

令和 6 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 7 年 2 月

内閣府政策統括官(共生・共助担当)

## 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)	4

### 2. 実施ブロックの報告

北海道ブロック	7
東北ブロック	33
関東・甲信越ブロック	67
東海・北陸ブロック	99
近畿ブロック	125
中国・四国ブロック	155
九州ブロック	189



## 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、子ども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》

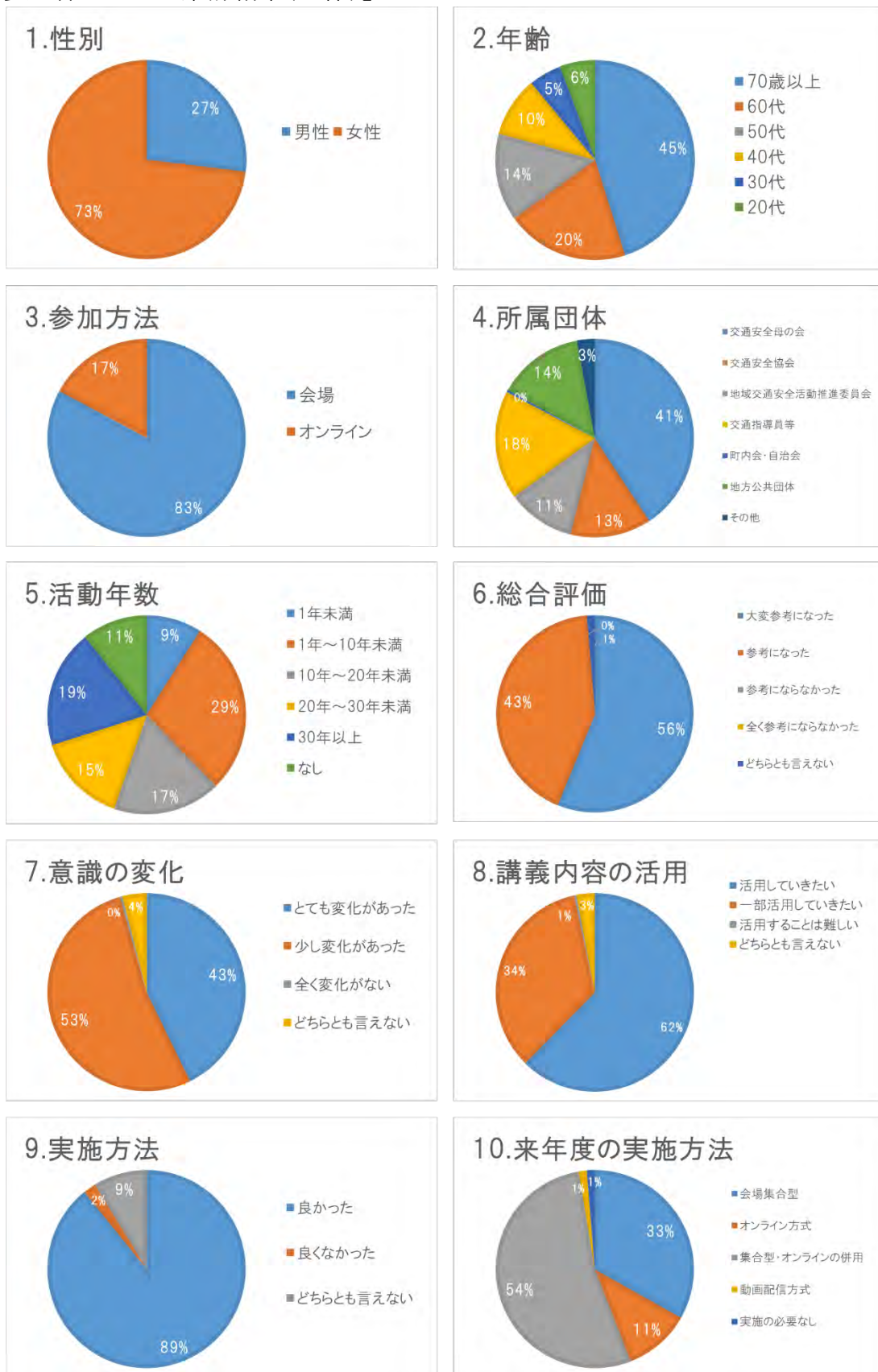
ブロック	開催地	開催日	会場	参加者数
北海道	北海道 札幌市	9月4日(水)	ホテルポールスター札幌 2階 コンチェルト	現地 41名 オンライン 15名
東北	山形県 山形市	11月20日(水)	ホテルメトロポリタン山形 3階 朝日	現地 50名 オンライン 2名
関東 甲信越	東京都 千代田区	10月10日(木)	九段会館テラス コンファレンス& バンケット 3階 茜	現地 17名 オンライン 18名
東海 北陸	愛知県 名古屋市	9月11日(水)	アイリス愛知 2階 コスモス	現地 18名 オンライン 3名
近畿	兵庫県 神戸市	11月12日(火)	ラッセホール地下1階 リリー	現地 29名 オンライン 12名
中国 四国	鳥取県 鳥取市	11月1日(金)	鳥取シティホテル 3階 日本海の間	現地 18名 オンライン 16名
九州	福岡県 福岡市	10月23日(水)	公益財団法人福岡県中小企業振興 センター3階 301会議室A	現地 27名 オンライン 2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	<p>①「ヘルメット着用など自転車の安全利用」 奥山 祐輔(黒井産業㈱黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)/東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員)</p> <p>②「こどもの安全確保とこどもの交通事故防止」 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)</p>	<p>奥山 祐輔(黒井産業㈱黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)/東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員)</p>
東北	<p>①「交通安全教育の効果的な指導方法/交通ボランティアの育成と活性化」 宮田 美恵子(特定非営利活動法人日本こどもの安全教育総合研究所理事長)</p> <p>②「自転車の安全利用」 彦坂 誠(一般財団法人日本交通安全教育普及協会普及事業部長)</p>	<p>宮田 美恵子(特定非営利活動法人日本こどもの安全教育総合研究所理事長)</p>
関東 甲信越	<p>①「こどもの交通安全防止」 村山 敏夫(国立大学法人新潟大学人文社会科学系工学部工学科人間支援感性科学プログラム教育学部保健体育専修)</p> <p>②「高齢者に対する交通安全の意識づけについて」 鈴木 春男(千葉大学名誉教授)</p>	<p>鈴木 春男(千葉大学名誉教授)</p>
東海 北陸	<p>①「自転車の安全利用」 彦坂 誠(一般財団法人日本交通安全教育普及協会普及事業部長)</p> <p>②「子どもの交通安全」 村山 敏夫(国立大学法人新潟大学人文社会科学系工学部工学科人間支援感性科学プログラム教育学部保健体育専修)</p>	<p>村山 敏夫(国立大学法人新潟大学人文社会科学系工学部工学科人間支援感性科学プログラム教育学部保健体育専修)</p>

ブロック	演題・講師	コーディネーター
近畿	<p>①「自転車の適正な通行方法(法改正の内容含む)」 彦坂 誠(一般財団法人日本交通安全教育普及協会普及事業部長)</p> <p>②「交通安全教育の効果的な指導方法」 奥山 祐輔(黒井産業(株)黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)/東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員)</p>	奥山 祐輔(黒井産業(株)黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)/東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員)
中国 四国	<p>①「高齢者の交通事故防止」 村山 敏夫(国立大学法人新潟大学人文社会科学系工学部工学科人間支援感性科学プログラム教育学部保健体育専修)</p> <p>②「こどもの交通行動と発達の関係」 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)</p>	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)
九州	<p>①「飲酒運転」 奥山 祐輔(黒井産業(株)黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)/東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員)</p> <p>②「高齢者の交通安全について」 村山 敏夫(国立大学法人新潟大学人文社会科学系工学部工学科人間支援感性科学プログラム教育学部保健体育専修)</p>	奥山 祐輔(黒井産業(株)黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)/東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員)

【参加者アンケート集計結果(全体)】









## 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

9月4日(水)

時間	分	内容
09:30～10:00	30	受付
10:00～10:10	10	開講式 主催者挨拶(内閣府) 北海道挨拶(北海道)
10:10～11:10	60	講演① 「ヘルメット着用など自転車の安全利用」 奥山 祐輔(黒井産業(株)黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)東北公益文科大学サステナ ブル・モビリティ研究所外部研究員)
11:10～11:20	10	休憩
11:20～12:20	60	講演② 「こどもの安全確保とこどもの交通事故防止」 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)
12:20～13:20	60	昼休憩
13:20～14:40	80	活動事例発表、活動事例発表を元にした意見交換会
14:40～14:50	10	講評(コーディネーター) 奥山 祐輔(黒井産業(株)黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)東北公益文科大学サステナ ブル・モビリティ研究所外部研究員)
14:50～15:00	10	閉講式 主催者からの連絡事項 事務連絡
15:00		終了

## 2. 講義等の記録

### ■ 講演①

黒井産業株式会社黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)

東北公益文化大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員

奥山 祐輔

### 「ヘルメット着用などの自転車の安全利用」

#### ● ヘルメット着用の必要性と効果、課題

##### 1. 背景

昨年 4 月に道路交通法が改正され、自転車利用者に対するヘルメット着用が「努力義務」として規定された。この改正により、従来は子供に限定されていたヘルメット着用の推奨が、大人にも拡大されました。しかし、「努力義務」という性質上、着用しなくても罰則はなく、法的拘束力が弱い点が課題となっている。

#### 【参考】道路交通法 第 63 条の 11

##### 第 1 項

自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。

##### 第 2 項

自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

##### 第 3 項

児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

## 2. 自転車事故の現状とヘルメット着用の効果

### ・事故の推移

自転車乗車中の死者数は平成 25 年から令和 5 年まで減少傾向にあるが、近年(令和 3 年～令和 5 年)は横ばい、または若干の増加が見られる。この減少の背景には、医療技術や車両性能、救急体制の向上が寄与していると考えられる。

### ・頭部損傷のリスク

自転車事故による死因の多くは頭部損傷であり、ヘルメット非着用者の致死率は着用者の約 1.8 倍(非着用:0.57、着用:0.31)に上がる。統計からも、ヘルメット着用が死亡リスクを大幅に低減することが明らかである。

## 3. ヘルメット着用率の現状

### ・全国平均

令和 5 年 4 月の施行時点での全国平均着用率は約 4%であったが、施行後の 7 月には 13.5%に上昇した。しかし、依然として着用率は低く、100 人中 13 人程度にとどまっている。

#### ・地域別の状況

愛媛県が約 60%と最も高い着用率を記録しており、これは通学時のヘルメット着用を義務化し、行政が無償でヘルメットを提供したことが要因とされている。一方、北海道や宮城県などでは 10%前後と低い水準にとどまっている。

#### 4. ヘルメット着用促進のための取り組み

##### ・管理マネジメントの成功例

愛媛県のように、学校や行政が一体となり、ルールの設定や経済的支援を行う「管理マネジメント」の取り組みが効果を上げている。

##### ・教育の重要性

ヘルメット着用率をさらに向上させるためには、管理だけでなく「教育」の役割が重要である。教育は個々の成長や意識向上を目指し、長期的な行動変容を促すものである。交通安全対策の「5E」の中でも、特に教育が鍵となると考えられる。

##### ・交通安全対策 5E

Environment(環境)

Enforcement(強制・規制・指導)

Engineering(工学・技術)

Example(事例・模倣)

Education(教育) ⇒効果的な学習方法とは？

#### ●受動的学習と能動的学習の交通安全教育への応用

##### 1. 学習方法についての考察

##### ・受動的学習の特徴と課題

受動的学習とは、知識を一方向的に伝える教育方法であり、特に知識が全くない対象者に対して有効である。例えば、子供に「横断歩道では手を挙げて渡りなさい」と教えることや、「自転車に乗る際はヘルメットをかぶりなさい」と指導することが挙げられる。

しかし、受動的学習には「心理的リアクタンス」という課題があり、これは、強制的に指示されることで反発心が生じ、行動が逆効果になる現象のことである。例えば、親が子供に「勉強しなさい」と言うと、子供が反発して勉強をしなくなるのが典型例である。この現象は大人にも見られ、例えば、家事を手伝おうと思っていた矢先に妻に「皿を洗って」と言われると、やる気が削がれることがある、といった例が挙げられる。「ヘルメットをかぶりましょう」と言われることも主体性が失われたように感じてしまい行動変容にブレーキをかけることもあるかもしれない。

##### ・能動的学習の特徴と効果

能動的学習は、学習者自身が考え、答えを導き出す教育方法である。例えば、子供に「交通事故に遭わないためには何が大事だと思う？」と問いかけることで、自ら考え、答えを発する学習スタイルである。この方法では、学習者が主体的に考えるため、学習効果が高まり、行動変容につながりやすいとされる。

「みんながヘルメットをかぶるためにはどうしたらいいだろう?」「なぜヘルメットをみんなかぶらないのだろう?」といった質問から、ヘルメットの重要性の気づきや社会的な使命などを感じていき行動変容につながる可能性がある。

#### ・メタ認知

能動的学習を効果的に行うためには、「メタ認知」の発達が重要である。メタ認知とは、自分の行動や思考を客観的に捉える能力であり、ある研究によると小学校3~4年生頃には発達すると言われている。10歳程度だと能動的な学習はまだ早いと考えるかもしれないが我々の実験では3・4年生の能動的な交通安全学習は可能であった。この年齢以降の子供には、能動的学習を取り入れることで、より効果的な教育が可能となる。

## 2.シティズンシップ教育の可能性

シティズンシップ教育とは、市民として他者と協力しながら社会の一員として主体的に課題に取り組む姿勢を身につける教育のことであり、交通安全教育にも応用されている。これは、個人の安全だけでなく、地域全体の課題として交通安全を捉え、協力して解決を図る姿勢を育むものである。

具体例として、高校生が小中学生にヘルメット着用の重要性を呼びかける活動が挙げられる。このような取り組みは、年齢の近い先輩からの指導が効果的であり、高校生自身もヘルメット着用を意識するようになり、さらに、地域全体での着用率向上につながる可能性が考えられる。

また、長野県の高中生が企画した【ヘルメットのファッションショー】のように、ヘルメットをお洒落なアイテムとして捉える取り組みも効果的である。これにより、ヘルメットに対する「カッコ悪い」というイメージを払拭し、着用率の向上が期待される。

## 3.具体的な学習プログラムの紹介

### 例:「天使と悪魔プログラム」

青信号が点滅した際の「悪魔のささやき」(例:「大丈夫、誰も見ていないから」)と「天使のささやき」(例:「怪我したら部活ができなくなる」)を考えさせる。一人だった場合、友達が先に進んでいた場合、付いてきなさいと言った家族が先に行ってしまった場合等、シチュエーションごとに行動を選択させ、ディスカッションを通じて学びを深める。

ヘルメット着用の際の「悪魔のささやき」(例:「短距離である」、「周囲の友人が着用していない」)と「天使のささやき」(例:「命を守るために重要」「安全性が高まる」)といったことが想像できる。本人は安全運転をしようと思っても、安全に運転できないシチュエーションを能動的に学習していくことが効果的である。

## ■講演②

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

### 「こどもの安全確保とこどもの交通事故防止」

#### ■背景

日本では少子化が進行しており、未来を担う子ども達を交通事故から守ることが重要な課題となっている。2012年(平成24年)に京都府亀岡市で発生した重大な交通事故を契機に、子どもの交通安全が政策的に注目されるようになった。それ以前は、通学路の点検や子どもの安全対策があまり戦略的に進められていなかった。

#### ■現状と課題

交通事故対策は主に幹線道路を優先して進められてきたが、実際に小学生が事故に遭う場所の約7割は市町村道である。このような生活道路での事故対策が後回しにされてきた現実がある。亀岡市の事故や、千葉県八街市で発生した児童列へのトラック突入事故などを受け、政府や行政機関が緊急点検を実施し、生活道路と子どもの安全対策が政策の中心に据えられるようになった。

#### ■生活道路の安全対策

生活道路の安全対策として、物理的な対策(ハンプやボラードの設置)や新しい交通規制(ゾーン30)が導入されている。ハンプは道路を隆起させて車両の速度を抑制するものであり、ボラードは道路の有効幅員を狭くすることでスピードを抑える効果を期待するもの。しかし、日本では道路管理者の責任が問われやすい文化があり、これらの対策には住民の合意形成も必要となる。特に生活道路は住民の利害関係が密接に絡むため、総論賛成・各論反対の状況が生じやすい。

#### ■子どもの飛び出し問題

子どもは道路に飛び出す傾向が強く、これは古くから指摘されている事実である。完全に歩道と車道を分離し、ガードレールで子どもの横断を防ぐ環境を整備すれば事故を防ぐことは可能だが、特に生活道路ではそのような環境を実現することは難しい。道警のデータによると、歩行者事故において小学生以下の子どもの違反率は他の年齢層と比較して非常に高く、約42%が道路交通法違反を犯して事故に遭っている。その中でも飛び出しが20%を占め、横断違反が7.3%である。これらのデータから、子どもたちへの交通安全教育の重要性が再認識される。

#### ■交通安全対策・教育の現状

日本では長年にわたり「止まる、見る、待つ」といった基本的な交通安全教育が行われている。警察官が模擬交差点を使い、子ども達に安全な横断方法を教える取り組みは現在も続けられており、これは今後も続けるべきである。また、近年では「スクエアード・ストレイト」や「あやとりい」といった新しい教育手法も導入されているが、基本的な教育内容は大きく変わっていない。これらの教育は、子どもたちの心理的特性(例:チャイルドビジョン)・身体的特性(例:物陰に隠れやすい)を考慮し、危険予測能力を養うことを目的としている。

## ■子どもの認知・判断・行動の特性

子どもの飛び出し事故の原因として、心理的特性と身体的特性が挙げられる。心理的特性としては、子どもは「中心性」と呼ばれる状態にあり、視力は良くても周辺視野の情報を脳が認識できていないことが多い。また、身体的特性としては背が低く、物陰に隠れやすいことが挙げられる。これらの特性を踏まえた上で、通学路の点検や教育が行われるべきである。

さらに、子どもの道路横断における「認知」「判断」「行動」のプロセスに着目する必要がある。認知(見る)だけでは不十分である。判断(考える)と行動(歩く)の各段階で適切な対応ができるようにすることが重要である。特に判断能力について着目する必要があるが、日本国内での研究が少なく、子どもの横断判断特性の実態が不明である。海外の文献や事例を参考にする必要があるものの、道路事情(車庫・車歩分離)が異なるため、日本独特の道路事情で生活する子ども達の横断判断特性に着目する必要がある。

## ■横断判断実験の実施

1) 小学校の低学年(2年生)と高学年(5年生)の児童、及び成人を対象に、信号機や横断歩道のない交差点での道路横断判断能力を調査した

対象者:

2年生:12名(1名欠席)

5年生:13名

成人:13名(高齢者を除く)

実験環境:

小学校近くの生活道路(幅3.5m)で実施。信号機や横断歩道のない小さな交差点

実験方法:

参加者に「横断できる」と判断した際にボタンを押し、車両が近づいてきて「横断できない」と判断した時点でボタンを離すという形式で十数回実験を行った。車両の速度は、試験車両は20km/h、30km/h、40km/hの3パターンで設定され、一般車両はランダムで速度で接近。参加者が「横断できない」と判断した時点の車両までの距離と、その車両の速度を基にした横断判断能力を測定。車両の速度はビデオカメラによる画像解析で正確に算出した。

実験結果

### 1, 成人の結果

成人の多くは、車両の速度が速くなるほど判断距離を長く取る傾向が見られた。相関係数(車両速度と判断距離の相関の強さを示す指標)は0.41~0.96と高く、適切な横断判断ができていることが確認された。ただし、一部の成人は速度に応じた判断ができておらず、ばらつきが見られた。

### 2, 2年生の結果

2年生の結果は全体的に散々たるものであった。車両の速度に関係なく、ほぼ一定の距離(10~15m)でボタンを離す傾向が見られ、車両のスピードを考慮した判断ができていないことが明らかになった。相関係数は-0.18~0.64と非常に低く、適切な横断判断ができている子どもは皆無であった。



### 3, 5年生の結果

5年生は2年生に比べて改善が見られたものの、ばらつきが大きい結果となった。相関係数は-0.33～0.92と幅広く、成人並みに適切な判断ができる子どももいれば、全くできない子どもも存在した。中央値は0.60と成人(中央値0.73)に近づいているものの、全体的なばらつきが課題として浮き彫りになった。特に相関係数が低い方のばらつきが大きいことに留意すべきである。

### 4, 統計的な比較

中央値:

2年生:0.21

5年生:0.60

成人:0.73

2年生は全体的に低い得点で統一されている一方、5年生は得点のばらつきが大きく、個人差が顕著であった。

#### 2) 上記実験で横断における誤判断率

渡れないと判断した時に仮に横断した場合、車両と衝突した割合(誤判断率)を算出。

##### ・高速車両(30km/h超)に対する誤判断の集計

誤判断率 80%以上、60%以上ともに小学生における割合が高い。

特に2年生は参加者3/4が誤判断率60%以上であった。

##### ・低速車両(30km/h以下)に対する誤判断の集計

誤判断率 60%以上:2年生で33% 5年生で38%

誤判断率 60%以上では5年生の割合が少し高い。

成人でも致命的な誤判断あり。

### 3) 考察

低学年(2年生)の課題:

2年生は車両の速度や距離を考慮した横断判断がほとんどできておらず、交通安全教育の必要性が強く示された。

高学年(5年生)の課題:

5年生は一部の児童が成人並みの判断能力を示したものの、全体的には個人差が大きく、ばらつきが課題である。特に、車両が非常に近づいているにもかかわらず「横断できる」と判断するケースが見られ、危険な状況が確認された。

成人の結果との比較:

成人は全体的に適切な判断ができているものの、一部の参加者にばらつきが見られた。これは、成人でも交通状況に応じた判断が必ずしも全員に備わっているわけではないことを示している。

#### ■まとめ

特に5年生のように個人差が大きい場合、学校や警察による一律的な交通安全教育では対応が難しいことが示唆される。子ども達の安全を守るためには、運転者、家庭、地域住民が一体となって取り組む「協働」が、真に子ども達の安全意識を持続させるためには重要である。

## ■活動事例発表

### 札幌市交通安全運動推進委員会札幌市南区交通安全運動推進委員会交通教育指導員

青山 衣美子

南区交通安全運動推進委員会の青山です。どうぞよろしくお願いいたします。札幌市南区交通安全運動推進委員会の活動についてご紹介いたします。

令和6年度の本区の交通安全運動の重点は札幌市の特別重点項目とも呼称し、高齢者の交通事故防止と自転車等の安全利用の推進の二点をあげております。二つの重点項目に加え、年間を通して全道規模で展開される表記の七つの重点を軸に、地域や関係団体と連携した啓発運動を行うとともに、交通事故に向けた各研修の計画や情報提供など、地域に根差した活動の支援のほか、通学路の安全確認などのためのパトロールや交通安全を呼び掛けるためのチラシの配布などの活動も行ってまいります。また、交通安全教育にも積極的に取り組んでおります。その取り組みの中心となるのが当委員会で計画、実施している交通安全教室です。

交通安全教室は、南区の全小学校、希望された幼稚園、保育園、高齢者クラブを対象に実施しております。令和5年度は全部で100回実施し、7665名の方に参加していただきました。4月、5月は南区内の全小学校、6月、7月は希望された幼稚園保育園に出向きました。小学校や幼稚園、保育園の教室の中で必ず子ども達にお話をするのが道路を渡る時の四つの約束です。一つ目は、「道路を渡る前に必ず一度止まること」です。二つ目は、「車が来ていないか、右左右を見ること」です。三つ目は、「車の音も聴くこと」です。見えづらいところもあるので、しっかり音も聞くように伝えていきます。そして四つ目は、「車が来ていたら通り過ぎるまで待つこと」です。道路を渡る時はこの約束を思い出してもらいようをお願いしています。この四つの約束のほか、教室では自転車の安全利用や基本的な交通ルールなどを理解してもらいようとしています。そして、子供達には道路には絶対に飛び出さないこと、自分の命は自分で守ることを強調して伝えていきます。

次に、高齢者への交通安全教室についてです。高齢者への交通安全教室は8月、9月に行います。令和5年の札幌市の交通事故死者数は27人で、そのうち65歳以上が15人と半分以上が高齢者でした。高齢者は歩行中の事故が多くなっています。車が止まってくれるだろうという思い込みから、斜め横断や車の直前直後の横断など交通ルールを無視してしまう事例が多いこと、高齢によって身体機能や判断力が低下していること、夕方から夜間にかけて被害に遭うケースが多いので、特に注意や配慮をして頂くことや、夜行反射材を利用して頂くことなどを教室の中でお伝えしています。

最近では自転車などを利用する人が多くなっています。昨年、札幌市内における自転車事故で亡くなった方は3人です。前の年より4人マイナスですが、発生件数は881件です。怪我をした人は886人と前年度より増加しています。教室や街頭指導などの機会の際に、ヘルメットの着用の促進や自転車や電動キックボードなど交通ルールの周知に力を入れてまいります。重点項目の取り組みの他、年4回の市民総ぐるみ運動の期間中に各地区で実施される街頭啓発の支援を行っています。令和5年には全部で37回、3477名の方が参加して街頭啓発を行いました。この期間以外にも、各地区機関団体による啓発が多数行われており、協力支援を行っています。

南区交通安全運動推進委員会の活動の一部をご紹介いたしました。今後も南区の皆様と手を携えながら、交通事故のない安全安心なまちづくりを目指して努力する所存でございます。以上で発表を終わります。ご清聴誠にありがとうございました。

## 江別市役所交通教育指導員

### 山口 悦子

ただいまご紹介にあずかりました江別市で交通教育指導員をしております山口と申します。本日は江別市の交通安全教室の活動内容について発表させていただきたいと思います。

江別市には4名の交通教育指導員がいて、一年間を通して市内各所で交通安全教室を行っています。こちらの資料が令和5年度の活動実績です。小学校、中学校といろいろありますが、記載してある全ての団体に交通安全教室の開催の案内を送付させていただいて、申し込みのあったところで教室を行っています。小学校に関して言いますと、市内全ての学校で交通安全教室を行っており、学年ごとに内容を変えて行っております。その他の部分に関しては、小学校に新たに入学する児童の保護者向けに入学時の健康診断で交通安全教室を学校側で設けてくださいますので、その時間を使わせていただいて交通安全のお話をさせていただき、幼稚園などの交通安全教室に参加、観覧しに来てくださった保護者に向けて講話を行った回数が44回、977名になります。

次に、小学校の活動内容について説明させていただきます。小学校の交通安全教室では、学校側の希望と合わせて、こちらに記載してあります低学年、中学年、高学年といった感じで、学年に応じて段階的に学べるように教室を行っています。写真を見ていただくとわかりますが、小学校に入学して親元から離れて一人行動が増える低学年に向けては歩行実習を中心に安全に道路を歩くことができるように教室を行っています。小学校で初めて行う交通安全教室ですので、子供達は交通安全教室の体育館や、学校の外などに多少緊張した表情で出てきますが、私達は幼稚園や保育園でも交通安全教室を行っていて、多少顔見知りという部分がありますので、子供達は私達の顔を見てくれるとすごく喜び、ほっとしたような表情で触れ合ってくれて、親しみを持って私達の話に耳を傾けてくれて真剣に実習に取り組んでくれています。最近では先ほどのお話にもありましたが、横断歩道上で事故に遭うケースが非常に多くなってきていますので、横断歩道を渡っている際は、最後まで周りをよく確認しながら渡るといことも伝えさせて実習を行っています。

次は下の中学年です。中学年は自転車に乗り始めて行動範囲が広がるとともに、低学年や歩行中と比べると中学年は自転車事故での事故の割合が高くなるのに合わせて、自転車実習を中心に行っております。写真のように実際に自転車に乗って、みんなで自転車の安全の点検をしているものですが、自転車の点検や発進時の確認の仕方、横断歩道の安全な渡り方を主に指導しています。左上の写真が実際に路上で実習を行っている様子です。このように実際に自転車の指導をしていますが、教室が終わった後に私達は車に乗って市内のパトロールをすることがよくあります。その際、市内で自転車に乗っている小学生がちょうど横断歩道を渡ろうとしている時にきちんと自転車から横断歩道の前で降りて、自転車を押して渡っている姿を見ると、ちゃんと指導したことが伝わっているのだなと思い、すごく嬉しい気持ちになっています。

写真にはないですが、児童全員で自転車実習を行うことが厳しい小学校などもありますので、そのような学校では今年度の新しい取り組みとして、「自転車デモンストレーション」を行いました。学校側に自転車を用意させていただいて、児童を代表した数名に前に出てきてもらって、自転車の点検や発進の確認の仕方、横断歩道の渡り方をお手本になってもらって、児童に見てもらうことを行いました。加えて、体育館内に自転車のコースを作って先生に代表で乗ってもらって、街中で見かける、ながらスマホ運転や一時停止無視運転を先生に実際に自転車乗りながらコースを走ってもらって、走っている姿を子供達に見てもらって、どうところが危険か、どうところがダメなのかを、子供に間違い探しのようにやってもらいました。子供達は先生が危険な乗り方をするというので、楽しみもあって、すごく真剣に間違い探しをしてくれて、一生懸命教室

に参加をしてくださいました。

次に高学年です。高学年は体で覚えるだけではなく、頭も使って事故に合わないようにすることが重要と私達は考えまして、危険予測学習を行いました。写真では危険予測実習と間違えて書いてしまいましたが、危険予測学習です。DVD とパソコンを使って様々な場面で、どのような危険が潜んでいるのか、危険を回避するにはどうすることがいいのかというのを考えてもらって発表をしてもらいました。このような取り組みは、私達にとっても児童にとっても初めてでしたが、子供達はすごく真剣に考えてくれて、積極的に手を挙げて発言してくれました。私達が予想していない答えもたくさん出してくれて、活発な意見交換ができたのがすごく良かったと思っています。

そして、交通安全宣言という写真は、交通安全教室終了後に子供達に短冊を一枚一枚渡して記入してもらいました。子ども達はすごく一生懸命考えて、どのように気をつけて過ごすか、歩く際、自転車に乗る際にどのようなことに気をつけてこれから一年間頑張っていくということを考えて書いてくれましたが、一生懸命みんな考えてくれて、教室終了後にスムーズに書くことができていました。そして、書いていただいた後に、学校の先生の方をお願いをして、廊下にみんなの分を掲示していただきました。保護者の方や先生などに見てもらうことができたので、すごく良い意識付けができたのではないかと考えております。

次は中学校、高等学校での交通安全教室です。資料にある通り、体育館に生徒が集まって全校集会形式で教室を行っており、まず、DVD を見て、その後、警察署の方に講話をいただいております。ヘルメットの重要性や、実際の交通標識を持参して下さって、それを掲示しながらルールの説明や事故の事例を交えながら、中高生に特に気をつけてほしいことを話して下さっております。こちらにある補助教材プリントは、指導員の方で、交通安全教室で学んだことがしっかりと定着できるように、毎年作成して市内の中学校、全生徒分を印刷して配布させていただいております。

次に、幼稚園、保育園認定こども園の交通安全教室です。こちらの交通安全教室では、「こぐまクラブ」と称して各園を訪問させていただいております。江別市のこぐまクラブでは記載してある信号の見方、道路の渡り方、歩行実習、自転車、乗り物、冬道、おさらいというように六つのテーマを設定して一年間を通して繰り返し学べるようにカリキュラムを組んでおります。だいたい 2、3 箇月に一回ぐらい園を訪問して人形劇や紙芝居などを通して楽しみながら学んで交通安全を身近に感じてもらうことに重きを置いています。繰り返しやらせていただくことで、子供達の交通安全意識もしっかり育っているのではないかと考えています。先ほどもお話ししましたが、何回も幼稚園や保育園を訪問させていただきますので、子供達も覚えてくれて、園に入った時から、こぐまクラブだ！と喜んで手を振ってニコニコしてくれて、すごく子供達の身近な存在でいられていると思います。そして、卒園の時には子供達はもうこぐまクラブに会えないのかという感じで寂しがる子ども達いますが、その時に「卒業したら小学校の安全教室にも行くからね」と言うときすごく嬉しそうに「僕〇〇小学校なんだけど、来る？」とすごく言ってくれるのが嬉しくて、「行くよ」と言って、「また会おうね」と約束をして、小学校の交通教室で会うと、先ほどのようにこぐまクラブだと言ってくれることが私達の喜びで交通安全教室をやらせていただいております。これがいろいろな人形劇や紙芝居の様子を表したものです。下の方にある実習ですが、歩行実習、自転車実習、バス実習がありまして、実習の際には、園児さんの保護者の方にもお手伝いをしていただいて、一緒に教室をさせていただいております。

次に未就園児の教室です。未就園児教室では、こども園や保育園に通っている 0 歳児さんに行く場合と、親子で参加する親子教室などで行う場合があります。幼稚園、保育園とは違って交通安全に触れる初めての機会と私達考えてまず、赤、青、黄色の信号の色の違いを楽しみながら学べるように内容を考えて行って

おります。紙芝居も未就園児用のものを作成して、色や形の違いを学びながら参加できるような形でお話に入り込めるようなものを読み聞かせをしております。親子で参加されている教室では、親御さんに向けても交通安全のお話を少しさせていただいて、小さなうちから声かけをして、親子で交通安全意識を身につけていくことの重要性を訴えさせていただいております。

次は児童会スポーツ少年団の教室の様子です。今年度は左下にある「自転車クイズ～はしる場所～」というようなパワーポイントを使用した自転車クイズを作成して、自転車はどこを走ったら良いですか？ というクイズを作成しました。そして、子供達に1か2か3かを選んでもらって手を挙げてもらって答えてもらう形のクイズや、ここには載せていませんが、不審者対策として、市内の公園の様子を写真撮影してどこで遊んだらいいのか、どのような時間帯に遊んだらいいのかを考えてもらうことを行いました。

あとは学童に在籍する1年生を対象に、道路の歩き方について考えてもらうグループワークも行いました。白い幕が張ってある間に子供が2人いる写真ですが、白い幕を雪山と見立てて、その間から大きな雪山がある時には急に飛び出したら危ないから、ちょっとずつ前に出て左右しっかり確認してから道路を渡ることを考えてもらいながら体験してもらう様子を写真撮影したものです。写真の一番右側はスポーツ少年団で、練習開始前にお話をさせていただいた様子の写真です。

次に高齢者クラブ自治会の説明をさせていただきます。コロナで開催しない団体や中止になってしまう団体が増えましたが、最近では少しずつ回復傾向になってきています。写真のようにDVDを見て警察の方に来ていただいて、お話をさせていただいております。反射スコープというもので反射材を私達は参加された高齢者の方々に啓発品として配らせていただき、このような効果がありますというのを体験してもらうのに反射スコープライトの使用や、警察の方が運動能力判断機器というもので実際にどれほど自分の年齢の能力があるのかを体験するような体験型の教室も行っております。

最後にふれあい健康教室というところで交通安全教室をしています。こちらは江別市のスポーツ振興財団主催で高齢者向けの体操教室がありますが、体操教室の開始前の10分を利用して、歩行者の歩行の仕方や自転車のルールやマナーについて講話を行っております。毎年体操教室に参加される方が多いので、教室内容も毎年変えて、私達教室の方をやらせていただいております。写真左側はパネルシアターで、道路横断の際に午前中のお話にもありましたが、近くに横断歩道があるのに渡らずに斜め横断したら危険ですというのを小さな人形のおばあちゃんがいますが、それを動かしながら説明をさせていただいて、多少遠くても横断歩道を利用してくださいというお話をさせていただきました。あとはプリントの方も作らせていただいて、後から繰り返し見て、交通安全意識をしっかりと思い出して身につけるといことをやってほしいと思ひまして、プリントも作成して毎年配らせていただいております。

江別市の活動はこのような感じになりますが、私達は1年間を通して様々な場所で教室を行いながら、教室で出会った子供達や市民の方々には絶対に事故にあってほしくない思いで教室を行わせていただいております。参加者の方を通して、お互いに声を掛け合いながら交通安全意識を江別市全体で高め、江別市内の事故が少しでもなくなればという思いで、交通安全教室をやらせていただいております。以上になります。ご清聴ありがとうございました。

## 苫小牧地域交通安全推進委員協議会会長

### 田中 正之

私は苫小牧から来ました田中正之と申します。私は84歳ということで、私よりも先輩がいるかと思います

が、比較的、交通や安全をやっている者としては、高齢者すぎるのではないかと自分でも思っています。しかし、最近の交通安全の関心事は、やはりボランティアという名のもとに、なかなか若い人は交通安全の活動に加わることが非常に難しい状況下で、それが今の世代と思っています。

私は交通安全活動に携わってからはものすごく長いわけではないですが、約 25 年交通安全に関わっております。その前は交通安全ということよりも企業に働いていました。苫小牧といえば、皆様ご存知かわかりませんが、各地域に紙の製造会社があります。苫小牧には王子製紙という紙の会社があります。私はその子会社に在りまして、実は安全関係、要するに人の命を預かっているということで、企業としても交通事故の他に、災害の防止に力を入れております。その中で私が一番皆様に伝えたいことは、従業員の方もですが、災害が起きてはならないということで、危険予知です。先ほど先生からも危険予測という言葉で言われておりました。これは先ほどの先生の中からは、子供というのは危険予測がなかなか難しいということ言っていました。大人でも誰でも危険予知は災害も含めて交通安全を、運転をする上でも危険予知は非常に有効な手段です。要するに、事故の撲滅の一つとしては、危険予知、予測が現時点で最も有効的な特効薬と思っております。一つの事例として、私は 18 歳で免許を取り、今 84 歳ですので、約 62 年間運転しております。その中で危険を予知して運転するというので、うちの家内もですが、実践しているのは目的地に 10 分前には到着することをまず頭の中に描きます。自宅を何時何分に出たら大体間に合うかです。加えて、先ほど言いましたように、人間はできるだけ早く着こうということから近道をします。しかし、近道は普段慣れていませんので、どこに危険があるかもわからないので、私はできるだけ信号機のある交差点を経由して目的地に行きます。帰りもその逆の道を通って帰ってくることを習慣付けております。従って、どなたにも言えるかと思いますが、動物の中で言えば、人間はいろんな形で誤りを犯すと思います。

私は、交通安全の他に、人の命を守る、隣人の命を守るということで老人クラブの会長もしております。その会議の中で交通安全にはまずこのようなことに気をつけましょうとお伝えしています。それから、家の中でも転倒しないようにどうするかです。その中で一番私が実践しているのは 5 時以降の外出はできるだけ避けようというよりもしないでください。暗くなってからの歩行は自分もですが、危険ということで苫小牧市の老人クラブの中でも約 4500 名の会員がいますけど、必ずそういうことをやります。あと、老人クラブの中では走ったりする運動はできるだけ入れないということで、できるだけ安全に、転んでしまったら、これは怪我と弁当は自分持ちと昔からよく言われております。そのようなことで交通安全を語る上では危険を予知することが非常に重要になってくると思います。それで、私はたまたま今日このような資料を作るような状況になっていませんことをお詫びいたします。

今日、私がやはり危険を予知するという形から、実はうちの家内には必ず行き先を書いて、今日はどこにきているというようなことを書いております。この中には令和 6 年度交通ボランティアブロック講習会が今日行われています。他にポールスター札幌の住所と電話番号が書いてあります。当日の行動時間は自宅を 7 時 30 分に出発し、JR 駅発 8 時 9 分、札幌着 9 時 34 分です。札幌駅経由の南口から徒歩 5 分でホテルに着く予定になっています。そして、帰宅は札幌を 16 時 16 分に出発して着は 17 時 25 分ということで、必ずこのようにやっております。私は先ほど言いましたが、実は本日、重要な会議がありましたが、そちらを割愛してここにきております。私はその他に趣味で詩吟をやっております。本日は苫小牧市の高齢者が集まった中で詩吟の発表をする予定でしたが、それをキャンセルして他の人に回して、明日もあります。今日帰ったら明日は朝の 9 時 45 分から観客が 100 名ぐらい来ると思いますが、そこで詩吟の発表する形を取っています。そしてその後は、東京に行く予定です。詩吟の関係で東京に行って日帰りもできますが、帰って

ると夜中になります。これは危ないということで、日帰りできる状態ですが、千歳空港には朝早くに自家用車で行って、次の日の昼になって明るくなってから帰ってくることにしております。1泊するには、先ほど、誰かとも話しましたが、札幌で泊まるとしたら 22,000 円はかかります。私も東京で予約したら土日にかかりますので、1泊 22,000 円です。しかし、夜遅くになって、交通事故にあってはまずいということで、1泊してその日に帰る予定で、これも一つの危険を避けるという意味で重要であり、一つは危険なところにはいかないという形しております。

最後に私の交通安全の中で苫小牧地区交通安全活動推進委員協議会というのは 1 市 4 町、苫小牧市、白老町、むかわ町、厚真町、安平町です。この 1 市 4 町は管轄ですが、他の町の方は、その人に任しまして、私は常を重点としてできるだけ遠くまで行くようなことは避けたいという意味で活動しております。以上で終わります。



## ■活動事例発表を元にした意見交換会

黒井産業株式会社黒井交通教育センターKURO-TEC 本部 GM(ゼネラルマネージャー)

東北公益文化大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員

奥山 祐輔

奥山先生:それでは意見交換会の進行を担当させていただきます。引き続き奥山です。よろしくお願いいたします。それではまず、3者から貴重な発表をしていただきました。まずは、3人のご発表の中でご質問がありましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか？ お願いします。

●:気になったので、お伺いしますが、石狩の山口さんのバスの実習というところでどのような感じで、実習をされているのが気になりました。実習が結構多かったのですが、私達はあまり実習を取り入れてないので参考にさせていただきたいと思いました。お願いします。

●:はい、お答えさせていただきます。今ご質問にありましたバス実習に関してですが、バス実習は園バスを利用させていただいて、園バスで送り迎えしている園の方でやらせていただいております。園バスを利用してバスの前に子供達に一律で整列をしてもらって、バスの乗り方、一列になって前から順番に乗っていくんだよというお話をさせていただいて、順番に一人ずつ乗る前に右左をしっかりと確認してから乗り始めます。前から順番に乗っていただいて、先生の指導で奥から乗る場合もありますが、園の先生にお手伝いいただいて、順番に中に乗ってもらいます。園児全員が乗り終わりましたら、今度はバスの中に入って、バスの中の過ごし方についてです。お尻と背中をしっかりとつけて座る、手は前のバーを握って、窓から顔を出したり手を出したりしないという過ごし方についてのお話をさせていただいております。そのまますぐ降りてしまうと寂しいので、一緒に先生にお願いして、今クラスの中で練習している歌や手遊びなどがあれば、一緒に歌ってもらって、歌が終わった時には気づいたら着いたという感じで、バスを動かすことはないですが、着いたという体で、バスが園に着いたから降りるという形でご説明をさせていただいて、今度また一人一人順番に降りるというように降り口まで来たら、バスの周りをお手伝いいただいている保護者の方がいらっしゃいますので、バスの周りを歩いていただいて、右を見たら自転車が来て、左を見たら歩いている人が来ています。このような人が行ってから降りる。右左右をしっかりと確認をして、人がいない状態になってから手すりや先生の手にも捕まりながら降りるというような説明をさせていただいて、実習をさせていただいております。この写真にあるのが、降りる時をバスの周りに人がいないかを確認している園児の様子になります。

自転車実習に関しては、これは屋内での自転車実習の様子ですが、スタート地点で、自転車にまたがってブレーキの確認をさせてもらいます。両方の手でしっかりとブレーキをかけます。足がしっかりとついているのを確認した後にペダルをこいで横断歩道の前まで来たらまずはブレーキをかけて止まって自転車から降ります。降りたら右左右をしっかりと確認して実際車は来ていませんが、来ていないということの声かけをして押して歩くことを園内でやる場合と、園の敷地内の駐車場等でやらせていただく場合があります。屋内歩行実習は多分様々なところでやられていると思いますが、マットを引いて、左右確認をする簡易的なものと、実際に園の近くの道路を歩いて目的地に公園などを設定させていただいて、実際に道路の横断や、脇道の確認や信号の確認をして、実際に公園まで歩くような実習をやらせて頂いております。以上です。ありがとうございました。よろしかったでしょうか？

奥山先生:私も質問してもよろしいですか？ 今の実習ですが、山口さん達がやられているわけですよね？ やはり実習となると、どのようにやればいいのか、我々は商売なので、それなりのスキルも勉強し、実習を行

っていますが、例えば教養や勉強など、どのような準備をされて実習を行っているのかです。例えば普通の  
人にポンとやってくださいと言ってもなかなかできないと思います。

●：私達は代々、保育士、教員などの免許を持っていますので、ある程度知識と経験があるメンバーが揃っ  
ているのと、長年実習をやる、お話をするスタイルはずっと引き継いでいます。しかし、時代や子供の能力に  
合わせて新しくカリキュラムを組み直すような形でやっていて、あとはメンバー4人で相談し合うことで、実際  
の幼稚園であれば幼稚園でやっているような遊び方や、先生のやり方などを真似してやっているような形で  
ございます。

奥山先生：ありがとうございます。難しい質問をしてしまいすみません。我々も、そのようなものは先ほども言  
った商売柄行い、我々みたいな外部に振っていただくことが多いですが、このように上手にやっていただくと、  
我々も商売が上がると思いました。

●：別海町で交通指導員をやっております。今から14、15年ほど前から私もそちらの方に携わって交通指  
導員をやっておりまして、当時は要するに幼稚園生や小学生、中学生などの朝の送り迎えの時間、登下校  
時に出ていました。しかし、昨今の別海町は地域によっては、北海道全体を見てもどこも同様かと思いま  
すが、少子高齢化、逆に小、中学校が閉校になるなど、他の場所とドッキングして、かなり遠くまで子供達をバ  
スで送迎する時代に入ってきています。私がたまたま今中西別という小さな別海町の奥の町で交通整理を  
やっていますが、来年あたりからその学校は閉校になることで今までやってきたことは何であったのかと思っ  
てしまいます。加えて、思っていることは先ほど苫小牧の交通指導員の方、田中さんでしたか？話してお  
りましたが、逆に高齢化が進んでいくと、今、都市に住んでいらっしゃる方で幼稚園や小学校、中学生などの  
指導に余念がない方がこちらへ参加していると思いますが、やがて3年、4年、5年後には、年寄りだけが住  
んでいる町に果たして私達の仕事は何だろうと思っております。年寄りをどのような形で交通指導などに当た  
っていけばいいのか、そのようなことも、前々からやっていらっしゃいますが、さらに、具体的に指導できる方  
向に向けることはできないかを2、3年前から考えていました。それはいかがなものかと思い、聞きたいと思っ  
ておりました。以上です。

奥山先生：これは誰への質問ですか。

●：むしろ奥山さんに聞きたいです。先をどのように見据えているか、地方の過疎化したところに住んでい  
る人達は、北海道全域を見ても平気で90歳前後の人が車を運転しています。雪道であろうが、交通手  
段が車しかないためです。それに対して上手に指導方法を見出して、安全に努めること、私達の仕事に目を  
向けていただいたらありがたいという私なりの発想でございます。

奥山先生：ありがとうございます。私も本日はヘルメットについてや自転車、子供についてお話ししましたが、  
どちらかというと研究している内容は高齢者が多いです。現在、高齢になってくると、やはり免許返納や運転  
をやめるような方向に持っていき動きもありますが、僕は職業柄、どちらかというと高齢者の人も長く安全に運  
転を続けてもらいたいです。そして、高齢者、高齢ドライバーの方が危ないとは思いません。これはマスコミな  
ども原因がありまして、日頃真面目に働いて、真面目に今まで生きてこられたという人が事故を起こすとい  
うのは非常に話題性があるので、ニュースでも取り上げます。そうすると、やはり高齢ドライバーは危ないとい  
う印象が起きます。しかし、事故統計などを見ると、事故は必ずすり鉢型といって若い人が多いです。そして  
だんだん減ってきて、高齢者になって少し増えてきます。そのため、高齢者が危ないという問題よりも、やはり  
若い人も、もちろん危ないということです。先ほどのご質問のように、少し過疎と言ってよろしいでしょうか。田  
舎の方になると、車は必要です。そのため、やはりこれからどのような方法、教育と言いますと、長く車を安全

に運転してもらい、そのためにはどうしたらいいか、その時に私達も教育をやっていますが我々ぐらいの年代の人から高齢ドライバーさんに言ってもなかなか通じないですし、届きません。そのため、同じ高齢ドライバーの人が同じ世代に向かって、高齢ドライバーの安全運転を積極的にやっていただくことが非常に効果的だと思います。そのため、80歳になっても運転していただきたいですし、80歳になっても交通教育というのは先ほどの田中さんのように、ぜひやっていただきたいと思います。加えて、後で講評の時に言おうと思っていましたが、先ほどの田中さんの話で非常に面白い、感銘を受けたのが危険予測という面もありますが、今全国的に高齢者ドライバーに対しては「補償運転」というのが一つのキーワードになっています。何かを制限して運転を継続していくことです。先ほどのお話でも近道を通らないで安全なところを通る。近道を通った方が早いですが、それを制限して安全なところに行く。あとは例えば夜5時以降などの暗い時間は運転しない。先ほどのように計画を立てて、計画からできるだけ外れないようにする。計画から外れることができた方が自由でいいですが、そのようなことも少しずつ制限をすると高齢ドライバーにも安全を担保できるのではないかと思います。現在、高齢ドライバーの安全においてはそのようなものが主流になってきています。補償運転と言われるもので、我々から制限というのはなかなか言いにくいところもあり、同世代の方々にやっていただくことが非常に効果的だと思います。答えになっているかわかりませんが、高齢化社会であるからこそ、高齢の方が交通安全に参入していただくというのは非常に重要と思っております。答えになっていますでしょうか？

●：江別の方にお聞きしたいのですが、お話の内容についてではないのですが、江別も由仁町同様に雪の多いところがございます。そこで困るのは冬期間の除雪関係です。国道には早く除雪が入りますが、国道は雪を横の歩道の方に飛ばしていきます。その後、歩道の除雪は、由仁町だけではなくて、栗山などと同時に行くと、栗山が早く終わってから由仁の方に来るという状況ですので、なかなか歩道の除雪が登校時間までに間に合わない状態です。もう一つが歩道と車道との境目に石がありますが、石にあわせた除雪しか行いませんので、固まったものが非常に埋まっています。子供達も大変危ないと言います。それからバス停のところには雪が山になっています。そのため、どうしても車道に出ないと通れないような状態もあります。江別の方も大変雪の多い所だと思っていますので、除雪関係については、交通安全関係の人達の方では取り上げていないのかどうかをお聞きしたいと思って質問しました。

●：答えになるかわからないのですが、交通教育指導員の方で、除雪に関して働きかけることはしていません。現状としましては、通学路の歩道の除雪は登校時には完了している状態です。そのため、子供の安全という目でも他にも危険なことはありますが、今おっしゃったように雪があるから車道に出なければいけないといった事案を私は目にしていないと思っています。しかし、冬の教育として雪山があるから視界が遮られるので、ゆっくり前に出て左右確認をしましょうといった働きかけや実習は行っています。質問のお答えではないかもしれませんが、実際に現場に立っていらっしゃる方が江別にいるのでお願いします。

●：今の雪山の件についてですが、私も交差点に立っている中で非常に苦労しています。国道であろうが市道であろうが、除雪車が雪を投げていくときは縁石のカーブでもってずっと雪山を投げていきます。その雪山が6年生になっても見えない高さまで全部四隅投げていきます。今、私の立っているところはたまたま、1箇所、2箇所セイコーマートやローソンなどがありますので、そこは自分達が投げるところもありますが、まずはそのぐらいの高さになると、子供は見えません。それから通勤者も見えません。その時に今自分の身を守らなくてはいけないのは確かですが、まずは車を止めて人を通してあげないといけないというのがあります。そのため、あまりやるなどは言われていますが、一応縁石のカーブの縁まで行って、車が見えるところまで行って旗は出して、今、結局子供達が通っているような指示をしてから終わっています。直進で行く分にはいいですが、

カーブで曲がってきたときにどう指示するかということになると、やはり直進車がカーブしてきて、自分達は見えるところまで道路に出て旗を振っていないと車はそのままいないと思ってまっすぐ来てしまいます。そのため、指導というか交通整理がいいのかわかりませんが、やはりある程度そのようなことも覚悟と言うとおかしいですが、危険を自分で予知しながら作業をしないといけません。今江別では自治体や町内会のボランティアで教育、活動してくれる人達がいるので、その人達に頼っているところはありますが、自分が立って問題を感じた時には役所の方に電話を入れて、ここがこのように見えなくなっているからと登録事務所の方に連絡を取ってもらって雪を投げてくださいないかという依頼はしています。それがすぐはできません。1週間か、そのぐらいは投げられることはもうざらですので、そういう意味では、もし、そのような状況になった際には早めに連絡を入れて削ってもらおうというようなことをしないと、信号が変わっても子供が来ているのかどうかも見えなままにするのはいけませんので、そういうところを注意しないといけませんということを考えながらやっています。以上です。

●:ありがとうございます。町道ですと行政に言って対応してもらうことはできますが、私達が一番困るのが国道です。国道は町にいくら言ったとしても国道ですからという言葉が返ってきます。そのため、私達見守り隊のメンバーも朝出かける時にはスコップをかついでいかないと歩道と車道の間にはたくさん雪が置いてあるので、その除雪を自分達がいらないと横断歩道を子供達を通れないということで、なんとかならないでしょうか？ という思いでいます。

●:質問をして、時間を決めないと一人での会話ではないですので、その点を配慮してもらいたいです。

奥山先生:私の進め方の問題です。いろいろな方に意見を言ってもらいたいので、他にご質問ご意見がある方いらっしゃいますか？

今、雪のお話がありましたが、先ほど確か江別のところで、雪山実習ですか？ さりとてお話しされましたが、僕ら本州の人間からしますと、すごく変わったことをやっていたらという印象を持ちました。しかし、確かに私も冬に札幌、北海道に来た時にすごい雪山ができてのを見て、今おっしゃったことも、できれば雪を取っ払ってもらえばよいでしょうが、なかなかやはりうまくいかないです。そうであれば、子供達などに教育をして、自分である程度防衛してもらおうというのもいたしかたないと言いますか、これが現実という気がします。そのため、実習をやっているというのが非常に驚きましたし、非常にいいことだと思います。いかがでしょう？ 他にご質問やご意見はございませんか？

奥山先生:最初に発表された青山さん、山口さん両方とも出てきましたが、保護者も交えた安全教室というものがあるという話が確か出たかと思われませんが、どうでしょう？ 青山さん、もう少し詳しく教えていただいてもよろしいでしょうか。江別の方でしたか？ すみません。

●:その他の部分ということでお話しさせていただきましたが、小学校の入学時検診がありまして小学校に入学する保護者が集まって入学時に必要なもの、例えば、事務手続きなどを説明する時がありますが、その時間に交通安全教室を保護者向けに行えませんか？ という案内を私達の方からさせていただくと、学校側からお願いしますという形で10分、15分ほどお話をさせていただきます。その中で、小学校入学時、それまでは親と一緒に行動していたが、1年生になって一人で、親元離れて学校まで歩くので、通学路点検をしてくださいというお話をさせて頂いております。子供達が一人で帰ってくるというのは、やはりなかなか難しいことです。そのため、親と子供と一緒にこの道を通って学校に行って、この道を通って学校から帰ってくるというのを通学路の中で、例えば、交差点だからここで止まってしっかり右左右を確認する、この横断歩道を渡るということを親御さんと子供さんと一緒に通学路点検をしてくださいという願いをお話しさせていただ

きます。

加えて、自転車の準備に関してのお話、チャイルドシートのお話もさせていただいています。チャイルドシートは6歳になったら外していいと法律上はなっていますが、今チャイルドシートに乗らずにシートベルトだけをして首が締まって死んでしまうなどの悲しい事故が起きています。先日、9月からはJAFの方で150センチになるまではチャイルドシートを使ってくださいというお願いになっていますが、それも多分保護者の方は知らないと思いますので、そのようなお話をさせていただくことなど、入学時の親御さんに気をつけていただきたいことのお話をさせていただいています。まず、入学時検診の時の新1年生の保護者に向けてお話をさせていただき、あとは幼稚園の交通安全教室に見に来られる保護者の方がいらっしゃいますので、そのような方にシートベルトやチャイルドシート、自転車のお話に加えて、駐車場で走り回る子ども達がいるので、しっかり手を繋いでくださいなど、子供の交通安全に関わるお話だけではなく、親御さんも気をつけてくださいという親御さん向けのお話も一緒に合わせてさせていただいております。

奥山先生:もう一つよろしいですか? 午前中に稲垣先生も私も家庭での学習や教育が非常に大事ではないかというようなところを加えましたが、保護者の方の感触や反応はいかがですか。

●:どうしても限られた保護者さんだけ、全員が来るわけではないので、来ていただいてお話をさせていただく一部の方の反応のみですが、一生懸命聞いてくれて、チャイルドシートは6歳になったら外していいと思っていたなどの反応もありました。前までは140cmまでちゃんと使わなければならないことを知らなかったというのを一生懸命聞きながらお話は聞いていくのださと思っております。

奥山先生:青山さんにもまたいただきたいです。稲垣先生もよく反応していた四つの約束があると思います。これは非常に面白いと思いますが、これは、実際にどのように子供達に伝えて、子供達はどのような形で約束を例えば守っているのか、どのような感じで約束に取り組んでいるのかみたいなお話を聞きたいと思いました。

●:四つの約束です。南区だけではなく、札幌のどこの区でも交通安全教室の小学校の教室安全の時に必ず言っていて、もちろん、幼稚園の安全教室の時からも言っていますので、子供達が小学校に入った時に、この四つの約束をやはりきちんと覚えていて、教室の教材の中に「と、み、き、ま」といって、最初の頭文字をクイズで、「とは何?」と言ったらみんな本当に「止まれ」とか「止まる」、「見る」、「聞く」、「待つ」と言えます。それは幼稚園の交通安全教室を通して、札幌市の教育指導員の方がしっかり教材の中に入れて伝えてあるものだと思っていて、私も1月から入ってまだ新人ですが、春から交通安全教室に参加させてもらって地道と言ったら怒られるかもしれませんが、伝えていることがしっかり子供達に伝わっていると色々勉強させてもらっているところです。

奥山先生:非常にわかりやすくいいと思います。例えば、約束やルールを宮城県でも面白い方法で「10の掟」というのを作ってみんなで守ろうとやっているところもありますが、うまく運用されているかが非常に大事でして、結構浸透しているということで、非常に素晴らしいと思います。

●:様子町から参りました。江別では先程、園のバスを使った交通安全指導をしているお話を聞きました。今は全席シートベルト、それから今伺いました150cmまでのチャイルドシート、これは園のバスやスクールバスなどのシートベルト、チャイルドシートの状況はどうなっているのかと思いました。私も孫がいまないので、今の公共のバス自体にそれが許されているのか、もしくは義務付けではなくていいのはどのような条件のバスであるのかをお伺いしたかったです。

●:園バスに関してはシートベルトとかジュニアシートではなくて、本当に座席のみです。子供用の小さい座席

と、手すり前に付いているだけなので、多分バスの運転手さんも急ブレーキをかけないように気をつけながら運転をされていると思いますが、どうしても事故はいつ起きるか分からないので、私達としてはこのように姿勢正しく背中とお尻をぴったりつけて、前にある手すりを必ずしっかり掴んでバスに乗る。それに加えて後ろを向いたり、窓から手を出したりというのは危険だし、立って歩いても危ないということで安全運転を心がけてくださっていますが、ちゃんと座るといふことに重点を置いて指導をさせていただいております。

●:このご意見を受けて、多分どこの自治体も、私立の保育園、幼稚園も同じ状況と思いますが、このことについて先生はどのようにお感じになりますか？ 私はやはり教育の一環として、最低限シートベルト、それからチャイルドシートは小さい子供が乗るものほど用意すべきだと思っています。それは国が義務付けて補助を出すなどの対策が必要と思いますが、これが許されていて、交通安全教育というのはいかがなものかと感じました。先生の御意見をお願いいたします。

奥山先生:非常に最後に難しいご質問がきましたが、おっしゃる通りだと思います。例えば私が午前中にお話したヘルメットもそうでして、「努める」にしないで、本来であればかぶりなさいとすべきですし、バスも集団で乗るからシートベルトは免除される、園バスだったらというのは、安全上で考えればあまりよろしくないというのが現実だと思います。しかし、現実的に費用面など、様々なことを考えるとなかなかそこまで踏み切れないうです。そのため、個々や家庭や今皆様がやられているような支援や教育や管理で補っていくしかないと思います。どうしても様々な理由で穴は出てくるというような感じですので、そこを教育や皆様の活動で埋めていくことが現実的だと思います。よろしいですか？

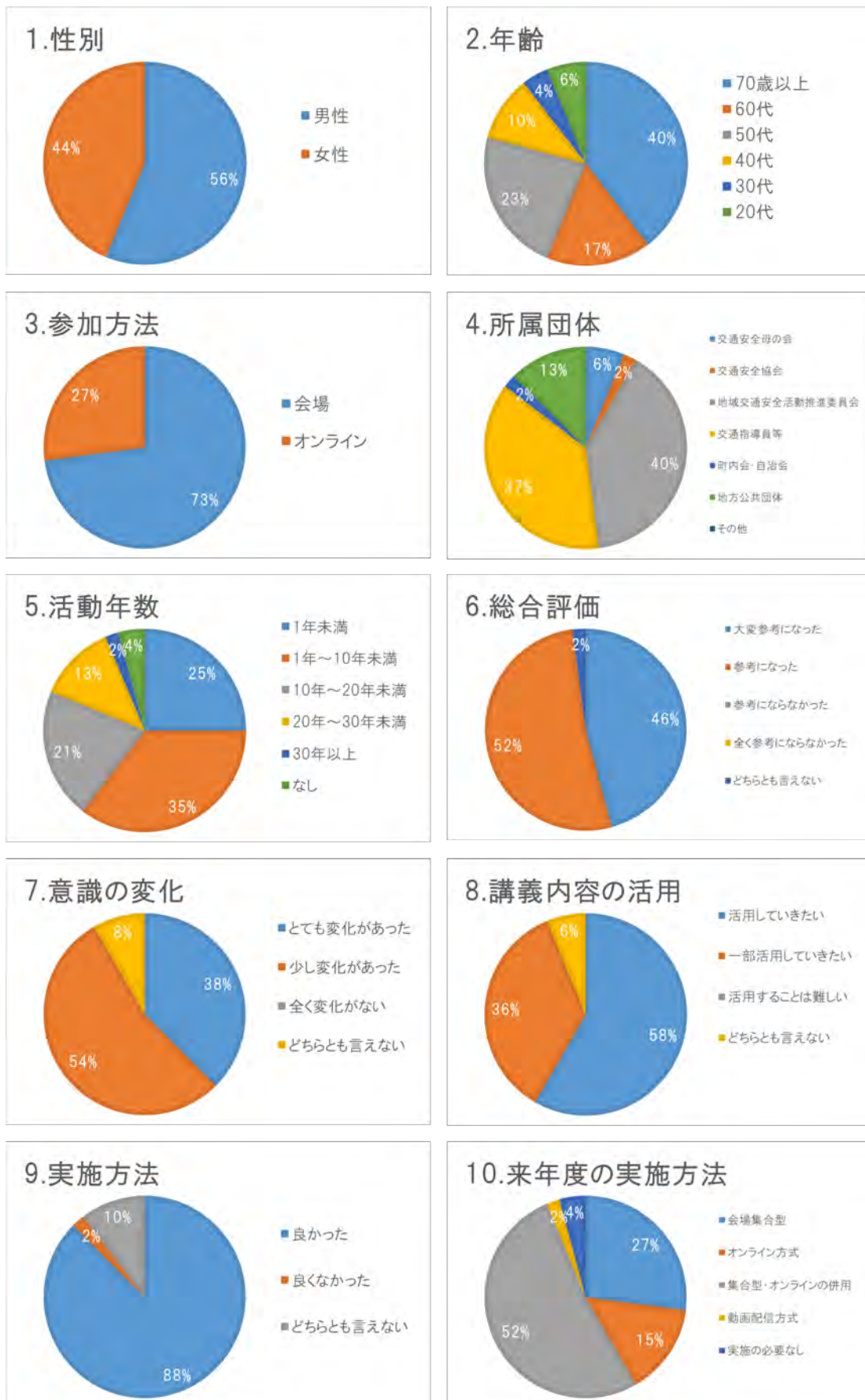
●:せっかくだので、ここにお集まりの関係者お一人お一人が今日帰られてからの活動で是非このようなことに対する実現を、シートベルト、チャイルドシートの実現を各自治体や団体で呼び掛けて、経済面や費用面を全く抜きにして国が取り組むべき事項だと思いますので、それを要望して終わりたいと思います。以上です。

奥山先生:最後に非常に素晴らしい提言をありがとうございました。

## ■講評

最後の質問は非常にいい質問だと思います。しかし、そのようなものが全て完璧になってしまえば、法で全て、罰則を決まれば、もしかすると我々みたいな活動も将来的には次第になくともよくなるのかと思います。しかし、現実的にはやはり現状ではそのような状態ではないです。やはり様々な交通安全に穴があることは確かです。そこを皆様に提言をしていくことや、教育をすることによって埋めていくところだと思います。そのような面では本日の江別の発表などで、非常に様々なことに取り組んでいらっしゃるということで、感銘を受けました。午前中も、先程もお話しましたが、教育は学校や施設機関だけでやるものではなく、やはり家庭でも行うものです。先ほど保護者が参加するというものに非常に感銘を受けました。保育園や幼稚園に送りに来る都市部では結構車で送りに来ます。そのため、保育園は車ですごい渋滞で危ないです。後ろに小さい子供を乗せて運転するお母さんと子供と一緒に何か研修ができないかと思っています。そこで考えているのはやはり小さい子供であろうと、お母さんがどのような気持ちや状態で運転しているのかを分かってもらって、お母さんの運転を応援してあげる検証を考えていました。様々な形で家庭内での安全学習ができると思いますので、ぜひ皆様方も積極的に進めていただければと思います。以上が講評とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

### 3.アンケート集計結果



問11.今後取り上げて欲しいテーマ、講演等について

- ・交通安全に関する講習会に出席する機会が余りない為、どのようなお話でもお聞きしたい
- ・交通事故の発生状況、事故内容により尊い生命財産を守るための公演を願う
- ・町の高齢化により指導員の減少と新しい人が入ってこないが、各町ではどのような対策を立てて交通ボランティア人員を確保しているのか
- ・幼児・高齢者の交通安全教室の進め方、教材作り
- ・高齢者の交通事故を減らすために免許返納や交通安全教育、冬期間の冬道の交通安全教育
- ・高齢ドライバーへの指導、考え方教育
- ・電動キックボードなどの特殊原付自転車の普及と問題点
- ・規則を守らない！守れない方に対する方針
- ・実際に現場で幼保や小学校で教えている方の指導方法やコツ等の講義があると嬉しい
- ・これから高齢化社会に向けての参考になる話が聞きたい
- ・交通安全教室に活かせるフレッシュな情報提供をしてほしい
- ・高齢者の違反事故の多さを減らすには
- ・町内会で身近にできる交通安全指導があればいい
- ・手を挙げて横断するときの統一した考え方が欲しい
- ・高齢ドライバーの免許返納(特に郊外)の難しさについて

問12.本講習会以外で、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

- ・他市町村との交流があれば良い
- ・定期的な動画などが配信されると新しい情報を収集できるのでありがたい
- ・活動している市同士での交流が出来れば良いと感じた
- ・実技的講習会の実施
- ・ボランティア不足に対する方法論
- ・札幌で活動しているが江別や他の市町の交通安全の活動を見学できたら勉強になると思う
- ・今回の講習会が初めての参加で、年齢様々な方の参加で意見が聞けて良かった
- ・各エリアにおける講習会にて意見交換の場を提供してほしい
- ・学校の参観日を利用して親子で講習に行ってみてはどうか
- ・SNSの創意工夫

問13. その他ご意見・ご感想

- ・大変お世話になりました。また来年も参加させていただきたいです。ありがとうございました。
- ・タイムスケジュールの配分の見直しをお願いしたい
- ・今までやっていたグループ分け討論の場があると嬉しい
- ・資料のデータ容量について、環境的に1つのデータにつき3MBまでしか外部から取り込むことができないため、可能であれば分けていただくか、圧縮で3MB以下にさせていただけると大変ありがたいです。
- ・今回の奥山講師、稲垣講師のお話、とてもわかりやすく、楽しく拝見させていただきました。遠方のためなかなか現地へ伺えませんが、オンラインで参加ができて本当によかったです。ありがとうございました。



- ・資料に基づいての公演とてもよかった。高齢で良く聞き取れないところもあるので、会場の音響について工夫してほしい
- ・会場の気温が少し寒かった
- ・とてもためになった
- ・グループトークの時間も欲しかった
- ・次の開催に期待申し上げます
- ・講師陣に対して道内の方々で十分ではないか、主催者、進行者は時間超過に対して対処すべし
- ・2、3人が携帯の電源をいれたままで音が鳴っていた。そんな方が交通安全指導とはいかがなものか
- ・色々勉強になりました
- ・事前に講習内容で確認していた自転車の安全利用において今後の教室の参考になった
- ・自転車交通安全講座最新版リーフレットが欲しい
- ・子供の飛び出しには意味がなく、そういうものと分かった。根気よく言い聞かせなくてはいけない
- ・初めて参加したが有意義な講習会でした。
- ・子供の事故は絶対にあってはならない。今回の講習会で参考にさせてもらったので自分たちもできることをやり交通安全に努めます。私の知らないところで交通安全にお力を注がれている方がたくさんいることを知りました。
- ・地域の応援も必要だが、まず、子供を持つ家族にしっかり教育することも必要だと思う
- ・稲垣先生のお話は資料を含め、大変参考になりました。会員に広めていきたいです。

## 4.写真



講演 奥山先生



講演 稲垣先生



活動事例発表の様子



活動事例発表の様子



活動事例発表の様子



意見交換会

