ違うことが重要です。

路側帯の通行方法については、平成25年に改正されたルールです。元々右側の路側帯を通行することができましたが、道路左側に設けられた路側帯しか通行できないと変更されました。進行方向右側にしか路側帯がないという場合は、道路の左側に設けられた路側帯がありませんので、「車道の左側を通行」という五則の言葉どおり、左側通行することになります。

11次計でも出てきました「歩行者・自転車・自動車の適切な分離」についてですが、最近は様々な自転車通行空間ができています。通行方法が違うので、個別に御説明します。

まず「自転車道」です。縁石線または柵で区画された車道部分です。車道の一部分をガードレールで塞いだ独立した道路ですから、相互通行が可能です。自転車道がある場合はそこを通らなければならないとなります。

続いて「自転車専用通行帯」です。自転車は自転車専用の標示がある部分を走らなければならないのですが、車道の一部分ですので、必ず左側に設けられた自転車専用通行帯を通行する必要があります。自転車専用と書かれているので、たまに逆走される方がいらっしゃいますが、文字がきちんと読める方向で通行しなければなりません。

続いて、「自転車歩行者道」です。略して自歩道という言い方もします。歩道の中の自転車通行部分を標識標示などで示し、植栽などで歩行者通行部分と自転車通行部分を区画したものを指します。これはいわゆる歩道ですので、「歩行者優先で車道寄りを徐行」というものを形にしたものと御理解いただければと思います。そのため、例えば歩行者がふらふらと自転車通行部分に入ってきたとしても、自転車は徐行するか一時停止するな

どして、歩行者の通行の妨げにならないようにしなければなりません。

続いて「車道混在」です。車道の左端に付けられており、以前は自転車ナビラインとかナビマークなどという呼び方をされていたのですが、今は「車道混在」という言葉になっています。もともと自転車ナビラインなどと呼ばれていたときは、自転車の通行する部分と方向を示すピクトグラムと説明がなされていたのですが、最近では、自動車に自転車が車道内に混在することを示すものと、自動車に対して言う言葉が変わっています。そのため、このマークを見たら、自動車も自転車に気をつけていただければと思います。これもやはり自転車専用通行帯と同じように、道路の左側部分しか通行できません。

では、五則の説明に戻り、4番目、「安全ルールを守る」です。皆様御存じの内容はある程度飛ばしますが、「ライトを点灯」という部分。これにつきましては、夜間は死者が増えます。昔は道路が舗装されていない部分もあったので、10メートル先を照らすということが重要であったと思うのですが、今はほとんどの道路がきちんと舗装されていて、街灯もついており、全体的に明るいのです。そのため、自分の存在を相手に知らせるという目的が一番大きいのではないかと思います。歩行者の方も、ライトを点灯させた自転車が後ろから来るとやはり気づきやすいということもありまして、自転車のライトは事故防止にとっても有効だと考えます。

「信号を守る」。これについては、自転車利用者が本当にきちんと理解しているか、疑問に感じている次第です。

最初に申し上げたとおり、自転車が歩道を通行するのが当たり前だったときは、自転車が交差点まで来ると、横断歩道や自転車横断帯を歩行者用信号に従って通行するという方法でした。しかし、現在では繁華街など特別な場所を除いて、自転車横断帯が無くなっています。自転車横断帯がなくなると同時に、「歩行者・自転車専用」という補助看板も無くなります。「歩行者・自転車専用」と書かれているから、自転車は歩行者用信号に従ってきたのですが、無くなったときに自転車は歩行者用、車両用のどちらの信号に従うのかということになります。

「歩行者・自転車専用」の補助看板がついている場合は、どこを走っていても、補助看板がついた信号に従い、自転車横断帯があればそこを通行します。自転車横断帯がなくなり補助看板が外れると、自転車はその通行する部分によって従う信号が異なります。ずっと車道を通行するのであれば車両用信号に従いますが、横断歩道を通行する場合は歩行者用信号に従うことになります。

自転車は、信号交差点手前でまず補助看板がついているかどうかを確認し、その従うべき信号を確認、さらに途中で信号が変わらないかなども判断しながら、安全確認をしっかりと行わなければなりません。実は自転車はまったく気軽な乗り物ではないと思います。

交差点のどこで自転車事故が起きているかという図ですが、こうして見ていただくと右左折車と衝突している傾向がわかります。青信号だから大丈夫ということはなく、青信号でも横切る車があるのだということを、もっと広めなければならぬと思います。さら

に、こうした事故防止には積極的にアイコンタクトをすることが重要です。ドライバーもしっかりと見なければならぬのですが、どうしてもピラーによって死角が発生します。そうしたことを歩行者や自転車側も理解して、安全を相手任せにするのではなく自分でしっかりと確認してほしいということをお伝えいただきたいと思います。

信号交差点では、自転車は1回で右折できません。前方の信号に合わせて2回に分けて右折することになります。自転車は、左折・直進・右折車線があった場合、第1車線となる左折専用車線しか通行できません。そのため、左折専用車線であっても、その左折専用車線を直進することとなります。当然、端から1回に右折をしようとすると、後ろからやってくる直進車などにはねられる問題があるわけです。皆様のところでもお伝えいただきたいと思います。

それ以外にも、自転車特有の信号無視の傾向として、丁字路で自動車がきちんと赤信号で停止するにもかかわらず、自転車は停止せず信号無視で通行してしまう。また、単路の横断歩道にある信号でも同様に、自転車だけが守らずそのまま行ってしまうという姿を見かけます。先ほどの丁字路や単路での赤信号も同じですが、車両側が赤信号という時は、横断歩道を横断する歩行者がいて大変危険な状況です。また丁字路等では、信号無視を避けるため、交差点部分だけを歩道にあがって通行するという方さえいます。こうした場面では、横断歩道を渡って、前のお店に入りましょうという歩行者もいますから、歩道内を横方向に動く方もいらっしゃいます。こういったところも徹底していききたいところです。

次に、信号機のない交差点での一時停止です。交差点における自転車事故件数の割合で、約8割は信号のない交差点で発生しています。信号もそうですが、やはり道路標識・標示というものに意識を向けていただくことが大変重要です。

標識・標示に意識を向けてもらうだけでも、少なくとも一時停止していただいたり、減速したりしてもらうことが可能になってくると思います。

あと、私たちのような交通安全教育に属している人ならいいのですが、一般の方々も、なぜここで止まらなければいけないのか、意識されている方は少ないのではないのでしょうか。一時停止の先の道路は、止まらなくてもいい道路だよ、だから、こちら側が止まらなければいつかはぶつかりますということです。こうした基本的な理解を促していくことが重要です。また、一方通行を逆走しているケースでは、交差点手前に停止線や、一時停止の標識・標示がありません。こうした場面でも交差する道路が優先道路となるため、一時停止する必要があります。ただ「一時停止しましょう」という教育だけではこうしたことが抜け落ちてしまいますので注意が必要です。

傘差し、携帯、イヤホン等使用運転の禁止について、亡くなった方に申し訳ありませんが、事故事例を1つ挙げさせていただきます。幹線道路ですが、ケヤキ並木となっており、夜間帯になると街灯の明かりをケヤキが遮るような、そんな薄暗い道路です。金曜日の夜11時、20歳代の女性がイヤホンをし、携帯を操作しながら信号無視で横断、大型トラックと衝突して亡くなったという事故です。皆さん、この事故原因は何だと思えますか。

イヤホンをしていたからこの人は車の音に気づけなかったのか、携帯を操作して下を向いていたから横から来るトラックに気づけなかったか。ここの道路は、御説明したとおり暗い道です。トラックのライトは乗用車のライトに比べてずっと高く、私たちの目線ぐらいの高さにあります。さらに、大型トラックですから、道路を揺らしながら轟音を立てて走ってきます。そうした場面で本当に大型トラックに気づけなかったのでしょうか。このケースですと、「非注意性盲」といって注意していないものに対して盲目になるという現象が考えられます。例えば電話をしていると、目の前のこととかに対してちゃんと脳が処理できないという状況です。運転している人に、「あの件だけど、どうしたらいいだろう」と、ちょっと考えを求めるような電話したりすると、どうしても脳がその相談事でいっぱいになり、目の前に見えているが、ちゃんと処理できないという現象がおきます。運転中のゲームなどもそうですね。様々な場面を通じてお伝えいただければと思います。

さて、5番目の文言「子供はヘルメットを着用」です。皆様も御存じのとおり、ヘルメットは頭部を守る意味で大変重要です。ヘルメット非着用は着用時に対して致死率が3倍にも上がってしまうという統計もあります。また、ヘルメットをすることによって頭部が受ける衝撃を大きく軽減できるという実験結果もあります

バイクのヘルメットはどうだったでしょうか。1965年に高速道路でヘルメット着用が義務化されました。その後、最高速度40km以上の道路や、何cc以上のバイクで着用義務といったように徐々に義務化が増えていって、約35年前に原付バイクを含む全ての自動二輪車が義務化になりました。自転車についてもまだまだ時間はかかるとは思いますが、積極的に進めていく必要があると思います。

年齢層別の自転車ヘルメット着用率のグラフですが、13歳未満、要は小学生や幼児の子供たちは比較的ヘルメットを着用しているとはいえ、それでもまだ63%という状態です。道交法63条の11で、保護者は子供にヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないとなっているのですが、それを知っているという保護者が32%しかいません。この「知らない」という保護者を減らしていくことによって、着用率は上がっていくと思います。

ヘルメットの世論の話を見せてもらいます。自転車ヘルメットというと、何かいかにもとなって抵抗感があるという方が少なくありません。世論について、ネット検索してみたところ、まず賛成派については、事故を起こしたがヘルメットのおかげで助かった、だから、ヘルメットをかぶらないなんて考えられないという意見がありました。反対派では、法律で着用義務にもなっていないのに、何でかぶらなければいけないのかという考え方。また、いかにもスポーツバイクをやっていますという感じで、自分はちょっと嫌だなと、こんな感じです。中立派は、ロードレーサーと買い物自転車を使い分けていて、買い物自転車のときはヘルメットをしないが、ロードレーサーの場合は、頭から足の先までしっかり自転車乗りの格好をし、きちんとヘルメットもかぶりますという意見でした。小さいうちからやはりヘルメットをかぶるのが当たり前となっていないと、なかなか着用が進まないのではないかと思います。

自転車活用推進研究会でお調べになられた都道府県別ヘルメット着用率をみると、愛媛県が最も多い結果でした。愛媛県は県内高校生全員にヘルメットを配付するなど積極的で、さらに県庁職員も「ヘルメット着用宣言」を行って、皆でかぶりましょうとしました。子供たちだけにさせるのではなくて、皆でかぶりましょうという機運をつくっていったというのが上手だなと思います。少しでも多くの方に賛同いただき、皆でかぶろうという風潮をつくっていくことも重要だと思います。

ヘルメットの重要性について事故場面をこれから流します。ドライブレコーダーの映像です。皆さん、見たくない人は見ないで結構ですから、御覧になる方はちょっと心して、見ていただければと思います。

交差点、左のほうから自転車がやってきます。二段階右折していない自転車が後ろから来た直進車にぶつかります。自動車のフロントガラスが割れました。フロントガラスはバットで殴ってもそんな簡単に割れるものではありません。それが頭部で割れてしまうということは、それだけ頭部への衝撃も大きかったことがわかります。

ヘルメットについてですが、名古屋の会社がとにかく学生さんにヘルメットを楽しくかぶってもらおうと、学生が好むようなスタイルのヘルメットを開発されています。女の子の三編み等で後ろ髪を結っているとき、ヘルメットがうまくかぶれなかったりしますが、後頭部部分に出っ張りをつくって改善しています。また、首のところにマフラーみたいに見える別の製品ですが、実はエアバッグです。日本でも発売されているそうです。こうした様々なヘルメットが今後開発され、着用が広がることを願います。

自転車運転者講習制度についてです。14歳以上、中学生からこの講習の対象者となります。罰則規定があるということなので、受けなければ前科が残ってしまいます。対象となる危険行為については、どうしても一般の方々には言葉だけでは分からないと思います。自転車安全利用五則を理解していただくと何がいけないのかということも理解できるようになると思います。

最後に、どんなにルールを守っていても自転車で交通事故に遭ってしまうということもあります。そうしたときに何をすべきなのかということをお理解されていないという方もいらっしゃると思います。

まず命を助けるということです。次に、警察への報告義務があります。子供と衝突して、相手が大丈夫と言ったのでそのままにしていたら、実は骨折していて、自転車の方がひき逃げ犯となってしまった事例もあります。ちょっと報告するだけでいいのです。

相手がいなくなってしまった場合でも、警察に報告しておくことが重要です。その場合、警察は相手が名乗り出てきたら改めて御連絡をしますということで連絡先などを控えることとなります。とにかくそんなにあることではないので、警察にきちんと報告を入れてください。

今、自転車の加害事故例で最も高額なのは9,521万円と言われています。ただ、もう1億円を超えている事例があるのではないのでしょうか。一般的に知られている賠償事例は裁

判事例で、自転車保険等で示談になっているケースはわかりません。

全国の自転車損害賠償責任保険等義務化の状況を見てみると、全都道府県が義務化の方向に向かっていることが分かります。

ここで御注意いただきたいのですが、傷害保険に入っている方は結構いらっしゃるのですが、今言われているのは相手方の損害を補償する損害賠償責任保険等です。自動車保険や火災保険などに加入されているのであれば、その特約等で自転車保険が付帯されているかどうか確かめていただきたいとお伝えいただければと思います。

様々な機関で自転損害賠償責任保険等加入チェックリストを出されています。そうしたものを利用しながら自転車保険加入を促進いただき、自転車の安全利用を進めていただければと思います。

私の話はこれにて終了いたします。御清聴ありがとうございました。

## 【2日目】

### 活動事例発表

恵庭道の駅での居眠り運転防止と飲酒運転根絶啓発について

石狩地区交通安全推進協議会 交通安全推進員

玉川徳四郎

今年行った活動について、簡単にお話したいと思います。今年の8月に国道36号線にある恵庭市に道の駅「花ロードえにわ」で駐車場を借りて居眠り運転防止と、飲酒運転根絶の街頭啓発を行いました。これには恵庭市役所、千歳警察署などと連携して、約20名ほどご参加いただき、『居眠り運転防止と飲酒運転根絶の旗』の掲示、それから道の利用者に『飲酒運転禁止のチューインガム』、『飲酒運転根絶のチラシ、ポケットティッシュ、夜光反射材』等を入れた袋を配布いたしました。参加者からは「良かった」「来年も実施してみてもいい」という声もいただきました。今後、これを継続していきたいと思います。

手作り夜光反射材制作キットの提供について

宗谷地区交通安全推進協議会 交通安全推進員

木村一枝

宗谷地区は10の市町村で連携し、活動しています。その活動事例を報告します。毎年の目標として、年度に新しい取り組みを1つは行っていこう、という目標を立てています。今年の新しい活動としまして『手作り夜光反射材製作キット提供』を行いました。幼稚園で敬老の日に園児から祖父母へ送る手紙とあわせて、園児達が手作りした『夜光反射材』をプレゼントすることにより、高齢者の夜光反射材の着用が促進されるよう提供しました。これは9月14日行いました。まずは作った『夜光反射材』を使って、園の先生達がホールで実演を行いました。暗くしたホールで『キーホルダー型の夜光反射材』にライトを当てると反射材は光りました。園児達はそれを見て「光ってる！光ってる！」と声を上げました。先生は「反射材光ったよね。反射材があれば、人が居るのが分かるよね。おじいちゃん、おばあちゃんに車にぶつかって怪我をしないよう、お手伝いをしてもらいたい」と言って説明を終えました。合計52人の園児が作成し、全個数180個。手作り反射材は9月20日の敬老の日に届くように郵送されました。プレゼントされた祖父母の方も孫からの反射材なら利用してくれると思います。数日後、幼稚園から「今までと違う形で交通安全を学ぶことができました」と連絡がありました。地元新聞3社にも掲載されました。是非、続けて行きたいなと感じました。

## 子どもたちの見守り活動について

帯広市交通安全推進委員連絡協議会 花園支部長

末永敢行

私は交通安全のボランティアをやるようになって16年ほどになります。子どもたちの安全、見守りを大事に考えて活動しております。通学路、特に危険箇所を毎年一回、警察署、帯広市の担当職員、校長、交通安全のボランティア等が集まり、危険箇所を何箇所か選んで、チェックをして対策を練っています。例えば風が強い時、「不要になった看板や枯れた木が子どもが歩く道に落ちてこないか」等です。そういう危険な箇所はその部分を全部取り除いて、安全第一を考えてやっております。支部の活動としては、学校の運動会の時の見守り、それから高齢者宅の家庭訪問、そういった所を重点的にやっております。私として朝の挨拶運動を10何年やっております。挨拶する子、しない子、はしゃぐ子などに挨拶をしていると、子どもの性格も分かるようになって来ました。これからも続けていきたいと思っております。

## 釧路地区の活動について

釧路地区交通安全推進協議会 交通安全推進員

渡邊敦子

釧路の令和3年度の取り組みを紹介します。交通安全運動の各期間の初日は釧路市警察署の合同出動式や街頭啓発が行われます。夏は初日が『飲酒運転根絶の日』ということで合同出動式の中で飲酒運転の根絶宣言を行い、飲酒運転根絶の思いを強めることができました。秋は釧路総合振興局の庁舎のフェンスや窓に『交通安全運動実施中』の横断幕やパネルを設置し、交通安全を呼びかけました。冬に関しても合同出動式や街頭啓発を行う予定です。釧路地区交通安全推進協議会の独自の取り組みとして、『夏の行楽期の交通安全キャンペーン』を紹介します。阿寒摩周、釧路湿原の2つ美しい国立公園があること。また釧路市が金沢市、長崎市と並んで訪日外国人を誘致するモデル都市「観光立国ショークース」に指定され、その取り組みを進めている為、多くの観光客が訪れます。残念ながらこの2年はコロナ禍の為、外国からの観光客はありませんでしたが、国内からの観光客は少しずつ増えています。その為、釧路地区では7月下旬から8月中旬にかけて、国内の各市町村から観光スポットにマイカーやレンタカーで来る観光客に交通安全を呼びかける、夏の行楽地のキャンペーンを実施しております。各市町村、各警察の協力により全8市町村で開催することができました。弟子屈町は8月18日に交通事故死0運動1500日を達成しました。その後、摩周温泉で街頭啓発を行い、交通事故死0運動継続への意識を高めることができました。さらに啓発資材には交通安全のチラシやティッシュ、夜光反射材の他にマスクを入れました。マスクを入れることで観光客の目に留まり、手に取ってもらう機会が増えて、良かったと思います。また、今後は日没の時間が早くなり、交通事故が増加傾向になるため、夜光反射材の普及にも力を入れていきたいと思っております。11月21日に白糠町で、

町民約200人が集まる「交通安全町民大会」が開催される予定です。その大会で夜光反射材とチラシ等を配布して、より多くの人に夜光反射材を広めようと思います。鶴居村が「交通安全事故死0運動」2000日を達成しました。11月7日現在で2183日を達成し、現在も記録を更新中です。釧路管内で交通事故死ゼロ、2000日達成は初めてです。これからも交通事故死ゼロを継続できるよう、啓発や広報活動に力を入れていきたいです。今回、コロナウイルスによる行動制限、限られた条件の中での活動ということで、とても勉強になりました。これからも交通事故で犠牲になる方が少なくなるよう、自分ができることを考えていきたいと思います。

### 交通安全推進員の活動（業務）内容について 根室地区交通安全推進協議会 交通安全推進員 丸山一之

仕事の内容を簡単にご説明しまして、発表にしたいと思います。私の仕事は大きく分けて、3つあります。毎日行う通常業務、1か月に1回行う月間業務、1年間に1回の年間業務。1番目の通常業務として、朝に警察から交通事故の日報が、送られてきます。業務報告を作成して、決裁に出す、というのが朝一番の仕事です。それが終わると、振興局の前に4か所ほど、交通安全の旗を掲示しております。その旗の点検、古くなったものの交換。それが終わると執務室に戻り、書類等の決裁等を行っております。月に1回の業務としては毎月15日が「道民交通安全の日」ということで「道民交通安全の日」の旗の掲示を行っております。年間の業務としては、交通安全の7大キャンペーンです。1つ目は「高齢者事故の防止、夜光反射材の運動」2つ目は「自転車走行のルールのマナー」3つ目は「スピードダウン運動」4つ目は「シートベルトの着用率の向上」5つ目「飲酒運転の根絶運動」これはのぼり旗の掲示や巡回啓発等を行っております。6つ目「デイルイト運動」。これの主な仕事としては2か月に一回ほど、実際にデイルイトを点灯しているかを調査しております。7つ目は「居眠り防止運動」。道の駅等でPRを進めております。

### 木古内地区地域交通安全活動推進協議会 会長 城地常夫

去年はコロナの関係で中々活動できなかったのですが、色々な活動をやりましょうということで、アマビエのバッチを取り寄せて、夜光反射材と一緒につけて100個ずつ配りました。皆さん大変喜んで付けてくれました。隣町の佐女川神社のキーホルダーや折り鶴、キャラクター付きのものなど配りました。

木古内町の入り口の亀有から5キロずつ9台のパトライトを5時30分から6時30分の間に付けました。9月に国道で5メートルの横断幕を作り、活動を再開しました。12月には、地区65歳以上の独居老人に、防犯の意味も込めて靴のかかとに付ける夜光反射材などを配る予定です。

## せたな地区地域交通安全活動推進協議会 会長

### 渡辺安夫

せたな地区は2町3区からなる広範囲な大島半島の北部の地域です。高齢化と過疎化によって役員のなり手がいないというのが悩みです。関係各所他団体と協力し、やれるところから何でもやろうという考えで取り組んでいます。独居老人、高齢者世帯の見守り訪問活動を続けています。警察関係者、役場の保健師さん、私ども等4.5人で訪問します。血圧測定、保健指導、反射材のグッズ配布などを行います。また、警察関係者とこのような活動をしていることを街の人にみせるのが大事だと思います。子どもたちの登下校の時間でも「心配り、目配り、心配り」。これは一番肝要です。役所、私達、警察と三位一体となって取り組んでいます。交通安全運動にウルトラCや特効薬はございません。毎日、毎日の同じ活動の繰り返しが大事だと思います。今後とも頑張っていきます。

## 旭川中央地域交通安全活動推進協議会 会長

### 福内康奉

旭川中央地区は約20名。男性19名、女性1名。今の人口は33万人。市内に約130本もの川が流れており、車を利用する比率が非常に高い地域です。全国的に交通死亡事故は減っておりますが、発生件数は増加傾向にあり、由々しき事態だと思います。1件でも少なくなるように、活動していきたいと思っています。横のつながり、縦のつながりが交わって、1件でも交通事故死がなくなるように尽力します。

## 留萌地域交通安全活動推進協議会 会長

### 戸出廣次

協議会の活動事例をお伝えします。留萌警察署管内の推進委員の構成員は留萌市5人、増毛町が2人、小平町は1人、合計8名で活動をしています。この中に女性が1人、加わっております。留萌署指導のもと、4月に定期総会を開催しております。この中で活動方針、計画を立てた上で活動しております。まず1つ、交通安全運動に対して、積極的に参加すること。2番目は車両、二輪車のドライバーに対して、安全運転と交通事故防止を図ります。また地域住民には夜光反射材を配布し、反射材の着用を呼びかけ、街頭啓発活動を通じて、交通安全の普及と交通事故防止を図ります。これらに基づいて、積極的な活動をしています。警察署指導のもとで、推進協議会独自の活動を実施しております。1つ目は留萌、増毛、小平の道の駅において、駐車中の車両、バイクのドライバーに対し交通安全グッズ、夜光反射材、チラシを配布し、安全運転と事故防止の街頭啓発を年2、3回、署員と共に実施しております。2番目に大型店舗に出入りするお客に対し夜光反射材、交通安全グッズ、チラシを配布し交通安全と交通事故防止の街頭啓発を実施しております。3番目に警察署管内の高齢者を対象に、夜光反射材、交通安全グッズ、チラシを配布した家庭訪問を実施しております。それにより、交通安全と交通事故防止を、高齢者に呼びかけを図

っております。成人式の会場におきまして、新成人に交通安全グッズを配り、交通安全と交通事故防止を呼びかけております。推進委員協議会の定例会と懇親会を開催し、会員相互の意思疎通を図っております。これらの活動については新型コロナの影響により、残念ながら、昨年と今年は中止しております。交通安全運動には積極的に参加しています。

#### 厚岸地区地域交通安全活動推進協議会 副会長

江幡満

交通安全キャンペーンの街頭啓発、活動、小学生の下校時の見守り活動など、交通関係のボランティアさんを中心に役場、企業、商工会、民生委員、児童委員の皆さん、老人クラブなど関係機関の協力を得て活動しております。飲食店におきましては、飲酒運転の撲滅に協力を呼びかけるキャンペーンを年末に行っております。新入学児童の通学時の見守り、下校時の見守り、その他、お祭りなどの行事に対して、交通安全、防犯の呼びかけをしております。地域のコミュニティ・スクールを中心にして、地域と保育所、小学校、中学校の児童、園児、生徒に対し、交通安全教室を開催しています。自転車の乗り方、横断歩道の渡り方の指導等、関係機関と協力しながら行っております。高齢者を対象に交通安全教室をしたり、高齢者の免許の返納についての問題も考えながら、皆さんと協力しながら行っております。また、青色パトロールによる巡回を中心に頑張っております。

#### 札幌市交通安全運動推進委員会 交通教育指導員

角田綾子

交通教育指導員は札幌市10区、それぞれ3人体制で活動しています。小学校、幼稚園、保育園、認定子ども園、老人クラブなどで交通安全教室などを行っています。小学校は毎年4月5月に1年生、2、3年生、4、5年生、6年生と4つに分かれて、体育館と視聴覚室などで使って行っています。各区、パワーポイントで交通ルールをわかりやすく、危険予測などを取り入れ、子ども達自身にも考えてもらえるように、そして飽きない様に、クイズを入れたり、工夫しながら教材を作成しています。今年度は新型コロナウイルス感染拡大の為、別の案を考えましたが、学校側から対面でやって欲しい、という希望があったので、1学年ごとにして、3コマを使い、生徒の人数が多い学校では教室を2日に分けて行いました。その他、新型コロナウイルスの関係で延期も可能にする為、予備日を多く設けて対応しました。次に幼稚園、保育園、認定子ども園ですが、白石区は毎年、夏と冬の年2回、パワーポイント等で信号のお約束や、道路を渡る時の4つのお約束など、交通ルールを楽しみながら、理解してもらえる様に交通安全のお話を作成し、交通安全教室を行っています。今年度は小学校の教室の予備日を多く設けた関係もあり、年1回にし、密にならない様にするため、年中と年長に限定して行う予定でしたが、緊急事態宣言発令で、中止となりました。その為、パワーポイントで作成した教材に自分たちの声や音を吹き込み、DVDにした物を園に配り、対応していただきました。老人クラブはこれから伺う予定です。こ

ちらは毎年1回、教材を作成しています。その他、交通安全教室以外にも活動をしています。今年はコロナ禍の為、職員だけの街頭啓発や広報車での交通安全を呼びかける活動を行いました。今年もどの様に活動するか、話し合っています。

## 活動事例発表を元にした意見交換会（講評を兼ねて）

コーディネーター

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

活動事例発表の振り返り

- ・玉川さん コロナ禍でも短時間でもできる事をされたというのは、短時間でもできるという事を示されたのでとても良い活動だなと思いました。
- ・木村さん 幼稚園での取り組み。敬老の日にお孫さんからおじいちゃん達に反射材をプレゼントする、今までと違う交通安全の活動だと思いました。お孫さんが付けてあげれば、もう外さないと思いますし、とても素晴らしい活動だなと思いました。
- ・末永さん 通学路のお話を興味深く聞かせてもらいました。
- ・渡邊さん 手にとってもらう、ちょっとした工夫というのは、全てに通じとても大事な事だと思いました。
- ・丸山さん 毎日の旗の点検というのは非常に大事な事だなと思いました。
- ・城地さん コロナ禍でもできる事、ということで、何かと安全をくっつける、というのが動機づけになるんでしょうね。
- ・渡辺さん 防犯と交通を合わせたの活動について、制服を着ることで「見せる防犯」としてモチベーションや動機につながると思います。
- ・福内さん 免許返納の問題について、地域ならではの課題と対策が結びついたお話をしていたらいいなと思いました。
- ・戸出さん 成人式（節目）のグッズ配布について、とても有効だなと思います
- ・江幡さん コミュニティ・スクールとして学校を中心に皆さんで協力して、地域ぐるみというのを体現なされているのでとても興味深く聞かせていただきました。
- ・角田さん 認定子ども園等に対してDVDを作ってしまうというのはすごいと思いました。

## 意見交換

：中学生、高校生へのアプローチの仕方というのはどうしたらいいでしょうか。具体的なアプローチがあったら是非、教えてほしいです。

：土別市の中学生向けの交通安全教室として、実践型の体験教室をやっています。自転車に乗って、まずは自転車のルールとマナー、点検の仕方を話します。ブレーキの効かな

い自転車やパンクをした自転車に乗ったり、2人乗りや傘差し運転、スマホをもった運転を実際してもらってどんな危険があるか、それで事故を起こしたらどんな責任があるか話します。

宮田：ありがとうございます。高校生に指導されている方はいらっしゃいますか。

：アプローチというよりも、私の地域の高校は新幹線で通ったりバスで通う人もいるんで、夕方になったらバス停でよく反射材を配るんです。80人くらいの高校なんですけど、4年間で200個くらい配りましたが、付けてくれるのは5%くらいですね。なぜ付けないかっていうのは、恥ずかしい、が一番なんです。

宮田：中高生だと思春期なので。やっぱり恥ずかしいっていうのが前面に出てきますよね。例えばハート型に切ってマスクに貼るとか。そんな風にしたらどうでしょう。何かそんな例ありますか？はい、

：やはり講習会をやって一番効果があったのは、小学生と中学生ですね。高校生になると「そんな事くらい分かっているよ」「今更何を言ってるんだ、恥ずかしいな」というような、いわば開き直った感覚があるんですね。ですから高校生になってから教えるんじゃもう遅くて、できることならば小学生、中学生で終わらせる。

今、子どもはスマートフォンを大体もっていますから、スマートフォンを活用できる方法はないのかなと。電源が入ってアプリが開けば、まず交通ルールが出てきて。それをクリアしないと次に移行しないと。こういうことは可能じゃないかな、と思います。大いにITを活用していった方が良くないかなと思います。市内の高校の自転車教室で自動車学校のコースを借りて、わざとダミー人形をはねさせました。概ねの方は危機感を感じるんですが、中には失神する子もいて、父兄からは苦情が来ました。だからソフトな感じということでスマートフォンを活用したやり方はないのかなと思っています。

宮田：確かに車もシートベルトをしてからじゃないと動かせないとか、人間の間違いをフォローしてくれる便利なシステムがあると思います。スタントを使う実演は記憶に残りますね。一方、ショックが強すぎる、っていうのはありますね。スタントは中高生にはちょうど良いんじゃないかなと思います。逆に幼い子ども達は約束を守ろうとする段階で、安全教育のチャンスだと思うので。仰っていただいた通り、小中学校の段階で積み上げるのが大事だろうと思います。

：宗谷地区さんの違う年度でやっていた事があれば教えてください。

：以前は宗谷総合振興局の名前が入っていた交通安全旗を掲げていたんですが、数年前に10市町村の交通安全旗を寄付していただいて、それを現在、振興局の庁舎の前に掲げています。老人クラブでレクレーションなどがあれば伺って、夜光反射材のことを説明させてもらったこともあります。数年前から飲酒運転根絶の街頭啓発で市内のガソリンスタンドに1時間くらい滞在させてもらい、やらせてもらっています。

宮田：色々な場面で工夫されて、色々な方に話かけをされているんだな、と思いました。

：冬場は除雪の関係で白線が消えてしまうのですが、白線に変わるスクールゾーンの目

立つ物を教えてほしいです。

：ウチも白線が消えてしまうんです。旭川は町内会が単独で行動っていうのは難しい。いくつかの町内会が集まって委員会を作って、町内ごとの苦情、要望などをとりまとめ、委員会から警察や役所に問い合わせます。それをやると1年以内に回答が来ます。

：スクールゾーンをスピードオーバーで走っていく車があるので困っています。

：速度のラインが消えたら、速度の抑制はできないので、委員会を通して、署の交通企画課などに訴えています。委員会がない場合、近くの警察署に行ってお願いをすると良いと思います。必ず写真を撮っています。

宮田：期間はどれくらいかかりますか

：去年の夏に依頼し、今年の春に直りました。旭川市は水道管が埋設しているんですが、埋設工事で道路を掘るとラインが消えてしまうんです。早急に修理した方が良い。強く申し出た方が良いと思いますよ。

宮田：写真を撮って持っていくというのは状況を正確に伝えられるので良いと思いました。ラインを補う別の方法があれば良いですよ

：街頭啓発のことをお話させて頂いたんですけど、コロナの影響でマスクをしていただいたりとか、アルコール消毒など、他に街頭啓発の時にコロナ対策として工夫した事があれば教えてください。

：ワクチン接種した人が優先的に街頭啓発を行いました。マスク、手袋、それとアルコール消毒であれば支障をきたさないと思います。

宮田：ワクチンの摂取状況で人員を変えていったということですね。とても重要だと思います。配慮していることを逆に見せた方が良いでしょう。もらう方も安心しますし。

：帯広市では、コロナ禍の前は毎年、市内の大型スーパーで年17回、街頭啓発、ポケットティッシュ、夜光反射材を配布する事業をしていました。しかし2年前からこれができなくなり、スーパーに相談したところ。買い物客が商品を袋詰めする台に「ご自由にお持ちください」という形でポケットティッシュ、夜光反射材等を置いてもらいました。1回の啓発で1000~3000のポケットティッシュを配布することで街頭啓発を行っております。毎年、街頭啓発を行っていた施設から「今年はやらないでください」と言われる事が何件かありまして、帯広市ではスーパーや大型店舗にご協力いただき、ポケットティッシュ、夜光反射材を台に置いてやらせてもらっています。

宮田：1000~3000というのは普段と比べて多いのですか？

：配布率は普段と比べると5、6倍くらい増えています。スーパーのスタッフの方にも協力してもらっているのですが、コロナが収束しても街頭啓発の他に、進めていこうと思っています。

宮田：約5、6倍はすごいですね！街頭啓発との二刀流はいいですね。留萌は如何でしょうか。

：白い手袋を用意してもらってやっております。状況は中々厳しいですね。

：啓発品ですが、交通安全の団体や警察ごとにバラバラなんですよね。ちょっと嫌だなと思います。さっきお話が出た、高校生の話の件で提案です。7, 8年前に母の会にスニーカーに貼る反射材の啓発品が来たんですが、1センチくらいの長方形で「ちょっと古いな」と感じたんです。しかしそれを使って、もうちょっとかわいらしく形にして、色もつけて、小学校とか中学校とか春の入学時点で渡すようにしたらどうでしょうか。小中高校生はスニーカーも履きますし。

宮田：その啓発品は私も賛成です。必ず靴の形の長方形じゃなくてもいいですもんね。星のマークとかに自分でアレンジしたり。配る時に「自分の好きな形に切って使ってね」と言えば良いですね。キラキラのものとかあってもいいですしね。案外それは実現しやすいんじゃないかなと思います。

：（団体ごとに啓発品がバラバラなのは）私も同感です。というのは、交通安全運動、活動は団体によってバラバラなんですよね。Aの団体はこっちでやる、Bの団体はこっちでやるとか。啓発品もバラバラ。統一感というのはもってほしいと思います。

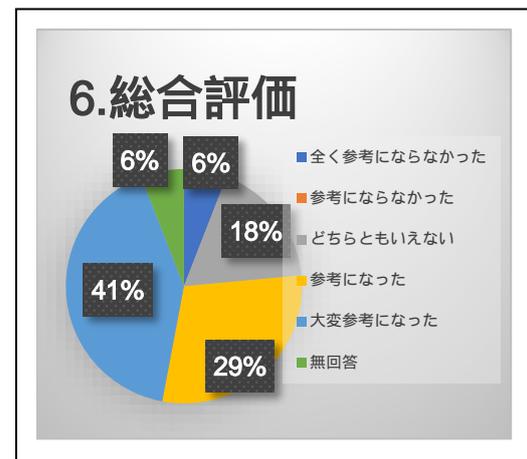
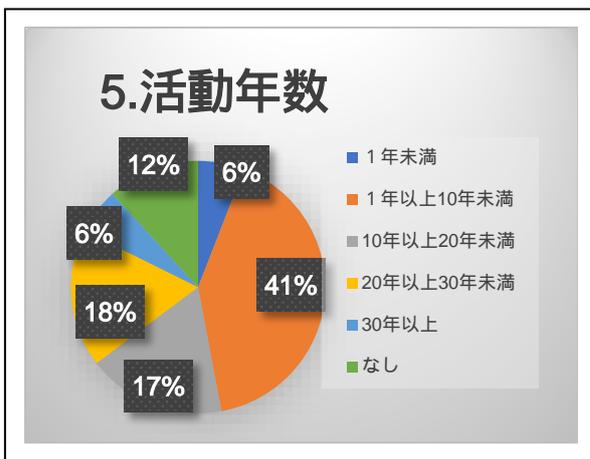
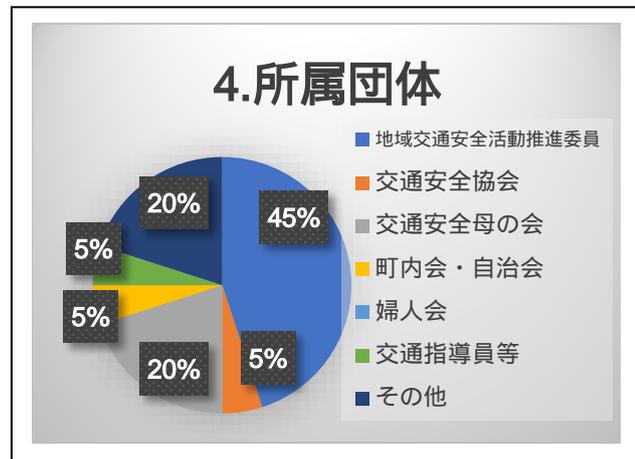
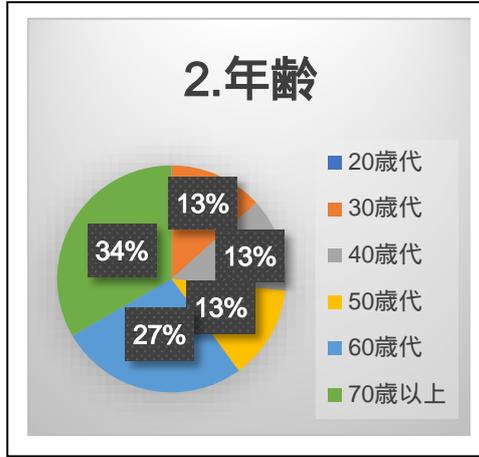
宮田：北海道全体で一貫するっていうのは難しいかもしれませんが。地区地域で調整できるようにすれば良いと思います。

#### 締め

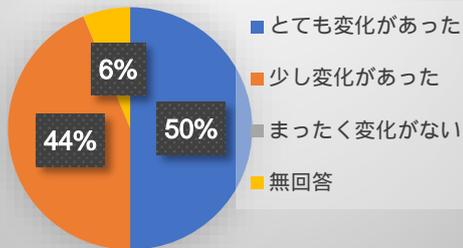
皆さん、運動を楽しんでやられており、頭が下がる想いです。これからこの部分を変えていきたいな、とかそういった部分の話も出ましたよね。皆さんの豊富なアイデアで啓発品もオリジナリティが出てきますね。

今後も皆さんの豊富なアイデアでこの先、やっていければと思います。貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。

### 3.アンケート集計結果



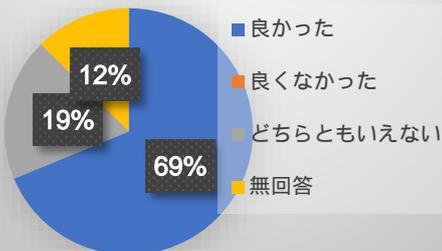
## 7.意識の変化



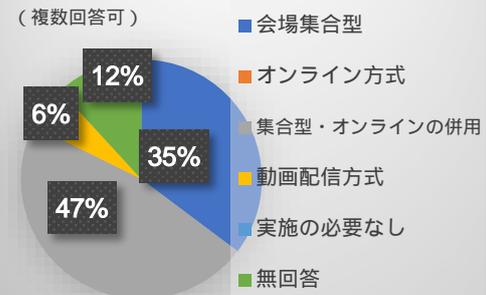
## 8.講義内容の活用



## 9.実施方法



## 10.来年度の実施方法



問8．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）

- ・飲酒運転根絶運動について、北海道として強化する必要があると思う。次回は是非とも。
- ・障害者（メンタル）と交通安全（免許の在り方）
- ・反射材の有効性 つける位置、大きさ、光との関係、本当に役に立っている？
- ・高齢者の交通安全に関する内容をもう少し深く学びたかった。人に伝える伝え方についてのテーマで講演して欲しい。
- ・街頭啓発に伴う接遇（良い効果的要領）方法について

問11．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必要な機会について

- ・交通安全に関する法律等も年々変わるので、講習会などで改めて自分の知識を確認したり、新しい知識を知ることが大切
- ・懇親会を含む研修会、老人クラブ等と協力して啓発活動をする。免許返納の仕方と対策、遠隔地で生活するには車は必要ですが、家族、地域の支えあいが必要となってくる。

自転車の乗り方はルール通りですが歩道や道路の整備もしなければ安心して乗ることができない。雨天時などは危険である。

- ・色々あると思いますが、地区のボランティアは高齢者や当番だから、という理由の方が多く、単年で替わることもあり、機会があっても定着は難しいと思います。
- ・町内会連合会で年2回実践会が各小学校であるのですが、その時オンラインで今回の自転車のことを入れたらと思いました。
- ・実際の交通安全の手法
- ・実技的な講習の指導法
- ・テレビ等を活用した安全、安心、生きる命とは？などの教育放送があっても良いのでは。
- ・地域間の情報交換

## 問12. 講師の先生への質問

溝端光雄先生

- ・具体的な数字があり、理解しやすかったが、内容が多すぎて、ついていくのが大変でした。

彦坂 誠先生

- ・自転車に乗るのも「ひと仕事」という印象を受けた。実際はルールが多く、なかなか定着も難しく、大人も子どもも自転車に乗る際は気をつけることが多いと知った。
- ・とてもわかりやすく、見やすかった。少し早く感じたのでもう少しゆっくり詳しく聞きたかった。

(両名に対して)

- ・非の打ちどころがない、健康に留意され、益々のご活躍を祈念いたします。
- ・中・高校生へのアプローチ方法について教授していただきたい。(特に自転車のマナーについて、ルールが守られていない事例が多く見受けられる。警察・学校でも安全教室等実施していると思われるが、なかなか難しいように思う)

## 問16. 講習会の実施方法について

- ・今回のように他地域の方々の意見を聞いたり交流ができることが、自分の仕事の意欲やアイデアにつながったので、とても良かったです。
- ・盛りだくさんな内容を、地区の代表者だけが聞くより、聞きたい人、関わっている人、たくさんの方が直接聞けた方が良いので、3(会場とオンラインの併用)を希望しました。また、講演内容は素晴らしいですが、ずっと座っているのはつらかったです。
- ・今回のような状況の中、開催の決定、進行等とても大変だったと思います。開催していただきありがとうございます。
- ・コロナの影響が今後とも継続していくと思うが、直接講師の方からお話を聞くと熱意がとても伝わってくることから、できれば集合して実施されるとよいと思う。

#### 問17. その他ご意見・ご要望等

- ・初めて参加しましたが、大変勉強になりました。活動事例発表では他地域の活動が見えて良かったと思います。子供から老人まで広範囲に交通街頭啓発に取り組みたいと思います。ありがとうございました。
- ・母の会の代表になるまで、このような会があったのは知りませんでしたし、区の会の集まりでもこれまでの講習会について報告されていません。せっかくのすばらしい講演の内容が各地区に本当に伝わっているのか疑問です。

#### 4. 写真



開会挨拶 内閣府 西村参事官補佐



講演 溝端光雄 先生



講演 彦坂 誠 先生



宮田美恵子 先生



事例発表



意見交換会

# 東北ブロック

## 1.プログラム詳細

11月18日(木)

10:00 ~ 10:15	(15)	開会 主催者挨拶 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 西村 真弓  来賓挨拶 福島県 生活交通課 課長 川名 義則
10:15 ~ 11:35	(80)	講演 東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授 稲垣 具志 演題 テーマ:子どもの道路横断の判断能力とは? ~交通安全教育における家庭・地域の役割~
11:35 ~ 11:45	(10)	休憩
11:45 ~ 12:45	(60)	講演 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男 演題 テーマ:高齢者(運転者も含めた)に対する交通安全 の動機づけ
12:45 ~ 13:45	(60)	昼休憩
13:45 ~ 14:55	(70)	活動事例発表 事例発表時交代時の調整 10分含む
14:55 ~ 15:10	(15)	休憩
15:10 ~ 16:00	(50)	活動事例発表を元にした意見交換会
16:00 ~ 16:25	(25)	講評 コーディネーター 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男 主催者からの連絡事項 内閣府
16:25		閉会

## 2. 講義等の記録

### 講演

#### 子どもの道路横断の判断能力とは？

～交通安全教育における家庭・地域の役割～

東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科

准教授 稲垣 具志

東京都市大学の稲垣と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず自己紹介をいたします。神戸出身、大阪の大学を出たのち、主に首都圏の大学で交通の勉強・研究をいたしました。土木工学の中の土木計画、あるいは交通工学という立場から交通のことを考えて研究し、教育活動を進めている者でございます。

交通といってもいろいろな切り口がありますが、私が一番得意としているテーマが「道路交通の安全性評価」ということで、一言で言えば交通安全なのですが、高速道路よりも通学路とか生活道路、日常生活に密着した交通安全の研究を進めております。

学外でやっていることのご紹介として、例えば武蔵野市や世田谷区、練馬区といった首都圏の街での自転車の交通安全対策であったり、例えば、コロナ禍になるまでは休日になると大量の車両がやってくる鎌倉で、住民の方々の生活道路で安全性がすごく脅かされているのですが、そういうところでのワークショップのコーディネーターなども努めております。

近頃では、都知事と一緒にパラリンピックを成功させようということでもおりましたが、その後のバリアフリーのレガシーを議論するという懇談会のメンバーにもお招きいただいております。また9月末に「1ミリ革命」という番組で、社会実験をやって1ミリでも社会を変えてみようという試みで、自転車の交通安全対策について議論しました。自転車事故の典型は出会い頭事故ですけれども、全然止まらない自転車、これをいかに止めるのかといったことに向けてちょっとした社会実験を行ない、その監修をいたしました。

本日は子どもの交通安全ということでお話をいたします。我が国は世界の中でも最も少子高齢化が進んでいる国でございます。だったらなおさらのこと、交通事故という本当に痛ましいことで我々の国の宝を失ってはならない、こういったことに関して、異論を唱える方は恐らく1人もいらっしゃらないかと思っておりますけれども、朝登校している児童の列に車が突っ込んでいくようなことが起きてしまう、あるいは、酒気帯びの状態で子どもの列に突っ込んでいってしまうといったような悲しい事故が起きてしまう。そういったことを受けて、特に2012(平成24)年の亀岡市の事故のときには、国が通学路の緊急合同点検といったものを実施しています。

2019年の八街の事故のときにも緊急合同点検ということで、通学路などの点検が行われておりますが、合同ということは複数の立場の方が一緒にやるというような意味合いがございます。皆さんはどういう方々かご存じでしょうか。これには3者ございます。

1者目は道路を管理している方々です。例えば国の組織で言えば国土交通省、県の道路部、

あるいは基礎自治体の市区町村の道路管理をしている土木部といったところです。子どもたちにとって通学路の危ない箇所はないか、道路管理で何か解決できることはないか、やり玉にも上げられやすい部署でもあります。ガードレールがないといったことがしばしば言われますけれども、そういう立場の道路管理の方々です。

2者目は交通管理の方々です。これはつくった道路をどうやって使うのかを管理しているところで、日本ではこの道路管理と交通管理が別々の組織で運用・管理しているということに非常に特徴がありますけれども、国の組織で言えば警察庁、福島県でしたら福島県警、そして、所轄の警察署の担当者、信号や横断歩道、一方通行や車両の通行規制といったような道路の使い方を司っている立場の方々です。日本は道路管理と交通管理が分かれていて、そこでの協議といったものがかなり重要なところになってくると思います。欧米諸国になってくるとどちらも同じ自治体内でやりますので、それでもやはり縦割りの課題はあるのですけれども、日本では管理組織が別ですので、協議がより重要になってきます。

3者目は教育関係者です。国の組織で言うなら文部科学省、地域の組織で言うなら教育委員会といったところです。実際に点検で歩かれるのは、恐らく学校の先生やPTAの方、子どもに一番近い教育の関係者の方々です。滋賀県大津市で起きた事故、あれは右直の事故で直進車が突っ込んでしまった事故ですけれども、被害にあったのは保育園の園児です。そうすると、管轄は文部科学省ではなくて厚生労働省になってきます。

三者、それぞれ立場は違うけれども、子どもたちの命を守るために合同で何かしらの点検をしていく必要があるということで、このような動きが広がっているということです。そんなことをやるのは当たり前ではないかと思われるかもしれませんが、このように計画的に通学路の点検を協働してやり始めたのは意外と最近です。

スライドに「生活道路の安全対策の必要性」と書かせていただきました。我が国の交通安全の状況はどんどんよくなっています。改善しています。事故件数も死者数も減っています。負傷者数も減っています。もちろんそれでも亡くなっている方はいらっしゃいますので、抜本的な解決はもちろん求められておりますけれども、どんどん状況は改善の方向には向かっております。

以前、第一次交通戦争、第二次交通戦争といったことが我が国では交通問題で話題になっておりました。事故件数は減っているけれども、死者数がすごく伸びているときもありました。時の政府がこれはまずい、交通事故で我が国民の命を失ってはならないということで、大きな対策を行ないました。どこで事故が起きているのかを探して、徹底的に対策をやっていくわけです。事故の多発している交差点というのはどういうところが多いかというと、交通量が多い国道や県道などの幹線道路です。例えば右折と直進の事故が多いところがあれば、矢印信号を入れるなど、信号機を高度化する。そうすると、直進車と右折車が分離されます。こういった形で、全国的に幹線道路の対策はすごく推進されました。もちろんまだ課題はありますけれども、幹線道路で事故が起きているような交差点でこのような対策をやりましょうというストラテジーがかなり明確になってきています。

これで事故はどんどん減っていったわけですが、取り残されたところがありました。それが何かというと「生活道路」というところです。幹線道路の対策だけではなかなか解決できない問題が分かり始めてきたわけです。

生活道路の交通問題で典型は何かというと、幹線道路が渋滞して、その地域と全然関係のない車が入ってくるといったことで、全国的にいろいろな問題が起きております。

生活道路用の対策をやらなければならないということで、上の写真は、道路に凸部をつかって、スピードを落としてくれないかなということを期待する対策です。これはハンプといいます。これまで20何年間、このハンプに似たいろいろな「こぶ」が日本国中で実施されて、音や振動が出るなどいろいろな問題が起きてしまいました。地域住民にとって迷惑なイメージが広まってしまった側面もあるかと思えます。一方で、第一人者の埼玉大学の久保田尚先生の研究をはじめ、さまざまな研究開発なども進み、ようやく国土交通省でこのハンプの技術基準が明確にされました。どのようなつくり方をして、どこに配置すれば住民にとって迷惑のない交通安全対策になるのかといった指針が決められ、それにのっとって計画的に導入すればさほど問題なく効果を発揮できると言われております。

下の写真は、横に棒のようなものが立っていますね。これはポラードとかポストコーンと言います。赤っぽいオレンジ色が多いのではないかと思います。こういったものを路側帯の外側線の上につけるわけですね。白線の上につけて、速度超過で走ってくるような車に減速を促すことを期待する対策です。

これは狭さくといまして、ポラードとかポストコーンを立てて道路を狭くすることによってスピードを抑制する対策です。イギリスやフランスでは、2メートルの幅でつけていることもよく見受けられます。こういう生活道路ならではの対策といったものが近年になってかなり研究開発が進められました。

なぜ生活道路の安全対策の話を書いたのかというと、こちらの警察の統計データ(東京都)をご覧ください。今回ご紹介するのは小学生の事故です。ちなみに、特段の注記がない限りは、警察の統計データには物損事故は1件も入っておらず、100%人身事故です。必ず誰かがお亡くなりになってしまった、あるいはけがをされた事故のデータになります。全国統計の中で、物損事故件数は人身事故の何倍という目安はもちろんありますけれども、基本的にこのようにグラフなどで見られるデータは100%人身事故です。しかも、この円グラフは小学生の事故ですから、小学生、子どもがけがをしている可能性が非常に高いです。小学生の事故がどういう管理の道路で事故が起きているのかといったことを示しています。

これを見ると、小学生の事故の実に75%近くが市町村道で起きているといった事実がございまして。先ほど申し上げた生活道路は市町村道でかなり多くを占めますので、生活道路の安全対策という話と子どもの命を守る交通安全といったことは非常に親和性が高いということですね。

子どもの事故を何とかしなければいけないというときに、この生活道路の安全対策は非常に重要で、小学生の事故がこういう生活道路と言われるような、より身近な道路で起きて

いるといったところを認識しなければならない。もちろん幹線道路で痛ましい事故が起きたりする、そういうときにはもちろん歩車分離の対策をいかにするのか、信号をどうつけるのか、ガードレールをどうするのかといった議論も必要ですけども、意外とこういう歩車が共存しなければならないような道路は子どもたちが事故に遭いやすい環境でもあるという事実があるということです。

あと最近はこのゾーン30という規制があって、これは速度の規制ですけども、大体速度の規制というのは道路の区間で決められます。例えば幹線道路を走っていて、ここからここまでは時速50キロ規制、ここから先は道が狭くなるので40キロ規制という形で、線的に規制が入ります。ところが、生活道路の話になってくると、住宅街のエリアの中はネットワークができていますので、その道路すべての区間に30キロ規制の標識をそこかしこに立てるのは現実的ではありませんから、その住宅街のエリアの入り口に30キロ、「区域ここから」という標識をつけます。この区域による速度規制の指定、最高速度の指定がなされる区域がここから、ということです。ここから入ったエリアの中が全て30キロ規制ですよといった考え方、こういう新しい面的な速度規制の考え方があります。

ハードの道路対策、そして速度規制といったソフト対策、これらはいずれも子どもを危険から守ろうというスタンスが多いとここに書きました。

子どもを守ろうといったようなことはもちろん重要ですけども、残念ながら子どもたちの行動が原因で、それが発端となって起きてしまう事故があるわけです。これは全国のデータで、警察庁のデータになりますけれども、歩行者の事故が起きたときに、その歩行者が道路交通法違反をしていたかどうかというグラフです。

道路交通法というと、車両を運転するドライバーに対する規定というイメージがありますが、もちろん歩行者も道路上を歩くときにルールがあるわけです。例えば原理原則としては、歩道がない、あるいは非常に路側帯が狭い場合は右側通行してくださいという話があります。右側通行は絶対ではなく、右側に歩道がなく左側に安全な歩道があれば左側通行です。右側も左側も安全が確保できないような狭い路側帯、もしくは路側帯もないような状態では基本的には右側通行という道路交通法の規定です。

渡るな、横断禁止と書いてある四角い標識ですが、その標識があったら横断禁止です。あれも歩行者に対する道路交通法の規定です。

視覚障害の方が持っている白い杖ですが、あれは道路交通法の義務であると御存じでしたか。道路交通法上の条文の中に「目が見えない者は、道路を通行するときは、別途政令に定める杖、または盲導犬を携えていなければならない」と定められています。彼らはその義務を履行することによって権利を得ます。彼らは白い杖を持って歩くことによって、安全を守られる権利を得るのです。

話を戻しますと、これは歩行者の事故が起きたときに、歩行者が道路交通法の規定に違反していたかというグラフです。それを歩行者の年齢層別で比較しています。色がついているところが違反ありです。色がついていない白ところが違反なし。これを見ても、15歳

以下の道交法上、子どもと規定される人たちがほかの人たちと比べて違反している可能性が高いということが確認できるかと思います。

15歳以下、若年層、20歳から64歳の一般成人、65歳以上の高齢者を比べて、15歳以下の子どもたちがほかの年齢層と比べて事故が起きたときに違反をしている割合が高いということです。半分近く違反があるわけですが、その原因を見ると、飛び出しが多いです。飛び出しというのは道路交通法違反ですね。これが明らかにほかの年齢層より高い割合になっている。これが一般的によく言われる、子どもは飛び出しの事故に遭いやすいという、事故データによるバックデータでございます。

こういった形で、子どもの飛び出しが原因となって事故が発生してしまうといったことがありますので、子どもたちを守るだけでは充分でなく、子どもたちが自分の身を守るために必要な横断の所作を身につけさせなければならないといったことになります。なおかつ子どもは発達段階ですので、能力には限界があるということですから、それをいかに我々大人が適切に把握するのかといったことがすごく重要になってくるといった問題提起でございます。

亀岡の事故とか八街の事故とか大津の事故のように、車が突っ込んでいく事故は非常にセンセーショナルなので、我々の心の中に残りやすいし、対策をしろという世論が高まるわけですが、冷静になってこの事故のデータを見てみると、日常的に起きている子どもたちの事故は、実は飛び出しが典型だということは忘れてはならないところです。そういったことを考えると、やはり交通安全教育がすごく重要になってくるといえることです。交通安全対策としての生活道路の安全対策、速度規制、いろいろありますけれども、それと同時に子どもたちに対する教育を止めてはならない。これは改めて再認識すべきところです。

交通安全教育の現状はどうなのかというと、模擬空間で交通安全教室をやる、これは長年変わりません。否定的な意味ではなく、この右見て、左見て、右見て、手を上げて横断しましょう、これはずっとやるべきです。長年変わらないと書きましたけれども、ちょっと新しい手法も出てきています。スケアード・ストレイトという手法ですが、直接恐怖心に働きかけるということですね。中学校とか高校の自転車の交通安全教育で取り入れられておりますけれども、スタントマンがやってきて、中学校とかのグラウンドで、子どもたちの前で実際に事故を再現し、気づきを与えるわけですね。

この間1歳にも満たないような乳児を抱っこしながら自転車を運転していたお母さんが左折車に巻き込まれてしまった事故が世田谷区で起きてしまいましたけれども、大型車の巻き込みの危険性を教えるために、スケアード・ストレイトでは実際に自転車とトラックを使って実演します。実際に事故を再現して、恐怖心をあおるような形で気づきを与えるということです。これはもともとアメリカとかでは犯罪抑止のためにやっていました。子どもたちを刑務所に連れて行って、例えば収監されている囚人を見せて、犯罪抑止に使われる。それを交通安全のほうで応用したような感じですが、こういったことも最近なされておりますけれども、従来からの安全教育はやり続けるべきです。

また、専門家は何をしているのかということ、子どもたちは危険の予測能力が欠如しているのではないかという視点に基づき、心理的な特性や身体的特性を明らかにしようということで、いろいろな研究がなされております。心理的特性という、これもすごく分かりやすいですね。パパとママしか目に入らず、道路を横断してしまう。心理学の用語で中心性と言いますが、そういった状況です。

身体的特性ですが、子どもたちは発達段階ですので、大人と比べて身長が低いです。そのため物陰に隠れやすいといったことになるわけです。海外は生活道路に多数路上駐車されていますが、日本は車庫法という、自分の土地の中できちんと駐車するスペースを確保しなければならないという法律があります。そのため、あまり路上駐車が生活道路では行われませんが、海外はかなり路上駐車しています。そのため、海外の飛び出し事故の典型は、駐車車両の陰から出てくる状態です。あとは路面電車の前後に出てきてしまうといったことが結構起きます。

先ほど通学路の緊急合同点検という話をしました。大人の目線でここが危ない、ここは見通しが悪いというけれども、そういうときには子どもたちの目線にならないといけないということです。子どもたちの高さでしゃがんで見ると、実際に通学路で歩いている子どもたちの身長からするとこんな状況なんだということで、新しい気づきを与えられるかもしれません。車がそばを通過したときに、子どもたちの顔面の真横をサイドミラーが通っていく、そういったことを皆さんで確認されるといいのではないかなと思います。

ここまで話したことは、いずれも認知に関することです。どういうことかということ、子どもたちは全然認知していない。やってくる車を全然見ていない、知覚もしていない、認知できていない。そのため、近づいてくる車を子どもたちに認知させようという対策に力を入れて教育が行われています。右見て、左見て、右見て、とにかく車に気づきなさい、認知させなさいといったことを交通安全教育でしているわけです。そして、これはずっとやり続けるべきです。

このように認知については本当にいろいろな知見がたまっておりますので、本日、私からはその続きの話をしたいと思っております。

安全な道路横断が子どもたちの課題だと申し上げました。道路横断をいかに安全になしとげるか。車を認知しただけでは横断は完了しません。もちろん見ることは重要です。ところが、その後横断をするためには、あと2つのハードルを乗り越えなければならないということです。それは認知、判断、行動です。

認知、判断、行動というのは、車の免許を持っている方ですと、免許を取るときに教習所でこれを学んだと思います。車を運転するときには、認知、判断、行動を繰り返していると。例えば自分は高速道路の左側の車線を走っています。車線変更したいときに、周りの状況を認知します。ミラーや目視で確認するわけです。周辺の状態を認知できたら、次は今行けるのか行けないのか、右車線に移行できるのかどうか判断します。これで行けるなと思ったら、実際に進路変更する3秒前には適切にウinkerを出して、なだらかにおおらかに車線変

更していく、つまり行動するといったことを学びます。車の運転だったら、認知、判断、操作と学ぶかもしれません。これは実は車の運転だけではないです。これは人間工学の基本モデルとも言えます。

道路横断も同じで、認知というのは、近づいてくる車を見るということです。そして、その近づいてくる車を見ながら、自分は果たして横断できるかどうか考える、判断するというフェーズがあります。そして、最後に行動。歩いて横断するという行動になってくるわけです。クリアできていないと、どこかでヒューマンエラーが起きる。運が悪いと事故が起きるといったことになります。「安全に横断できる」ということは、これ全部をきちんと失敗せずにやらなければならないということです。

この認知の部分は、先人、先輩方が相当に研究され数多くの知見がありますので、私はこの次の判断というところに着目しています。実は子どもたちは、近づいてくる車を見ながら判断するということで、ひょっとしたら我々大人と比べて正確性に欠けるのではないかとといった仮説の下、研究を進めております。

私がこの研究を始めた当時、日本の論文では同様の研究はほとんどありませんでした。そのため、これは解明しなければならないということで、とある実験をしましたので、この実験の内容について皆様に御紹介しながら、子どもたちの交通安全教育において、この判断という観点から一体何が求められているのかというお話をこの後させていただきたいと思っております。

判断の話をしたのですが、さらに次の段階である行動のところにも少しだけ触れさせていたしたいと思います。認知、判断、行動ということで、車を見る。そして、横断できるかを考える。最後、行動は歩かなければならないということです。横断するときに走ってはならないということで、3つの視点をお示ししたいと思います。

いろいろな理由があるかと思いますが、1つ目は走るとリスクに気づかないということです。身体的には視野があり、恐らく網膜には映っているけれども、走っていることによってそれが脳に伝わっていない、そういったことです。リスクに気づかない、そういう意味で視野が狭まるということです。あと、最近よく見るのが歩きスマホですね。あれも明らかに周りが見えていないです。

2つ目は物理的な話ですが、走っているとすぐに止まれないということです。走っていると、あっ車、と気づいてもすぐに止まれず、リスクをきちんと回避できない可能性があるということです。

では、次、3つ目は何だと思われませんか。今度はドライバー側の視点です。ドライバー側が走って出てくるものに対して適切に回避できないということです。

以前、私のドライバー人生で変革が訪れるような経験をしたのですが、茨城県のひたちなか市の日本最大の交通安全研修施設、中央研修センターで、3泊4日の安全運転管理者研修を受けました。夜の研修も受けたのですが、街路灯が全くついていない中でトラックに乗って、車のヘッドライトだけで走り、道路の端のところに置いてある三角コーンを、走りなが

ら数えてきてくださいと言われました。そんなの簡単だと思ったのですが、数多くのコーンを見逃していました。昼間見に行くと、いろいろな色のパイロンが置いてありました。青や黒など、色によってヘッドライトでは全然見えないといったことも経験し、反射材が非常に重要だと実感しました。そこではハイドロプレーニング現象も経験し、一生分の急ブレーキを踏みました。その中のある実験を紹介します。車に乗って危険を回避する実験なのですが、地面から水が噴水のようにパッと右か左から出るので、車が濡れないようにハンドルだけで回避するという内容です。これは簡単だと思いました。実際にやると、大分手前から出たら簡単に回避できるのですけれども、いきなりパッと出たら、パニックになってしまって、水が出る方向に向かってハンドルを回してしまう人が続出しました。リスクが起きると分かっているにもかかわらず、直前になると、ドライバーは正常なリスク回避ができないということを体験したのです。車のスピードを上げると、そのようなリスクにどんどん自分をさらすことになる、非常に理解できました。

一方で歩行者側の立場で考えると、走って出てくることがドライバーの小さなパニックを起こす原因となり得るということです。子どもが右側から飛び出してきたら、ドライバーがパニックになって右側に向かってハンドルを回す可能性もあるということです。人間のエラーというのは非常に怖いのです。そのようなことを回避するためには走ってはならない。歩いて出てくることによってドライバーの回避の余裕が少しでも生まれるということです。こういう3つの視点でまとめさせていただきました。

町中でこういった光景をよく見かけるのではないのでしょうか。親が子どもの手を引っ張って歩いていて、歩行者用の四角い信号が青の状態でも横断歩道を渡っています。その青信号が点滅した時に、子どもの手を引っ張っていたお母さんが、赤になるから早く渡りなさいという感じで走らせるわけです。子どもが引きずられながら走らされているわけですが、これも絶対にやったら駄目です。負の交通安全教育ですね。子どもはそういうことを日常的に継続的にやらされてしまうと、四角い信号の青が点滅したら、早く走って渡り終えないと怒られるプログラムがインストールされるわけです。親が子どもの手を引っ張って早く渡らせるときには大丈夫ですよ。親がもちろん安全を確認しながらやっていると思いますので。でも、同じ交差点で、今度は子ども1人でその青点滅に遭遇したときどうなるかといったら、そのプログラムが作動して走ってしまう。そういうときに限って安全不注意の左折車が後ろからやってきたりするわけです。ひょっとしたらひかれてしまうかもしれない。そういったことを起こさないために、日常的にどのような横断をしなければならないのかを訓練しなければいけないということです。

ドイツでは家庭での交通安全教育が強力に実践されています。日本では結構管理瑕疵が問われやすいということを申し上げましたけれども、海外はどちらかというと自己責任の意識が高い社会です。そのため、我が子を守るためには、保護者自身がいかに家庭で交通安全教育を徹底するかという意識が、家庭の中で非常に強く根づいているのです。だから、横断するときに、例えば走っていると、親が子どもに対して非常に怒ります。

子どもが家庭の中で訓練を受けているといった側面からも、横断するときの行動の部分、行動のエラー、走ってはならないといったことの重要性を御理解いただけただけではないかなと思います。子どもを走らせないというのは非常に難しいですが、それを絶えず教育しなければならぬといった問題提起でございます。

では、行動の話が終わって、判断の話をしたと思います。認知に関する安全教育は非常にされており、これはやめてはならない。けれども、判断については子どもたちが一体どういう状況なのかということが明確になっていないところでございます。海外では多くの研究成果が見受けられます。フランスとかオーストリア、ドイツ、イギリスといったところではいろいろな研究者が子どもの判断能力を考察してます。

海外の生活道路の事情と日本の事情は違います。他国では見られないような歩車が混在された状況の中で、日々育っている日本の子どもたちにどんな判断特性があるのかを調べなければいけないということで、ある実験をさせていただきました。

場所は東京の世田谷区、二子玉川です。「実施区間」と書きましたけれども、子どもたちに協力してもらって、実際の生活道路で実験をやりました。この実験したところは、近くに小学校や保育園もあります。子どもたちが初めて連れてこられたような場所ではないということです。子どもたちの日常生活の中でよく知っている道路でやりました。なじみのある道路です。近くには ×公園という子どもたちの遊び場もあります。

二子玉川小学校に通う2年生と5年生に協力いただきました。低学年と高学年で様子が違うかもしれないという仮説の下でやりました。あと、比較対象のために、高齢者でない成人の方にご協力いただいております。

何をやったのかというと、道路の横断判断が適切にできているかどうかといった実験です。信号がなく横断歩道もないところ、そのような狭い生活道路で自分の判断で横断しなければならぬシチュエーションです。恐らく通学路の設定をするときにはなるべく避けるようにする場所だと思います。通学路は歩道や路側帯が確保されていて、横断歩道があって、そういうところを絶対横断しなさいと指定されますが、残念ながら、学校が終わって家に帰った瞬間、子どもたちは自由に解き放たれるわけです。

その後、例えば友達の家遊びに行ったり、公園に遊びに行ったり、習い事に行ったりするときには、子どもたちが通るのは通学路だけではないです。いろいろなところを自由に歩き始めます。そういうときに、横断歩道でないところで、すなわち道路交通法上、車が必ず止まらなければならないという義務がないような状況で、そのようなシチュエーションで横断しなければならない、そういう場面が子どもたちにはたくさんあるわけです。そういう状況を考えていただきたいと思います。

横断しようとしたら、向こうから車が来るわけですね。その車を認知します。認知はクリアしています。車が近づいてくるけれども、我々大人が安全に横断しようと思ったら、何を考えるかというと、まずは車のスピードを考えるとと思います。スピードを出した車がやってきたら横断をやめよう判断するわけです。ゆったりとした車がやってくれば横断できる

かなというように、車の速度を考えますし、あとはどれくらい車が近づいてきているのかといったような距離も見ると思います。余りにも近いところまで車が近づいていたら、危ないですから横断しませんよね。

車の速度と距離を踏まえて子どもたちがどのように判断しているのか、この2つをもってどうやって横断できるか判断しているのかということ調べました。どのようにやったのかというと、子どもたちに縄跳びの持ち手をちょっと改造した押しボタンを渡しました。ボタンを押したら、ランプが光ります。横断できると思っているときにこのボタンを押してと言いました。向こうから車が近づいてくるけれども、ずっと見て、渡れると思っているときはボタンを押してくださいと。

だから、最初は光ります。結構遠いところから車が来ますので、最初押しているわけです。ずっとボタンを押していて、車がどんどん近づいてきて、もう横断できないと思ったら、そのボタンを離してくださいと言いました。ランプを消してくださいということです。子どもたちが一体どのタイミングで横断できないと判断するのかといったことを観察しました。そのときの車のスピードであったり、ランプが消えた瞬間の子どもから車までの距離を観測したりということになります。

子どもたちをなるべく落ち着かせるようなことも小学校の先生にいろいろと御指導いただきながら、きちんと子どもたちがこの実験の内容を深く理解した状態でやってもらうようにしました。また、何回か練習して、十分に慣れた状態でやっています。

実験の場所は、幅員約3.5メートルの生活道路です。幹線道路の1車線の幅ぐらいです。横断歩道がなく自分の判断で横断しなければならないようなシチュエーションです。

実施手順は全部紹介しませんが、1点だけ申しますと、いろいろな速さの車がやってきているということです。20キロだったり30キロだったり40キロだったり、いろいろな速さの車がやってきているということでございます。車の速度が変わることによって判断がどのように変わるかどうかを見たいという趣旨です。

道路にビデオカメラをくくりつけて、全部撮影しました。画像解析をして、車のスピードや距離を正確に出しています。

こういうことをやろうと思ったら、道路使用許可が要りますので、所轄の玉川警察署に行きました。そのとき、この実験は、何か珍しいことをやるけれども、世田谷の子どもたちの命を守るために非常に重要な試みだからということで許可が出ました。

生活道路の安全対策というのは、ものすごくいろいろな利害が絡んできます。特に生活に近いところでございますので、道路管理の話もあるし、交通管理の話もあるし、教育関係者の話もあるし、近隣住民の生活の質にもかかってくるわけですね。ものすごくいろいろな利害のある中で、合意形成がとても重要だということを実感した瞬間でした。ここで交通管理の観点から実験は駄目と言われたら、この実験成果はないのです。安全対策に結びつかないということになるわけで、人々の理解が重要だということを実感しました。

交通安全は3Eが重要とよく言われます。1つ目のEはEngineering(技術)です。土木

技術者が安全な道路づくりをするとか、交通管理の人がどのように制御をするのかとか、自動運転の話題に代表される先進的な自動車開発とか、技術、エンジニアリングです。

2つ目のEは何かというと、Education（教育）です。今お話ししている教育の話です。もちろん交通行動を起こしているのは人間ですので、子どもたちもそうですが、ドライバーに対する交通安全啓発も必要だし、高齢ドライバーの問題もよく取り上げられます。免許返納の話とかも結構話題になりますけれども、そういう方々にいかにその重要性を理解してもらうのか。2つ目のEはEducation、啓発や教育です。

3つ目は、Enforcement。ちょっと難しい単語かもしれませんが、これは何かというと、頑張っって道路づくりをして、頑張っって教育・啓発しても社会の中には言うことを聞かない人がいるのです。そういう人たちに対しての法の執行という意味があります。つまり法的な執行による取締りです。

この3つ、Engineering、Education、そしてEnforcement。技術、教育、取締り、この3Eが交通安全で重要な要素だと言われています。そして最近、生活道路の安全対策に関しては、実は4Eではないかと言われています。4つ目のEがあるのです。これは何かというと、Environments（環境）です。これは社会環境です。

幹線道路と比べて生活道路の対策はいろいろな人の利害に非常に密接に関わってくるようなものになってきますので、正しい知識の共有と合意形成がすごく重要になってきます。

実験に話を戻します。先に一般成人がどんな結果だったのかをお示ししたいと思います。いろいろな車がやってきて、1人当たり12、3台の車に対してボタンの操作をやっていきます。車の速度はばらばらです。参加者iの方を御覧ください。車のスピードを横軸に取っています。右に行けば行くほど車のスピードが高くなるということです。縦軸は判断距離です。判断距離とは何かというと、向こうからずっと車が近づいてきて、最初はランプがついています。そして横断できないと判断した瞬間にランプが消えます。この横断できないと諦めた瞬間に、車までどれくらい離れていたかという距離が縦軸です。

これを見ると、この人はスピードが高くなれば高くなるほど、横断を諦めるときの距離が伸びています。右上にどんどん点が行きますね。スピードが高い車ほど、早く諦めるべきですよ。スピードが高い車ほど、諦めるときの距離は延びるべきです。なので、右肩上がりの線に近いところで乗っかっていくような感じ、これはいい感じですよ。

次、参加者bの人です。参加者bの人もいい感じですね。スピードが高くなれば距離が伸びています。速度を考えていけばこういう右肩上がりになる、直線に近づいてくるような感じですよ。逆に速度を全然考えていなければ右のようなばらばらな点が落ちてくるわけですよ。

これを評価するわけですけども、なんとなく良いなどと定性的なことを言っても駄目なので、定量的に数字を与えます。統計学の用語で相関というのがありまして、この線に近づけば近づくほど相関が強いと言います。ばらばらなのは相関がないとか弱いと言います。相関係数というのがあって、ゼロから1の間を通ります。1は満点です。完全に線の上に乗ったら1.0です。0に近づくほどばらばらになっていきます。このような形で、一人一人に対

して相関係数で得点を与えました。

大人の得点の結果を見ると、0.81、0.84、0.96、0.89、0.71、0.84で、いい得点が出ています。大人たちがボタンの操作をすると相関が高くなります。車がゆっくりだと結構近くまで渡れるけれども、速い車が来ると早く諦めて、と判断するわけですね。

ところが、大人の中でもこういう人がいたのです。kやgの方です。kの方を見て下さい。スピードは関係ないです。時速20キロだろうが30キロだろうが大体同じところでボタンの操作、離しているのが分かりますね。gの人を見て下さい。時速30キロを超え出すとドキドキしているのが分かります。何か安定していないというのが分かるかと思います。こういう方が大人では2人いらっしゃいました。ちょっと残念な結果でしたけれども、2人いらっしゃいました。

では、子どもたちはどうなのか。結果を見せますね。このスライドの左側が2年生、右側が5年生ですけれども、結論から申し上げますと、子どもたちは残念ながら全然できません。全然、横断判断できません。苦手なのです。2年生、5年生、それぞれ上にはよくない事例、下にはよい事例を用意しているのですが、ここ左下が空いていますよね。2年生はよいという子が1人もいなかったのです。

具体的に見ますと、2年生をご覧ください。「よくない」になってしまった23番の子。ただこの子だけではないですよ。ほぼ全員こんな感じですよ。これは時速20キロだけではなく、30キロ、40キロ関係なく、大体10メートルぐらいのところまで渡れるよと、決めちゃっているわけですね。

これ、スピードが速い遅いの違いは分かっているのです。近づいてくる車が、速いのか遅いのかというのは分かっています。けれども、自分が横断できるかどうかの判断に全然紐づいていないのです。スピードの認知と横断判断の関連性が全くないというような状況が続出しています。

5年生をご覧ください。高学年になると得意になるかと思って22番の子を見ると、こちらでもスピード関係ないですね。大体10メートルぐらい。しかも、時速25キロぐらいで車が近づいてきているのに、5メートルぐらいまでランプが光っているのです。5メートルぐらいまで近づいているのに、渡れると思っているのです。

これはちょっと衝撃です。5メートルって、先ほども申し上げましたけれども、幹線道路の1つの車線の幅は3~3.5メートル、だから、二車線もないぐらいの幅です。それぐらいまであの鉄の塊が時速25キロで近づいているにもかかわらず、渡れると思っているわけです。車を見ているのに。

私も車に乗りますが、自分の仮説が当たり過ぎて、怖くなってきました。この状況で、ごめん先に行かせて、そのまま待ってて、と思って譲らなかったときに限って、子どもは5メートルぐらいまで近づいていても渡れると思って、自信を持って歩き始める可能性があるわけです。認知のハードルはクリアしているけれども、判断のエラーです。そういったことが起き得るということですよ。

私はこの実験を繰り返すたびに、生活道路で子どもを見たら、もう絶対に止まることにしました。歩き始める可能性がある、子どもたちに責任を押しつけるわけにはいきません。発達段階ですから。そうすると、自分が痛ましい子どもとの事故の当事者にならないためには、いかにドライバーが正しい選択をするのかということがここに現れているのではないかと思います。

子どもたちは真剣にやっています。それでこの結果なのですね。中には結果を言うと泣いてしまう子もいました。かなりフォローしましたけれども、そういったような状況です。

一方で、5年生には判断がよいとされる子がいます。この16番の子を見てください。もうすばらしいですね。大人レベルで車の速度をきちんと考えた状態で判断ができているといったことが分かるかと思います。

2年生の得点を見てください。0.11、0.22、0.06、0.13、0.1、マイナス0.18、0.12、2年生はこんな状況です。5年生も見てください。0.23、0.40、マイナス0.01、そういったようなものがある中で、0.92とか0.84、0.72、こういう高得点を出す子もいます。

それを統計学的に箱ひげ図で示したのですが、これは2年生と5年生と大人がそれぞれ縦に並んでいると思ってください。上にいる人ほどその相関係数が高い人、点数が高い人です。横棒が中央値と書いて、ちょうど真ん中の人です。2年生の真ん中は0.21ですね。そしてみんなできていないです。5年生になると中央値がかなり上がるのです。真ん中の子が0.60まで上がります。成人にかなり近づきますね。成人は0.76、5年生は0.60です。

けれども、5年生は非常に得意な子と苦手な子にすごく二分化されてばらつくわけです。このようなばらつきを持った5年生、例えば1クラス20人ぐらいいたとします。では、果たしてクラスの担任の先生がこれだけばらつきのある子たちに対して、一人一人の特性に応じた横断判断の安全教育がどれだけできますでしょうか。忙しい小学校の先生にとって行き届いた対応をすべて委ねるのはかなり厳しいのではないかと思います。2年生は総じてできないので、ある程度はできるかもしれませんが、5年生とか高学年になってくると結構難しくなってきます。小学校の教育の中で、もちろん最大限アプローチするべきだと思いますけれども、果たして子どもたちに対して主だって横断判断の教育をするのは誰でしょうかということですね。

もう一つ、結果をお示ししたいと思います。誤判断率というのがありまして、先ほどはグラフにしたときに一個一個の点が直線に近いかということをやったのですが、一つ一つが正しい判断であったかどうかまでは評価できていないです。この誤判断率というのは、判断の正しさを評価しています。

ランプが消えた瞬間、その寸前まで横断できると思っていたわけですから、ランプが消える直前にも横断していたら車と衝突していたかもしれないような判断があったら、それは誤った判断となります。その誤判断がどれぐらい占めているのか。例えば全12回判断して、そのうち6回判断をミスしたら50%の誤判断率です。12回試行を繰り返して全部事故に遭っているような状況だったら誤判断率は100%です。これを一人一人に対して算出しました。

今からその結果について2つお示しします。1つ目は何かというと、車が速いときです。これです。車が高速のときですね。時速30キロを超えた車に対してどれくらい判断を誤っているのかという結果です。上の棒が2年生、真ん中が5年生、下が成人のグラフになっています。

青いところが誤判断率20%以下の人たちです。比較的安全かもしれません。赤い人たちは誤判断率が8割以上です。結構危ない人たちですね。これを見ると、高速車両に対しては、2年生の実に60%近くが誤判断率8割以上です。

5年生になるとその割合は減りますけれども、まだ30%ぐらい、3分の1ぐらいの5年生は誤判断率8割以上です。これを誤判断率8割以上ではなくて6割以上で着目すると、2年生は4分の3の子が6割以上判断を間違っています。5年生は半分近く、6割以上の誤判断率です。なので、やはり車のスピードを落とさなければならないということになるわけですね。

では、車のスピードを落としたりどうなるのかということです。同じグラフで今度は低速車両バージョンに切り替えます。すると、このように安全な人たちが増えます。だから、車のスピードを落としましょうということになるけれども、それで安心できるわけではありません。誤判断率が8割以上の子どもたちがまだ確実にいるのですね。

2年生は33%、3分の1の2年生は、低速車両であってもまだ間違えるわけです。5年生に至っては2年生と比べて逆にちょっと割合が高い状態になっています。これはいろいろな考察をしていますが、5年生は身体能力が高まってきて、安全に対する意識がおろそかになり、これぐらいだったらいけるのではないかと思っている可能性があるのではと考えています。身体能力が高まっていますから、自分に対する過剰評価のようなことが起きているということです。

生活道路の安全対策で、住宅エリアに対して面的に速度規制を入れるという話をしました。時速30キロ規制で指定されるゾーン30という対策です。僕はこのゾーン30はすごく立派な対策だと思いますけれども、危惧していることが幾つかあります。そのうちの1つが何かというと、ゾーン30だったらそこを時速29キロで走るよという人が生まれるのです。道路交通法を守っているから、それで問題ないと。しかし、低速車両であっても3分の1の2年生、5年生は、あなたは車の直前を自信を持って歩き始めますよということです。そのときに、道路交通法を守っているから、住宅街を時速29キロで走ればオーケーという考えがいかに間違っているのかということは、深く理解いただけるのではと思います。

子どもの横断判断の特性について、2つにまとめています。1つ目は、子どもたちは車のスピードと全然関係なく判断しているということです。2つ目は、大きく判断を誤っているということです。

こういったことに対して、誰がどのようにアプローチするべきなのかを考えることが重要なわけですが、今回この実験でまず分かったことは、とにかく子供たちを守ろう、守ろうとすることだけではやはり足りない。子どもが自分の行動を選択する場面は避ける

れないということでございます。

もちろん信号機、横断歩道、ガードレールで守られている環境は重要ですが、残念ながらそうではない横断のタスクが課せられる場面があるわけです。そのためには、やはり自分で自分の身を守るセンスを養わなければならないということです。ルールを守ればルールがあなたを守ってくれるということはずごくいい言葉です。ただ、ルールを自分が守ることは重要だけれども、交通状況に合わせた判断能力も養わなければならないといったこととなります。

日本の交通安全教育は過保護だと言われています。子どもたちを守ろうといったようなスタンスがすごく多いのですけれども、やはり積極的に子どもたちが自分の身を守るスキルを身につけるべきだといったようなところでございます。では、それをサポートするのは誰なのだろうと考えたときに、学校とかイベントで行われる交通安全教室はありますけれども、それらは非日常的なものです。確かにそこに警察官がやってきて笛を吹く、スタントマンが飛んでいく、そういったことで何かしら気づきを与えられるかもしれませんが、実際にそれが子どもたちの日常生活における交通行動に影響を及ぼしているかどうか、きちんと精査しなければならないということです。学校などで行う交通安全教育の効果はもって3週間、いっても数か月という識者の見解もあります。確かに気づきは与えられたけれども、それを日常生活でいかに適用するのかということは、地域住民や保護者、そしてここに集っておられるボランティアの方々ではないかなと思っています。子どもたちの日常の交通行動を変えるためには、子どもたちの日常の近くにいる方の存在が非常に重要な役割なのかなと思います。

保護者がどういう認識状況なのかということも調査しております。保護者の方々にアンケートを取って、「横断者が2年生のとき、きちんと判断できていると思いますか」と聞きました。そうすると、きちんと判断できているのではないかと答えた保護者の方が4割近くいらっしゃるのです。判断できている子は今回の実験では0人です。我が子がどれぐらい判断できているのか認識できていない可能性が高い、実態と意識の乖離があるということが示されています。子どもの横断判断の実態について情報提供した後にもアンケートを取ってありまして「横断判断能力に対してどう思われますか」とお聞きしたところ、思ったよりも危険、やや危険と思っている方が9割近くいらっしゃいました。思った以上に子どもたちが正しく横断判断できていないことを改めて認識していただいたところでございます。

最後のまとめのお話をいたします。子どもたちの安全意識を持続させるためにということで、まず学校で行われる断続的なイベントやキャンペーンなどがあります。ここはもちろん重要です。でも、これだけではなかなか維持できない。それを結ぶ持続的な日常の安全教育がすごく重要になってくるということでございます。

ですので、家庭や地域、PTAの皆さんの役割は必須でございます。学校や行政が担うべきこと、あとは地域とか家庭、PTAなどが担うべき役割がそれぞれあって、それを協働して連携して進めていくことが子どもたちの生活道路の安全を守る秘訣になるのかなと思う

ところでは、教育と対策との協働も非常に重要になってくるのではないかと  
いうところ、私は今回この横断判断の特性といったものをテーマにお話を  
させていただきました。

私のお話しした内容がこの後の皆さんのディスカッションであったり、  
地域に帰られたときの皆様の活動にお役に立てれば幸いです。どうも  
ありがとうございました。



れ、ある色の光と音が同時に起こった時に机をたたいてくださいという競争をすると、年齢によって顕著に差がでてきます。車を運転していても歩道を歩いても、入ってくるのは2つどころの情報の数ではありません。例えば車を運転して交差点を右折しようとする時など、非常に多くの情報を取り入れないと、行動ができないのです。

右折にくらべると左折はやや少ない情報の処理で済みますから、高齢者になると、左折のときの事故と右折のときの事故とどっちが多いかといったら、実は俄然右折の事故が多くなります。若い方でも右折のほうが多いのですが、高齢者になると、その差が開きます。これは多くの高齢者に知っていたただかなくてはならない問題です。

たくさんの情報を処理することが不得手になると、新しい情報が入ってきたことで、その直前の大事な情報を忘れてしまうということが生じます。日常生活のささいなことだったらいいいのですけれども、実はそれが大きな原因の一つとして、高齢者による悲惨な交通事故が起こります。

いくつかの例をお話ししましょう。ある高齢者が道路を横断しようと思い、当然まず右を見ます。車は来ていませんでした。左を見ました。距離はかなり遠かったのですが、左から車が1台走ってきました。慎重な人で、車が通り過ぎるまで待ってそれから渡ろうと、ここまではよかったのですが、そう判断したときに、1台の車が右の細い路地から左折してきて、止まっているお年寄りの前をすーっと通りました。お年寄りはいびつくりしました。さっき右を見たときに車はいなかったではないか、自分の前を通った車は細い路地から出てきたのだな、危なかったな、ひかれなくてよかったなと思った途端に、左から来ている車のことを忘れてしまいます。左折した車が通り過ぎた後、お年寄りはすぐ道路を渡ってしまって、左からの車にはねられてしまったのです。これは実際に起こった事故で、事故に遭われた方は幸運なことにちょっとしたかすり傷で済んだのですが、後でお話を聞いたところ、この方は「左折してきた車に危なかったなと思った途端に、つい左の車のことを忘れちゃったんですよ」と仰っていました。ドライバーはもっとびつくりしていました。「私のほうを見て、それで、明らかに止まるよという姿勢を示して止まってくれたので、安心して走って行きました。そうしたら、突然対向車の後から飛び出してきた。事故が軽傷で済んで本当によかった」と仰ってました。

もうひとつの例ですが、信号のない交差点で、高齢者の運転する車が細い方の道を走ってきました。一時停止の標識があったのですが、この標識に気づかないでお年寄りはかなりのスピードで交差点にさしかかりました。交差点の直前で右側から40代の主婦が運転する軽トラックが走ってくるのに気づきました。高齢者は一時停止の信号があるのに気がついて慌てて急ブレーキを踏みました。そこまでは主婦の運転するトラックをちゃんと見ていたのですが、急ブレーキを踏んだ途端に、自分の車の助手席にある大事な荷物が飛び出してころげ落ちたのです。大変だと思った途端に、右からくる車のことを忘れてしまい、ブレーキから足がはずれ、車はそのまま交差点に進入してしまったのです。不幸なことに、高齢者の運転する車は軽トラックの横にぶつかり、40代の主婦は亡くなってしまいました。

以上の例からもわかるように、たくさんの情報を同時に処理する能力に問題が生じるところから、実際に高齢者による事故が発生しているということがあります。車の運転はたくさんの情報を同時に処理しなくてはならない行為ですから、運転するときはあらかじめ地図をちゃんと頭に入れて、そして、複雑な交差点はできるだけ避けるようにして、それで運転するということが大事だし、歩行する場合も、できるだけ簡単な判断で行動できるような歩行の仕方、あるいは悩み事を頭に抱えながら歩行するということがないようにすることが大事ではないかと思います。

たくさんの情報の処理に支障をきたすような悩み事の解消には、言うまでもなく家族とか近くのお友達、こういう方の存在が非常に大事です。できるだけ生活にゆとりを持って、生活に充実感・満足感を持てるように、悩み事ができるだけ少ないような生活をしていくことが高齢者にとっては非常に大事です。そんな意味から、やはり相談相手の友達が近所にたくさんいるような高齢者は、交通事故に遭う比率が少ないということもよく言われています。

皆さんが交通ボランティアとして交通安全教育に従事していただくときに、我々はこのように運転をしたら安全ですとか、こういう行動の仕方、歩き方をしたら安全ですとか、そのノウハウを教えることが教育の中心だと考えてしまうのですけれども、実はいい仲間づくりをしていただく、仲間づくりの中心になって活動していただくということも、実は大事な交通安全教育なのだと頭を置いていただけるといいと思っております。

これまでの話は、高齢者は一律にそういう特性を持っている、そんな形でお話をしましたが、次の「高齢者に対する交通安全指導の視点」で述べたいことは、高齢者を画一的に見ない、ということです。

高齢者というのは、みんながみんな共通した特性を持っている人たちではないのですね。一人一人、個人個人によって全部違う。例えば100歳を超えてもまだ個人タクシーで運転されているという方がいます。一方では70歳になった途端に、ほとんど運転能力が低下してしまって運転は難しいというドライバーもいるように、個人差がすごく大きいのです。

ですから、その個人個人によってどんな特性を持っているのかということ、個の視点から見ると高齢者に対する指導をするということも非常に重要なポイントではないかと思えます。個人差をつくる要因は何かを考えると、1つは、地域の特性がございます。例えば大都市に住んでいる高齢者、中規模の都市に住んでいる高齢者、それから、過疎地域とも呼ばれるような地方に住んでいる高齢者、これは交通行動が全然違ってきます。

以前「高齢者の生活構造とモビリティ」というテーマで、高齢者がどんな生活の特性を持っているかということと実際の交通行動との比較をしたことがあります。東京都北区と埼玉県熊谷市と群馬県館林市、この3つの市・区を大都市、中都市、小都市の典型ということで選び、そこに住まわれている高齢者をそれぞれの地域ごとに500人ずつ対象にしてアンケート調査を行いました。

北区の高齢者は、実は免許の保有率がすごく低いのです。地方都市の館林の高齢者が一番免許の保有率が高かった。要するに、地域によって全然免許保有率が違うのです。さらに免許を持っておられる方の中で、返納された方がどのくらいいらっしゃるかを見たら、北区は免許保有率が全体的に低いのに返納した人の比率は非常に高いのです。それに対して、館林の場合には、免許保有率が非常に高く、なおかつ返納した人が非常に少ないということが分かりました。

これは当然のことながら、北区の場合には公共交通機関がかなり発達しておりまして、運転しなくてもほかの手段で移動することが可能な地域、それに対して、館林の場合にはどうしても自分でハンドルを握らないと移動できないということがあります。地域によって交通行動は随分違うのだなということが分かりました。

高齢者の特性を特徴づける要因として、もう1つ重大なものがあります。それは、生活構造と我々は専門用語で言うのですけれども、生活のスタイルとか生活時間、あるいは家族構成、そういうどんな生活の特性を持っているかによっても高齢者の交通行動は随分違ってきます。例えば家族構成でいいますと、老夫婦で、御主人も奥さんも両方ともとても元気で、そして健康で外出も盛んにされている、こういうお年寄りは非常に安全性が高いのです。ところが、2人住まいであっても片方が病気になられたりすると、少し危険性が増します。ましてや1人住まいになると危険な状況が増えます。家族がどんな構成になっているか、あるいは生活構造そのものがどんなものかということによってもかなり違いが生じてくること分かっています。

高齢者に対する交通安全の視点ということでお話しさせていただくと、もう1つ大事なポイントとして、高齢者を弱者としてのみ扱わないということが必要です。これは今日の私の話のかなり大事なポイントになるところです。実は日本のお年寄りは外国のお年寄りに比べると非常に自立心が高いのです。

以前、総理府が世界老人意識調査というのをやったことがあります。対象には世界11カ国、先進国や開発途上国、日本ももちろん入っています。その中に「あなたの老後の生活は、何によって支えられるべきだと思いますか」という質問がありました。そこには答えが3つ用意されており、Aの答えが「私の老後の生活は国とか社会が保障をするべきだ」、Bの答えが「私の老後は、私の子供たちあるいは親族が面倒を見るべきだ、そういった社会が望ましい」、Cの答えが「国や社会、あるいは子供や親族などに頼らず、自分の老後は若い時に少しでも貯金をして、そして、高齢者になっても収入の道があるならば仕事をして、自分で支えていくべきだ」という内容でした。

Aの答えが圧倒的に多かったのはイギリス、フランス、アメリカなどの欧米の先進諸国でした。Bの答えが一番多かったのは、インドとかフィリピンとか、どちらかというと開発途上国でした。日本は飛びぬけてCの答えが多かったのです。

世界の高齢者の現在の就業率を見てみると、日本は非常に高いのです。高齢者になっても仕事をされている方の比率が非常に多い。そういう意味で、日本の高齢者は非常に経済的・

社会的に見て自立心が高い。ただ、私が気になるのは、こと交通という問題領域になると、日本の高齢者は社会を頼り、社会のほうも高齢者を大事にする、という傾向があることです。

もちろん高齢者を大事にすることは重要ですが、弱き存在として高齢者を保護の対象、かばうべきものとして一方的に見てしまうところがあると思うのです。高齢者には社会に貢献するための時間的余裕もあるし、能力もあるし、知識も知性もあります。高齢者にもっと活動していただく場を、特に交通の領域で提供していく必要があると思います。

ここにいらっしゃる皆さん方のように、交通ボランティアをしていて、リーダーを務めている方々は、本当にそういう意味ではまさに社会貢献をされている方たちの典型として考えられるところですが、そういった方々をもっともっと増やしていくということ、これが実は高齢者にとって非常に重要なポイントになります。つまり、高齢者に交通の領域で地域のためにもうひと働きしていただくような場をつくっていくことが大事ではないかと思うのです。それはなぜなのかというと、高齢者はどうしても一度思い込むと固執してしまう傾向があります。もっと弾力的に自分の周辺のことを考える必要があると思うのですけれども、その弾力性を養うものは何かといったら、人と関わる場をつくるということです。

私の専門領域で言えば、人間関係に参加する場をつくと、自分の立場を離れて相手の立場に立って物を考えるという性質を人間は持っているので、そのような役割を演じていただく場をつくることによって、お年寄りを安全に向けて動機づけることができるのではないかと思います。

次に、お年寄りというのは人間としてどんな特性を持っているのかということからお話をします。次のテーマ「人間の行動と動機づけ - 仲間づくりも立派な交通安全教育 - 」に入らせていただきたいと思います。

アメリカの社会心理学者でフェスティンガーという人が「認知的不協和の理論」という本を書いています。お年寄りの行動とも関わるので、ちょっとその紹介をしたいと思います。フェスティンガーは、人間というのは自分がやってきたことや考えてきたことは正しいと思いたくて仕方がない、そういう存在なのだと言っています。ひとりの個人に入ってくる情報の中には、これまでやってきたことや考えてきたことは正しいという、その人の価値を補強してくれるものがあります。こういう情報に接したときに、人間というのは実にうれしくなり、すんなりそれを内側にとり入れていきます。

ところが、自分にとって都合の悪い情報に接した時には、この情報がいかに誤りの情報であるかということを一瞬懸命探し、偽りの情報を受け入れる必要はないと退けてしまう。それが実は人間だと言うのです。

なぜこんなお話をしているかといいますと、皆さん方がボランティア活動をしている中で、いろいろな方々に注意をする場があると思うのです。それは当然正しい注意だと思うし、相手のためを思って行う注意だと思いますが、注意というのはそれがどんな正しい情報であろうと、どんなに相手のためを思った情報であろうと、注意された本人から見たら対立的情報なのです。そのため、せっかく相手のためを思って注意しているのに、その注意はほと

んど退けられてしまう。それでも、注意を退けないで受け入れ、自分の考え方そのものを変えてもらう、それにはどうしたらいいかということをお我々は考えなくてははいけないし、実はそれをやる手段があるわけです。

それは何かといったら、相手と深い人間関係を形成するという事です。深い人間関係を形成すると、これは一般に口コミというのですが、人間というのは自分の立場を離れて相手の立場に立って物を考えるものなのです。

それを踏まえた上で、私は一方通行な情報を提供するだけではなく、参加・体験・実践型で交通安全教育をやっていくことが本当の交通安全教育につながるということを主張しています。その主張は幸い、警察庁はじめ色々なところで取り入れられて、現在は交通安全教育というのは参加型でやっていくという方向性になってきています。参加の場をつくることによって相手の価値を変えていくということは非常に大事なポイントです。

人間というのは、知るということだけでは行動しません。人間は問題を発見して初めて行動するので、問題発見の場をつくることも重要なポイントになります。

そこで「参加型交通安全教育の具体例」という話に入ります。私は国際交通安全学会という、学問の枠を越えて、幾つもの専門分野の研究者が集まって交通安全の問題を考えていく学会のメンバーになって活動をし、現在は顧問という形でそこに関わっているのですが、今から30年近く前に、その学会に警察庁から、世界のいろいろな国々の交通安全教育の実態を研究し、報告書にまとめてほしいという依頼がありました。当時、警察庁は日本の交通安全教育を改革していこうと強く考えており、新機軸を出したい、参考にしたいということでした。

私はカナダとアメリカを担当して、先進的な事例を探ってきました。そのうちの1つがお手元にある「ネイバーフッドウォッチ」という手法です。ネイバーフッドウォッチは「お隣同士で見合いましょう」という意味ですが、アメリカのアラバマ州のタスカルーサという町の女性警察官の方が考案した教育制度です。

どういう制度かといいますと、幼稚園とか小学校の低学年の子供たちに3人か4人ぐらいの仲間をつくってもらい、1週間に1回くらい高齢者のお宅を訪問してお手伝いをする、それでボランティアの重要さを体験させるという制度です。

まず、女性警察官が、何軒かの高齢者のお宅へ訪問して、子供たちにボランティア教育をしたいのだと伝えます。高齢者といってもお元気な方もいらっしゃるのですが、例えば植木鉢を運ぶということは皆さんの力でもできるかもしれないけれども、子供たちが来たときに「私たち、ちょっと力がなくなったので、植木鉢を移動してくれる？」というような依頼をしたり、あるいは、お茶でも出して、ケーキでもつまみながら子供たちと話をしてもらうだけでも子供たちのボランティア教育になるだろうという、ネイバーフッドウォッチの制度の趣旨を説明します。

アメリカの高齢者は本来非常に自立心も高いし、ボランティア活動も熱心な方が多いので、子供たちの教育に貢献できる場が与えられるのであれば、ほとんどの方が協力を約束

してくれます。そこで女性警察官が、実はひとつ心配なことがあると言います。それは子供たちが途中で交通事故に遭うことです。そのため子供たちが訪ねてきたら交通安全を話含んで子供たちと接してくれないか、と依頼をするのです。確かに心配ですね、是非協力しますと約束してくれた高齢者の方たちに女性警察官は「ぜひよろしくお願いします。ただ、皆さんが知っている交通のルールは古いルールかもしれません。ここにやさしく書いた交通ルールブックがあります。これをあらかじめ読んでいただき、正しいルールを子供たちに教えていただけますか」というお願いをするのです。

実は、ネイバーフッドウォッチは、お年寄りたちに交通ルールブックを読んでいただくことが大きな目的なのです。この制度の利点は、高齢者に子供たちを教育するという役割を与えることによって、自発的にルールブックを読む、そういう参加の場、役割の場を与えられることによってお年寄りを動機づけしようとしている点です。交通安全教育はまさにこのようにやらなくてはいけないのだということを私は大変強く感じました。

最後にネイバーフッドウォッチと同様の趣旨による、私がこれまで参与してきた3つの提案を紹介させていただきます。

1つめは「ヒヤリ地図づくり」です。高齢者が通行中にヒヤリとした体験をしたところに、地図上にシールを貼っていきます。多くの人がヒヤリとした場所というのは危険な場所ですから、その場所についてみんなで自分の危険体験を話し合ってお互いに注意し合ったり、さらに一歩進んでそこを安全な場所にするために何が必要かを提案しあったりします。そういった参加の場をつくることによって、お年寄りを動機づけることにもつながります。現在は全国で、世代を超える形での参加型の教育として進められています。

2つめは、母の会の方々が盛んに利用していただいている「世代間連携交通安全教育」。祖父・祖母、父・母、お子さん（お孫さん）三世代での参加型教育です。高齢者の方たちはお孫さんたちのために「こうしたほうがいい」と話します。お子さんたちも「おじいちゃん、おばあちゃん、こんなところは危ないから注意したほうがいいよ」と発言します。「情けはひと（他人）のためならず」といいますが、人のために何か発言するということで、それによって本人が変わっていく、動機づけられていく、という狙いです。

3つめは「いきいき運転講座」。自主的に集まって活動できるような交通安全教育の場をつくらうということで、積極的に研究を主催していただいた日本自動車工業会をインターネットで検索すると、やり方とか進め方、データとかが全部出てきます。

安全のためには役割を演じ、そして、参加する場をつくっていくことが非常に重要だという提案をさせていただきました。有難うございました。

## 活動事例発表

塩竈市交通安全母の会活動から ～交通安全に果たす母親の役割～

宮城県交通安全母の会連合会 会長

佐々木和恵

今回は私たちの町である塩竈市交通安全母の会の活動の様子を、特に自分たちで積極的に、母の会自身が必要を迫られ、色んな事故、町の様子をみながら、どうしても立ち上げたいということで、新しく立ち上げた項目のみ、絞って発表させていただきますのでよろしくお願い致します。

初めに、塩竈市は魚市場の水揚げで賑わう、水産物の街として発展しており、生マグロの水揚げは日本一です。また市の木は天然記念物にも指定されている塩竈桜です。春のお花見シーズンには、多くの見物客で賑わいます。市の花は白菊。これは江戸時代から歌い継がれている民謡、塩竈甚句に登場するほど、市民の皆さんに親しまれている花でございます。次に、塩竈市交通安全母の会の活動についてご紹介します。私は平成15年から会長に推薦されて活動をスタートさせた当時から、今ご覧いただいている項目(資料で)星印がついている部分は特に力を入れている部分です。この項目についてご紹介します。私たちは昭和53年4月、発足以来、塩竈市や塩竈警察署のご指導のもと活動を続けており、今年で43年になります。春、秋の交通安全運動の際の啓発活動や広報活動をはじめ、小中学生への声掛け運動など、様々な活動を行っております。今回はそのうちの5つの活動を紹介したいと思います。初めに交通安全教室です。これは塩竈市の保育所、幼稚園児を対象に行っている交通安全教室についてです。この活動は平成15年から実施しておりまして、新入学児童を対象、交通事故から子どもを守るため、卒園予定園児などを対象に、啓発品を渡したり、紙芝居や腹話術人形を使った交通安全マナーの指導を行っております。この紙芝居も全て内閣府から送っていただいた物を現在でも使用しております。この活動は卒園後、一人で登校する新入生にとっても大変有意義な交通安全教室ということで保護者の方から大変、感謝の言葉をいただいております。続いて、飲酒運転根絶活動についてお伝えいたします。毎年7月20日の海の日に開催される、塩竈みなと祭で行う飲酒運転根絶活動についてです。塩竈みなと祭では昭和23年から港町である塩竈市の経済発展と市民の元気回復の為に始められた祭で、日本三大港船祭と呼ばれている、伝統のある祭です。そこで行われるパレードの際に飲酒運転根絶活動を行っております。その内容はパレードの際に横断幕やのぼりを掲げて、飲酒運転根絶を訴えるとともに、代表した市民や観光客の皆さんに飲酒運転根絶に関わるうちわを配布するなどの活動を続けております。私の前の先輩である会長さんの時、令和元年度にシートベルト着用、チャイルドシートの着用の徹底ということで活動をされており、私たちが引き継いで、飲酒運転根絶活動に絞って現在も続けているという形です。また、春秋の交通安全運動だけではなく、夜の飲酒運転根絶活動についても、ご紹介します。塩竈市・尾島町の繁華街で飲酒運転根絶活動を行っております。この街は飲食店が多数存在する繁華街

で約 200 軒近いお店が並んでおります。飲酒運転者も非常に多いことから、宮城県警から「飲酒運転根絶重点区域」に指定されている地域でございます。これを受け、毎年春秋の交通安全運動、県民総ぐるみ運動期間中に塩竈市や塩竈警察などのご協力のもと、繁華街の飲酒運転運動の啓発期にはチラシを配布し、飲酒運転根絶を訴えております。夜は一軒一軒声掛けをしてお店を営む御主人やママさんたちと笑顔で会話しながら声掛けをして。お客様にもチラシを配ったりして、今は和やかな雰囲気です。次は夕暮れ時の交通安全啓発活動についてです。この活動は 11 月の夕方に行っている活動で、夕暮れ時から夜間にかけて交通事故が多発していることから塩竈市や塩竈警察署のご指導のもと、手作りのプラカードやのぼりを掲げ、運転手に安全運転やライトの早めの点灯を呼びかけ活動しております。特に東日本大震災の時には、国道 45 号線では、大型トラックや災害で出たガレキなどを積んだ大型の車、あるいはコンクリートミキサーとか大きな車が夕方渋滞するんですね。その国道沿いでいち早く活動を開始しており、私たちにとってはなくてはならない活動となっております。自転車マナーアップ運動についてお話をします。私たちの街には 1 つの高等学校があります。男女共学の県下で一番のマンモス校となっております。この学校の子供たちの為に、自転車マナーアップ運動を始めました。毎月 15 日の早朝に、私たちとあいさつ運動を行いながら自転車のマナー向上を呼び掛けています。この運動によって塩竈高校の生徒たちが、自主的に生徒会を中心に自分たちも交通安全委員会を立ち上げ、手作りのチラシなどを作成したりして、現在は生徒さん方と私たちと一体となって、早朝 7 時 30 分から 8 時 30 分の時間帯で行っており、今年で 17 年目になります。校長先生や教頭先生なども月一回のこの活動にご協力いただきまして、笑顔で学校をあげて協力いただいております。私たちも楽しく活動を続けられております。以上、私たちが中心になって警察署、市の職員の方々にご協力をいただきながら活動している 5 つのことについて絞ってお話ししました。最後に、塩竈市交通安全母の会は、昭和 53 年の発足以来、「交通安全は家庭から」を合言葉に、交通事故の無い、明るく豊かな街を目指して活動してまいりました。また園児を対象とした交通安全教室や高校生を対象とした自転車マナー運動など、独自の活動も多数行っております。特に平成 17 年 5 月に隣接する多賀城市で発生した飲酒運転により、高校生の大きな死亡事故が発生しました。これを受けて、私たち母の会がいち早く『飲酒運転根絶運動』を行ったことから、宮城県県警から高い評価を受け、宮城県内に広がりを見せるようになりました。現在は新型コロナにより、活動を自粛せざるを得ない状況ですが、3 密回避など感染対策を徹底しながら行っております。今後も交通事故の無い、明るく豊かな街を目指し安心して安全な街づくりの為に母の会の活動を精力的に続けて参りたいと思います。母の会の合言葉、「笑顔で明るく楽しく健やかに」。そして、継続は力なり、をスローガンに掲げ、これからも頑張ったいと思います。以上で発表を終わります。

## 秋田県交通安全母の会

### 秋田県北秋田市交通安全母の会

会長 中嶋洋子

会員 簾内和子

それでは北秋田市、母の会会長、中嶋洋子でございます。これから、秋田県北秋田市の活動実践を発表いたします。まず、北秋田市の紹介です。北秋田市は秋田県の北部にある市で県内に2番目の面積の大きい市です。資料の写真は今年7月27日、ユネスコ世界文化遺産に登録が決まりました「北海道・北東北の縄文遺跡群」です。これは17の遺跡で構成されておりますが、その中の一つ、伊勢堂岱遺跡があります。それが北秋田市であります。次の写真は伊勢堂岱遺跡縄文館でございます。続いて北秋田市の紹介です。北秋田市は秋田県の北部にある市で、県内で2番目に面積が大きい市です。人口は3万235人、世帯数は1万3840世帯。高齢化率は44.7%。市の花はアジサイ、市の鳥はクマガラ、市の木はブナです。北秋田市交通安全母の会は4町合併して平成17年の設立以来、「交通安全は家庭から」を合言葉に母親の視点から、特に子供と高齢者の交通事故防止と飲酒運転の撲滅を図り、交通安全指導や交通事故防止活動を推進しています。

それでは活動の内容をご紹介します。会員の簾内和子です。北秋田市鷹巣地区交通安全母の会では新入学児童を交通事故から守る活動として「黄色の鈴」を各小学校の入学式で1年生に贈呈しております。寒い冬の間には会員たちは交通安全の願いを込めて、黄色の毛糸を一針一針、立体的に編み上げ、中に鈴を取り付けて黄色の鈴を作ります。1年生はカバンに付けて鈴の音を聞きながら、見守られて元気に登下校しています。この活動は30年以上も続いております。

続いて、「ふる里秋田交通安全音頭」について紹介します。平成17年に地元のグループ、スプリング4のメンバーが作詞作曲。振り付けは母の会のサトウヒロコさんです。春秋の全国交通安全運動総決起集会では、秋田県婦人会の赤い半纏に交通安全の黄色いマフラーを首に巻き、笑顔で楽しく輪になって踊ります。80人規模です。この啓発活動の功績が認められ2021年3月に全国優良団体として表彰されました。また、各地区の運動会、敬老式、婦人会の集会など。最後の締めくくりには、みんなで大きな輪になり交通安全音頭を踊ります。母の会会員が地域の小学校に出向き、ふるさと秋田交通安全音頭の踊りを子供たちに教えています。運動会では父母や祖父母と一緒に踊り、学習発表会などでも踊っていることで、小さい頃からの安全教育の地域への広がりが期待されています。各地域の高齢者世帯訪問と子育て世帯訪問は丁寧にお年寄りの安否確認、子育て困りごと等の話し相手となり、きめ細やかな活動をしています。各種交通事故防止活動にも、積極的に参加しています。「交通安全は家庭から」を合言葉に、母の会活動を継続してまいります。

## 山形県交通安全母の会連合会 副会長 阿部啓子

大江町は山形県のほぼ中央部、村山平野の西部に位置し、東に日本三大急流の一つ最上川を、西には日本百名山の一つ朝日連峰、その2つを結ぶ月布川によって形成される自然豊かな町です。町内には四季折々の風景や、豊かな自然を満喫できるハイキングスポットがたくさんあります。特に左沢楯山城史跡(あてらざわたてやまじょうしあと)公園通称日本一公園は、JR 左沢線の終点、左沢駅の北側の高台にあり、地元の貴族大江氏の左沢楯山城跡地(あてらざわたてやまじょうあとち)にある公園です。最上川の雄大な流れと、朝日連峰・蔵王の山々を眺めることができます。また、町内には温泉施設が2箇所あり、全国でもめずらしい高濃度の温泉で、「熱の湯」ともよばれるほど保温効果に優れています。まだまだ、大江町の良い所はたくさんありますので、山形にお越しの際は、是非足を運んで頂ければと思います。お待ちしております。

大江町交通安全母の会は町内全世帯が会員となり、各地区から評議員が1名ずつ選出され、その中から9名が理事として活動しております。各季の交通安全運動や毎月1・15日の交通安全街頭指導など、一年を通してさまざまな活動を行っております。

本日は、時間の都合上主な活動内容についてご説明いたします。まず一つ目は、新入学児童へのランドセルカバーの贈呈です。毎年、新入学児童のオリエンテーションの際に、子ども達に直接手渡しで贈呈しております。ランドセルカバーには町内で化石が発見された“ぷくちゃん”の愛称の「ヤマガタダイカイギュウ」が描かれております。子ども達にも大変好評です。

二つ目は、春と秋の交通安全県民運動期間中に、まだ通学に不慣れな小学一年生を対象に、各地区での街頭指導を行っております。地区によっては、下校時に限らず朝の登校時に指導にあたっただいております。最近では町内全世帯が会員になっているため、女性会員だけでなく男性の方からもご協力いただいております。

三つ目は、高齢者世帯訪問による夜光反射材の貼付活動です。毎年町内の2、3地区を高齢者交通事故防止重点地域に選定し、75歳以上の高齢者宅を訪問し反射シールの貼付や配布を行っております。訪問当日は、靴や傘などを準備し、私たち母の会が来るのを朝から待っていてくださるお年寄りの方もいらっしゃるのです、大変うれしく活動しております。

四つ目は、高齢者交通事故防止重点地域を対象とした交通安全教室を開催しております。交通安全教室では、母の会理事がモデルとなり反射材のファッションショーや交通安全寸劇を行っております。反射材ファッションショーは、理事が実際に反射材を身に付け、参加者に反射材の効果について体験してもらうことが目的です。

その他、交通安全協会や安全運転管理者協議会、老人クラブ、交通指導員等、約500名の参加により年1回開催される大江町交通安全町民大会では、“死亡事故ゼロ”と体脂肪の“脂肪ゼロ”をかけた、山形名物「玉こんにゃく」のお振舞いを、私たち母の会が毎年行っておりました。昨年からは新型コロナウイルス感染症の影響により中止となっております

が、新型コロナウイルス感染症が終息し、本大会が開催されるようになりましたら、また再開したいと思っております。また、県母の会事業でありますハートフルメール事業は毎年行っております。本事業は、小学四年生が自分の祖父母や近所の高齢者など、身近な高齢者宛に交通安全のはがきを作成し、取り組んだ児童も受け取った高齢者も交通安全について再認識してもらう事業です。

また、幼児と高齢者を対象とした世代間交流交通安全教室を実施しております。今年度は、新型コロナウイルス感染症予防の為、高齢者の参加はありませんでしたが、警察署員によるお話や園周辺道路での歩行訓練を行いました。

最後に、毎年年度末に交通安全母の会だよりを発行し、全世帯に配布しております。この会報を見れば、私たち母の会の活動内容が一目でわかるものとなっております。

これからも、「交通安全は家庭から」の基本理念のもと、交通安全への願いを胸に地域の方々と共に、交通事故のない安全で安心な大江町を目指し、会員の皆さまと共に活動していきたいと思っております。

以上をもちまして、山形県大江町交通安全母の会の活動事例発表を終わります。

ご清聴ありがとうございました。

## 活動事例発表を元にした意見交換会

：塩竈市交通安全母の会の方にお尋ねします。飲食店への啓発活動の際、警察の方とか交通指導隊の方は活動に付いて行っているのでしょうか。私たちが繁華街など行っていましたが「夜は危ない」ということでやらなくなりました。もう一点、塩竈高校の生徒に自転車マナーを教えているということですが、写真の高校生が抱えている箱の中身はなんですか？

：お答えします。塩竈市の夜の繁華街の車道には列を成して車が止まっています。それが深夜になるとそれは無くなる。ということは飲酒運転をしている(可能性が高い)ということなんです。私も近くに住んでいたんで、これを何とかしようと思いました。私たちは一軒一軒歩いて飲食店をまわりました。そうすると店の経営者の方が、ママさん方なんです。それで「失礼します。飲酒運転根絶の活動にご協力ください」と言いました。始めは大変でした。「営業妨害」とか言われて。でも1年、2年、3年とやっているうちに、もう笑顔で迎えてくれるようになって、「ご苦労様です。夜遅くまで大変ですね」とか「啓発品、多めに置いていってください」とか言われるようになりました。仕事の関係で、車を店に置いていかなきゃダメな人は必ず、駐車場に入れる。それから10台くらい代行車が待機しているので、その代行車を利用して帰っていただく。その間、キーをママさんがお預かりする。それで私たちが見回りをする時は必ず、市の職員と警察署の職員が付いています。そこで交通情報を入れたコミュニケーションを行います。時には市長、市議会議員の方、消防署長なども付いてきてくれます。大勢の方が協力していただき200件の飲食店を見回ります。私たち

はお巡りさんに支えられ守られ、本当に楽しく充実した活動を続けています。この活動がのちに宮城県全域に広がりました。宮城県に国分町という有名な繁華街があるんですが、そこも塩竈市の取り組みを参考に、次の年、一斉に車を排除させた。県警の本部長が立ち上がってくれたんですね。やっぱり何かあった時は直ぐに立ち上がって、行動するべきだなと思います。地域の周りの方も巻き込んで、現在も大勢でやっております。

高校生の箱の件は、タイヤの前と後ろに付ける反射材です。子ども達はほとんど付けてないんですね。部活が終わって暗い道を帰るのに。心配でならないということで、私達が活動費を貯金して、2年に1回、3年に1回、定期的に贈呈して、それを学校の交通安全委員会を立ち上げた子ども達が、新入生に渡して。そして取り付けも生徒同士でやっているそうです。現在も続けております。腕に付けたり、リュックサックなどにぶら下げる等してね。とても子ども達に喜ばれています。

鈴木：反射材に関しては、前後は元々付いているものがありますが、横から見える反射材というのが規定されていない。横から見える反射材は非常に有効と聞いております。その点も是非、ご検討いただけますと幸いです。

北秋田市の方たちがつくる黄色い鐘、非常に費用がかかると思われますが。その点、どうやってやりくりしているのでしょうか。

：母の会のお金で作っていますが、そこまで費用はかかりません。児童数も多くありませんし。

：北秋田市の方にお聞きします。その鈴はどのように使うのでしょうか？

：この鈴はランドセルに付けていますね。

鈴木：福井県にあるメーカーが、反射材入りの毛糸を作っているんですね。その毛糸で作っていただくと鈴の音だけではなく、夜なったらその毛糸が光るといふ。ちょっとお金がかかっちゃいますけど。私、反射材の普及促進協議会というところで、反射材の性能を審査しています。警察庁や内閣府が集まって。反射材の性能委員会というのがありまして、その会長をしているんですが、最近の反射材はデザイン的にも優れたものもあります。自分で反射材の製品を作ってごらん下さい、というのもありました。例えばアルファベットの文字がでてくるとか、それでカバンなんか貼ったりだとか、そうやって自分で作れます。また反射材入りの毛糸を使ってお孫さんがおじいちゃん、おばあちゃんに手袋やマフラーなどを作ってプレゼントする。そうするとお孫さんからもらったものだから、着用しようという気持ちが高まる。そうやって工夫を凝らした、いわゆる市販の物を配るだけでなく、自分で一工夫して作るような製品が生まれてきました。青森県の方は、高齢者宅を訪問して、実際に傘だとか靴だとか用意して頂いてそれに実際に貼っているという。これは非常に良いことだなと。ただ配るだけだと、反射材って引き出しにしまってなかなか使わないということになってしまいますので。実際に貼付していただくところまでご指導していただきますと凄く良いと思います。

：先生から反射材入りの毛糸のことを聞きまして、早速、この冬から取り入れまして、来年の新生生の時は、反射材入りの毛糸で作った鈴を作りたいと思います。

：コロナ禍の為、研修も中々厳しい昨今。内閣府から映像資料などあれば貸してもらうことはできないか？また紙芝居も特に教材として良い。紙芝居などもあれば貸してもらえないだろうか？

鈴木：今のお話で、コロナ禍の為、講師をお招きするのも中々厳しいという状況が続いています。もしパソコンを操作できる方がいる場合、日本自動車工業会のいきいき運転講座がおすすめです。運転講座のやり方が全部わかるようになっています。データもそこにあります。全て自分たちでできるもの様になっております。

司会：内閣府のHPに交通安全の啓発動画とか啓発用の資料、クイズ、ポスターで使えるイラストもありますので参考にしてください。

：各県の運動をされている方々、ご苦労様です。会場の地元の者ですが、私どもも皆様の発表を取り入れて力にして、活動してまいりたいと思います。今後もよろしくお願いします。私どもは、透明の傘に反射材を貼る。夜間、貼ってないと見えにくいのですが、反射材を貼っていると、反射して事故防止に役立つのではないかとNHKで取り上げられた経緯があります。そういったアイデアを皆で共有して、事故防止に励んでいきたいと思います。よろしくお願いします。

鈴木：反射材の利用の仕方はアイデアを凝らすと、使い方は色々あると思います。是非、皆さん、利用してみてください。

## 講演'の補足と講評

### コーディネーター

千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

予定されていた時間に余裕がございます。ご意見ご質問なければ、少し午前中の補足のお話しをさせていただければと思います。

先ほど「問題発見をしてもらわなければ人間は行動しない」と申し上げたのですが、人間の行動には色々な種類のものがあります。大きく分けると無意識の行動と意図してやる行動があります。意図して行なうことを行為と言います。安全を守る行為をしなければいけないのですが、行為というものは全て「問題解決」する行動なのです。お腹が空いた場合、「お腹が空いた」という問題発見をして、食事をするという問題解決をする行為をします。先ほどお話ししたシャワーにつきましても同様です。問題発見と問題解決の間に、問題形成というものがあります。判断することを問題形成と言います。

疲れたと感じた時にお風呂に入る、シャワーを浴びる、お酒を飲む、寝る、など、色々な方法を見出し、それにどのくらいのマイナスの要因があるか、どのくらい解決するためのプラスの効果があるか考え、そこからひとつの方法を選び行為をするのが問題形成から解決に至るプロセスになるのですが、その前に、先ほど申し上げたフェスティンガーの認知的不

協和の理論について言った中でもお話ししましたが、どうやったら問題発見するの、ということ。我々はそこに事実としての問題があれば、全部問題発見すると思ってしまうのですが、実は違うのです。例えば月曜日の午前中は、実際には疲れていないのですが、気分の上では疲れた感じがしてしまいますでしょう。逆に金曜日の夜なんかは一週間働いて一番疲れているはずなのに、明日明後日休みだと思うと、疲れを感じないというのがありますでしょう。だから、実は事実疲れている、ということと、疲れたなあ、という風に思うこととは、イコールではないのです。じゃあ、どうやって我々は問題発見しているかということ、ここが一番重大なところなのですが、問題意識、問題を問題だと測る物差しです。問題を問題だとする心、これがさっき価値といったものなんですけれども、こういうもので測って、実は問題発見をしているんです。だから、この価値が、問題をどう測るかということによって、問題の発見のされかたというのはものすごく違ってきます。

心理学で面白い実験があるのですが、2本の同じ長さの棒があるのですが、問題をどのように吸い上げるかによって、2本の棒が同じ長さに見えなくなるのです。上の棒に矢印をいれます。下の棒に(上の棒とは反対向きの)矢印をいれますと、どっちが長く見えますか。矢印によって問題意識が変わってきてしまうために、下の棒のほうが長く見えてしまうんです。

これと大変似た実験があるんで、ちょっと不謹慎なんですけれども、有名なトランプ手品です。(トランプの一部を手で隠して何枚か見せる)これはなんでしょう。皆さんに人間の持っている物差しの話をしているんで、すぐに種明かしをしますけど、実はこういうトランプなのです。(普通では入らないところに数字を表す記号が入っていて、それを手で隠して別な数字に見せていた)これがどうして3に見えるか、それは皆さんが一度トランプをやっているからなんです。一度トランプの数字(の場所)を経験しているから、なくちゃいけない場所に記号があるはずだから、3と判断してしまいます。

つまり、我々がものを見るっていうのは、全部、自分たちの過去の体験の中でできた、物差しを頭に置いているんですね。安全な行動をしてもらうように問題発見してもらうには、どうしてもここをいじらないと、実は、安全な行動ってしてくれないんですね。ところが、これがなかなか、動かないものなんです。

さっき、高齢者の事故は自分の住んでいるところの近所で起こっている、その自分が住んでいるそのところのものを安全な地域だっていう物差しがあるから、事実は、非常に危険な地域になっても問題発見をしてくれないわけですね。それで、この物差しをかえるには、何が必要かって言ったら、それは、参加する場をつくる、参加されている方と対話をしたり、人と話しあったりして、参加をしてもらう場をつくらなかったら、中々変わりません。ということを実は、もう少し時間があったらお話ししたいと思っていました。

もう一つ、人間の行動に関わるお話なのですが、どういう順番で行われるかという話ですけれども、アイドマ(IDMA)の理論というのがあります。最後のAは、Action(アクション)、すなわち行動のことを言います。行動に至るまでに、4つのプロセスを経て、人間というの

は行動するよという理論です。これは、マーケティング(ものを販売する)人たちが見つけた理論ですけれども、最初にあるのはAttention アテンション(注目する)、ということです。

例えば、ホンダの車に乗っている私がいたとします。私がもし、違う行動、トヨタを購入するという行動をしたら、いったいどういうプロセスで行動していきますか、という、これがアイドマの理論です。最初は、トヨタからこんな車が発売されたということ、いかに私に注目させるか。知らせるか。ここが最初のステップになります。これで注目しないで終わっちゃったら、ホンダから離れません。それが、I、インタレスト interest 興味・関心を持つ、さらに買ってもらうためには、デザイア desire 欲求を持つということが必要で、ここで問題意識の変化のプロセスがDの段階で、そしてそれをメモリー Memory 記憶してもらう、注目・関心・欲求・記憶・行動のプロセスがアイドマの理論です。

マーケットの会社が発見した理論ですから、すぐにそれを高めるための方策を考えます。まず、注目してもらう・関心を持ってもらうために広告宣伝活動をします。しかしこれは行動にはあまり効果がない。逆に、行動に効果があるのが、対面販売活動になります。この二面戦略で会社は販売戦略を考えていきます。ですがこれでは足りないんです。これに加えて一番重要な欲求に効果を持った販売戦略として、実は口コミ、参加を中心とした場があると販売に繋がっていくよ、ということが見つけられたわけです。

それでなんでこんな話をしたかということ、実は交通安全教育にも、この3つが必要だと思っただけです。広告宣伝活動に相当する、オフジェーティーというのですが、仕事から離れて集合教育の形で教育をしていくような、これが広告宣伝に相当します。対面販売に相当するのが現場教育、一般オージェーティー、この2つしか教育がなかったのですが、これでは足りない。口コミに相当するピージェーティー、参加教育というふうには呼び、参加する、役割を演ずることによって、その人を安全に行動しようというように動機づける、そういう教育が必要じゃないか。これが私が交通安全教育は参加型でやらないとダメじゃないか、とさっきのお話しのネイバーフッドウォッチ、ヒヤリ地図、3世代交流も、危機運転行動など、参加する場を作ることによって教育をしていく。

たぶん、ボランティアの方々、色々教育されていく中でも、この3つが必要になってくると思うんです。それで、例えばさっきの反射材の周知だとか、そういうのをやるのはどちらかということこの集合教育、それから、実際に反射材をお配りしてつけてもらう、それは現場教育、その中間にある、身体を動かし、手を動かし、そういうことによって動機づけをする教育が、もう一つの教育として必要で、このあたりを、ぜひ、ボランティアの皆さん方には、色々工夫をしていただきながら、どんなことがあるかなと検討していただけると有難いと思います。

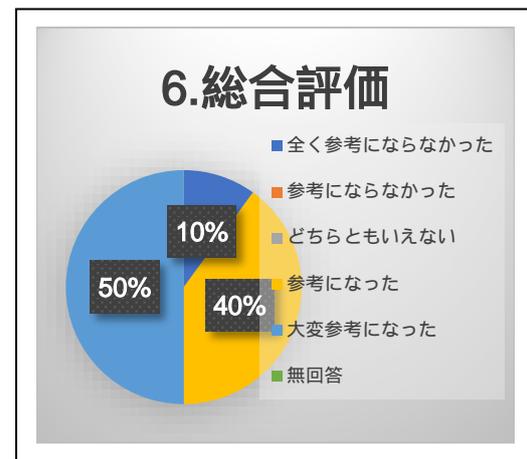
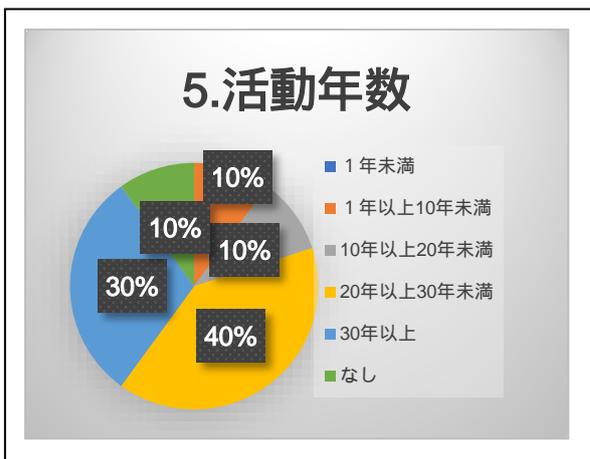
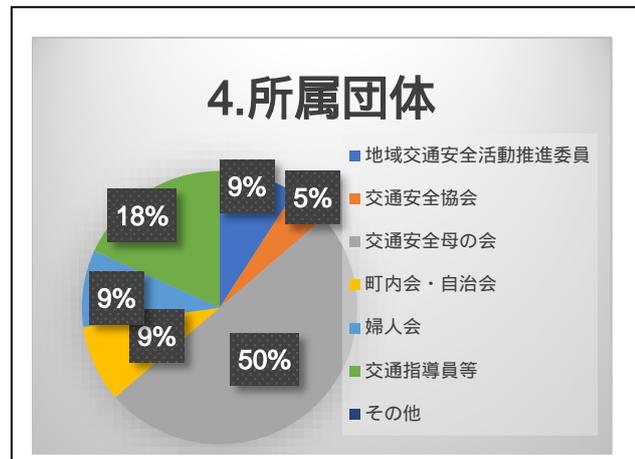
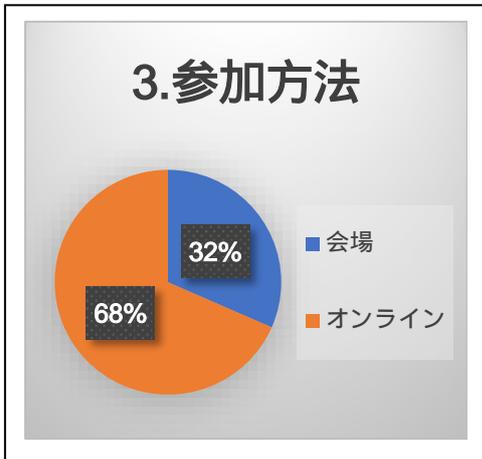
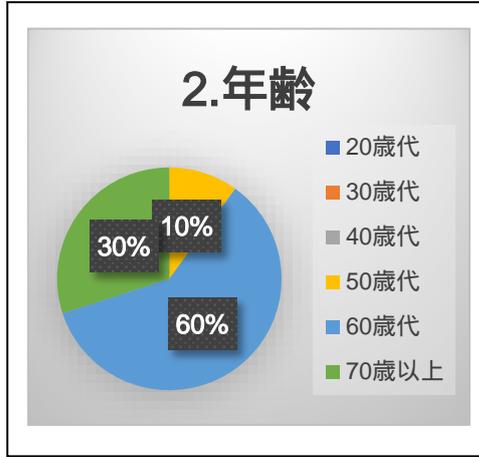
今日の講評のほうにも入らせていただきますが、午前中のお話を伺っていて、私は稲垣先生の講演の中で、一番感銘を受けたのが、地域のボランティアの方々の声かけ運動が、子どもたちの教育の上で非常に大事、これが大変重要なポイントだと思っただけです。もう一つ、私

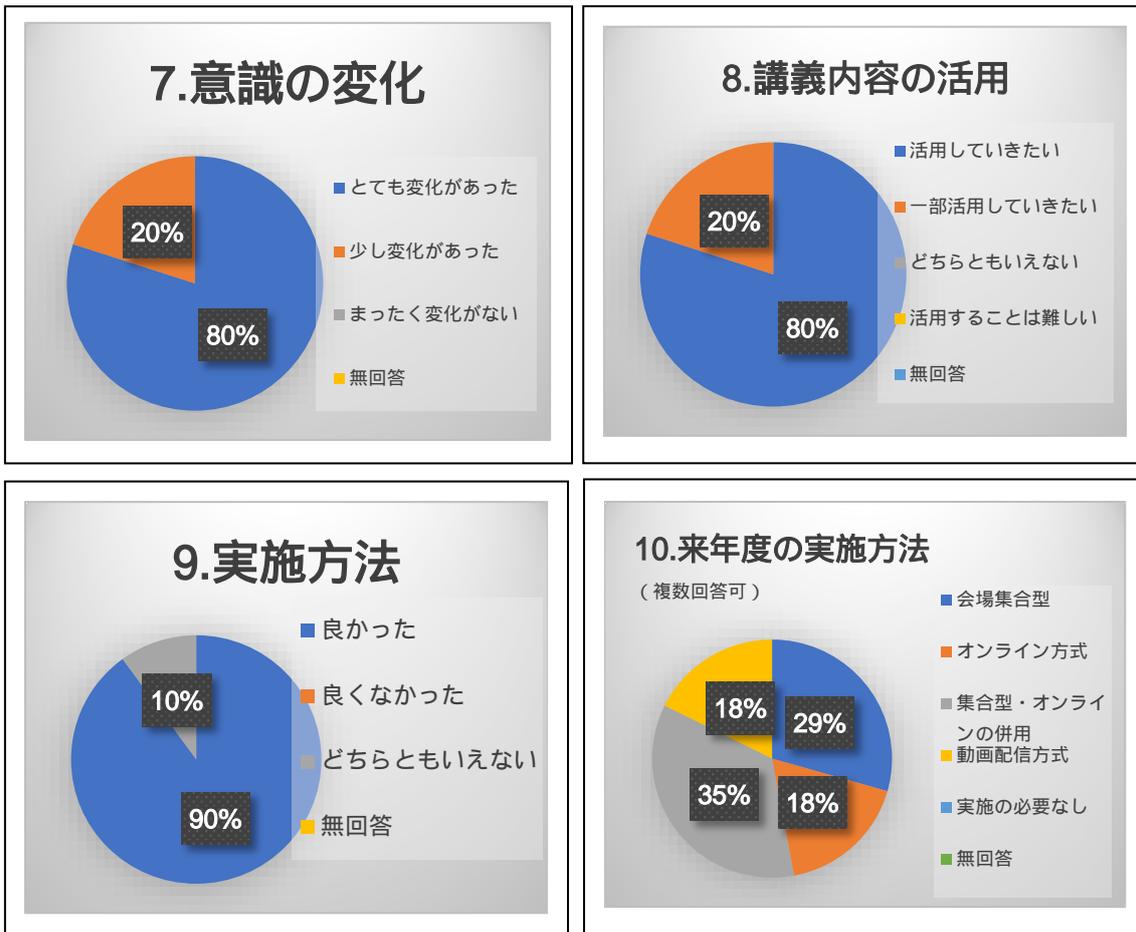
は白板を使用して昔ながらの講義を行い、時々自分で手を動かし筆記をしていただく、これが参加型の教育なのです。稲垣先生の講義で特に感銘を受けたのは、パワーポイントによる講義はどちらかという集合教育にあたるのですが、空欄部分を皆さんで考えて入れるスタイルです。参加型の教育に入っているなど強く感じました。

素晴らしいご報告を頂戴しました。とりわけ高校生がクラブ活動で母の会と連携しながら自転車のマナーについての活動をなさるとか、反射材をお配りいただいて、ただ配るだけじゃなくてそこに実際につけていただくという作業までくわえてなさっているとか、手作りで黄色の毛糸で鈴入りの製品を作って1年生に配るとか、全国色々な地域の母の会の方々が積極的に活動をされているということを改めて知りまして、大変感銘を受けました。

今日は大変良い時間を過ごさせていただいたと感謝しております。十分なコーディネーターとしての機能を果たせたかどうか大変反省するところしきりなんですけれども、一応時間が参りましたので、まとめとさせていただきます。本日はありがとうございました。

### 3.アンケート集計結果





問8．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）

- ・交通安全教育後、実践した成功例を取り上げてほしい
- ・とてもわかりやすく細かい内容で良かったです。
- ・近年子どもたちの交通事故現場のその後の近況をみることができれば良いと思いました。私たちの通学路の危険箇所見直しをしましたが、よりよい改善策がとられたところを知りたいと思いました。

問11．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必要な機会について

- ・運転する側、歩行する側に立ち、実際に体験する。
- ・内閣府主催の研修会を充実させ（講演）また交通安全母の会をスタートさせてから今日まで補助をいただき活動をしてきましたが、現在は反射材他啓発用品を準備する予算も厳しいです。
- ・座学、自転車保険の内容

- ・各会員が数多くの講習会に参加して、交通事故の実態を把握して、ドライバー、歩行者全員にお伝えしていく事が必要、今コロナで大変ですが徐々に広げていければ・・・と思います。
- ・情報はそれなりに入るけど、まだまだ体験型が少なく、鈴木先生の仰る現場教育の少なさがあります。交通安全に携わる方々の連携をしたいのですが。
- ・ボランティア会員のための研修会・・・代表者だけでなく会員一人一人が勉強できる場をつくる。
- ・まだコロナ終息せず皆さんとの交流ができませんが、子供、大人、老人とそろって安全について行動する時間をもちたいと思います。
- ・各県単位の講習もあったら良いと思います。

## 問12. 講師の先生への質問

稲垣具志先生

- ・ひたちなかに最大の交通安全教育施設があると聞きました。一度見学したいと思いました。
- ・5歳以下の子供達に対し認知・判断・行動を私自身見極めなければならないと思いました。
- ・最新の子供達、大人老人と安全に対する比較がわかりました。見やすかった。

鈴木春男先生

- ・内容も多く理解するのに大変でしたし、もう少し時間をかけ、じっくりとお話を聞きたかったです。
- ・オンラインで受講しましたが、もう一度広い会場で多くの参加者を集めた中で、じっくりとお聞きしたいと思っています。
- ・一つ一つの言葉に意味の深味が有、今までの思い込み(自分ですが)が左右されることを感ずることができました。
- ・反射材入り毛糸はどちらの会社で作っていますか。お知らせください。
- ・ボードを使った講習は参加しているなと思いました。先生両方の講習で面白かった。

## 問16. 講習会の実施方法について

- ・オンラインはオンラインで良いところはありますが、高齢者には集合型、対面で話す、聞くの方が理解しやすいです。
- ・今回の東北ブロック講習会には今回で4度目の参加となりますが、コロナ禍で宮城県会場は中止になり多くの参加者は残念な思いでおりましたので、中止ではなく再開させてほしかったです。
- ・今年は11月になったので助かりました。農業を営んでいるので稲刈りが終わった後だったので、今後も今の季節にしてもらえれば助かります。

- ・講習会はもっと大勢で聞きたかったです。オンラインでも。
- ・東北ブロックを集合して開催するのではなく、1年に1県を決め講習会をすることはできないか。より多くの人に参加できるのではないかと思います。
- ・慣れないズームでの講習会でしたが、皆さんの顔がもっと画面に出ている状況が欲しかった。

#### 問17. その他ご意見・ご要望等

- ・交通ボランティアに限らず、ボランティアをする方が減っているように思います。どうしたら増やすことができるか？課題だと思います。
- ・前回の青森県での東北ブロックでの講習会で福島県の交通安全母の会を中心に、3.11の東日本大震災以来交通安全活動が大変だったと聞きました。今回はオンライン形式で良く聞こえなかったり、参加人数がどれだけあったのか、スクリーンでは会場ごとなのに姿が映りませんでしたので、盛り上がり欠けた面残念に思いましたし、進行される方の声も低くとぎれておりました。やはりオンライン形式での開催は、少し縮小したスケジュールでの実施方法を考えていただければと感じました。
- ・小池さん以外の司会の声が小さく、聞き取りにくかった。
- ・リモートは初めてだったのですが、司会者の声が聞きづらく少し残念でした。やっぱり皆さんと直接会っての会話がしたいと思いました。世代交代した会長さんたちとの横のつながりも大事かと思えます。

#### 4. 写真



開会挨拶 内閣府 西村参事官補佐



講演 稲垣具志 先生



講演 コーディネーター  
鈴木春男 先生



事例発表



事例発表



意見交換会

# 関東・甲信越ブロック

## 1.プログラム詳細

9月15日(水)

10:00 ~ 10:10	(10)	開会 主催者挨拶 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
10:10 ~ 11:10	(60)	講演 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 演題 テーマ : 事故防止点検の視点と障害児者の 交通安全
11:10 ~ 11:25	(15)	休憩
11:25 ~ 12:25	(60)	講演 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男 演題 テーマ : 高齢者(運転者も含めた)に対する 交通安全の動機づけ
12:25 ~ 13:25	(60)	昼休憩
13:25 ~ 15:05	(100)	活動事例発表 休憩含む
15:05 ~ 15:20	(15)	休憩
15:20 ~ 16:05	(45)	活動事例発表を元にした意見交換会
16:05 ~ 16:30	(25)	講評 コーディネーター 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 主催者からの連絡事項 内閣府
16:30		閉会

## 2. 講義等の記録

### 講演

#### 事故防止点検の視点と障害児者の交通安全

#### 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

まずは、皆様の長年のご活動に心より敬意を申し上げます。今日は「事故防止点検の視点と障害児者の交通安全」というテーマでお話をさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

皆様のお心のこもった温かい視線で、毎日子供たちを見守っていただけていますが、今日はそうした皆様を代表して、川上様をご紹介したいと思います。今は80代後半でいらっしゃいますが、これまで長年に渡って活動されてこられた方です。その御活動の様子を動画で御覧いただきたいと思います。本当に皆さんと同じように、子供たちを絶対、事故に遭わせない！という強い思いで長年活動してくださっています。こういう方々に見守っていただいている子供たちは、本当に安心して、安全に登下校することができますが、必ずしもそういうところばかりではありません。

2019年に池袋で親子が高齢ドライバーの車にはねられるという大変痛ましい事故がありました。直線で非常にスピードを出しやすい道路でしたが、被害者には何の落ち度もないだけに胸が詰まる思いです。残された御家族の様子を見ても本当につらい思いがします。これは事故が起こった数日後の写真ですが、事故現場に手を合わせている親子がたくさんいらっしゃいました。親御さんとしては、もしかしたらご自身もドライバーになることがあるのかもしれないので、ご自身への教訓、またはお子さんへの命の教育として一緒に来られたのかもしれない。

こちらは八街市の学校に通う小学生が飲酒運転の60代男性の運転するトラックにはねられたという、本当に起こってはいけない事故が起こってしまった現場です。道幅は7メートルと言われていますが、ガードレールもありませんし、白線も引かれていなかったという環境です。

こういう事故は残念ながら度々起こるわけですが、例えば2012年の亀岡の事故の時も、通学路の総点検で、全国の学校や地域、保護者の方々などが一緒になって通学路の点検をしました。やはりこういうときに一番大事なのは、歩車分離がどのようになされているのかということです。凶器にもなる車と子供が同じ環境、道路空間に共存しなければいけませんから、しっかりそれを分けるものとしてのガードレール、これはやはりないわけにはいかないのではないかと思います。

もちろん全国には様々な場所がありますから、全部そのようにできる環境があるかという、もちろんそうではないことはよく分かります。しかし、子供たちは毎日そこを通りま

すので、そのままというわけにはいきません。八街のこの学区では以前にも事故があったので、保護者の方などから要望が出ていました。何とかしなくてはいけないということで提案がされていたようですが、ガードレールをつけるとなると、用地の買収の問題とか予算のこととか、いろいろなことがあるので、なかなかすぐにはできないということになって、優先順位が低かったということです。

繰り返しますが、子供たちにとって毎日使う通学路ですから、早急に対応することは欠かせないと思います。仮に、総点検によって95%ぐらい改善できたとして、それはとても素晴らしいことですが、むしろ残された5%にどんな問題があるのかということをお私たちはしっかり吟味して、一つでも事故が起こらないようにしなければなりません。むしろ、事故が起こってからではなく、日々危険個所に気づく目をもって改善していかなければいけないのです。

八街の現場ですが、白線がなかった状況で、当時子供たちは複数人、5人で帰りましたところ、前からトラックがやってきたのです。子供たちはトラックが来たのを気づいていましたが、自分たちのほうに向かって来るなんて思いませんので、まさかそんなことはないだろうと、ちゃんとルールを守って右側に沿って歩いていました。

この場所では、右手は畑が広がっていますから、すぐ壁だというわけではない、民家がすぐ建っているわけではないので、場合によればここに避難することはできなくはなかったわけですが、まさかトラックが飛び込んでくると思いませんから、残念なことに2名の子供たちはトラックの下敷きになって命を奪われてしまったのです。本当に残念でなりません。子供たちには、ルールを守った上で、もう一つ上の段階の安全確保としてはどんな行動が可能か、大人のほうもそれが可能になるような何か手立てを、ガードレールができるまでの間は少なくとも考えていくことが必要です。

これからの交通安全教育を考えていく上でも、また、点検についても固定概念にとらわれないということも大事なことです。交通安全教育では、右見て、左見て、もう一度右見て、と教えますから子供たちは知っています。そして、それを守っていますが、やはり相手のあることです。ヒューマンエラーということもないわけではない、うっかりしたということもありますから、自分だけルールを守っていても予期せぬことは起こる。トラックが自分のほうに来るなんてあり得ないと思わずに、危険予測能力を高めて、様々なケースを考えてみる。そして、もう一つ上の安全対策として、万が一のときは右手の畑に避難するように教えておければよいですね。それには、あらかじめ畑の持ち主をお願いしておく必要がありますが、緊急時には特別な行動を取ることで、安全を確保するということです。

トラックのほうから見ますと、直線の長い道路を走ってきて、子供たちの列に飛び込んでいったという状況です。ここは、子供たちの意識とドライバーのマナーに託されている道です。物理的に子供たちを守るものはありません。今では白線は引かれましたが、状況は大きく変わっていないと言ってもいいかもしれません。ですので、さらなる方法をとっていく必要があるだろうと思います。例えばハンプの設置もこれから計画しているようですが、通行

できる時間やスピードを制限するとか、本当にできる限りのこと、少なくとも今すぐにできる対策をしていただきたいと思います。

今日は交通事故における子供たちの安全を考えていくのですが、障がいのあるお子さんたちのこともお話ししていきたいと思います。

ひとくちに言っても様々な障がいがあります。発達障がいでは、自閉症やADHDなど、今、発達障がいのお子さんは、小学校の学級に3人以上在籍していることもあり、または、診断はされていないけれども、もしかしたらそうかもしれないというグレーのお子さんも何人かいて、一緒にみんなと生活しているという状況があります。

色覚異常、視覚障がい、それから、内部障がいというのは例えばペースメーカーが体の中に入っている、そういう方のことです。それから、認知症も1つの障がいとくられていますが、これらは特別な人のことではありません。みんな考えていかなければいけません。障がいがあると、より交通安全の被害者にもなりやすいですから、私たちは障がいのある子供たちのことを知って、困りごとに気づいて一緒に暮らしていくことがとても大事です。

障がいの種類を示しましたけれども、これを見て気がつくことがあるでしょうか。肢体不自由の方という意味では、例えば車椅子に乗っていらっしゃる場合は、見た目にも障がいがあるということが分かるので気を配りやすいのですが、一見したところでは分かりにくい場合もあります。仮に、後ろから「危ないよ」と声をかけてあげたとしても、聴覚障がいの方だったら聞こえていませんし、注意したのに何か無視されたように思うこともあるかもしれません。聞こえていないだけだったのに怒られたとか、見目で障がいがあることを分かってもらえないので、つらい思いをしている子供たちもいます。気づいてもらえないので誤解されてしまうということがあるのです。

交通事故に遭ったときに、「そんなところを歩いているからだよ」とドライバーに言いくるめられてしまったり、こちらが悪いように怒られてしまうといった理不尽な経験をするとか、それを誰かに話したり、相談することをやめてしまうこともあります。ですので、私たちが知識を持って、まず気づいてあげられるということがとても大事です。

2016年4月には障害者差別解消法が施行されました。それに伴って、障がいのある方に寄り添って、しかし、どちらか一方が無理をするということなく、お互いにとって合理的で必要な配慮を行う、「合理的配慮」という考えが重視されています。

先ほどお話しした発達障がいについては、脳の機能の障がいと覚えていただければいいと思います。自閉症というのはコミュニケーションがちょっと苦手なことなのだと覚えてくだされば良いです。付け加えると、一つのことに関心が向きやすいということです。例えば物がひらひらしていたりきらきらしたりしていると、それに目を奪われてしまうので飛び出しやすくなるとか、その物に向かって行ってしまったり、または、ちょっと注意力が散漫になってしまったり、車に注意できず飛び出してしまったりすることが見られます。自閉症の子供は、そういう特徴はあるものの、非常に優れた才能を発揮する面を持っている子もいます。ADHDは、一言で言えば落ち着きがないのが特徴です。

こうした障がいを持つ子供たちの特徴と、それへの対応をお話ししたいと思います。

ただし、障がいの種類だけではなくて、子供によって症状が異なるので一概には言えません。そのため、この子はどんなことが難しいのかな、例えばこの子は標識を理解したり対応するのが難しいのだな、など、私たちが気づいて、対応できることが大事です。

例えば、「暗黙の了解」というのは通用しない子もいます。その場合、わかりやすい言葉で伝えないと理解できません。また、「できるだけ早く行ってね」と伝えた場合、「できるだけ」というのがどういうことかが分からないなど、抽象的な表現が理解しにくい子もいます。その場合、もっと具体的な行動につながるような表現をすることが大事です。平易な言葉を使うことも大事です。

言葉を文字どおり解釈する子もいます。これは正しいことなのですが、臨機応変にと言うことは難しいため、言葉通りでないことをした人に注意しに行ってトラブルになることもあります。例えば、点滅している青信号、または黄色信号で渡っていく人には、注意しに行く、というようなケースがあります。むしろ、彼らは、正直でまじめだということもできるでしょう。

こだわりがとても強い子もいます。危険に気づいた人が、咄嗟に「危ない！」と言って、いきなり腕をつかまれたりするとパニックになる子もいます。ですので、つかまなければいけないような場面はできるだけないようにしたり、あらかじめ「今からここを渡るから急に飛び出さないでね」と先に声をかけておく、あるいは、体を触らなければいけないようなときには、「今から右の腕をさわるからね」と言って了解を得てから触るというように工夫すれば問題ない場合もあります。

交通ルールへのこだわりでトラブルになるというケースについては、先ほどの信号の例と似ていますが、こんなことがあります。人によっては、青信号になってから渡るのを知っているけれど、道幅の狭い道ですぐ行けてしまう、どう見ても車は来ていないとき、待たずに行ってしまうなんていう光景を時折目にします。こだわりの強い子は、そういうことは許せません。青でないのに何で渡るのだ、ということでトラブルになってしまうケースもあります。もちろん、彼らの言うことが正しいのは言うまでもありません。なのに怒られたりするので、生きにくさを感じていることもあるでしょう。

子供が交通事故に遭ったのを目撃した光景を思い浮かべてください。子供が車にぶつかって倒れた時、皆さんはきっと子供に「大丈夫？」「痛くない？」と声をかけると思います。そうすると、障がいのある子は、大丈夫かどうか尋ねられたことに対して、そのまま言葉をオウム返しで言う場合があります。単に繰り返して言うのが面白いからです。痛いかどうかについて、回答しているわけではありません。そうすると、こちらが子供の言葉を鵜呑みにして、病院にも行かなかった場合、後から重大なことになった、というケースもあり得ます。したがって、こういう場面では、「痛いところがあったら教えてね」あるいは、「痛いところはどこ？」と、聞き方を工夫することです。

また、けがをしているのに、けがの様子と顔の表情が一致していないように見えるような

時には、もしかしたら障がいをもっているかもしれない、と気づいてあげるということも大事です。けがをしているのに平気な顔をしているというのは、痛みとけがの因果関係が理解できていない場合があります。障がいによって痛みの感覚が少し鈍い場合があるので、実は大けがだったということもあります。軽そうに見えても病院に行ったり、もちろん警察に届ける必要があります。

反対に、大したことがないのに大騒ぎする子供の場合、軽傷に見えても精神的なショックを受けていることがあります。感情が抑えられないというのは、障がいに由来する場合もあるので、しっかり聞いてあげた上で、病院に連れていくような手配をすることが大事です。表情や態度が実際の状況とは一致していないということがままありますので、それに対して怒る、止めさせる、ということは禁物です。

感覚過敏というのは、音や光、匂いなどにとっても過敏なことです。やはり彼らの状況から、違和感があるな、もしかしたら障がいがあるかもしれないと思ったときには、それを念頭にしっかりと聞いてあげることが大事です。

どんな障がいを持っていて、どんな困り事があるのかというのは、見た目で見分けることが多いですが、例えばヘルプマークを付けていた場合、裏側に障がいの特性や対処方法が書いてある場合がありますので、それで把握することもできます。

コミュニケーションボードを使って、「はい・いいえ」を指差して答えてもらったり、どこが痛いのか、体の絵の部分の指差して教えてもらうという方法もあります。ボードを持ち歩くのは大変ですが、スマホの中に画像を入れて、それで指してもらうということは緊急場面でもできそうです。筆談ボードを使って対応することも可能です。

自閉症のお子さんの場合、人がいっぱい集まっている、ざわざわしていることが嫌なので、離れようと思って急に道路に飛び出してしまうということも考えられます。信号は見ていても、それ以外には目が行かないというのも特徴です。決まり事は守ることができるのですが、青信号だけ見てしまい、青信号を無視してくる車には目が行かず飛び出すといった可能性もあります。

右見て、左見て、もう一回右見て、と左右確認して渡ると習いますが、動作が緩慢な子の場合は、見ているうちにもう車が来てしまっているということもあります。同じところで何度も転んだりすることも同じ理由です。嫌な音が聞こえたりすると、急に止まったりしゃがみ込んだりするなどという様々なこともあります。これはドライバーの立場からも、幼い子供だけでなく、障がいを持つ子供たちにも、予期しない行動があり得るということを知っておくことは有効だと思います。

空間を認知する能力が低く、距離感がつかめない障がいのある子もいます。人、または自転車、車との距離感が分からず、近寄り過ぎてぶつかるということがあります。半側空間無視といって体の半分側の感覚がうまくつかめないために、右側を通り過ぎる自転車と接触してしまいがちになることもあります。

視覚障がいの方が白杖を持って歩くとき、誘導用の黄色いブロックの上を歩くのですが、

そこに自転車が置かれていると歩けませんから、気をつけなければなりません。彼らは、方向が分からなくなったりしたとき、この白杖を頭よりも50センチ上に高く上げて「困っています」というサインを出します。もし御存じない方がいたら、これだけでも今日覚えていただけるとありがたいです。そういう方を見かけたら、「こんにちは、何かお困りですか」「何かお手伝いしましょうか」と声をかけましょう。腕をお貸しして自分が少し前を歩いて一緒に行くことと安心してもらえます。

突然腕をつかんだら驚いてしまいますので、挨拶をして、今から話しかけますよということを知って分かってもらった上で話しかけ、手を貸してほしいと言われたら手を貸す、ということができるといいですね。

ここまで障がいの特徴などについてお話をしてきましたが、気づいたことはありませんでしたか。そう、障がいのある方と、例えば幼児や高齢の方との共通性があるところに皆さん気づかれたと思います。また、障がいは、私たちもいつでも当事者になり得ます。障がいがあるということは、特別なことではないと捉えたほうがいいでしょう。

そういう子供たちも含めて交通安全を考えるときに、役立つ様々なマークがあります。一つお話しすると、左下の緑に黄色いマーク、これは耳のマークですね。聴覚障がいがある方のマークです。

交通安全教育をするときには、3原則の「とまる・まつ・みる」、これに1つ「わたる」を加えて、4原則として考えていきたいのですが、例えば障がいのあるお子さんの場合、少し違った教え方も必要になると思います。「とまる・まつ・みる」、「右見て、左見て・・・」は子供たちもよく知っていますが、「みる」ときにも、ただ頭を振っているだけで実際は何が来ているか全然目に入っていないことが少なくないので、具体的に教えます。「とまる」は、出会い頭の衝突を避けるために、細い道でも曲がり角ごとに止まらなくてはならない。「みる」も頭を振るのではなくて、何が来ているか捉えるように視なければいけないということ。「まつ」は、道路と歩道の境界のぎりぎりのところだと、車の後輪に巻き込まれたりして危ないので、一歩か二歩下がって待つことを教えます。ただし、その場所その場所で状況が異なりますので、この場所で教えていきます。「わたる」というのも、青信号はむしろ赤信号だと思って再度確認してもらいたいのですが、なかなか障がいのある子の場合には、ニュアンスは伝わりにくいので、やはりその場所その場所で、ここではこうしてほしい、というのをしっかり伝えることが大事だと思います。

幅の広い歩道は、道路と同じです。信号をまつときには、道路の一番奥のところでも待ったり、ガードレールの後ろで待つのがよいです。ただ、障がいのある子どもに「一歩か二歩下がって待ちなさい」と言った場合、文字どおりに解釈したり、曖昧な言い方では伝わりません。広い歩道では、一歩か二歩下がって待つと、むしろ自転車やベビーカーとぶつかってけがをしたりトラブルになる可能性があります。臨機応変にはできませんから、やはりその場所その場で、ここではこうしてほしいということを確認して約束することがとても大事だと思います。

家庭の庭から張り出した植え込みが子供の視界を塞いでいる場合、例えばADHDの多動のお子さんは、急に飛び出して自転車とぶつかったり、視覚障がいの方にとっても邪魔になるものがあります。ここではどのように見たいのかということ、丁寧に教えていきましょう。

青信号でも止まれと言っても、障がいのある子の場合意味が通じにくいと思いますので、青になったからとすぐ飛び出さないということを教え、落ち着いて速やかに向こう側に渡り切ることを、一緒に行動して教えます。

歩道に物が置いてあると安全に歩けません。きれいなお花はきれいでよいですが、とくに白杖をもった人は困ってしまいます。安全を確保できるはずの場所に物を置いているケースは少なくありませんので、私たち自身が気をつけなければなりません。これも合理的配慮の1つです。こうした考え方がもっと広がって、障がいのあるなしにかかわらず、あらゆる人たちが安全に道路空間を使えるようになるとよいと思っております。

ご清聴いただき、ありがとうございました。

■講演②

**高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ**

**千葉大学 名誉教授 鈴木 春男**

64 ページの東北ブロックでの講演録参照

## 活動事例発表

高齢女性ドライバーの事故をなくすために

茨城県交通安全母の会連合会 会長

神戸礼子

高齢女性ドライバーが急増しているのは素晴らしいことです。しかし、ここ数年、高齢女性ドライバーの事故が増加傾向だということも事実であります。こういった実情を考えあわせ事故抑止を願って私どもはここ 15 年ほど毎年女性ドライバー教室を開催いたしております。今日はそのプログラムの一端をお話ししたいと存じます。

茨城県の交通死亡事故はずっと全国ワースト 10 にランクされて、その汚名返上を願いまして、なんとしても 10 位以下にしたいということで頑張っただけでまいりました。その効果が少しありまして、13 位 14 位までいったんですが、昨日現在、53 名の死亡事故を起こしてしまいまして 11 位以内ということになってしまいました。その死者数の 60% 以上が、高齢者が占めているという厳しい現状であります。被害者にも加害者にもならない為に、どうすればいいのか。私共が日頃やっておりますものをご紹介します。

ご案内のように茨城県の母の会は 27 の警察署の内、25 地区の警察署に結成されております。会員数が 8 万 7545 人でございます。一番大きな団体で、創設 54 年を迎える段階でございます。茨城県の主な取り組みは、資料を見てお分かりのとおり、まずは高齢者世帯訪問です。これは、ずっと行っている事業であります。トラック協会さんのご支援をいただきまして、毎年約 3 万の家庭を訪問し、一人一人に安全を呼びかけてやっている事業であります。

そしてその後、世代間交流事業ですね。先ほど鈴木先生からもお話しがありましたが、全地区ではなくてこちらから指定して 3 地区でやっていただいております。トラック協会さんに大きなお力をいただいている事業であります。これは中々大変なことです。さまざまなプログラムを組んで、頑張っております。

それからキャラバン隊事業も実施しております。これは県と県警、交通安全協会、白バイ隊のご協力をいただいて県知事のメッセージを伝達し、訪問した首長さんからの決意表明もいただいているという事業でございます。

続いては後継リーダー養成研修会。これは毎年 1 月に行っているもので、各地区代表の方から 1 分間のトークをしていただいて、そして事業の内容を説明していただく。そしてそれに対して最後に講評していく。時によっては 5 地区だけに選んで 8 分間ぐらいのトークをしていただくこともあります。毎年行っている事業であります。本年初めて、交通安全の決起大会も開催いたしました。コロナ禍ということもありましたが 500 名の方の参加をいただいて、新たな決意のもとに「交通安全事業を頑張っていこう」という決意表明もさせていただきました。

その他、各地区初めとする沢山の交通安全教室、それから立哨のやり方ですね。これはとても大事なことです。子どもの目線にどう立つか。チャイルドビジョンを使って行っている

事業でもあります。

それから通学路点検、木が伸びているとか、道路の端が悪いとか、そういった問題事も提案させていただいております。

キャラバンキャンペーンは、各種キャンペーンに出て、交通安全を訴えていく。そういったこともやっています。今日はその中の一つ、教室の中の一端として行っている女性ドライバー教室についてご説明いたします。まずは県の情勢を県警の方からご説明いただく。そして自分達が今置かれている立場がどうなのかという事を理解しながら、中々、こういう事を聞く機会はありませんので、このことは地域の実情を知る、ということではとても大事なことであります。

続きまして適性検査です。かつては多くの方が集まりましたけど、ここ数年は20名に限定いたしましてやっていただいております。参加した皆さんに原点に戻っていただいて、もう一度自らの身体機能の変化を自覚してもらう為のものでございます。高齢になってくると自分は大丈夫だろうと思っても「あ、こんな風に反応も遅れるのかな」というのをお知り頂くと、いうのをシミュレーションを使って検査をしていただくものでございます。

そして次は実技指導でございます。教官の方とともに教習所のコースを走行いたします。緊張感はもちろんですが慣れないこともあり、中々大変のようです。何が不足しているのか。その中で一番が、反応が遅れるということ。それから左右の確認がどうしても遅れる。一時停止がちょっとずれる。バックの走行がどうしてもできない。バックの走行がなかなかできなくて脱輪することも多い。走行の時の歩道の距離感がわからない。視力がちょっと弱っている、というのが指摘されます。

右左折のウインカーを出すのが遅いんですね。曲がってから出す方もいるので、本来そうではない、ということをしかりと覚えていただけたらなあと思います。終わってからいくつかの注意点が指摘されますが、決して免許は取り上げませんので笑顔で受け入れてくださいね、ということを書いて納得していただきます。

そしてその後、いざという時の為の救命救急蘇生法を二人一組になって実技指導を行っております。慌てないでどう判断するか。人に行うまでの役割などもしっかりと学んで。とっさの時の救助隊が来るまでの間、やれる範囲をしっかりとやっていく、ということ。どうしても慌ててしまいますので、そういうことでございます。

終わった後の講評で教官の先生が半分は褒めてくれるんです。半分は煽てるんです。そして自信を持って運転すること、なるほど怖いものはないということ、日々の交通情勢は変化していることを念頭に置いて、しっかりと運転して欲しい。

どうしても女の人は朝忙しいですから、バタバタしちゃって、先ほどの先生の話ではありませんが、「あれもこれも」と気づいた時にはとっさの判断も遅れます。そういう事も含めて、落ち着いてしっかりとやっていただけたら有難いなと思います。私達がやっている一番大事なことは、女性が社会参加をして、そして地域の中でそういう研修を受けたことを広めていく。そういうことが大事なことはないかと思えます。

まとめると、かつてある高校生の標語で「私達はあなたの元気な『ただいま』を待っています」というのがありました。必ず帰ってくるものと思っけていても、そうではなくて、当たり前ではないのだと。いつどこでどのような不慮の事故に遭遇するかもしれない。車は生活にかかせないもの。しかし、一歩間違えれば時として凶器にもなり得るのだということを忘れずに、加害者にも被害者にもならない為の自らの心を律するものを持って行動してほしい。そんなことを願って行っております。

これは内閣府の方をお願いしたいのですが、今、免許の返納という制度がありますが、これは単なる個人、あるいは家庭だけの問題ではない。行政として市町村はもちろん取り組んでくれています。国としてどのような施策を打てるのかしっかりと取り組んでいただきたい。一時的なものではなく、その後、その人がどのようにするのが一番良いのかということをしかりと施策として打ち出していきたい。かつて前照灯運動を安全協会とやりましたが、中々定着しませんでした。やはり、自分の存在を知らせるために反射材もあり、前照灯もそうなんだということを私は考えていて、これも制度化して頂けたらなと思います。

ではクイズをしてみたいと思います。自動車が時速 60 キロで走っていたら 5 秒間でどれだけ走れると思いますか？ 40 キロだと 55 メートル、60 キロだと 83 メートル。歩行者は普通一般的に 5 秒で 6 メートルくらいなんです。だから自分の歩幅が狭くなっていることを考えると、なかなか難しいことだと考えています。それから反射材を着用しているときは、車から 57 メートル先まで見えます。しかし黒い服だと 26 メートル、明るい服装で 38 メートルであるということも知っていただけたらありがたいと思っています。先ほど鈴木先生も仰いましたが、信号の赤は止まれ、黄色は注意ではなくて、私は止まれに近いものだと考えています。学校では青は「確認して進むことができる」ということを認識してもらいたいです。

公益財団法人 群馬県交通安全協会 女性部 副部長  
飯塚祐子

活動の紹介をさせていただきます。まず私達、交通安全協会の女性部について簡単に紹介させていただきます。群馬県交通安全協会女性部は県内の 15 地区ある交通安全協会に属しており、それぞれの地域において女性の立場で交通安全の為の活動を行っております。主な活動としては、市町村の交通安全に関わる部署や警察などと協力して、幼稚園や保育園、小学校などにおける交通安全教室、高齢者施設や老人会、高齢者宅への訪問活動など、女性ならではの視点できめ細やかな交通安全の呼びかけなどを行っております。

また年に 1 回、女性部員が一堂に会した、女性部大会を開催しています。大会では厚労団体や個人に対する表彰の他、大会以降の女性部活動を参考とする為、それぞれの地区の女性部が平素、幼稚園や高齢者施設などで行っています。訪問した際に行っている、交通安全活

動を披露しています。活動状況を写真で紹介させていただきます。コロナ禍で思うような活動ができていませんので、コロナ前に行った状況の写真で紹介させていただきます。

最初の写真は交通安全運動中に実施した、高齢者を対象とした交通安全の呼びかけ状況です。本件は春・秋の全国交通安全運動に加えて、学校が夏休みに入る7月と12月の2回、県民安全運動を実施しています。その際に実施した、病院前での交通安全の呼びかけの写真です。

次の写真は、保育園における交通安全教室の一場面です。地元の警察や自治体の職員とともに幼稚園や保育園を訪問し、紙芝居などで横断歩道の渡り方などの具体的な交通安全指導を行っています。次の写真も保育園での交通安全指導の様子です。保育園等の幼児を対象として、交通安全指導の場合は子ども達の興味を誘う為、このように着ぐるみを着用する等しています。着ぐるみについては、地区の交通安全協会や自治体にあらかじめ用意されていますので、これらを有効活用しています。私達は地元で人形を使って幼稚園・保育園で交通安全教育を行っています。例えば(人形を画面に映して)「良い子のみなさん、こんにちは！僕、けんちゃん。今日はお友達のコロちゃんと遊ぶ約束をしているんだ！」と言って。寸劇の中に交通ルールを指導しております。

また支援学校に行き、紙芝居を通して交通安全教室をしています。

またこれは冒頭で紹介させていただきました、女性部大会の一場面です。各地区の女性部は創意工夫した安全教育を行っています。それらを女性部大会で披露し合い、その後の地域における女性部活動の参考としています。寸劇の最後の部分では交通安全の呼びかけです。それぞれの地区の女性部が、創意工夫をしてお互いに刺激しあっております。

女性部の活動は、他に高齢者宅訪問があります。これは各地区の女性部は地元の高齢者宅を訪問があります。これは各地区の女性部が地元の高齢者宅を訪問し、交通安全を呼びかけるものです。老人会などに参加している高齢者は、安全教育を受ける機会がありますが、参加していない高齢者は安全教育を受ける機会がないのが現状です。それらの高齢者宅に私達、女性部員が訪問し、交通安全を呼びかけるとともに反射材等の啓発品を配布しています。本件は足元に命の発信運動と称して、高齢者宅を訪問した際に、このように普段高齢者が着用しているように、その場で反射材を取り付ける、というものです。高齢者の死亡事故は、薄暮から夜間にかけての歩行中の事故が多いことから、反射材を配布して着用を呼びかけていたましたが、反射材を取り付けて頂けない状況がありました。その為、高齢者宅に訪問した際には、本人の許可を得たうえで、その場で反射材を取り付ける活動を行っています。

この写真は反射材を取り付けている様子ですが、私達、女性部も同様の活動を行っています。取り付けている反射材はこのようなものです。訪問活動の際には、反射材の取り付けの他、各種の交通安全の啓発品を配布するなどして、交通安全を呼びかけています。

コロナ禍で思うように活動できていないのが、現状です。しかしながら、こんな時こそ、今までの活動内容や方法を見直す良い時期であると考えています。今回のブロック講習会を経て勉強させていただきます。

東京都 調布交通安全協会 会長  
大槻 智子

私どもの交通安全協会は昭和 23 年、1948 年に発足いたしました。以来、73 年の歴史があります。その間、歴代の会長を中心に多くの人たちのご支援をいただきながら、今日まで地道に活動を続けております。

調布警察署管内では、狛江市と調布市で 2 つの市で安全協会を運営しております。両市あわせて 35 万人の人口があります。昭和 23 年発足当時の人口は、両市あわせて 3 万人でした。当時、多摩川の砂利を求めるトラックが列を成していたそうです。その一方で自動車事故が多発し、川で砂利を掘る砂利屋さんが中心となって私達の交通安全協会が発足したと伺っております。

ところで、当協会の会員数をみますと、発足当時は 3,000 人以上の人達がいらっしゃいました。現在は 1000 人くらいで少なくなってきました。しかし会員の皆様は交通安全の為に一生懸命、汗をかき、知恵を絞って頑張ってくださいいております。

では活動状況を報告させていただきます。まず、親と子の交通安全教育の問題です。小学生を対象に地元の自動車教習所と共催で、教習コースを活用し、自転車の乗り方やルールを学んでいただくために、交通安全教室を開催しております。

2 つ目は子供たちに自転車運転免許証を交付いたします。それは交通安全教育に参加した方々で今まで 2,600 枚以上、発行しております。

3 つ目は令和 2 年度から自転車ナビマークの設置を始めました。このナビマークとは、車道にブルーのラインをひいて歩道がない道路で自転車が安全に通れるように決めたものがあります。

4 つ目は市内に 3 つの駅がございます。その前に毎日 5,000 人以上の人が自転車をとめることになっております。大変混雑いたしますので自転車の駐輪場ガイド、マップを 800 部作成し、皆様に配布いたしました。

5 つ目は中学生と高校生を対象に、スケアード・ストレイト方式による交通安全教室を実施いたしました。特に中学生は在学中の 3 年間に 1 回は必ず体験できるようになっております。

最後は具体的な例として、交通安全冊子を 8,000 部作成し、市内の小中学生および幼稚園、保育園、園児がいる保護者に配布いたしました。これは大変好評でした。もう一回出したいなと思っております。

その他、機会があればポスター提示や、チラシの配布、新聞などの報道、地域のお祭りや体育大会において、自転車シミュレーターやシートベルトコンビンサーを活用し、交通安全の体験会を実施しております。それと一緒に自転車の無料点検も行っております。

次に高齢者の安全対策として 1 つ目は高齢者を対象にスケアード・ストレイト方式による交通安全教室を実施いたしました。これは若い人達と違って、いかに車が怖いのか、ということを実施している。年に 1 回、必ず行っております。

2つ目は春と秋の交通安全運動のイベントとして市民ホールを会場に、大体満席になります。交通安全運動の集いの実施しております。これは交通事故防止の啓発を推進する為の活動で、当日出演するタレントさんや警察署長、市長のほか市内各団体の代表者の参加を得て、交通安全に関するトークショーが行われます。そこに出演していただけるタレントさんは20年か30年くらい前のお年寄りが一番盛んな時のタレントさんですので、大変人気がありまして、必ず満席になる具合です。やはり家から出ない高齢者が多いのでなんとか外に出ていただけるものと考えております。

それから3つ目は高齢者の運転による交通事故防止を目的に、運転免許証自主返納推進事業を実施しております。これに賛同して返納していただいた方には、おみやげをつけております。狛江市は野菜がおいしいと有名な市なのですが、その新鮮なお野菜と狛江市観光協会から提供してもらった市内の老舗のお品物をつけております。そのおかげもありまして、最初の年は少なかったんですが、今では平均して200名以上の方が返納されています。また警視庁に要請したサインカーで交通安全アピールをするなどいずれの事業も継続しています。私達、同じような内容でも毎年必ず行います。そうすると、子どもの頃に交通安全教室に参加した方は大人になっても参加していただけるので、やはり継続というのは良いことだと思っております。それから高齢者福祉大会、要は敬老会です。9月にありますが、こちらにもお土産が付きます。私達のイベント、催し物には必ず、常にグッズを配布しております。ここ2年はコロナ禍の為、活動が停滞しておりますが、一刻も早く活動の再開を望んでいます。報告は以上です。

## 神奈川県交通安全母の会連合会 副会長

大内江公

皆様、こんにちは。

私は神奈川県交通安全母の会連合会副会長、厚木市交通安全母の会連絡協議会会長の  
大内江公と申します。よろしく願いいたします。

本日は、昨年から続くコロナ禍での交通安全活動について、その影響と対応を発表いたします。

厚木市は神奈川県のほぼ中央に位置し、東に相模川、西に丹沢山麓を臨む豊かな自然に恵まれた街です。また発達した交通網により都心などへのアクセスもよく、県央の拠点都市として発展しています。

厚木市交通安全母の会連絡協議会は市内14地区の母の会で構成され、各地区の小中学生の保護者や地区在住の方が構成員となっています。「交通安全は家庭から」を合言葉に、主に子どもや高齢者を対象に活動しています。しかし、昨年から続く新型コロナウイルス感染拡大の影響で、活動を縮小したり中止せざるを得ない状況が現在も続いています。

特に影響を受けた活動が、毎年各地区で開催している「夏休み母と子の交通安全のつどい」

です。アニメ映画や交通標識ビンゴゲームで交通ルールを楽しく学ぶことができ、毎年、各地区の合計で 1100 人以上が参加しています。

しかし、昨年は 3 か月に及ぶ一斉休校の影響で夏休みが短縮されたことや、多くの人が集まる感染リスクを考慮し、中止としました。今年は、感染防止対策を充分にとりながら実施を目指しましたが、7月下旬からの感染急拡大で、結局中止としました。

子どもを対象とした大切な事業ですから、代替え事業を急遽検討し、昨年は、各家庭で交通ルールを学んでもらうために、市内の小学 1 年生全員に「おはなしこうつうあんぜん」を配布しました。

また、地元情報紙が市内の小学生全員に配布する「こどもタウンニュース」に交通安全啓発広告を掲載しました。

そして今年は、厚木伊勢原ケーブルネットワークの厚木市が提供する番組「あつぎ元気 Wave」で交通安全動画を放送しました。

厚木警察署の協力のもと、小学生低学年向けに作成した 7 分間の動画です。放送は 8 月の後半 2 週間でしたが、厚木市のホームページからはいつでも視聴することができます。

こうした動画の他、保護者向けに啓発チラシを作り、子どもを交通事故から守るために、保護者に呼びかけをしました。

さらに、自転車の交通ルールに関するリーフレットを、市内の小学生全員に配布する予定です。

さて運営面では、総会や会議の開催が困難となり、一部書面開催となっています。書面だけでは不十分な意見交換などを、地区会長のグループ LINE を活用し補っています。

こうしたコロナ禍での活動を通じて、「交通安全は家庭から」の意義を強く認識し、子どもの安全を守るという地道な活動が母の会の原点であると改めて感じています。

しかし一方で、ソーシャルメディアなどを活用した情報発信にも取り組む必要性を感じています。

なお困難な状況が続いていますが、これを機会に、今後の母の会のあり方や活動について考えていきたいと思っています。

以上で発表を終わります。ありがとうございました。

神奈川県交通安全母の会連合会 理事

小川名雅子

神奈川県の中でも横浜市交通安全母の会の一員として活動していますので、本日は横浜市交通安全母の会の取り組みを発表させていただきます。

まずは、チャイルドシート着用教室です。平成 17 年度から場所や形を変えながら実施しており、現在は横浜市戸塚区の保健所のご協力のもと、1 歳半検診の会場で実施しています。基本的な説明をさせていただき、ご興味のある方にはチャイルドシートがどのくらいしっ

かり装着していなければいけないかを体験してもらったり、チャイルドシートアセスメントをお渡しして質問に答えたりしています。ご参加の方からは、参考になったとの声をいただいています。

こちらの写真は、その説明の際に使用しているパネルになります。なるべくわかりやすく作ったつもりです。新型コロナウイルス感染拡大の中ですが、できる範囲で活動を継続しています。

次の写真は、はまっこ交通安全教室の様子です。交通安全協会、警察署、区役所と協力して、横浜市内の希望する小学校で交通安全教室を実施しています。

低学年には歩行者としてのルールを、高学年には自転車の乗り方を中心に実地指導をします。また車とダミー人形の衝突実験や内輪差の巻き込み実験を見てもらうことにより交通安全に対する意識の向上を目的として、頑張っ活動しています。小学校からは毎年多くの希望が寄せられ一昨年の実績は280校、昨年はコロナ禍ではありましたが108校で実施しています。

最後になりましたが、神奈川県交通安全母の会連合会全体の活動としまして高齢者世帯セーフティアドバイス事業を展開しています。この事業は、高齢者の交通事故抑止を図るため、高齢者のお宅を個別に訪問したり、老人会にお邪魔して啓発物やチラシをお渡しして、交通安全意識を高めていただくようにしています。元気なご高齢の方はお尋ねしても留守が多く、苦労もありますが、「車にはいままで以上に気を付けるよ」などと言っていただくとうれしくなります。昨年は残念ながら新型コロナウイルスの影響で中止となってしまいました。

こちらの写真は、今年度、この事業の啓発物としてお渡しする予定の反射材付きのエコバッグとリストバンドです。これからの季節活躍してくれる物であると思います。

子どもや高齢者の交通安全を中心に、啓発活動に励んでおります。これからも皆さんと手を携えて関東・甲信越、そして日本から1件でも交通事故が少なくなるように活動を続けていきたいと思ひます。

## 山梨県 地域交通安全活動推進委員

### 渡辺光美

推進委員以外には「リズム・オブ・ラブ」という市民活動の主催をしております。山梨県全域で健康安全郷育の活動をさせていただいております。そして山梨大使、という知事から仰せつかるものなんですが、「元気で明るく安全な山梨づくりを」という任務を拝命しまして、公務をさせていただいております。

まず、リズム・オブ・ラブとは何かというところからお話させていただきます。Tシャツにロゴが入っているのですが、これに活動の趣旨が書かれています。リズムというのは、お母さんの心臓の鼓動という意味。私達が命を授かって最初の音はお母さんの心臓の鼓動な

んですね。命の原点ということで、このリズムを使っています。ラブというのは男女間の恋愛ということではなくて、地域愛とか郷土愛とか人類愛とかのラブを示しています。そのリズム・オブ・ラブは毎日何をしているかという、山梨発信の健康安全郷育プログラムというのを、山梨県全域に出向いて、車を運転して。下は赤ちゃんから上は高齢者、障害の有無に関わらず、その方たちの体力、環境に応じた健康安全のプログラムを講じてお届けするという活動をさせていただいております。郷育のキョウは故郷のサトです。健康や安全に関する話題を故郷、山梨みんなで解決していこうじゃないか、という活動をしております。

コロナ前は1か月に1,000人。年間1万人の県民の皆さんに健康安全の啓発をしてきました。健康安全という分野は、交通安全、防犯、防災、この3つを指すんですけれども。今日は皆さんと一緒に交通安全に限って13年間、私が活動を進めてきた、ほんの一部をご紹介できたらな、と思います。

13年間、一貫して語り続けてきたのは「自分の命は自分で守る」、かけがえの無い大切な自分の命を自分で守る、という事をずっと語り続けてきました。そして地域の見守り、親の見守り、学校の見守りも大事なんだけれども、実はもっともっと大切なのは自分の身を守る。心と体のことなんだよというのを一貫してお届けしてきました。ではどんな形で続けてきたかと申しますと、ズバリ「協働」という形をとらせていただいて、13年間走り抜けてきました。

協働という形をとって、その時々山梨県の交通安全の様々な課題を解決するという、そういう道を切り開いてきましたので、自分の中では「無創道」という風に呼んでいます。何も無いところから色んなものを今まで作り上げてきました。

交通安全に関わるものと、山梨県の交通政策課と県警の交通部と協力しまして、そのほか、山梨県は27の市町村あるのですが、その市町村の行政、あるいは学校や保育機関。それから大学、病院、高齢者施設、障害者施設、色んな方々と共同して今までにない物を、交通安全に必要なものを一緒に作り上げさせてもらいました。

最初に作った作品がこれです。これは高齢者が交通事故にあわないよという事で、横断歩道編ということで、山梨発信の交通安全安心体操というのを作ってDVD化しました。

それから次に高齢者のドライバーの事故が山梨県、多発しました。ドライバーズ編というのを作り上げました。そして次に作ったのが、杖を使った高齢者の為にやさしい体操を、ということで、転ばぬ先の杖体操という体操を作りました。

そして山梨は山が多いんです。県土の78%が森林ですので、山が多いんです。そういう所にシルバーカーを使う高齢者が多いということで、お出かけシルバーカー体操、という体操を作りました。

それからこちら、絵本を作って皆さんに提供しました。これらの制作物は県内すべての高齢者施設に寄贈しました。そして各警察署にも置いていただいて、交通安全の指導に使っている、というような現状です。

他の皆さんの紹介にもありましたが、反射材ですね。自分の命を目立たせる、しっかりと

自分の命を知ってもらふ、ということがとても大切なツールですよ。反射材をフェーズフリーと呼んで、反射材を取り入れようということで、赤白帽に反射材を付けたりですね。あるいは私が愛用している T シャツ。この T シャツに反射材を付けてみたりとか。あるいは子ども達が着る体操着。体操着の横のラインに反射材を入れてみたりとか。とにかく「光って目立って安心」ということで共同作戦をしてきました。そして山梨県の「伝えよう、自分の存在、反射材」というキャッチコピーを使って県内を巡りました。そうしたら企業さんが賛同してくださって。例えばこれは山梨県のサッカーチーム「ヴァンフォーレ甲府」は反射材のリストバンドを作ってくれました。また、富士急ハイランドさんでも反射材のリストバンドを作ってくれました。という感じで企業も沢山協働してくれるようになりました。

そして「命の光ちゃんリフレクター体操」というのも DVD 化しました。これは山梨県総合交通センターという所に県民の皆さん、免許更新に来るんですが、免許更新に来た時の待ち時間に必ずこの「命の光ちゃんリフレクター体操」というのを目にできるような仕組みを作ってくださいました。県民の皆さん、体操を知っているという様な現状になっています。これらの私達が協働で作上げた視聴覚教材というのは、YouTube や山梨県警察の HP、リズム・オブ・ラブの HP から見ることができます。

その他、啓発活動としましては山梨県の交通課に、さちかぜ号という交通安全車、バスがあるんですが、そちらに乗務する警察官に対する研修の講師などをさせて頂いたり。また、山梨県にはテレビの民放が 2 社あるんですけども、その内の 1 つに YBS 山梨放送があります。そちらで一番老舗の番組で子育て日記という今年 46 年目を迎える番組があるんです。その中で防災や交通のことを取り入れてもらったり、そちらの企画、運営委員というのにも長年携わっております。

テレビから交通安全を発信しよう、というのもやっています。それから FM ラジオ。県内も沢山あるんですけど、その FM 甲府と FM 富士五湖でパーソナリティをさせて頂いております。ラジオを通して健康安全啓発を発信させて頂いております。いつも伝えているメッセージを「どうぞ皆さん。自分の大切な命を一瞬の事故や不慮な事件で奪われないように、失わないように自分で守ってください」といつも伝えています。先輩の皆さんに相談なんですけど、私は現場第一主義で常に車で出向いて直接会ってリアルに接して熱量を伝えて来たのですが、コロナ禍で出向いていけないです。これからの交通安全教室をどのように進めていったらいいのかご教示お願い致します。ご清聴ありがとうございました。

一般財団法人 長野県交通安全教育支援センター 交通安全教育指導員  
松本綾子

当センターは長野市に事務所を構え、現在は男性 2 名、女性 16 名が交通安全活動を展開しています。活動の紹介の前に私どもの様な団体は、全国でも稀な組織でありますので、組

織の概要等をご説明させていただきます。

私どもは平成 14 年 4 月に国の行政改革の要請に基づき、自動車教習事業を民間企業に譲渡し、「一般財団法人長野県交通安全教育支援センター」として、交通安全教育を専門に行う団体として再スタートしました。当支援センターは保有している自動車教習コースの賃借料を財源に交通安全活動の様々な取り組みを行い、幼児から高齢者までの交通弱者を対象に交通安全教育を無料で実施しています。

私達指導員は全員が元警察官、前職の知識や経験を活かしながら活動しています。交通安全教室は県内各地にいる 18 名の指導員がチームを組み、会場に出向いて出前式で行っております。通常であれば年間、1,100 回を超える交通安全教室がありますが、昨年からの新型コロナ感染拡大で、学校が休校になったり、公民館が使えなかったりで、多くの講習がキャンセルとなっています。それでも交通安全教育は教育現場においても重要なことなので、なんとか開催したい、という声もあり、現在は今まで対面式で実施していた安全教室を放送室からリモートにしたり、受講対象者を絞ったり、何回かに分けて実施したり、感染対策を念頭に実施し、昨年度は 473 回、約 5 万 5,000 人を対象に実施しました。

受講者の方々に、交通事故の実態や交通ルール、マナーを理解してもらうことは極めて重要なことだと思いますが、私達は、交通事故の要点は、人は人を思いやる心である、という考えから、楽しく分かりやすく、自ら考えてもらいながら、歩行者と運転者、目と目でかわす思いやりをスローガンに掲げ、思いやりの心を育む交通安全教育を目指しています。

主な活動の 1 つとして、保育園を対象に交通安全モデル園事業を行っています。毎年、数園の保育園や幼稚園を交通安全モデル園として指定し、年に 1、2 回の安全教室だけではなく、年間を通して園児に交通安全教育を行ったり、お帰りの際に手をつなぐ、チャイルドシートの着用の呼びかけをする等の指導を行ったり、また、教職員や保護者、祖父母を対象に、保育園や家庭において、こども達に繰り返し交通安全の声掛けができるように講習や指導を行っています。

終了時のアンケートには「保育士が諦めていたのですが、シートベルトをするようになったんです」等の嬉しい声もいただいています。

小学校の児童向けには、「僕たち・私たちの交通安全宣言」の目標事業があります。これは大人から「こうしましょう」「ああしましょう」と言われるだけではなく、子ども達自身が自ら考え、自分の交通安全目標を立ててもらう活動です。その目標の中から毎年 2 点を選び、共通の目標として、ポスターとして県内の小学校に配布しています。私達は交通安全教室終了後には、アンケートをお願いし、頂いた声をその後の講習に活かすように日々、資料の内容を考え、どのように伝えたら分かりやすく、一人一人が交通安全に心がけ、取り組んでもらえるか考えながら活動しています。

主な活動の 2 つ目は分かりやすく伝えるための交通安全教育器材の開発です。全国の指導員の皆さんはそうだと思いますが、使用している教材はほとんどが手作りです。手作りは思い通りの内容になりますし、温かみもあります。一工夫することで内容が広がります。た

だ、手作りでは伝えられないものの中にはある為、こんな教材があったら良いな、という指導員の声を吸い上げ、かつできるだけ価格を抑え、同じ活動をしている指導員の皆さんにも使ってもらえる教材を株式会社ジェイウィンさんの協力を得て、開発し、商品化した教材が何件かあります。それでは中から実際に2点、教材を紹介したいと思います。一つ目は手持ち式、歩行者用信号機です。この信号機はスタンドに立てて使用することができます。手元のスイッチやリモコンがありますので、用途に応じて使用します。LEDライトを使用し、室内でも屋外でも、しっかりみることができます。

次に意外に既製品がなく、新たに開発したら非常に評判が良い、模擬縁石です。グラウンドでの実施指導の際は縁石を置くことで、模擬道路が立体的になります。軽いのですが、指導員が乗っても潰れず、重ねて収納することができます。このような教材は少しずつ、全国の指導員の皆さまに広がりつつあります。JAFの横断歩道停止率が、長野県が桁外れに高いことが公表されました。県外の方が本当に止まるのか長野県に視察に来たら「本当に停まってくれてびっくりしました」「どうして?」「どんな取り組みをしているんですか?」というような問い合わせが当センターにあります。私たちにしてみると、当たり前のことをしているだけなんです、「そんなにすごいのか」と、逆に驚くばかりです。その理由は私達にもはっきりとわかりません。ですが、長野県では私達の他に交通安全活動に長年関わってきた交通安全協会さんや、自動車販売店協会や各市町村の指導員の皆さま、教育現場の取り組みなどがあります。道路を渡る時は横断歩道を歩いて、車に合図をする。停まってくれたらドライバーに対して、ありがとうの頭を下げる。ドライバーも見かけたら停まって「どうぞ」と、合図をする。これは、長年の交通安全教育の中で変わることなく指導されてきたことです。その結果がその様な形で実ったのであれば嬉しく思います。私達指導員はこれからも、交通事故で尊い命が奪われたり、怪我をしたりすることがないように地道にコツコツと活動を続けていきたいと思っています。以上で終わります。

## 活動事例発表を元にした意見交換会

：長野県の発表で、交通安全モデル園事業ということがありました。チャイルドシート着用がいまだに定着しないことで、なにか良い指導はありますでしょうか？

：チャイルドシートの着用に関しては、開発教材の中にクマゴロンと言って、熊が車に乗っているような状態で実験をする教材があります。そういったものを親子が集まる場、参観日などで、教材を使って行ってあります。それから現地指導と致しまして、保護者の方がお迎えの時間に合わせて、私達指導員が出向きまして。手をつなぐであったり、チャイルドシートにのせて、シートベルトをつけてお帰りをしているかというのを呼びかけする、ということ月に1回程度、やらせていただいております。

：ありがとうございます。園に行かれているというのは、保育園等から要請されて行っているのか、それとも自発的に行っているのでしょうか。

：モデル園事業の取り組みの一つとして、現地指導というのがありまして、その年に指定された園と私達の方で相談をして決めています。

：ありがとうございます。もし、他の県でも活動がありましたら教えてください。

：横浜市は区が19ありまして、それぞれの区で工夫をしております。私が一番効果がありそうだ、と思ったものは、ある区で「プレママ教室」というまだお腹が大きいお母さん方にチャイルドシートの着用を訴えるという事業をしている区がありまして、それが皆さん、熱心に聞いてくれます。だから、赤ちゃんが生まれる前に訴えかける、というのは良いかなと思っています。

宮田：場所や視点をかえてというのは素晴らしいと思います。他にありませんでしょうか？

：山梨県の方に聞きたいことがございます。先ほど、体操の件を話されたと思いますが、自分達は長野県なので見られません。どうしたら見られますか？

：YouTube や山梨県警察のHP、リズム・オブ・ラブのHP から見ることができます。

：ありがとうございます。

宮田：ありがとうございます。茨城県の会長さんでしょうか？お願いします。

：自転車のヘルメット着用に関してどのような取り組みを行っているのか？

もう一点、千葉県八街市で起きた事件を受けて、対策はどうしているのか？

：厚木市なのですが、ヘルメットに関しては助成金を出しています。また、中学生までできるだけヘルメットを被るようにとやっています。あとは高齢者にもヘルメットを、ということはやっておりますが、中々、難しいというのが現状です。ただ小学生は、厚木市は先ほどお伝えしましたが、セーフコミュニティの認証都市になっておりまして。今年度で3度目の認証となりました。15年前から子ども達に、自転車に乗る時はヘルメットを被ろう、という運動はやっておりまして。始めた頃は6割いくかどうかだったのですが。現在ではほとんどの小学生がかぶるという形になっている。普及率も上がっています。

宮田：ありがとうございます。今、中学生と高齢者にも進めていると聞きましたが、それも

助成金で賄っているのですか？

：いえ、高齢者はまだ助成金は制度としては、行っていないと思います。自転車安全教室というのは各地区、色んな形で、形は違えど、安全教室は開催しております。その時にヘルメットは必ず必要、という話はしているんです。助成金制度もまだ高齢者には広がっておりませんし、実際、被っている方はほとんどいないのが現状です。

：茨城県の場合は、小学生が徒歩で登校しますよね。その子ども達、全員ヘルメットを着用しているんです。他の県はいかがでしょうか？

：児童用のヘルメットに関しては、まだ検討中です。まだ今年の国と東京都で作り上げた安全計画に準じて、この度、交通安全計画を開始したところ。児童用のヘルメットを何とか広く啓発しながら進めていきたいな、助成はしていきたいなと担当者レベルでは考えてはいます。つまり検討中です。

宮田：八街市の事件の質問の件ですが、皆さん、訪問事業をやられていると思います。その時にちょっと「これ子ども達が歩きにくいよね」とか。やんわりと言ってあげると違うかもしれませんね。

：雑草が生えて信号が見えなくなるとかは危ない。事故が起きてからじゃ遅いと思うので責任の所在を明らかにしてほしい。国道だったら国土交通省とか。

内閣府：管轄については把握しておりません。

：今お話しされました支障枝については民地から道路上に出ているものは、民地の責任になります。また交通規制標識に関わることにしましては所轄の警察署に連絡します。こうすると警察の交通課が住民に対し、「邪魔になっているから伐採してほしい」等をお願いをする形になります。ただ、交通標識以外、例えば街路灯、カーブミラー等は自治体の持ち物になりますので、そこの管理をしている主管部署が自宅を訪問したり、通知を出したりして伐採の依頼をさせていただくという形になります。ただ最近、空き家が多くなり、連携がとれなくなっている。そういう原因で進んでいないという現状もあるということです。

：ヘルメットの件、訂正します。高校生以下と65歳以上の高齢者、皆さんに購入助成金制度を実施しています。助成金額は1,000円なんですが、自転車商組合との連携とともに、購入した場合は助成金が出るという。高齢者のヘルメットの着用率は自分のみた感じですが、1割くらいだと思います。

宮田：調布市さん。子どもに自転車免許という話がありました。免許を携帯しなきゃいけない、というようなことはありますか？それから自転車ナビというお話があったんですが。そのところを詳しく教えてください。

：そういうのは紙の上では作っておりません。担当の警察官が指導いたします。自転車ナビは平成30年に制定いたしました。自転車ネットワーク計画に基づきまして、市内の安全で快適な自転車走行空間の実現の為、平成2年度より、自転車ナビマークの設置を始めたということを聞いております。車が1台通ったら歩いている人、自転車も、なかなか交差ができないような道路がとて多かったのが、それができたんだと思います。その為に車道にグ

リーン線を引いて自転車は良い、としてみたいです。

：基本的に東京都および警視庁の方で推奨した、いわゆる幹線道路にすみ分けをしていこう、ということで、自転車ナビライン、ナビマークというのを設置していきましょう、ということ。東京五輪が決まった時点で、そういった運動になりました。その上で狛江市も、全国で2番目に小さい面積を抱えておりまして、道路幅が非常に狭い道路が多いもので、歩道が存在しない道路が多い。その中で子ども達、児童や生徒の通学路であるとか幼稚園児の園路であるとか。そういったものをどうやったら確保できるか、というところで平成21年からグリーンベルト、グリーンカラー舗装をしてみたりとか、色んな対策を講じてきた。東京都の中で一番、端の地域でありまして、神奈川県と隣接しているんですね。また味の素スタジアムに抜けるような道、そういう大きな道路がある中で様々な車両などが、通り抜けの様に通過していくのが非常に多い。そういった車両と自転車のすみ分けが、狭い道路でもできるようにしていきたい。

：私は蕨市に住んでいるのですが、過密都市です。人口密度が非常に高い都市です。自転車の交通マナーに関してなのですが、交通ルールを守らない方が非常に多くなってきている。マナー向上について、この件の対策を知りたい。

：各地区の小学校6年生になると、中学校に通う為に交通安全教室で、地区によってなんですが、一度通学路を先生達と一緒に確認しているところがあります。

：私共の管内では朝の日に傘のまま、自転車に乗る方が多くて大変困っておりました。5年ぐらい前ですが、子どもを前後に乗せているのに平気で片手で運転している。危なくて見てられないくらいで。これを問題とし、1年がかりでそれに集中して、声掛けをしました。初めは、私達はお巡りさんじゃないので、「ふん！」みたいな感じでした。だんだん少なくなって、最後は数えるほどしかいなくなった。これは成功だと思います。

：一応、私達も中学校に入る前、自転車教室をやっております。とにかく中学生をみたら朝でも夜でも声をかけるっていうことが大事な、と思います。取り組みとしては「たすき」ですね。これから暗くなりますから、中学生全員に交通安全母の会と交通安全協会と半分ずつ、たすきを買って、生徒全員に配布しています。そうするとこれから日が落ちると、真っ暗になりますので、たすきが非常に交通安全に役立っているのではないかな、と思います。高齢者の方たちも、これから活動で歩くんですけども、その時には反射材です。直接つけてあげたりとか。歩く方にはたすき。あとは気持ち。母の会で作った「香り袋」とか。そういうのを付けて、交通安全と防犯の方を両方やりながら、活動しています。

宮田：そういう貰い物というのはとてもいいですね。香り袋は良いですね。

意見交換会は以上です。

## 講評

コーディネーター

日本子どもの安全教育総合研究所

理事長 宮田 美恵子

宮田：神戸会長の発表で、後継リーダーの養成研修とか本当に後継者問題というのは必要だなと思いました。一言でいうと、男性ドライバーと女性ドライバーの違いはなんですか？

神戸：事故でいうと、高齢ドライバーは加害者になっているのが、男性が50%、女性が20%、残り30%は一般の人、というのが茨城県の中で出ております。後継リーダーの話は。みんなのリーダーになるというのは事業の内容を知ってもらう、ということで。自分達の地区の活動のあらまし、重点施策を一点だけ話してもらう、ということをやった。それをいかに広めていくか。毎年やっていました。

宮田：続いて群馬県の飯塚さんの発表ですが、「シールを貼ってください」って配るってことも大事なんだけど、訪問をして高齢の方に貼っていただければ実際に使います。できるならば届けていくっていうことも大事なんだなと思います。それから調布の大槻さんのお話は、「継続は力だ」という。本当に同じことを毎年やっていると。それによって、親世代の方も協力してくれるし親も子どもも同じことをずっと続けていくよ、というお話が心に残りました。

神奈川県の方々は5分ずつでしたけど本当に中身の濃いお話をしていただいて。皆さんに共通していえるのですが、コロナ禍ということ。予想だにできなかったことで皆さん困っていますよね。こうやって協会さんやら会社の皆さんやら協力するとこんなに良い会合ができるんだなと思いました。

その中で今までの取り組みを題材にして、こういう風にやったという厚木市さんの資料はとても興味深くみました。皆さん、困っているというのは共通なんですけど、じゃあどうしよう。密にならないでみんなに届けるにはどうすればいいのかと。継続は力ですので。なんとかできないのかっていう視点で、全て代替でやってみたというのがすごく新しいな、と思って拝聴していました。ケーブルテレビ、タウン誌、チラシ、リーフレット等、グループLINEなども使っていて、SNSも。そういったものも活用できるんだなと思って、私なんかとても苦手なんですけど、素晴らしいなと思いました。これは是非、こんな風に変えると、人に届けることってできるんだなと、私達とても感銘を受けました。

小川名さんも、発想の転換が良いですね。既製のものは継続して、ピンチをチャンスに！ということで場所や形を変えて。今度は伝える場所を変えてみた。こちらから現場に行って、必要な人に。あんまり遠いことだと響かないと思うんですが、我が子のことだから直面することだと、とても真剣に聞いてもらえますよね。そういう発想をかえて扱ってみたところも素晴らしいなと思います。

それから山梨県の渡辺様。とても魅力的な発表をしていただいて、良いところを共有しても

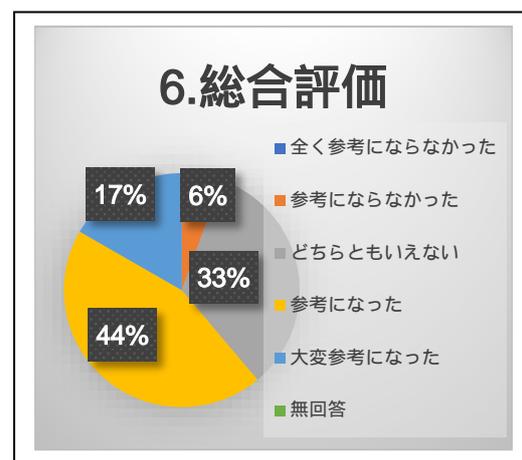
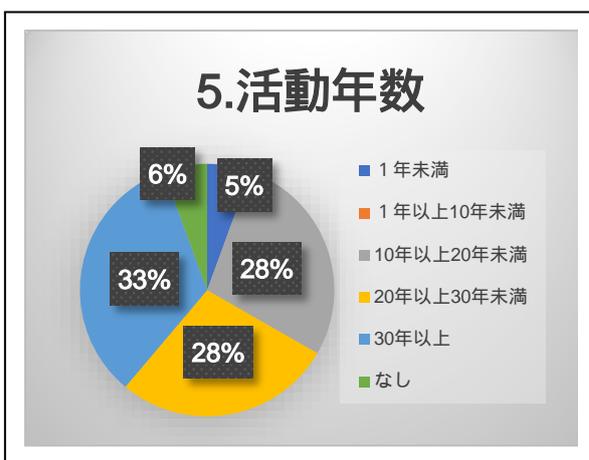
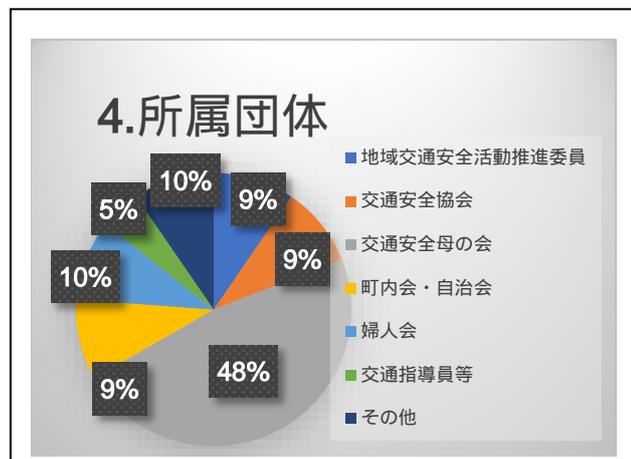
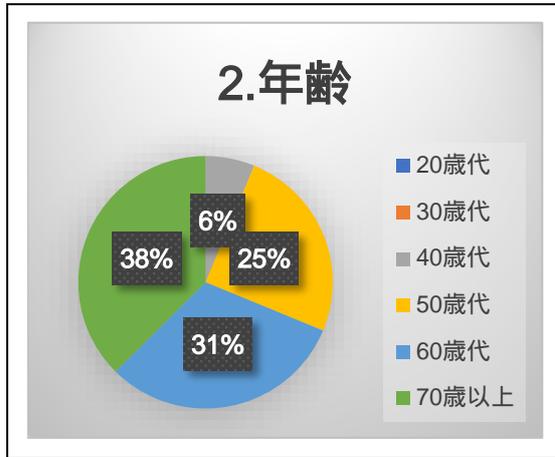
らえれば、と思います。とてもいい発表をしてくれて良かったな、と思います。

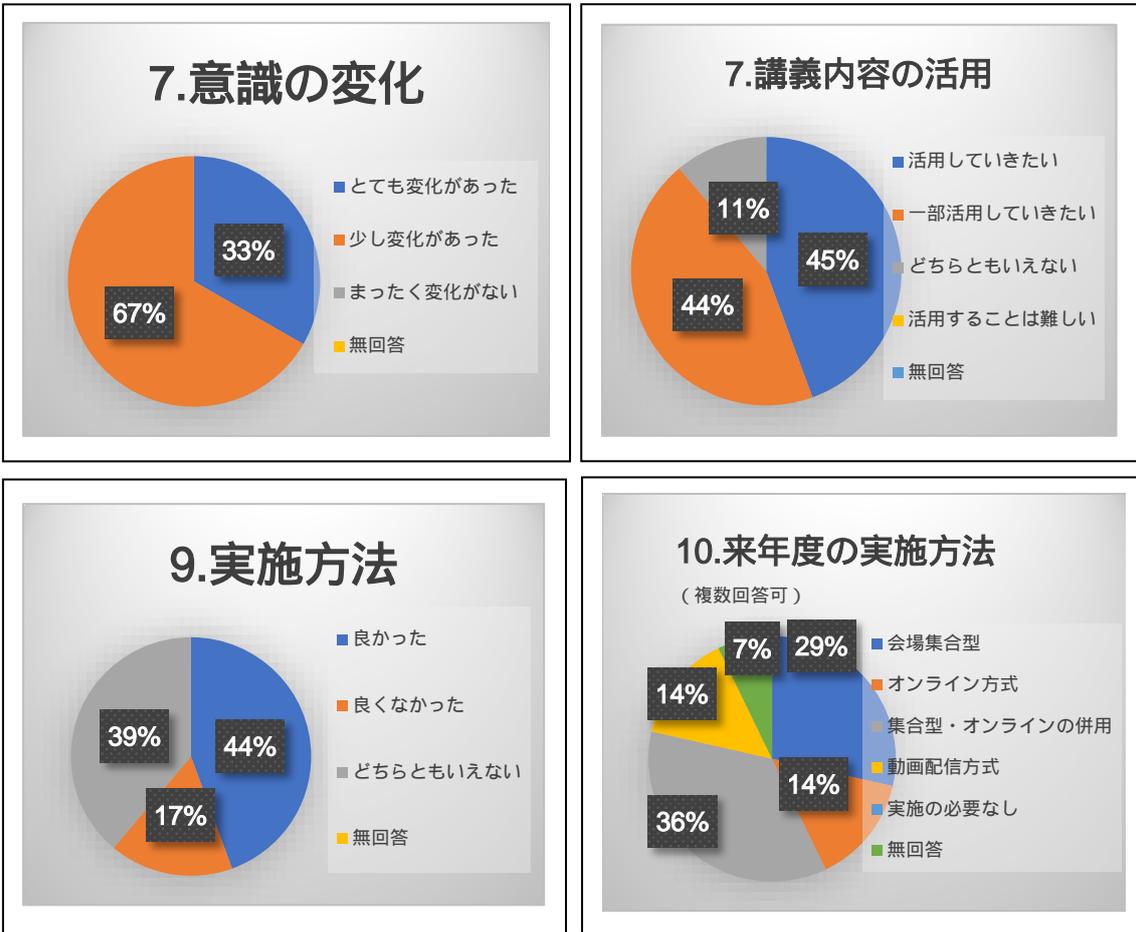
長野県の松本さん、警察のOBの方々ということで。流石だな、という部分があってOBの方々の発表とても素晴らしく思いました。モデル園事業については質問にも出ていましたが。教材がとても充実していましたね。温かみのある手作りというところが特徴なんだと仰ってましたけど、本当にその通りだと思います。先ほどのラベンダーのグッズなんかもそうですけど、やはり守りたいなと思っていることが伝わる、と思います。松本さんにお聞きします。縁石は何でできているのですか？

松本：縁石の素材は工業用プラスチックで出来ています。本当に軽くって、4つくらい重ねても大丈夫。女性でも持てるくらい。人が乗っても大丈夫ですし、60キロくらいの人でも余裕です。校庭での模擬道路はとても立体的になりますので。より外での実施でやっているような、そういった交通安全教室が進められるようだ、というところすごく効果的な教材であると、思っております。

宮田：こういった教材やDVDなども情報共有して活発に活用していければなと思っています。やはり何より、各地域で子どもや高齢者の安全を支えていらっしゃるのは皆さま方の力だと思います。おそらくご苦労もあると思いますが、楽しみながらやっていくというのがとても良いことだと思います。そうやって思いが伝わっていくんだな、と思います。

### 3.アンケート集計結果





問8．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）

- ・ボランティア活動について困ったことなどを話し合いをしてほしい。
- ・ボランティアをされていて最近若い方の参加が少なく、一緒に参加していただけるのにはどのようにしたら良いでしょうか。
- ・高齢者の自転車の指導について
- ・今回も話題に出ていましたが、自転車のマナー。永遠のテーマだと思います。
- ・ボランティア活動といっても、ある程度の金がなければ活動はできません。したがって活動の母体となる財政、財源について。
- ・交通被害者の精神面、三次被害者の精神面について学ぶ場があれば幸いです。
- ・オンラインで行った理由が分からない。コロナ禍の中で行う事業ではないと思う。提案は各地区同じだと思いますが業績の報告が欲しかった。
- ・参加者がどのように集まったかは不明ですが、活動報告でなく、活動したらどう変わったかを知りたい。

問11. 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必要な機会について

- ・バラバラのご意見であり参考にはなりませんでしたが、時間だけが長時間でしたので、どこが良かったのか残りませんでした。もっと記憶に残るような時間が欲しかった。
- ・私たちも同様の事業ボランティア啓発をしていますが、発信が東京でもなかなか結果に結びつかない。継続が必要かなと感じます。
- ・参加型の講習会
- ・活動状況の報告については、似たようなことをどの県でも実施していると思います。もう一步踏み込んだ専門的な講習会を希望します。
- ・できれば多くの人に参加、体験できるような機会が必要ではないかと思います。
- ・会議形式でなくても、オンラインで見られる講習があると嬉しいです。
- ・交通に係る道路の環境、車の性能、新しいタイプの乗り物など、交通事故防止に対する取り組みも対応が必要だと思いますので、新しい危険等への対応を学ぶ機会が必要だと思います。
- ・所轄の警察署と知識や技術、指導方法を共有する機会
- ・母の会の事例発表とともに立哨指導活動についても技術の向上等の話も聞きたい。
- ・できればリモートでなく直接意見をお聞きしたいです。
- ・もっと多くの人に参加をし、学んでも良いと思います。

問12. 講師の先生への質問

鈴木春男先生

- ・シルバークラブに参加している人は事故に遭わないとの言葉に、私たちがシルバークラブの成立に関与するにはどうしたら良いか？
- ・説明がとても良かった。わかりやすかった。情けは人のためならず！

問16. 講習会の実施方法について

- ・講習会の参加者が多方面に渡っているので、また年齢も、1~10まで様々な団体の話が聞けて良かったです。コロナが終わった後の講習会がありましたら声をかけていただけたら嬉しいです。
- ・コロナ禍の中の講習会でしたが、あと一か月後に移行できなかったでしょうか。会場まで来るのにいつも市役所とともに出席でしたが、今日は私ひとりです。事務局とともに参加できると良いと思います。
- ・オンラインができる人ばかりでない。操作のできない人の参加もどうするか考えてほしい。
- ・活動状況の報告の他、困っていること、ボランティアの人数集め等について苦労している

ことも話し合いが必要だと思えます。

- ・はじめてのオンライン方式で、仕方がないと思うが、不手際による時間の経過や、画面の切り替えがスムーズにいかず気になった。
- ・集会型ですと限られた人数の方の参加者となってしまうと思いますのでオンライン方式によって大勢の方の参加が可能になるので、併用式をご検討いただけたら有難いと思います。
- ・コロナが終息していない状況から、オンライン方式での実施で良いと思います。
- ・市町村またはボランティアの方のネット環境に差があるため、オンラインでの開催の場合は、動画配信期間の設定などで、時間的な余裕があると参加がしやすいのではないかと思います。
- ・ハイブリッドになるかしら？しばらくコロナが落ち着くまでは仕方ないのでしょうかね？
- ・リモートはなかなか難しいと思いましたが、ご苦勞をいただきありがとうございました。
- ・今回のオンラインでの実施はとても良かったです。時間等の都合で遠方からの参加がなかなか出来なかったのですが、オンラインですと、障害なく受講させていただきました。コロナが終息しても、対面もオンラインも両方可能ですとありがたいです。
- ・緊急事態宣言中ではなく、1ヵ月後でも良かったと思う。

#### 問17. その他ご意見・ご要望等

- ・今日の講習会内容はリモートでなければならぬ！多くの会員と共に共有したかったからです。指導員の報告がありましたが、ボランティアの方の報告であって欲しかったと思いました。
- ・コロナ禍の中、開催ありがとうございました。
- ・コロナ前の実施方法、一泊二日で行うことは今後コロナが収束したとしても賛成できない。それだけ時間をかける意義を感じられない。
- ・関東、甲信越の全ての県が参加していないのが残念でした。
- ・内閣府主催にもかかわらず、講演、事例発表ともに担当者が参加していなかったとは・・・あきれます。他の参加者は都合をつけて参加しているのですから。交通行政への軽視が感じられる！
- ・やはりリアルにお会いして、名刺交換や交流をしたかったです。オンラインに皆様慣れてしまいリアル開催を希望しなくなることに不安を感じています。
- ・指導法の「実演」はリモートでは限界があります。集合可能な人は一会場に集まり、不可能な人はオンラインで、という形が望ましいと思います。しかしながら、とても良い学びの機会となりました。感謝いたします。
- ・各地域の方々のお話をお聞きでき、自分にもとを感じる所がありました。私共の神戸会長のお話をいただく時、毎回会議の時、一言心に残る言葉を頂くのですが、他のみなさんにお

伝え出来ず残念です。

- ・一部の人の活動はボランティア活動に入るのでしょうか。

#### 4. 写真



開会挨拶 内閣府 茅根参事官補佐



講演 コーディネーター  
宮田美恵子 先生



講演 鈴木春男 先生



事例発表



事例発表



意見交換会