

## 関東・甲信越ブロック

## 1.プログラム詳細

10月28日(火)

時間	分	内容
10:00～10:30	30	受付
10:30～10:40	10	開講式 主催者挨拶(内閣府) 来賓挨拶(長野県)
10:40～11:40	60	講演① 「子どもの交通安全と事故防止～子どもへの効果的な学習方法を考える～」 奥山 祐輔(黒井産業株式会社黒井交通教育センター KURO-TEC 本部 GM/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)
11:40～12:40	60	昼休憩
12:40～13:40	60	講演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)
13:40～13:50	10	休憩
13:50～15:00	70	活動事例発表
15:00～15:40	40	活動事例発表を元にした意見交換会
15:40～15:50	10	講評(コーディネーター) 奥山 祐輔(黒井産業株式会社黒井交通教育センター KURO-TEC 本部 GM/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)
15:50～16:00	10	閉講式 主催者からの連絡事項 事務連絡
16:00		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

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

奥山 祐輔

#### 「子どもの交通安全と事故防止～子どもへの効果的な学習方法を考える～」

最初に、学習や教育というものは、学校の先生など専門家が行うものという固定観念があるかもしれませんが、学習は学校だけでなく、家庭や様々な外のシチュエーションでも行われます。皆様もぜひ、自分事として、ご自身も教育者という目線で話を聞いていただけたらと思います。

まず、子どもの交通に関する復習をしていきたいと思います。お手元の資料にある交通事故の推移の表を見ると、事故件数はだんだん減ってきており、素晴らしいことです。一番上のオレンジ色の線が示すように、事故の中でも歩行中の事故が非常に多いことがわかります。令和5年もほぼ変わらず、歩行中の事故が多いという現状です。

小学生の状態別死者・重傷者数を見ると、歩行中の事故が約60%を占めており、自転車やその他が約40%となっています。小学生ですから車の運転はしないため、当然と言えますが、歩行中の事故が多いということです。

次の資料では、どのような時に事故に遭っているかということで、登下校中が34.8%となっており、登下校中に事故に遭遇する可能性が非常に高いことがわかります。

次は学年別で、青いラインが歩行中の事故、黄色い箇所が自転車操作中の事故です。歩行中の事故はだんだんと減少し、自転車事故が少しずつ増えてきています。これは、高学年になると自転車の事故が多くなるということです。低学年のうち歩行中の事故が多いのが特徴です。皆様も聞いたことがあるかと思いますが、「魔の7歳」の問題です。どんな統計をとっても、年齢別で見ると7歳児の事故が多くなります。この図でも小学校1、2年生がやはり多く、7歳ぐらいが非常に事故の多い年代となっています。

最後に法令違反別のデータですが、右側が小学生、左側が全年齢層です。左側の全年齢層では、違反なしが62.3%で、違反のない人の方が多いところです。しかし、右側の小学生の方を見ると、違反なしが38.3%からぐっと減っています。簡単に言うと、小学生の方は違反をしている子が非常に多いということになります。

それを踏まえて、子どもの事故傾向をまとめました。

- \* 交通事故は減少傾向にあるが、歩行中の事故が相変わらず多い。
- \* 小学生は歩行中の事故が多い。

- \* 小学校 1、2 年生が多く、学年が上がることによって事故は減少する。
- \* 通行目的別では登下校が多い。
- \* 高学年になると自転車事故が増加する。
- \* その背景には法令違反の多さがあり、小学生は法令違反の割合が高い。

今日はこの辺のデータも踏まえて、特に登下校の時に事故が多い、法令違反が多いという点に注目しながら、どのような学習や勉強をしていけばよいか、皆様と勉強していきたいと思います。

次に、今日お話しする学習、教育について少しおさらいしておきたいと思います。よく交通安全対策の 5E など、うまくまとめた言葉がよく出てきます。これは英語の頭文字を使ったもので、交通安全対策の 5E と言われるものがこの 5 つになります。

Environment(環境)

Enforcement(強制・規制・指導)

: Engineering(工学・技術)

: Example(事例・模倣)

: Education(教育)

教育以外の要素を説明しますと、日本が他国から優れているとよく言われるのが、Enforcement(警察官による取締りなど)です。現在、東南アジアの国々が日本の交通安全を参考にしたいと、多くのオファーが来ています。これは、今まで自転車やバイクが中心だった交通に、経済成長により車が増え、交通事故死亡者が増加しているためです。日本の国土は東南アジア諸国同様に小さいながらも、これだけの人口と車が走っている中で、人々がルールを守って走っていることが、向こうの国の人々からすると非常に不思議に映るのです。

日本は Enforcement と Engineering(技術)が非常に優れていると言われます。一方、Environment(環境)については、道路環境など、まだ改善の余地があると言われてしています。(例: 自転車が車道を走るルールがあるが、車道を安全に走る環境が整っていない場所がある)また、私たちのような最前線で交通安全を担う組織と、皆様のようなボランティア団体との連携が密になっているかという点、不十分と言わざるをえません。

本日は、この中の Education(教育)の部分、特に効果的な学習方法を考えていきたいと思います。

子どもの交通安全は、最初は保護者の監視から始まります。2 歳や 3 歳の子どもに教育は難しいため、まずは監視や保護から始まり、成長していきます。小学校入学、いわゆる魔の 7 歳の頃が、一つのターニングポイントとなります。自分で学校に歩いていくようになるこの辺りから、子どもに対する交通安全の教育が必要になってくるかと思っています。

学習方法について、2つの大きな種類をご紹介します。それは、発達段階に応じた学習方法が必要であること、そして具体的な方法として受動的な学習と能動的な学習の2つです。

今、私が皆様に話している形式は私が一方的に話し、皆様がそれを受けていることから受動的な学習といえます。他にも、交通指導で子どもたちに「ほら、右を見なきゃだめだよ、左を見なきゃだめだよ」と注意を促すことも受動的な学習です。家庭で「横断歩道で遊ばないで手を挙げて渡らなきゃダメよ」と教えるのも受動的な学習になります。

この受動的な学習のデメリットとして、「心理的リアクタンス」という言葉を覚えておいていただきたいと思います。これは、人があることを強制されると反抗心を持ちたくなるという心理学の言葉です。(例:「勉強しなさい」と言われるとやる気がなくなる)これは、特に知っていることや、やろうと思っていたことを受動的に与えられると、反抗心が生じやすいという特徴があります。(例:高齢者講習での指導)

一方、能動的な学習は、学習者側に主体性があり、「自ら考え、自ら発信する」という環境がある学習がイメージしやすいかと思います。能動的な学習の手法としては、一方的に教えるのではなく、質問をするという方法があります。質問を投げると、学習者は考えます。そうすると学習の主体が質問された側へ移ります。学校であれば、先生が全てを教えるのではなく、グループを組んで考えてもらう形式は能動的な学習です。交通指導の場面でも、「渡る時ってというのは何をしたらいいんだろう」「どっちを先に見たらいいんだろうね」と子どもたちに質問してみると、子どもが自ら答えを発見し、気持ちよく学習ができるかもしれません。(交通指導では安全確保をすることです)

ただし、能動的な学習は主体を学習者に置くことから、時間がコントロールできない等のデメリットも様々あります。しかし、先ほどのデータで見た登下校中の事故の多さや法令違反の多さに注目すると、どうでしょうか。

登下校中に事故が多い背景には、友達とおふざけや、急ぐ気持ち、あるいは学校に行きたくないという心理など、様々な要因が考えられます。また、法令違反をする子どもたちについては、知っているの不安全行動か(意図的)、知らないことによる行動かが非常に重要です。知らないのであれば受動的な学習で教えてあげる必要がありますが、意図的にやっているケース(例:友達が横断したから続けて自分も行く)には、能動的な学習が効果的と考えます。

大事なものは、この2つの学習方法の使い分けです。知識がない人には能動的な学習は難しく、受動的に教えてあげる必要がありますが、知識がある人に対して受動的な学習を行うと、心理的リアクタンスが発生し、効果が落ちる可能性があります。

学習方法を選択する要素として、登下校中の事故と法令違反の多さから再考します。

これらの点を考えると、特に児童や小学生に多い登下校中の事故防止や法令違反の是正に関しては、能動的な学習、つまりみんなで考えるような学習の方が効果的なのではないかと考えられます。

\*登下校中の事故: 登下校中に何が起きているか、子どもがどんな感情で歩いているかは、大人には分かりにくい部分があります。子どもたちで話し合いながら学習する能動的な学習が有効と考えられます。

次に、私たちがプロドライバー教育で参考にしている「運転行動階層モデル」(Keskinen.Hatakka.Leepotti, Katila & Peraaho, 2000)を、子どもの歩行行動にも当てはめて考えます。

このモデルは、運転行動を階層段階で捉えるもので、レベル4が上位になり、運転行動は上位レベルが下位レベルを支配するという考え方です。

\*レベル1: 運転技能や、歩行に関する技能

\*レベル2: 状況判断、危険予測

\*レベル3: 運転の目的・計画、感情コントロールや、歩行の目的・感情の変化

\*レベル4: ライフスタイル(健康、生活リズム)

自動車学校で主に教えているのはレベル2までです。しかし、事故の背景には、車をどういう目的で使っているか、感情をコントロールできているか(レベル3)や、ライフスタイルや健康状態等(レベル4)が関係してきます。

(例として、タクシードライバーは2種免許という上位免許が必要でありレベル1~2にかけては高い能力の運転者といえるが、第一当事者となる事故を惹起することは多々ある。これはレベル3~4が影響していることが想定できる。例えば、働き盛りの40代~50代のドライバーは収入を上げるべくお客の回転率を求めて運転することが考えられる。そのことからスピードオーバーや乱暴な運転につながる事が考えられる。一方でレベル1~2の能力が低下するといわれる高齢タクシードライバーは40代ドライバーなどと比較して不安全なイメージがあるかもしれないが、年金などを受給しながら生活費も安定していることから無理な集客はせずに運転している方が多くいる。運転行動はこのような階層に分けて考えることができる。)

このモデルを小学生の歩行行動に当てはめると、以下のようになります。

\*レベル1: 歩行に関する技能

\*レベル2: 交差点などでの状況判断、危険予測

\*レベル3: 登下校の経路、友達関係、感情の変化

\*レベル4: 健全な生活リズム

例えば、幼児など、交差点で全く右も左も見ない子(レベル1~2)には、受動的に「右を見なさい、左を見なさい」と教える必要があります。しかし、危険な行動の背景に友達関係や急ぎたい気持ち(レベル3)がある場合は、実際にどのようなシチュエーションで起こるのか気付かせる能動的な学習が必要です。また、夜更

かし(レベル 4)が事故の可能性を高めることについても、自分たちで話し合っ  
て気づいてもらうのが良いでしょう。

歩行行動においても、確認不足の原因が単なる技能不足(レベル 1)であれば受動的な学習やトレーニングが必要ですが、もし原因が「通学路での感情の変化」など(レベル 3)にあるのであれば、確認方法のトレーニングなどは必要なく、能動的な学習でその要因を摘み取らなければなりません。このように、どの学習方法が適応するかを考えることが重要です。

この能動的な学習、つまり自分で考えて発言する学習は、何歳くらいから可能なのでしょうか。一つの基準となりうる能力として、心理学的な言葉でメタ認知というのがあります。

メタ認知とは、認知している自分をさらに高度な視点から認知すること、つまり自分を客観的に捉えられる能力です。

メタ認知には、自分に「何ができて何ができないか」を知る知識、自分を客観視するモニタリング、そして良くないと思った行動を変えるコントロールなどが含まれます。このメタ認知能力が、能動的な学習をする上でポイントになると考えます。

この能力が何歳くらいで身につくかという実験例(Flavell, Friendrihs&Hoyt, 1970)として、子どもに 10 枚の絵を見せて何枚思い出せるかを予想させる実験があります。小学校就学前の子どもは「10 枚思い出せる」と予想する割合が高いのに対し、小学校 2 年生や 4 年生になるにつれて、10 枚思い出せると予想する割合が減っていきます。これは、より現実的になっている、つまりメタ認知力が少しずつ身についてきていると考えられます。

実際に予想した枚数と正しく思い出した枚数を比較しても、小学校 2 年生や 4 年生あたりになると、予想が現実的になっています。このことから、小学校 1 年生頃は受動的な学習が必要ですが、3 年生や 4 年生ぐらいになったら、能動的な学習(考えさせる、グループワークをさせる、質問してみる)を導入できると考えられます。3 年生や 4 年生であれば、大人が教えようと思ったことが子どもの口から返ってくる可能性もあり、学習効果も高まります。

最後に、学習プランの面白い例をいくつかご紹介します。

高知県の小学校で行われた例ですが、これは小学校 3 年生でした。学習方法の一つとしてシチズンシップ(市民性)教育があります。これは、自分を守る交通安全だけでなく、地域全体の交通安全を考えようというものです。子どもたちが地域の危険箇所を探してまとめ、それを招待した地域の大人たちにプレゼンテーションするという取り組みをしていました。子どもたちは、横断歩道の距離や、高齢者が渡るのにかかる時間などを測定し、招待した警察官に改善を訴えるなど、大人がたじろぐような発表をしていました。先生方の後方支援もありますがこのような学習スタイルが小学3年生で可能というこの取り組みは発達段階による学習方法の選択(能動的な学習の導入可否)の参考になりました。

このような学習を通じて、自分の交通安全意識も高まります。これがシチズンシップ教育です。

また、ブラザーシップ教育というのもあります。子供たちは先輩の言うことは良く聞くものです。そこで、1・2年生といった低学年の子どもたちへの教育を、大人がやるのではなく、5・6年生のお兄さん、お姉さんがやるという取り組みも効果的です。

子どもたちに、事故の背景にはこういう心理的な要因もあるんだよというのを気づいてもらうには、親や大人が一方向的に与える受動的な学習ではなく、考えてもらうような能動的な学習が効果的と考え、子供たちが主体的に楽しく学習できる交通安全プログラムを考え実践しています。

もう一つ、少し面白い学習プランのお話です。中学校や小学校で行った、登下校時の事故が多いことをテーマに、みんなで考えてもらうというプログラムです。

我々は「天使と悪魔プログラム」と呼んでいまして、信号交差点などで、「こういう時、悪いささやき(悪魔の声)と良いささやき(天使の声)とどっちが多いか」をグループで考えるのです。例えば、友達が先に横断したタイミングで信号が点滅し始めたというシチュエーションで、「友達に置いていかれるぞ」という悪魔の声が多いのか、「友達は待ってくれるから止まろうよ」という天使の声が多いのか、そして自分は「行くだろうか、止まるだろうか」などを話し合います。

人によって違うため、グループの中で話し合うことで、より現実的になります。先生に言われたから止まらなきゃと思っていたけれど、友達が先に行くと思ってしまう、という実際のシチュエーションを模擬的に体験し、「もしかしたら事故ってこういうことが起きているかもしれないんだよ」というのを子どもたちに話しながら気づいてもらうという学習プランです。

今、自転車のヘルメット着用がなかなか進まない問題も、この悪魔のささやきと天使のささやきがあると思います。「近くだからいいんじゃないの？」という悪魔の声が多いのか、「近くだからといって子どもが見てるかもしれないから、ちゃんと被ろうよ」という天使の声が多いのか、などです。

こういうことが事故に関連しており、子どもたちに、事故の背景にはこういう心理的な要因もあるんだよというのを気づいてもらうには、親や大人が一方向的に与える受動的な学習ではなく、考えてもらうような能動的な学習が効果的と考え、子供たちが主体的に楽しく学習できる交通安全プログラムを考え実践しています。

## ■講演②

千葉大学名誉教授

鈴木 春男

### 「高齢者に対する交通安全の意識づけについて」

#### 1. 高齢者事故の背後にあるもの

(1)意識と行動のミスマッチが事故を招く(年はとってても、気持ちは若い)

(2)過去の経験にとらわれる

高齢者の交通事故の約半分は自宅から 500m以内、75%は1km 以内で起きている

(活動範囲が家の近くにあることにもよるが…)

「慣れ」がこわい

(3)からだの力も低下する

動体視力の低下、暗順応の低下、反応時間にムラ、筋力の低下など

しかしながら、それらのかなりの部分はちょっとした気遣いで、補えるものが多い

(4)たくさん情報を同時に処理することが苦手になる

からだの力の低下よりも、こちらのほうが重要なポイント

若い学生との競争(信号だけのケース、そこに音・ブザーを入れるケース)

新しい事実に関心が向かうと、その前の大事な情報を忘れてしまう

cf.二階に忘れ物を取りにいったら、風で書類が散らばっていた→「何をしに？」

(その程度なら許されるが)横断の時、左からの車に気付き一度は止まりながら、右側の路地から出てきて、前を横切った車に驚いたとたん…

できるだけ単純な判断で交通行動ができるように⇒考えごとをしなない、複雑な交差点を避ける、あらかじめ地図を頭に入れておく、話に夢中にならない…

(5)生活に充実感・満足感を持っているお年寄り事故が少ない

「悩みごとのないこと」はとても重要。たとえ悩みがあっても、聞いてくれる家族や友人がいると解消。居住年数の長い、友人の沢山いるお年寄り事故が少ない

老人クラブに参加しているお年寄りに事故が少ないのも、それが原因の一つ

#### 2. 高齢者に対する交通安全指導の視点

(1)高齢者を画一的に見ない

その多様性に注目すべき。高齢者はさまざまな交通環境におかれている

営まれている生活の内容により、抱えている問題も異なっている。つまり、高齢者全体を同じ特性を持った人達として見るのではなく、個の視点から発想していくべき。それぞれの生活実態

に応じた交通安全指導が必要

(2)地域に密着した視点が必要

そうした個としての特性を決めるものの一つは、居住している地域の特性

cf.大都市では公共交通機関が主たる移動の手段となっているが、地方小都市では家族や友人の車に乗せてもらう、あるいは自分で車やバイクを運転せざるを得ないといった状況もある

### (3)生活構造を中心とした視点

これも個としての特性を決める重要な要因だが、生活構造という視点がある

cf.高齢者が夫婦とも健康で、友人も多く、生活に満足している場合は安全意識も高く、安全な交通行動をとることが多いが、家庭生活の不満を外での散歩や運転によって解消するといったケースでは事故を起こす確率も高い

### (4)高齢者を弱者としてのみ扱わない

日本の高齢者は経済的・生活的には自立しているのに、交通分野では弱者としてのみ扱われる傾向がある

cf.内閣府が行った「高齢者の生活と意識」に関する国際比較調査

⇒日本の高齢者は働けるかぎり働き、自立していこうという意識が高い

それなのに、こと交通分野では弱き者、保護の対象といった形で扱われることが多い

高齢者もまたそれに甘える傾向がある

高齢者を大事にすることは重要だが、交通分野でも自立してもらうことが必要

高齢者の生活は比較的安定し、時間的ゆとりもあって、社会参加意欲も高い

他の人の安全のためにひと働きしてもらう余地は十分にある。他の人のために役立つことが、自分をも安全に向けて動機づける機能をもつことに注目すべき

### (5)高齢者の柔軟な発想に期待する

指導者は、高齢者に柔軟な発想や対応をしてもらうには、どうしたらよいかということを常に頭におくべき

実のところ高齢者には、身体だけでなく心理的にも「固さ」が見られる

高齢者は「交通法規を守ってさえいれば安全は保たれる」とか、「私に限って、事故などにあうはずがない」といった一種の思い込みが強い

これをどのようにして解消するかが重要な課題

### (6)他人と関わる場をつくる

「固さの解消」のためには、自己中心的な発想を避け、相手の立場で考えてもらうような場をつくることが重要

そのためには地域社会のことを考え、他人とかかわる場を多くつくることが必要で、交通安全指導の場でも、知識や情報を一方的に受けるのではなく、自らが積極的に参加する場をつくることが重要

また、高齢者の目線からみた交通環境への提言を求めることも重要

高齢者の交通環境の改善については、高齢者でなければ気がつかないことも多い

高齢者は自分達の安全のために積極的に発言すべきだし、交通安全指導の場でもそうした機会が作られるべき

## 3. 人間の行動と動機づけー仲間づくりも立派な交通安全教育ー

### (1)人は誰でも「自分は間違っていない」と自分を正当化したがる

L.フェスティンガー：認知的不協和の理論

相手に「正しい注意」「相手のためを思ったの注意」「誠意をもったの注意」をすれば、必ず相手

はわかってくれる？

(2)「問題の発見」が安全な行動をもたらす

「分かっちゃいるけどやめられない」のが人間

問題を見つけてもらわなければ、いくら正解を与えてもダメ

cf.「横断歩道は青でも直ぐ渡らないで、次の青になったら渡りましょう」

身(行動)は年をとるが、心(意識)は年をとらない

⇒隣は 10 秒、でも私は 5 秒、「だから私には関係ない」

(3)参加の場が考え方の修正や態度変容をもたらす

相手との人間関係に「参加」することで、相手の立場に立ってものを考える

cf.経営参加、懸賞募集、モニター制度

役割を演じることによる動機づけ、相手を受け身にしたのはダメ

#### 4. 参加型交通安全教育の具体例

(1)「ネイバーフッドウォッチ」：アラバマ州タスカルーサ市

一人暮らし、老夫婦住まいの高齢者宅訪問による子供達へのボランティア教育

高齢者による子供達への交通安全指導

「子供へのボランティア教育」もさることながら、「高齢者への交通安全教育」

「情けは人のためならず」

⇒「ヒヤリ地図づくり」「世代間連携交通安全教育」「いきいき運転講座」

(2)ヒヤリ地図づくり

自分達の日常的な活動の範囲を話し合いで決め、その白地図をコピーと糊付けでつくり、どんなヒヤリのケースを取り上げるかを決める

その上で、地図上でヒヤリとした体験のある場所にシールを貼っていく、そして多くの人が指摘したヒヤリ多発箇所については参加者が自分のヒヤリ体験を具体的に説明し、注意を促し、改善すべき点を話し合う

そしてさらに、地図の出来栄を評価し合い、それを他の人にも見せてさらに提案してもらったり、注意を喚起する

(3)世代間連携交通安全教育

高齢者と孫の世代、それに中間世代としての子供達の両親の三世代に交通安全教育の場に参加してもらうことで、お互いの立場を理解し合い、他の世代への注文やアドバイスを通して自分自身を動機づける効果をねらっている。高齢者が孫世代に対し、安全をアドバイスする機会(役割を演ずる機会)を持つことで高齢者自身が安全を守ることに動機づけられる

⇒「情けはひと(他人)のためならず」

(4)いきいき運転講座

自動車工業会「高齢者ドライバーの交通安全教育システム」検討委員会で開発

誰でもがリーダーになれ、誰でもが参加できる。講師を呼ばなくても、自分達の力で講座が進行できるように台本が準備されており、仲間づくりに役立つ

運転をしない人も参加できる～自転車、歩行者、助手席の立場から参加することが歓迎され

る。車を運転しない高齢者が話し合いに参加することは、ドライバーが歩行者や自転車利用者の立場を理解する上で、また歩行者や自転車利用者もドライバーの立場を理解する上でプラスになる。いろいろな場で使える工夫が凝らされている⇒老人クラブの集まり、地域の自治会、ボランティアの集まりなどの他に、企業の従業員や、退職者された方々など、誰でもその気さえあれば使ってもらえるような工夫が凝らされている

## ■活動事例発表

### 一般社団法人長野県自動車販売店協会

寺澤 翔 内川芳美 北原さつき

皆さん、こんにちは。私は一般社団法人長野県自動車販売店協会の寺澤と申します。この度は事例発表の機会を頂戴しまして、誠にありがとうございます。短い時間ではございますが、当協会のご紹介とともに、実際に交通安全教室で行っている内容を皆様に今日ご覧いただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

はじめに、当協会は昭和 31 年 3 月、自動車の販売を通して、安全で快適な車社会の実現を目指すため、交通安全活動と環境保全活動を積極的に推進し、地域社会の発展と福祉の増進に寄与することを目的に設立された団体でございます。長野県内の自動車ディーラー 27 社が協会会員として加入をいただいております。協会では、現在大きく 4 つの事業を展開しており、交通安全教室は交通安全と福祉増進支援事業の中核事業として実施しております。続いて交通安全教室についてですが、平成 4 年 1992 年からスタートしまして、おかげさまで 33 年目を迎えております。昨年度は年間 98 箇所実施をさせていただき、今年度も昨年度並みの実施を予定しております。

長野県内全域、幼児から高齢者まで幅広い世代に向けて実施しております。内容ですが、こちらに 1 例を挙げさせていただいておりますが、衝突実験、視覚検証実験から腹話術、パネルシアター、様々な内容で交通安全教室を行っております。私も衝突実験、また視覚検証実験で実際に自動車に乗車をしまして、運転や、視覚の検証を行わせていただいております。その他、詳しい活動内容、実施結果につきましては、当協会のホームページに掲載しておりますので、ぜひ皆様には 1 度ご覧いただけますと幸いです。この後、QR コードも貼らせていただいておりますので、お時間あるときにぜひアクセスしていただければと思います。よろしく願いいたします。それでは、実際に私たちの交通安全教室で行っている今日は腹話術を皆様にご覧いただきたいと思っております。登場いただくのは、当協会特別交通指導員の北原指導員とけんちゃんになります。けんちゃんは今日の大舞台を前にして大変緊張しているようですので、私がこの後“せいの”と申しましたら、皆様からけんちゃんと温かく呼んでいただいてもよろしいでしょうか。

大変緊張しておりますので、よろしく願いしたいと思っております。それでは参ります。“せいの”けんちゃん。

けんちゃん「はい、呼んでくれてありがとうございます。」

北原指導員「拍手いただいちゃった。よかったね。よかったね。けんちゃん」

けんちゃん「うん」

北原指導員「さあ、けんちゃん皆さんにごあいさつをどうぞ。」

けんちゃん「皆さんこんにちは。けんちゃんです。どうぞよろしくお願いします。今日幼稚園じゃないね。」

北原指導員「違うね。お兄さんやお姉さんや昔のお兄さんや昔の…(笑)」

北原指導員「今日はね。関東甲信越の交通ボランティア講習会なのです。」

けんちゃん「そっか～」

北原指導員「さて、けんちゃんは初めてお会いする方が多いので、けんちゃんのことをちょっと教えてくれるかな？」

けんちゃん「いいよ。」

北原指導員「けんちゃんは、いくつ？」

けんちゃん「5 歳です。けんちゃんは、かれこれ 40 年以上、5 歳でやらされています。」

北原指導員「すごい裏情報だね。じゃあ、けんちゃんは、何人家族ですか。」

けんちゃん「えっと～、おじいちゃんとおばあちゃんとお父さんとお母さんとお兄ちゃんけんちゃん。」

北原指導員「そうなのだね。」

けんちゃん「はい、何人だったでしょう？」

北原指導員「え？」

けんちゃん「だめだよ、ぼおーとっ聞いていちゃ。」

北原指導員「ごめんごめん 6 人であっている。」

けんちゃん「あたり。」

北原指導員「その中で車を運転するのは誰と誰？」

けんちゃん「おじいちゃんとお父さんとお母さん。」

北原指導員「お母さんなのだね。お爺ちゃんたちは運転する時にちゃんとシートベルトしているかな？」

けんちゃん「えっと、爺ちゃんとお父さんは必ずやっている。」

北原指導員「さすがだね。あれ。お母さんは？」

けんちゃん「時々やっている。」

北原指導員「時々？てことは時々やってないってことだよね。」

けんちゃん「ちょっとだけ言うと、その辺に行く時はしないのじゃない？近いから。」

北原指導員「そう。近いところに行くからと言って交通事故にあわないとは限らないですよ。運転を始めてから 30 分以内の交通事故が一番多いんだってね。だから、いつものスーパーとかいつもの病院の行き帰り、慣れた道での交通事故が一番多いんだよ。」

けんちゃん「そうなのだね。」

北原指導員「ねえ。そこで長野県のシートベルト着用率前の席の着用率は 99、6%」

けんちゃん「すごいじゃん。」

北原指導員「でも本当は 100%であってほしいのだよ。だって義務だし、シートベルトは命綱だからね。」

けんちゃん「命綱か～」

北原指導員「でも心配なのは後部座席の着用率なのです。86、6%」

けんちゃん「悪くないじゃん。」

北原指導員「いえいえ、そう思う？だってさ、ちょっと考えてみて。14%近くの人が後部座席でシートベルトしてないのだよ。皆さんは後部座席に座ったらシートベルトをちゃんとしていますか？」

けんちゃん「してないって。」

北原指導員「そんなことないじゃんって言ってないじゃん。」

けんちゃん「だけど、いいんじゃない？後ろだから」

北原指導員「そう思う。でもちょっと考えてね。いい。時速 40 キロで車が走っているとします。」

けんちゃん「うん」

北原指導員「そうすると車の中に乗っている人も時速 40 キロで進んでいるよね。」

けんちゃん「うん」

北原指導員「この車がコンクリートの壁にぶつかったら大変だ。」

けんちゃん「うん」

北原指導員「そしたら車がぶつかった直後、時速 0 キロになります。止まっちゃうからね。」

けんちゃん「うん。」

北原指導員「だけど、後部座席でシートベルトしていなかった人はね。ぶつかった直後もまだ時速 40 キロのまま進み続ける。つまり飛んでいっちゃうのよ。その時の重さって。その人の体重の 30 倍なんだって。」

けんちゃん「えっ。」

北原指導員「だから 50 キロの大事な人だったら、

けんちゃん「あんたそんなに軽くないって。この人、そんなに軽くないんですよ。」

北原指導員「どこの誰に言いつけているの？」

けんちゃん「昔のお兄さんや昔のお・・・」

北原指導員「ちよっと例えだから。」

けんちゃん「例えか。」

北原指導員「そうです。50 キロの体重の人だったら 30 倍だから、1.5 トンの重さになって前にぼんって飛んでいくの。」

けんちゃん「うん。」

北原指導員「そして運転士さんや助手席の方の後頭部めがけてぶつかっていくの。そしてどちらも亡くなってしまったっていう事故もあるのだよ。」

けんちゃん「そっか。」

北原指導員「シートベルトをする作業って 5 秒ぐらいでできますよね。その 5 秒を惜しんでしまったために、交通事故にあった時の死亡率は、シートベルトをちゃんとしていた時に比べると 25 倍なのだって。だから全員がちゃんとシートベルトをすることが必要。そしてドライバーもそれを確認してから出発するっていうことが大事だよ。」

けんちゃん「そっか。」

北原指導員「ところで、けんちゃんはお爺ちゃん、どんな車乗っているの？」

けんちゃん「軽トラ」

北原指導員「そっか。」

けんちゃん「なんか畑やるからさ。」

北原指導員「なるほどね。運転はどんな感じ？」

けんちゃん「すごいよ、安全運転」

北原指導員「安全運転。良かった。安心した。長野県もですね、65 歳以上の方が第 1 当事者となるような死亡事故が実はとても多いんです。免許返納の話も出るんですけども、車に乗らなくなるとなかなか生活が成り立たない地域でもあります。ですので、シニア世代の皆さんには、体調が悪い時、天候が悪い時は運転を控える、」

けんちゃん「機嫌が悪い時。」

北原指導員「えっ？」

けんちゃん「機嫌、喧嘩などとか。」

北原指導員「そうだね、運転が荒くなるものね。そういう時には運転を控えるなどして無理のない運転を心がけるようにお願いしております。」

けんちゃん「そっか。」

北原指導員「そして、皆さんにももちろんそうですが、お爺ちゃんにもお話しておいて欲しいのよ

けんちゃん「わかった。」

北原指導員「そして私たちは最後にね、高齢者という言葉なるべく使わないでお話をできたらいいなと思ってます。」

けんちゃん「では何て言うのさ？」

北原指導員「だからざっくりとシニア世代の皆さんとか」

けんちゃん「あ～言っているね。」

北原指導員「言っているでしょう。ね～。」

けんちゃん「高齢者って何歳から？」

北原指導員「65歳からですよ。」

けんちゃん「65って言ったら、そろそろあんたち」

北原指導員「そうなのよ。でもさ、ほら、年齢のことはいいよ。でもあたしのことあんたって言うのはどうかと思うわ」

けんちゃん「こりゃ、しっけ～。」

北原指導員「フフフ、私もね、シニア世代に突入いたしました。だから皆さん気をつけてくださいよって言うんじゃないくて、私も自分の状態をよく把握した上で、皆さんと一緒に気を付けていきたいと思えますというスタンスで話をするように心がけています。シニア世代の皆さんのプライドも大事にしながら、そして交通安全教室に足を運んでくださったことへの感謝と敬意を忘れずに、そして何より楽しみながら交通安全を学んでいただきたいという、そういうモットーで教室を進めております。本番はもっとゆっくりゆっくり話すんですが、今日は早口で申し訳ございませんでした。」

けんちゃん「そろそろ時間です。」

北原指導員「ああ、そうですか。はい、じゃあご挨拶。」

けんちゃん「はい、それでは皆さん、お体に気をつけてご活躍ください。」

北原指導員「ありがとうございました。」

けんちゃん「ありがとうございました。」

以上で事例発表を終了いたします。ご清聴ありがとうございました。

## 長野原地区交通警察モニター連絡協議会 会長

### 黒岩 清和

お世話になります。私たちのモニター皆さんでここに来ましたが、群馬県のお尻の辺りにある長野原町でございます。長野原警察署のモニターでございます。

観光地とキャベツで有名な孺恋を抱えます長野原町は、本当に観光客やトラックなどの台数の多い長野原町です。

そして現在、生活推進委員の協議会会長以下 6 名とモニター会長以下 11 名で構成されていて、警察署のお手伝いをしています。主な各交通安全運動の行動ですが、全国交通安全運動の場合、春の交通安全運動の時には皆さん出ていただいて、季節の花を撮ってくださる皆様にお配りしています。で、秋の交通安全運動の場合は、それこそ孺恋のもぎたてのキャベツを皆さんにお渡しして本当に喜ばれています。県民交通安全運動の場合、夏の場合は夏休みの観光客とか、野菜出荷のトラックなどに交通安全の啓蒙をさ

せています。

冬はやはり雪が多いですので、雪の早めのチェーンとか、それから早めのライトをつけてくださいとかという啓蒙しております。それ、大津の信号の交差点のセーフティーアドバイスですが、ここは草津と孺恋のちょうど分岐点になるところです。

いつもそこで旗を持って啓蒙活動をしています。はい、次。これは長野県とそれこそ上田警察と共同で行う、鳥居峠の実施(写真)、交通安全啓蒙ですが、真田幸村とか猿飛佐助さんの助人を受けましてですね、“出陣”という号令で白バイとパトカーを出発して啓蒙活動しています。この時もキャベツとエノキタケをここでお配りしています。ここはやっぱり関西の方から来る京都とかという、そのナンバープレートの人達はもうキャベツをいただけるので、とても喜んでいただいています。

2は長野県の中野警察署の方々と長野原町と一緒にする啓蒙活動ですが、峠の上ですので、本当に寒いくらいなのですが、今年はとてもいいお天気で、青空で。それで次に八ツ場ダムの、ここは有名なダムでございまして、日本で一番お金がかかったダムでございまして。道の駅はとても人気がありますので、たくさんの方々にチラシ、それから反射板などをお配りして喜ばれました。

その他の活動として、先ほども先生のお話であったように、それから信号機のない横断歩道を渡る時の指導とか、それから学童の見守りとか、そういう朝早く行って啓蒙しております。久しぶりにコロナが終わって、研修会をしました。これは安全運転中央研修所というところへ行って、いろいろな体験をさせていただきました。ちょっとお酒飲むのだったらいいだろうというような感じの、その一番下のところの飲酒体験というところをしたのですが、本当にコーンにぶつからないように歩いてくださいって指導員の方に言われるのですが、コソコソとぶつかってしまうのです。

ですから大丈夫だって自分で思っても、アルコールを飲んだときは絶対に運転しない。もう本当に飲酒運転は根絶したいなと、いう感じを受けた体験でした。いろいろやっているのですが、本当にこれからも交通事故が1件でも少なくなるように、署員の方たちと楽しくボランティアをさせていただいていますので、これを続けていきたいと思っております。ご清聴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 副会長

### 五位 泰江

皆さんこんにちは。私は神奈川県横須賀市から参りました横須賀みなみ交通安全母の会の五位と申します。名前も変わっておりますが、今日ちょっと横須賀と言っただけで皆さんの神経はピリピリとなさっていると思います。その通りです。昨日トランプさんがいらっしゃって、今日私どもの地域、横須賀米軍基地にいらっしゃっています。昨日から異常なほどの交通警戒と道路渋滞、通行止め等々ありまして、私どもこの見出しを開けていただくと、本当に小さな浦賀地区というのは小さなところですけど、三浦半島の真ん中にある小さな横須賀市の中の東京湾の入り口の方にあたる海のあるところですが、大変に人口は横須賀市内では多いかなというところではございますが、京浜急行線という大変暴走族と言われる電車の出発地点でございますので皆さん横浜、東京等へ通勤される方がおりますので、昔は大変な高級のいい住宅地でございましたが、今は老人住宅、しかもそこが空き家になっているというところがございますが、母の会としては、私もまだ若いんですけども、横須賀、今浦賀がいろいろと新しく開発が見直されておりますけれども、今年度の地域で今こまめで行って来ました活動をちょっとお話しさせていただきたいと思っております。

すいません、1枚目の写真と横須賀南交通安全母の会としましては、本当に横須賀、小さなとこに警察が3つあります。3分割していますので、南という形なので、本当に東京湾の入り口の方だけですけれども、これは横須賀が母の会の交通安全キャンペーンの時の写真でございます。

その中の左の下は横浜マリノスのキャンペーンでいつも誰か来てくださって一緒にやっている形でございます。で、このように郊外さん、それから地域自治会、町内会の皆さんとご一緒に春、秋という形でキャンペーンをさせていただいております。その時にはいろいろ手作りのお母様方の可愛いチラシを配られることかがあります。それと、右側の方はちょっと前後してしまいますけども、それはアドバイスのお爺ちゃん、またすいません、シニアの皆さんに対する啓蒙活動の折の写真でございます。以前は私ども警察官と一緒に個別訪問しておりましたが、お隣のお宅からお宅なんかあったの？制服のお巡りさん来たよと言われたので、最近では敬老会とか長寿会のイベントの時に訪問して、そちらで啓発物品配布、それと交通安全等のお話をしております。

こちらは市民総ぐるみ推進活動、これは横須賀市内にある大きな米軍基地の横にあるとても大きな意味合いです。ショッピングモール、すごく大きなショッピングモールがありまして横須賀市参照が毎年一回ずつ交代で担当して、他の団体さんと一緒にキャンペーンというか総ぐるみ運動という形に持ち回りで、今年は南が担当という形でございますので、その中では3白バイに乗れるとか、あとお巡りさんの制服が着られるとか、あと高齢者体験をするとか、実施後、ストップランプのピンポンピンポンをやって、それでまたの横須賀線の発祥の地でありますので、JRの横須賀駅の方でもキャンペーンと一緒にやっているというようなことをタイアップしながら、大きなキャンペーンとして、これは市民総ぐるみ運動という形で、これはずっと続けてまいります。それと、もう一つ右の下にお巡りさんがシニアの方の足に反射材を付けております。

靴に非常に横須賀は狭い山坂道なので、高齢者もバイク、それから自転車、車がないと生きていけないという形なので、靴になるべく反射材を付けていただかないと違和感がないですね。非常に危険ということで、その反射材をつけて、お巡りさんがここにこうしてつけますよっていうことを実地で皆さんの前で見せてくださっております。

あと、また海が近いということで、地域に夏祭りが非常に多いですけれども、それも海の中に入る。そうするとやっぱりそこで道路を通行止めにして海に入っていく。それが昔からの古い地域ですと、夜間に渡りますね。8時頃まで海に入ってしまうというようなことがあって、子供達もそこへ参加していくという形になると、母の会が何をするか、反射材のテープ持って走ったり、キーホルダーつけてあげたり、子供たちにお神輿のところ、ここに子供のお神輿には反射材を貼り付けて、夜なるべく目立つようなことをしていきましょうということで、反射材を使ったりしております。特に道路を止めて片側通行で横須賀南というところは非常に交通量の多いところですけども、信号がそのわりにないです。それで、お年寄りの高齢者の運転手が非常に多いので、何と言っても信号がないことをいいことに、スイスイと突然に出てくる。それから、ウインカーも出さずに急に出てくる、知っているおじさんおばさんがいるとおいおいと止まってそこでしゃべりだしちゃう。後ろに車が繋がっているのにというところが多々ありますが、そういったところのためになるべく反射材を皆さん体につけてください。特にバイク、自転車は駅前とかいっぱいになってしまいますので、反射材がないととても危険なことが多くなった。そのため、あまり街灯がないですね。人通りが少ないということで、街灯がないので暗い姿で走っていてもわからない。そうすると夜の週末になると観音崎といういいところがありますので、そこに暴走族がいまだに何100台というバイクで飛んできて、大爆音とおして、パトカーがいつも黙って見守って、事故がないようにというようなところがまだまだ古い横須賀ですが、母の会は「交通安全は家庭から」ということを前に神奈川県と一緒にやったださっているの、私たちは母の会活動として、これはボランティア、あくまでもボランティアで、

若い皆さんにもこれからつなげていってほしいなということで努力しております。以上でございます。失礼いたしました。

## 茨城県民生活環境部生活文化課 安全なまちづくり推進室 主事

### 田切 香帆

茨城県生活文化課の田切と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。では、茨城県の発表を始めさせていただきますと思います。茨城県の交通ボランティアとして、茨城県交通安全母の会連合会を紹介いたします。

茨城県交通安全母の会連合会は、「交通安全は家庭から」の理念のもと、地域社会における交通安全の普及啓発活動を実施している団体です。昭和 42 年に設立され、今年の 8 月時点で会員数は約 7 万人となっております。活動内容は、児童生徒の登下校時の立哨・見守り活動、各季の交通安全運動等への参加、街頭啓発活動の実施、各世代を対象とした交通安全教室の開催、高齢者世帯訪問による交通安全の呼びかけ、反射材配布、機関紙の発行などです。会員数の減少が課題となっておりますが、そうした中でも取り組み方を工夫しながら日々活動いただいております。本日は、こうした活動の中から、高齢者世帯訪問事業と世代間交流型交通安全教室を活動事例として発表いたします。

初めに、高齢者世帯訪問事業についてご紹介いたします。高齢者世帯訪問事業は、交通事故件数において高い割合を占める高齢者の交通事故防止を目的として、平成 22 年より実施されています。高齢者が交通事故に遭いやすくなる秋口から冬にかけて、高齢者のお宅や敬老会等のイベントを訪問し、啓発品を届けながら交通安全の声かけを行います。こちらの右下の写真は、実際に訪問活動で配布している啓発品です。夕暮れ時から夜間の事故が多いことから、反射材付きのエコバッグを配っております。こちらの真ん中のキャラクターの部分が反射材になっております。

茨城県交通安全母の会連合会は、訪問件数 3 万件を目標として活動しており、令和 6 年度は母の会の支部 24 地区を合わせまして、世帯数 1 万 8481 世帯、イベント訪問を含めて 3 万 5951 名の方に交通安全の声掛けを行っていただきました。

このような数値はなかなか達成されるものではなく、茨城県としましてもご尽力いただきましたことを大変ありがたく感じております。一方で、高齢者世帯訪問事業においては様々な課題が出ております。母の会の会員の方が年々減少している中で、高齢者世帯を訪問する人員が不足してしまうことや、母の会会員が単独で訪問を行った場合に不審がられてしまうことも考えられることです。そのような状況を踏まえ、母の会の各地区では、その地域の特徴に合わせて、高齢者の世帯訪問という形とイベント等の訪問という形を柔軟に組み合わせて活動を行っていただいております。また、母の会だけでなく、警察や民生委員のような地域の方とも連携をとりつつ活動を進めていただいている地区もございます。

茨城県としましても、母の会の活動がよりしやすくなるよう援助していきたいと考えております。次に、世代間交流型交通安全教室についてご紹介いたします。世代間交流事業は、子供、親、高齢者の 3 世代が 1 堂に会し、体験交流を通して相互理解を深めるとともに、交通安全の啓発と交通事故の防止を図ることを目的として実施しております。

元は内閣府の委託事業として実施されていましたが、事業終了後も地域社会全体で子供と高齢者に対して交通安全意識を啓発するために有効な活動であることから、平成 26 年度から茨城県、茨城県トラック協会、交通安全母の会の共催事業として実施しております茨城県交通安全母の会連合会の支部から、昨

年度実施した西区の活動内容をご紹介します。

1 つ目の地区は、行方地区交通安全母の会連合会です。認定こども園において、園児や保護者、祖父母を対象として実施されました。交通安全講話では、警察の方が腹話術人形のけんちゃんや劇を通じてわかりやすく交通ルールやマナーを教えてくださいました。

実技では、横断歩道の渡り方講習を行いました。来年から小学生となり、自分の足で登下校する園児もいることから、園児にとって大切な学びができたとともに、保護者が園児一人一人の横断歩道を渡る姿を見守ることができ、園児保護者ともに良い経験となったと聞いております。また、大人を対象に実施されたシートベルト効果体験では、実際に事故が起きたことを想定した衝突体験をすることにより、シートベルトの必要性を改めて感じることができました。また、こちらの右下の写真ですが、プログラムの中でサンタに扮したお巡りさんがクリスマスプレゼントとして啓発品を配布いたしました。

園児にとっても印象に残る体験になったのではないかと思います。2 つ目の地区が日立地区交通安全母の会連合会です。園児や小学生といった子供世代、親世代、高齢者世代を対象に実施されました。警察官による交通安全講話では、通行危険箇所での注意点や交通事故防止における心得など、パネルを用いてお話しいただきました。大変分かりやすく、子供から高齢者まで交通安全に対する意識を高めることができました。また、その他にも自転車シミュレーター、俊敏性チェック、トラックの死角体験といった体験型のプログラムを行いました。実際に自分で体験することで、楽しみながらも身をもって交通ルールやマナーの大切さを学ぶことができました。

2 つの地区の活動事例をご紹介しますが、この地区においても子供から高齢者まで幅広い世代が交流しながら交通安全について考える非常に有意義な時間となったと聞いております。最後になりますが、茨城県の交通安全に関する情報をご紹介します。

茨城県では、各学校等で開催される交通安全教室や交通安全に関する研修会などを開く場合に、交通安全教育講師を派遣する制度がございます。県にある保育園、幼稚園、学校、企業、各種団体などが主催する教室研修会等で、子供から働く世代、お年寄りまで幅広い年齢層に対応しています。特に年度初めは県内の学校等から交通安全教室の依頼が多くありますので、私たち県の職員が講話や実技の指導を行うこともございます。また、当室が運営する SNS では、随時交通安全に関する情報を発信しております。お時間のある方はぜひチェックしてみてください。今後も本日紹介した交通安全母の会などの交通ボランティアの皆様のご協力をいただきながら、県の交通安全活動を推進してまいります。

以上で、茨城県の交通ボランティア活動の事例発表を終わります。ご清聴ありがとうございました。

## 新潟市市民生活部市民生活課安心・安全推進室 主事

### 小泉祐太

私、新潟市役所で交通安全業務を担当しております市民生活課安心安全推進室の小泉と申します。短い時間ではございますが、何卒よろしくお願いたします。では、ここからは新潟市の交通安全ということでご説明申し上げます。また、市内各区役所における交通指導員の方々や交通ボランティアの方々と協力して実施している事業を少しご紹介させていただこうと思います。

まず、新潟市の交通事故発生状況について説明いたします。新潟市の交通事故件数、死者数は減少傾向にあります。負傷者数及び重傷者数は令和 6 年度増加しているのがご覧いただけると思います。

次に、高齢者の交通事故についてです。先程も申し上げましたとおり、交通事故の発生件数は減少傾向

にあります。高齢者の事故は全人口に占める割合が約 4 割となっています。

こうした状況を踏まえ、新潟市における高齢者の交通事故対策についてご説明いたします。まず 1 つ目ですが、平成 30 年までは運転免許返納者に対し、タクシー券などの交通権の支給を行ってまいりましたが、高齢者の事故の発生状況、それから高齢運転者の人口が今後も増加していくことが見込まれているため、令和元年度から長く安全に運転を続けたい高齢者への支援に事業転換を行いました。

これは、高齢ドライバーによる交通事故を防ぐために、身体機能の変化による危険運転を避ける安全運転である故障運転の啓発であり、衝突軽減ブレーキなどの運転支援機能を備えたサポカーの試乗会を開催するなどの教室を市内各 8 区の方で開催しております。

ご覧いただいておりますとおり、他にも俊敏性の測定や高齢者の多く集まるイベントへの出展など実施しています。

令和 6 年度は各 8 区すべての区主体となって事業展開していただき、指導員の方やボランティアの方々などの協力も得ながら、合計 17 回の開催を実施することができました。教室形式の他にも、自動車学校と連携した実車指導や大規模イベントなどへのブース出展など、様々な形式での広報を実施しています。

2 点目、新潟市の事業にはなりますが、高齢者が事故の加害者となる交通事故を防止するために、運転に不安のある高齢者の運転免許証の返納しやすい環境づくりを行っております。事業の概要についてはご覧のとおりとなります。

続きまして、自転車の安全利用についてです。昨今、自転車に関する道路交通法の改正などにより、自転車の交通安全について関心が高まっているところでありますが、新潟市において実施している事業を主に 2 つご紹介いたします。1 つ目は、親子の自転車乗り方教室です。これは自転車に乗れない子供たちに対して、サイクリング協会の指導員による実技指導を通じて、補助輪なしで走行できるような形を目指したのになります。これと並行しまして、保護者の方に対しては、警察の方から直接講義を行っていただくことで、正しい乗り方の知識を身につけてもらうというのになります。

続きまして、2 つ目は、各小学校における交通安全教室になります。各区の交通安全指導員や交通ボランティアの方々により、市内の小学校での講義や実技を交えた自転車教室を適宜開催しています。また、ご覧のとおり、警察と連携したスクエアード・ストレイト教育技法を取り入れて、子供たちに正しい自転車の乗り方について指導啓発を行っています。新潟市の発表は以上となります。ご清聴ありがとうございました。

## 山梨県 総合県民支援局 県民生活支援課 交通安全担当

### 橘田 美歩

山梨県県民生活支援課交通安全担当の橘田と申します。今日はよろしくお願いたします。私の所属している県民生活支援課では、交通安全基本要綱の策定を行い、各市町村、関係機関などと協力し、交通安全に関する広報啓発活動を行っております。今回、私の方からは、県で委嘱を行っている交通指導員について紹介させていただきます。よろしくお願いたします。

まず、簡単に山梨県の特徴を説明させていただきます。山梨県は海がなく、東西南北を山々に囲まれた自然豊かな県で、空気が澄み、水がおいしく、都心からも近い、何よりも自然災害に強い県と言えます。また、当県は皆さんもご存じだと思うのですが、ぶどうやサクランボなどの果物の生産が盛んで、甲州市勝沼町を中心に日本有数のワイン県としても知られております。

次に、山梨県の交通情勢について説明させていただきます。当県の人口は今約 78 万人に対して、自動車の保有台数が 76 万台と言われています。車を運転できないお子さんを除いて考えてもらうと、ほぼ県民一人に 1 台はですね、車を保有しているという状況になっています。事故発生状況でいうと、令和 6 年の人身事故件数 2013 件、死者数 28 人と数字だけで言うともとでも少なく感じると思うのですが、人口比で見ると死者数は毎年全国順位 1 桁台を推移している状況となっております。では、交通指導員について説明をさせていただきます。

交通指導員は、山梨県交通対策推進協議会交通指導員設置要綱に基づき設置されており、市町村の行う交通安全対策や交通安全運転運動への提言と自治会などとの連絡調整指導、児童や高齢者の歩行指導が主な任務とされております。交通指導員は、山梨県 27 市町村から推薦を受け、当県で委嘱を行っております。現在交通指導員を推薦していただいている 26 市町村全員で 210 名の交通指導員を委嘱しています。任期は 2 年となっております。実際の活動内容としては、山梨県交通安全基本要綱に基づいた交通安全運動における街頭啓発活動や、幼稚園や小学校で行われる交通安全教室への参加、その他児童の登下校の見守り活動や啓発イベントへの参加など多岐に渡り活動していただいております。

また、地域の交通安全活動推進に必要なスキルアップを図るため、当県では 2 年に一度、交通指導員を対象とした研修会を行っております。交通指導員は、当県における交通安全を推進する上で不可欠な存在であり、各地域の交通情勢に合わせた啓発活動を各市町村の担当者や警察署とともに行っていただいております。

最後に、山梨県交通安全運動基本要綱についてですが、統計では左側の表のとおり、年間の運動を定めています。記載された期間において、街頭活動、市町村や商業施設、病院などの液晶ビジョンを用いた啓発活動、交通安全後はイベントなどを行っております。

私たちは、交通事故のない山梨県を目指し、悲惨な交通事故を 1 件でも減らすために、県民に対する啓発活動を各市町村や警察協力団体と協力しながら、今後も継続して展開していきたいと思っております。補足ですが、左側に出てくる犬のようなキャラクターですけれども、これは山梨県の観光キャラクターで、武田信玄と愛犬をモチーフにした武田菱丸といえます。

また、どこかで見かけた際には本日の講習会を思い出していただけたらと思います。以上となります。ご清聴ありがとうございました。

## **船橋市市民生活部市民安全推進課**

**白戸快典 坂巻成美**

こんにちは。船橋市の市民生活部市民安全推進課担当係長の白戸と申します。船橋市の交通安全指導員の活動事例についてご報告させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

本題に入る前に、船橋について簡単にご説明させていただきたいと思っております。船橋市の人口は今年 4 月に 65 万人を突破しまして、政令指定都市と特別区を除くと最も人口の多い都市となります。市内には 10 路線、35 駅の鉄道網がありまして、羽田空港、成田空港ともに約 50 分、東京駅まで約 25 分と都心へのアクセスがとても良い立地となっております。スポーツの盛んな街でもありまして、B リーグで活躍するプロバスケットボールチームの千葉ジェッツ船橋や、日本ラグビーのトップリーグに所属するクボタスピアーズ船橋東京ベイといったプロスポーツチームを含め、賑やかな活動があることも船橋の特徴となっております。

このように活気あふれる船橋でございますが、市内には約 180 の保育園、幼稚園、認定こども園などが

ありまして、当会に所属する4名の交通安全指導員がこれらの施設に対して幼児交通安全教室を実施しております。内容は、パネルシアターやアニメ映像による視聴覚教育、模擬道路を利用した正しい道路の横断の仕方や信号機の見方などの実技指導を行っております。実施回数は近年、年間約130回前後で推移しております。具体的な実施内容ですが、まずは写真のような手作りのパネルシアターを使用して、交通安全のルールを説明します。指導のポイントといたしましては、交通安全の3つのお約束として、1 端っこを歩く2 青でもよく見て渡る、3 飛び出しはしないということを説明した上で、指導員が子どもたちと一緒に復唱して行います。

視聴覚教育としましては、写真のように施設の状況や要望に応じまして、アニメの映像を上映する場合もあります。今ご覧いただいているのは、施設に備え付けられたモニターを利用して、我々で用意したアニメーションを上映している写真になります。実技指導では、室内や園庭で模擬道路を使用して横断歩道の渡り方などの実習を行います。

続きまして、小学校交通安全教室についてご説明いたします。市内の市立小学校全55校におきまして、パネルシアターによる交通ルールの説明や模擬道路を利用した実技指導などを行っております。実施回数は年間約100回程度で推移しておりまして、参加人数は各年、各年度約1万人程度となっております。こちらは主に小学校低学年を対象とした教室で、パネルシアターを使用した基本的な交通ルールの説明や、模擬道路による正しい道路の横断方法、また信号機の見方などの指導を行っております。

さらに、中学年高学年に対しては自転車に乗る機会が増えますことから、パネルシアターによる交通ルールのほか、標識の説明や自転車の正しい乗り方、模擬道路に乗る正しい歩行の方法などの実技指導を行っております。

簡単ではございますが、以上で船橋市の事例の発表を終わりにしたいと思います。これからも交通安全教室の開催を通じて、子どもたちに正しい交通ルールを学んでもらい、交通事故の防止を図ってまいりたいと思います。ご清聴いただき、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

コーディネーター

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)

東北公益文科大学サステナブル・モビリティ研究所外部研究員

奥山 祐輔

奥山先生:お疲れ様でした。非常に貴重な発表、意見ありがとうございました。ここからは意見交換のお時間になります。

それではですね、まず、もうお忘れになったかもしれないですけども、午前中に私、少しお話をさせていただきました。その後、お昼ご飯食べてから、鈴木先生の方から高齢者についていろいろお話がありました。例えば午前中に私がお話しした内容の中で、聞いてみたい点とか疑問な点とかございましたら、そういう質問も絶賛受け付けております。

あと、鈴木先生の方からは高齢者についてお話がありました。鈴木先生、残念ながら今日所用でお帰りになってしまったのですが、鈴木先生の内容に関しても、僕もどちらかというと高齢者、高齢ドライバーとか高齢者に関する研究の方がちょっと多いと、いうこともございますので、高齢者のこの事故とか、こういうのも非常に社会的な問題になっていますので、話題になっておりますので、そういうことも何かのご質問等ありましたら受け付けたいと思います。今7名の方にいろいろ事例発表をしていただきました。おそらく同じような形で活動されているような団体もあろうかと思えます。何かこう、先程の発表の中でこういうのを聞いておきたいなというようなものがございましたら、挙手いただければと思います。

いかがでしょうか。

●:奥山先生にちょっと質問ですが、講義の最後の方でメタ認知についてお話がありましたが、自分を客観視することによって変わるということで、その言っていることは分かりますが、具体的に自分を客観視するための技法というかテクニックというものはあるのでしょうか。ただ、自分を客観視してくださいっていてもイメージがわからなくて。どうやって自分を客観視する、早く言えば運転している最中に、急に割り込みされてムカッとした時に、自分を客観視すれば気持ちも落ち着くって感じだと思うのですが、そういう時にどうやってやったらいいかってというのはありますでしょうか。

奥山先生:なるほど。ありがとうございます。非常にいい質問をいただきました。メタ認知をもう一回おさらいしますと、メタ認知っていうのは認知している自分をこう簡単に言えば上から再認知することだというようなお話をしました。我々学習でこのメタ認知を意識して学習をする時に多用するのが自己評価になります。我々も教習所というのは免許を取る時に評価します。僕も評価員の資格を持ってまして、この採点をしますが、これは他者の評価ですね。割とやはり車の運転の学習っていうのは誰かがチェックしたりとかというような、やっぱり他者評価が非常に多いところなんです。

この学習に組み入れるのができれば、他者評価をせず、自己評価を主として学習をしていくと。これはやはりまずはスキルがある人、要は運転経験のある人であれば、ある程度自分を評価するスキルとかはあるはずだろうと。

あと先程のお子さんの話、小学校高学年ぐらいになれば、良くできているのかそうでないのかっていうのを、こう評価できるスキルはあるだろうと。そういう自己評価を学習に加えていくことによって、まず自己評価する上では自分をまずある程度見なさいけないですね。その時、自己評価となると、おそらく主観的に自

分を見るというよりは、おそらく客観視するような感じになってくると思います。そういう中で、まず自然とこうメタ認知というようなものを特に意識するわけではなく、自己評価というものを加えていくことによって、結果的にこうしている、させているというような感じで学習に取り入れていくというようなことになりまして、もう一つそれにプラスするのが、やはりそこに客観評価みたいなのを加えていきます。

要は自己評価が正しいかどうかというのはなかなか難しいわけですね。これが正しいかどうか。特に高齢ドライバーの自己評価っていうのは非常に面白い、面白いという失礼ですけども18歳、20歳で免許を取りますね。そうすると最初に運転の自信を聞くと、あんまり自信ないですよ。やはり取ったばかりですから。そこから30代、40代でこう上がってくるのですよね。そしてだんだんちよつと下がってくる。これ高齢になってくるとちよつと下がっていくはずじゃないですか。ところが、60歳から65歳からぐんと上がるのですね。運転の自信というのは、よくこれ高齢ドライバーの過信傾向ってよく言われます。これはいろいろ原因があると言われてます。やはり60、70になってきますと、やはり先ほども少しワードで出てきましたけれども、やっぱり返納とかっていう話も出てきますね。そうすると免許を返納するとかっていう世代になってくると、俺はまだまだいけるぞというような思いから、自己評価の高さにつながっていくというのがあるので。

自己評価が当たっているとは限らないわけですね。ただ、まず自己評価をさせるっていうことによって、自分をこう振り返るようなことになる。そこにできれば客観評価を加えた上で、実際のこれは良いとしても、他者の評価とかになるのですが、比較してどうだろうみたいな形で学習をすると、そういうことによって自分をこう振り返って客観視するっていうことに加えて、徐々にメタ認知を意識させていくというような感じを学習で取り入れているというような感じですけども、いかがですかね。お答えになっていますかね。

●：更新時講習という時に講師としてやっていて、その対象者が優良運転手さんはビデオだけ見えて、一般の違反者の方と違反者と紹介等という形で一般の方が軽微な違反で、違反者講習はもう点数が加算して免許停止になっている方とか、初回運転者の方とそれぞれ内容を本当は変えていてっていう、それぞれに応じたっていうのをやらなきゃいけないとは思いますが、この4月からやり始めて、まだ半年で全然慣れてないですけども、同じお話をしている、その一般の方と違反の方とってなると、違反の方の方が結構真剣になって聞いていますね。差別して話しているわけでもないですけども、やっぱり話の内容をやっぱり真剣になって聞いてくれると、ついつい一生懸命話しちゃうと時間が足りなくて、いつも最後の方は、あとはご自身で考えてっていうのがあって終わっちゃいますけども、この先生のおっしゃったメタ認知を私の話している中で、そういうメタ認知を分かってもらい方って何かあるのでしょうか。技法として。私が話している内容は、いろんな人に対して交通ルール止まるとか止まりなさいとかっていう基本から始まって、その安全運転のためにはどんなような安全運転をしたらいいかっていうアドバイスの内容が主になるので、その中でそのメタ認知っていうのを取り入れていくにはどのような具体的なやり方があるか、もし大体でもいいのでお願いします。

奥山先生：非常に難しい意見ですね、我々もいろんな方を相手すると思うのですけれども初対面ですから。今日も僕の話をお聞きいただきありがとうございます。非常にありがたいと思います。

でも、なかなかやっぱり僕が何者かっていうのがよく分からないうちに、皆さんも間違いなくあんまり心は開かないかと思います。高齢者の場合はですね、やっぱり特にそういうところがあるのかなって。自分の一番いいのは、自分の弱いところを自分が出してくれれば、これが非常にありがたいわけですね。

ところが、なかなかそれが難しいところですので、なかなか初対面に接した人に対して、そのメタ認知までこう活かしたような学習ができるかという、正直言うとちよつと難しいと言いかもかもしれません。僕らがよく使う技法はですね、なかなか自分のことって話してくれないものなので、テーマを変えてですね、どこの誰だ

か分からない運転の映像があるとして、一時停止の交差点なんか見たらピタッと止まる車なんかはパトカーか教習車ぐらいのもので、あとはだらだらダラダラと走っていると思いますね。

ところが、高齢ドライバーの方に一時停止止まっていますか？と言うと止まっていますって言うわけですね。止まっているわけじゃないですよ、きっと。

もう絶対かみ合わないですね。逆に赤の他人の走行なんかを見てですね。その感想なんかを言い合ったりするわけですよ。なんで止まらないのでしょうか、何でしょうね。

知らない人の運転なので、みんな好きなこと言うわけですね。色々話を聞いた後にご自身のちよっと振り返ってみましょうかみたいなことをふっと切り替えると、俺もなかなかやっているかっていうとやってないなみたいなふうな展開になってくるところがあります。

そうなってくると、少しメタ認知が効いてきて、自分の運転というのをちよっと客観視みたいな感じになってくるということになる。

非常にいいところにテーマ付けていると思うのは、先程の発表の中でも何個か出てきました補償運転ってやつですね。今、高齢ドライバーのやっぱり事故防止の中ですごく進められているのが補償運転というところですよ。午前中に私は階層を4階層のお話をしました。

高齢ドライバーが一番下の技術的なところはやはり年齢と共にやはり少し衰えてきていることは確かでありまます。ところが上の運転計画とかですね、こういうところで調整をしていると。今、高齢ドライバーに取り組んでもらいたい運転の変化の1として、この補償運転行動っていうのが、要はあまり、調子の良くない時は運転しないとか、あとは天気の悪い、コンディションの悪い時は運転しないとか、こういうのですね。

こういうのをある程度できるかできないかっていうのは、先ほどのメタ認知で出てきた、自分で何ができて何ができてないかというのをきちんと認識できている人は、今日俺運転したらまずいなということでちよっと控えると。そういう方は高齢ドライバーでもなかなか事故は起こしにくい人だと思います。

ただ、あまりそういうことがうまくできてない、要はメタ認知があまりよくできてない人が、このくらい俺大丈夫ですという感じで運転をして、悪いコンディションの時に事故を起こすとか、ちよっと疲れている時に事故を起こすとかっていう風になってきますね。

だから我々の最終目的は、その補償行動を増やしてもらおうところを、高齢ドライバーの学習では目的に持っていくということが多いため、そのためにはやはりメタ認知力っていうのが自分で行動変化をしていて、そういう補償行動をとって行くには、こっちからやりなさいって言うてもやらないですよ。心理的リアクタンズですね。メタ認知というところをくすぐりながら、自分で変化しなきゃいかんというふうに変えていく。なかなかそう簡単でないというのが事実ですけども、ちよっと理想的なことを話していますけれども、現場でいろいろ工夫していくところなのかなというふうに、その一つとして、やっぱり自己評価を使うとか、あとは自分の話じゃなくて、人の話みたいなものを使うとかという形で、僕らも工夫をしながら、そういうメタ認知的な発想が学習の中で出てくるっていうのを、期待しているっていう、やはり補償行動をある程度積極的にとってもらおうというのが目的にしてやっているっていう感じですね。これがというものが無いというのが現実です。

僕も一生懸命そういうプログラムを作って検証して分析して、よし、これはうまくいったみたいなのを繰り返しているっていうところなので、こんな答えしかないですけど。

●:まずはやってみろということで、ありがとうございました。

奥山先生:なかなか興味深いテーマというか、メタ認知ってなかなか奥が深いっていうところですね。ちよっと長引きましたが、他はいかがでしょう。ご質問とかございますか。

●:いろいろお話聞かせていただいて、すごく勉強になりました。受動的学習、多分私もずっと交通安全教育とかいろいろやったのですが、どっちかってこういうパターンのこうですよ、こうですよ、やりなさい、止まりなさいとかっていう指導をメインでやってきていたのですが、やっぱりこの能動的学習ということで、自分で考えさせるだとか、そういうことがすごく大事だろうなっていうことを最近私も感じてきています。

それと同時に、やっぱり交通安全ルールとか守るとかっていうことに関しては、すごくその習慣というものがすごく大事だろうなっていうことを感じていて、特に松本市の場合ですね、高校生の自転車の事故が非常に多いのですが、やっぱり先程先生が言ったとおり、ルールを知らないでやってない人と、ルールを知っているけどやってない人と、高校生の場合は多分ほとんど知っているけど守らないっていう子が多いかなというふうに思っています。

いろいろ最終的に考えた結果やっぱり習慣っていうのは、交通安全教室で1時間やって身につくものではなくて、先程神奈川の母の会の方も言うていましたけど、交通安全は家庭からっていうのが私非常にすごく大事だろうなっていうふうに思っています、小学生だとか中学生に対しても、交通安全教室、児童に対しても大事だと思うのですが、どちらかというと保護者に対しての交通安全教育っていうものが大事だろうなっていうふうに考えています、特に家庭の中で交通安全教育ができればいいのですが、なかなかそういう理想的な家族の姿勢っていうのがなかなかできないと思うのですが、そういう中で保護者に対してどういう形でアタックしていくとか、効果的な交通安全教育といえますか、事故を起こすと損害賠償がすごくかかりますよっていう方向でいくとか、あと命の大切さを訴えかけていくとか、いろんなアタックの仕方があると思うのですが、保護者に対してどういう形で交通安全教育っていうものをしていけばいいのかなっていうところをちょっと悩んでいるところがありまして、何かアドバイスをいただけたらなというふうに思っております。

奥山先生:なかなか難しいですね。今のご質問の中で、まず教育っていうのが一回ではなかなかというところ、それはそのとおりでございまして、先程我々そのやりっぱなしでは良くないので、学習に効果があったかかっていうのは必ず検証します。そういう時に研究者の人たちって必ずその時にまず効果があったかかっていうのを検証します。あとはそれがどのくらい継続したかかっていうのを大体研究します。そうするとどんな素晴らしい学習をやっても、だいたい1ヶ月、2ヶ月、3ヶ月ぐらいで消えていきますよね。

そうなってくると、やっぱりこの交通安全教育とかっていうのは、やはり継続してやっていくっていうのが非常に大事だということがまず一つあります。ただ、なかなか継続してやっていくとなると、時間もお金もかかってくるみたいなことも出てくるのでなかなか難しいというところになります。

ただ、一回でまとまるようなものっていうのはなかなかないのかなっていうふうなのでもう一つですので、僕もよく企業研修なんかすると、会社の方でいろいろな講話なんかすると、いやあ先生よかったですって、そういうふうにお褒めをいただくことがありますけれども、いや、明日から急に何か良くなるなんていう魔法はないですからね。というようなことで、この先ちょっと長く続けていきたいと思いますというふうなお話をします。

本題ですね、保護者にというような部分ですけども、これはいかがでしょう。僕だけしゃべっているのもあれですので、その保護者へのアプローチみたいなので、どうですか、会場の方で何かこういう事例とか、そういうのを持っているっていうような、ありますか？

●:神奈川県交通安全母の会で、私は横浜の方ですね。横浜は小学1年生とそれから4年生対象に授業の一環として交通安全教室っていうのをやらせていただいています。その時に1年生のお母さんで、幼

稚園から一人で学校へ通っていることで道路の歩き方、それはお母さんも一緒にということで、授業の一つなので皆さん参加して下さりますね。

だから本当に今の話じゃないですけど、それが続いているかどうかは別として、一度はきちんと聞いてほしいということさせていただいています。だから4年生は自転車に乗ることが多くなるので、自転車の乗り方、その道路の走り方っていうのを皆さんで勉強し、そこにお母さんも警察の人と指導員と一緒にやっています。

それはすごく私はいいいことだなんて思っています。学校側も協力してくださって、その何時間目には何年生がしますということで、その授業の一環としてさせていただいているのでね。そういう意味では、よくやっているなと思ってもう15年以上になりますけど、全校やらせていただいた。

だから、そういう形でいったらお母さんたちの参加も多くなるし、そうすると、若いお母さんたちも自転車のルールとかっていうのも聞いていただけるのかなっていうのは、それはすごく今思っていますので、これからも続けなきゃと思っています。

奥山先生:はい、ありがとうございます。素晴らしいですね。授業の一環として、特にそうですね。やっぱり1年生が一つのターニングポイント。親から離れて交通社会に出ていくってことですね。そういうところ親も一緒にある程度学ぶというようなところ。4年生になってくると、先程挙げたデータでいくと、だんだん自転車の事故が増えてくるみたいな、もしかするとその入り口ぐらいが、4年生のあたりで今度は自転車に関してそこも保護者も入れてという取り組み的には非常に保護者も入れるっていう面でも非常にいいですし、あとは時期的なものも非常に考えられているなというような気がしますね。

他はいかがでしょうかね。保護者を絡んだ何か活動みたいな。

●:同じ神奈川県ですけれども、私ども横須賀市では交通安全教室をやったあと幼稚園さん、保育園さん等と私の方の交通安全課から車を持ってきてやってくださる。子供たちにだけやる。そして必ず帰ったらお母さんにこの話してね、お母さんこんなことやってきたよってことを伝えてねと言って、その翌日先生方がその感想文みたいのを子供さんから聞いたり、書かしてくれたりしてそれを交通安全キャンペーンの時に、外でちょっとした短冊でこんな声がお母さんからありましたとかっていうようなことをやっています。今おっしゃっていた自転車教室。やっぱり学校のグラウンドを使って、日曜日とか祝日とか、お母さんたちのいらっしゃるときと一緒に自転車教室でお母さんに乗ってごらんと子供に言われたことがあったというようなそういう会話も今やっております。

奥山先生:はい、ありがとうございます。あれですね、先程のも含めて、やはり学校や園、まず幼稚園とか、そういうところの協力がまず一つ必須であるということですね。その中で先程見て、その家に持ち帰ってですね、必ずお母さんにお話しなさいっていうような形で、家庭にその交通安全をこう持っていくと非常にいい取り組みかと思います。大変勉強になりました。いかがですか。ご自身のところで、そのような取り組みというのは可能なのかというか。

●:そうですね、あの交通安全教室、幼稚園の方でもやらせていただいているので、どうしてもそこが保護者も参加して交通安全教室をやっている場合もありますけども、なかなか参加してもらえなくて、子供だけでやった時に、家庭に帰ってからのつながりっていうのがなかなか難しいところがあったので、確かにいろんなところ関わってやっていくってことはすごく大事だなんていうふうに思いました。

奥山先生:はい、ありがとうございます。ちょっとピントはずれているかもしれないのですがけれども、最近ですね、企業の方とかでもドライバーさんに教育するっていうのが結構メインみたいな感じだったのですがけれども、今はわりと我々がよくご依頼を受けてやったりするのは、企業の中にも安全運転担当者みたいな人がいるの

ですね。だけれども、要はあなた担当だよって言われているだけで、やり方がわかんないですね。お役目だけもらっていて。そういう人たちにドライバー教育っていうのはこんな感じにしますよっていうのを、我々がちょっとこう教授させていただくみたいな、そういう研修も増えてきていますので、例えばなかなか子供に対しては教育をやりませけれども、その家庭でもやってほしいと言いながら、お父さん、お母さん方にしてみれば、何をしたらいいですかと言うような部分も多々あるのかなというふうに思いますので、いろんなイベントの中で、お子さんとか高齢者とかっていう対象者にやっていますが、ちょっと一歩趣向を変えてですね、例えば保護者を対象にして、要は子供の安全教育、家庭でのやり方みたいなものを何かこうレクチャーしたりとか、みんなでこういうことをやっていたらできたりとかすれば、さらにそういう活性化にもつながるかなというふうにはちょっと思いました。はい、いかがでしょうか。ご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

じゃ、ちょっと私からもちょっとこれじゃあ私一つ素朴なご質問するアイデア考えてもらった方がよろしいですか。まず腹話術非常に素晴らしかったですね。これ素朴な疑問ですけども、自動車販売協会というところに皆さん所属されているのですか？

●：腹話術やっていただいたのは特別交通指導員ということで委嘱して派遣しています。

奥山先生：確か後半の方の説明の中でも交通指導員というような方々が出てきたのですけれども、こういうのはそもそもどういう方がやってらっしゃるのですか。

●：私どもの協会ではもともと警察だった方をお願いをさせていただいて、交通指導員として活動を担っていただいております。全員ではないですけども、ほぼ元警察の方という形で、大体担っていただいております。

奥山先生：オンラインの方でも確か山梨県、千葉県の方ですね。交通安全指導員の方のお話が出てきましたが、こちらも同じような感じでしょうか。振っても構いませんか？

●：山梨県ではですね、交通安全協会の自治会の方で参加していただいている方が約 8 割を占める形になっておりますので、元警察 OB とかではありません。特に交通安全協会の方を選任してくださいという形ではないですが、基本的に高齢化に伴ってですね、なかなかボランティアでそうやって活動してくれている方が少ない中で、あの交通安全協会の方とかにお声がけをしてなっていたらいいという形になります。

奥山先生：ありがとうございます。千葉県の方でも交通安全指導員と言う方々の取り組みがありました、こちらも大体同じような感じでしょうか？

●：はい、ご質問ありがとうございます。船橋市では、市の職員として採用している会計年度任用職員さんで構成しております。現在は 4 名いらっしゃいます。

奥山先生：千葉県の方は正規の職員という感じですか？

●：はい。正規の職員公務員として働いていただいております。

奥山先生：ありがとうございます。なるほど、いろいろやはり県によって大体交通指導員とか安全指導員、呼び方が似ていますが、なかなか立場、待遇的には違いがあるということですね。ありがとうございます。勉強になりました。はい、他にいかがですか。

●：先生の話の中で、ブラザーシップ教育っていうのがあったのですが、結構そういう学年の下の子たちを上の子たちが指導をする。その効果が非常にあるっていう話をいろんなところで耳にするのですが、そこへ持っていくまでのプロセスというか、実施に行き着くまで、どんな形でアプローチをして、そういう形態が生まれるのかっていうのを、事例があったりすれば教えていただきたいです。

奥山先生:はい、ありがとうございます。ブラザーシップとカッコ良くカタカナで言いましたけれども、茨城県ですかね、世代間交流型交通安全教室っていう事例発表があったと思いますね。中身は一緒ですね。先程の発表では、おじいちゃんとお孫さんとの間のお父さん、お母さんということで、世代間ということでやってらっしゃるといことでしたけども、いろんな組み合わせがあらうかと思ひます。

やはりそうですね、事例としてどこからまず発信していくかとなつてくると、多いのはやはり高校とかから発信していく事例が結構多いのかなと。高校生とかからですね。例えばやはり地域なんかによってあんまり大都市じゃなかったりするところだと、高校があつて、中学校があつて、小学校があつて、結構近くにあつたりすると。そうすると高校生のお兄さん、お姉さんたちがいろいろ考へて、それを小学校とか中学校の方で実際にその高校生が安全教育みたいなことを行うというブラザーシップもありますし。ブラザーシップっていう発想になつてくると、おそらく先ほどもう一つ言つた市民性教育というものが多分加わつてくると思ひますね。結局、自分たちのことだけじゃなくて、弟や妹とか含めて、地域全体の交通安全を良くしていこうというふうな展開になつていくはずですから。ブラザーシップとその市民性の教育っていうやつですね、これは多分一体的になつていくと思ひます。

どこをスタートにするかということだと思ひます。そういう面で、多いのは高校とかなのかなという感じがします。今はブラザーシップなんかでよくテーマになるのが自転車のヘルメット。自転車のヘルメットというのは県によっては普及しているところがありますけれども、なかなか普及しないというようなところ、今やルールとして定められてもなかなかかぶらない人が多いと。

しかも、あれを見ると割と大人がかぶつてないというようなところですね。大人がかぶつてないから子供も多分なくていいやみたいになつてしまふ。そこでよく取り組みであるのは、ヘルメットをかぶるよというのを高校生から始めていく。そして高校生が自分たちでヘルメットをかぶつて、そして中学生や小学生とかにもそれを普及させていくと。子供たちが今度は被るようになってきたら、かぶらない大人がちょっと恥ずかしくなつていくので、それで大人もこれはちょっと子供がかぶっているのにとつてかぶり始めるということで、全体的にヘルメットの着用率が増えていくみたいだ。

これはまさにブラザーシップ的なものと、市民が協力してシチズンシップみたいなものがあります。そういうことに取り組むことによつて、やはり交通安全の意識っていうものは間違いなく上がつてきますから、ただのヘルメットによる死亡事故軽減だけでなく、やはり他の事故なんかも減つていくという、ちょっと理想的な話ですけれども。

だから、どこかこう発信になるか。あとやっぱり地域の規模とかにもよつていくのかなと、いうふうにも思ひます。そういえば、以前に松本の高校のヘルメットファッションショーを見に行つたことがあるのですけれども、あれなんかいい取り組みかと思ひますが、どうですか？地域でその後発展とかつてあるのですかね。

●:高校生が主体でやつたヘルメットのファッションショーで近隣の高校が集まつてやつたのですけれども、力を入れた先生がいなくなつちやつてしまつて。

奥山先生:非常にいい取り組みだなど。発想力っていうのは小学生でも中学生でもありますよ。だけれども、発信力があるのが高校生だったりしますよね。高校となれば、その後すぐに社会に出ていく人たちも多いわけですからそういう活動を実際に現実的に持つていけるっていうのが高校かなつていう感じで、そこからのやっぱり市民性教育や世代感とかつていうのがやっぱり一番多いのかなという感じがしますね。

あとは先程ご説明したように学校内で高学年が低学年を指導するみたいなものを作るっていうのもよくある例ですけれども、できればやっぱりいろいろ巻き込んだ上で、高校、中学、小学校、そこに何か皆様の

ような団体が入ってくるみたいな感じで、大人も交えたそういうアップが取れるのが理想ですけれども、何にしてもどこかが発信にならなきゃいけないという、やっぱり高校ですね。

ただ、先ほど言われたように、先生によるっていうのは現実的かなという感じはいたします。

●：ヘルメットをかぶるっていうことにはつながらなかったのですか。

●：おかげさまでヘルメットの着用率は非常に上がりまして、もともとその学校の子が自転車の事故で亡くなっちゃったっていうのがあって、学校の方でも何か立ち上げなきゃいけない。ヘルメットかぶってなかったことが事故の原因じゃないですけども、きっかけでその学校発信で高校生ヘルメットをかぶりましょうっていうことで、ヘルメット着用率はだいぶ今上がってきています。

●：私、神奈川県ですけども、県もこないだファッションではないですけど、高校生対象にそのファッションやってヘルメットをかぶるなんてね、普通のヘルメットはかぶりにくいっていうか嫌ですって。それでいろんなアイデアを出して、うさぎのとか、それからいろんな動物の耳の下のとかって形でファッションショーをすることにしたのですね。その後、ちょっと今どういう風にして広げていくのかなってちょっと私も審査員でやらせていただいたんですけど、そのあとがないので帰ったらもつとどんどん普及するように進めていきたいなって思いました。ありがとうございました。

奥山先生：なかなかそこからその着用率が上がるかっていうと、そう甘くはないっていう部分がありますね。ただ、そのヘルメットというのは一つのきっかけとしていいのかなっていう感じがしますね。子供も何で大人がかぶらないの？みたいなふうに思っている子供だってたくさんいると思います。ですから、一つのこの交通安全のテーマみたいなものでは非常にいいのかなと。着用率が上がっていけばいいのですけれども、なかなかそううまくいかない。やはり今の若い人からしてみると、かぶると何かヘアスタイルが乱れるとか、いろいろありますからね。ただ、そういうものをみんなでこう取り組むことによって、やはり交通安全の意識はある程度上がっていったというふうにも思います。やはりヘルメットの装着率が上がっている県、そうでない県とありますけれども、教育的な効果というよりは、管理的な効果があるということはちょっと否めないかなというふうに思います。簡単に言えば、校則でがっちり決めてしまったとあって、こういうのは管理的な手段だと思えます。

交通安全事故防止というのは、管理的なものと教育と2つ方法があると思いますね。短期的に効果が出るのは割と管理的なものです。要は規則を作ってしまうえば守るということですね。ところが、その規則の壁の抜け道なんかが出てきたりします。ですからやっぱり根本的にみんながかぶろうってなるには、管理というより教育というところですけども、ここがなかなか難しいところなのかなというところかと思えますね。

また私が素朴な疑問を言いたいと思いますが、先程の腹話術が非常に印象に残ったのですが、確か他の県でも腹話術っていう何か話が出てきたと思うのですけれども、この腹話術っていうのは結構全国的に交通安全のイベントとかで他の県でもこうやられていたりするのか、そもそもどこで修行されていたのが非常に興味深いです。

●：ありがとうございます。私は昔、長野県警察の交通巡視員という仕事をしております、その時の警察学校入校時代に先輩方に教えていただきました。その後でやはり自分の人形が欲しい、もっと上手くなりたいと思って、自分で腹話術の合宿に出かけていったりして、技術を習得したものです。全国的に今どうでしょう？腹話術って人口は減っていますかね。

●：長野県警をとっても、減ってはきているかなと思うのですが、警視庁さんなんかは腹話術のコンクールをやってらっしゃるっていう話を聞いたことがあるので、そういう人たちが辞めた時には指導員さんという形で

残って、腹話術をいろんな形で交通安全に生かしてくれている方もいるとは思いますが、減ってはきているかなとは思いますが。

●：警察学校でもね、もう授業がなくなっちゃいましたもんね。だから警察官が腹話術をしなくなっているっていうことはあるかもしれないです。

●：交通安全っていうと腹話術っていうのが何か残っているようで、私たちも腹話術を希望しますっていうふうに講習で言われてやったりはしています。恐らく今腹話術を使っている方たちって警察から上がった方たちが多いかもしいかな。

奥山先生：ありがとうございます。非常に僕はいいなと。今の我々の交通教育のこういういろんな世界の中でもやはりどんどんデジタル化してきているというか、腹話術に代わるものがあると、この映像の中にアバターのキャラクターが出てきて、デジタル化してきていると思います。デジタル化を否定はしないですけども、デジタルツールというのはいろんな、今ほとんどの人がスマホを持っていると言うことで、そのスマホを活用して非常に広い範囲で交通安全教育なんかができたりする。あとはこのオンラインでどこでも繋がっているということで、機械によっては装置を付けるだけで、日頃の運転の様子みたいなのもオンラインで我々が知ることができるみたいな、そういう装置もございます。

デジタル化することによって非常にいい点はあるのですが、午前中にお話したやはり能動的な学習っていう部分で、これをする上でデジタル機器を使うっていうのも非常に有効な場合もあるのですが、先程の腹話術のようなのを見て、おそらくあれ実際にお子さん達に向かってやる時は、恐らく一方的というよりは非常にいろんなやり取りがあるのではないかなというふうに思います。かなり能動的な学習になってくるのではないかなというふうに思いますので、やはり僕も腹話術ですね。あんなにまじまじと見たのは初めてでした。教育効果とかいろんなものを考えた時に、非常に腹話術っていうのは子供たちの学習する上で非常にいい取り組みというか、いいものだなというふうに思いましたので、是非長く続けていただきたいと思います。

## ■講評

最後に感想を言いながら締めさせていただきます。まず、色々な事例報告等をお聞きしまして、まさに今日のテーマの子供の交通安全と、高齢者への交通安全というのがテーマとして多かったのかなというふうに思います。先程最初の質問でメタ認知という話が出ました。やはりこれいろんなところで何回も言っていますが、先ほどもお話しましたが、僕は高齢ドライバーイコール危険なドライバーというのは間違った考えだと思いますね。高齢ドライバーが危ないわけじゃないのですよ。ドライバーはみんな危ない要素は持っています。交通事故の数なんか見ても、高齢ドライバーが何かすごい事故を起こしているようですが、それ以上に起こしているのは若い世代ですよ。ただ、若い人はやんちゃなことをして事故を起こすみたいなことがあるのですが、高齢者の場合は真面目に生活していたような人が事故を起こしてしまうという、やはりちょっと言葉を悪く言うと面白さからマスコミが取り上げてしまって、何となく事故が多いような感じになってしまうので、特にやっぱり高齢ドライバーが悪い、危ないということは一切ないと思いますね。

今日は鈴木先生の話でもありましたけれども、高齢ドライバーの方ですね、高齢者の方、シニアの方ですかね、こういういろんな交通のイベント、取り組みとかにやはり参加してもらおうという、必ずしも高齢ドライバーが教えられる側じゃなくていいのではないかなというふうに思いますね。

先ほど世代間交流、交通安全というのもありましたけれども、是非参加するだけじゃなくて、高齢ドライバーの方々に先生になってもらうというような、そういうような取り組みもあってもいいのかなというふうに思いま

す。僕もこういうふうに皆さんの前で話をして何か皆さんに一つでも2つでも何かいいことを持って帰ってほしいなと思えば思うほど、僕も勉強するわけですね。

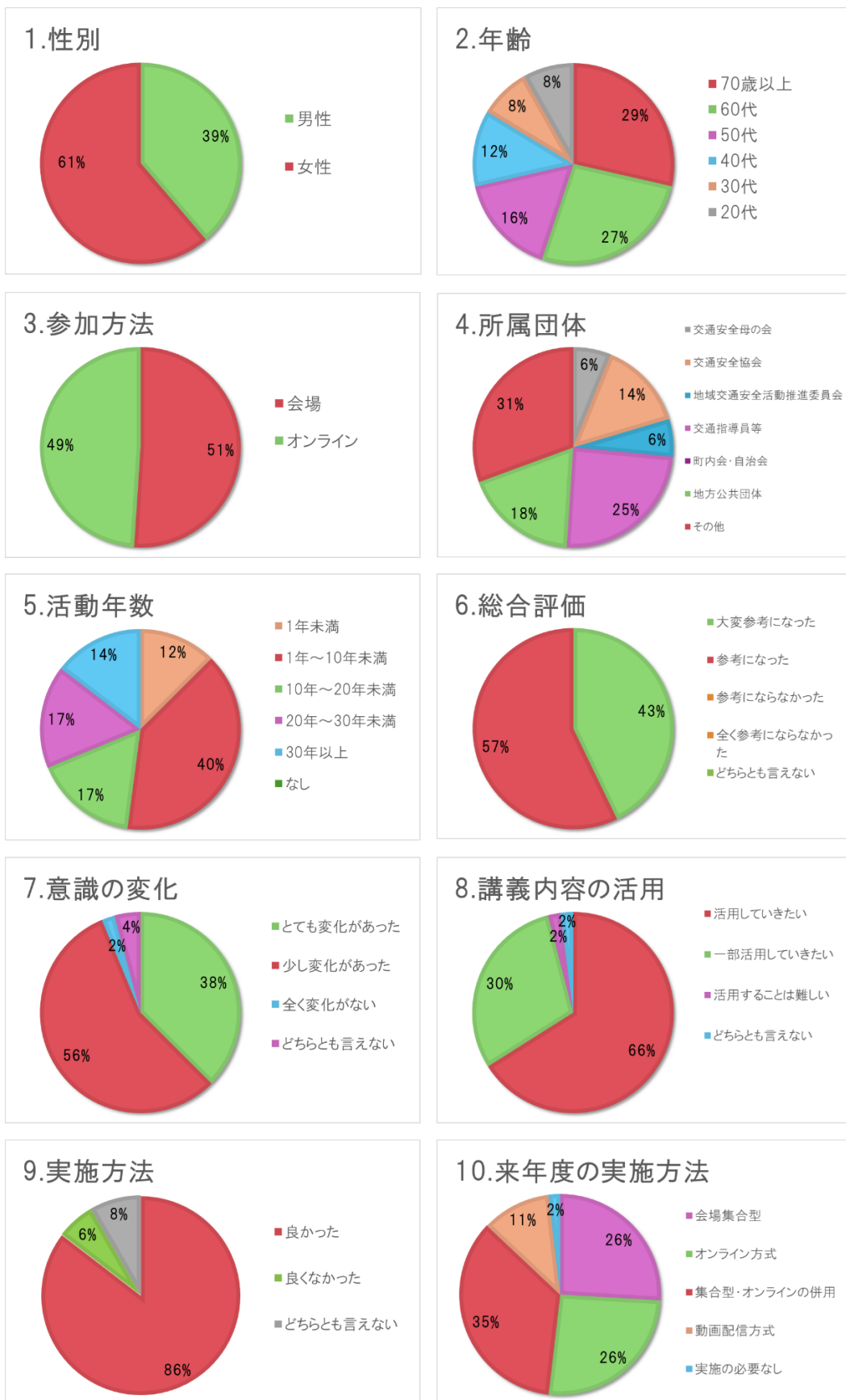
ですので、参加型というのはそういうことだと思います。必ずしも子供とか高齢者が受ける側とは限らないというような感じで、いろいろこう取り組みも工夫していくといいのかなというふうに思います。あとは、先ほどもちよっとお話ししました、高齢ドライバーには補償行動ですね、これを気づいてもらえるような取り組みがいいのかなというふうに思います。僕もまだ55ですけども、そろそろ体も若い頃のようにはいかなくてちよっと重いものをぐっと持とうとするとグキッときたりとか、変に全力疾走なんかしようとするとか、一気に足がくきッときたりとか、あとやっぱりお酒を飲み過ぎたら次の日回復が遅かったりとか、そういう認識があるわけですね。

そういうところは補償行動をとるのですよ。ちよっと控えようとか、重いものを持ち上げるのはちよっとやめておこうとかで。高齢者の人もそうだと思います。ところが、運転に限っては、なかなかそういう行動にならない人たちが多いという。だからそこを補償行動に持っていくというようなところが、高齢ドライバーの運転に必要ですね。先ほど腹話術のけんちゃんが、確かお姉さんが天候悪いときみたいなことを言ったら、けんちゃんが機嫌の悪い時みたいな冗談を言いましたけど、あれは非常にいい突っ込みですね。午前中にお話しした中でいくと、多分レベルの4階層の部分けんちゃんは捉えていますね。今日は機嫌悪いシライラしているから、こういう時やっぱり運転はやめといた方がいいですよ。

これは非常に先程の回想でいくと、高レベルの部分けんちゃんがつついていていたところですよ。ああいうところが、この交通安全の取り組みの一つの参考になってもらえればなというふうに思います。

あとそうですね。なかなか地域によってやはり学校がなかなか協力的じゃないこともあるかと思いますが。今日の発表の中でも自動車教習所なんかとタイアップしているところがありましたので、必ず地域にはこういう自動車教習所ありますし、コースや教室はありますし、車も信号はあります。交通安全教育をするにはこんないいところはないかと思います。どこの学校でも無償で協力してくれるはずですので、そういう地域とか広げながらですね、内輪だけでやるのではなく、先程出てきたブラザーシップというようなのを意識して今後も取り組んでいただければなというふうに思います。なかなか世代も変わってきますし、時代も変わってきていますから、学習のやり方とかもどんどん進化して行かなきゃなというふうに我々も思っていますので、いろいろ試しながら取り組んで頑張っていただければというふうに思います。足りないところもあったかと思いますが、これで意見交換を終わりたいと思います。どうもご協力ありがとうございました。勉強になりました。

### 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

- ・保護者向けの交通安全教育について
- ・高齢運転の逆走やアクセルブレーキの踏み間違いについて
- ・各地域での母の会の実際の活動についてのテーマ
- ・幼児交通安全教育・市長村交通指導員への助言
- ・高校生向けに向けた指導
- ・腹話術の実演がとてもよかった。各都道府県の安全教室でこんなことをやっているといううれしい事例を見たい
- ・改正された道路交通法を学ぶ機会があると嬉しいです
- ・子供の目線の交通環境社会人や外国人留学生に向けたアプローチの仕方
- ・現場(街頭見守り)活動に携わる役員(ボランティア)の効果的な活動
- ・園児向けの交通安全教室が年少・年中・年長と3学年具体的な指導方法があればお聞きしたいです。
- ・保護者をどのようにまきこむのかをテーマにしてほしいです
- ・具体的な指導の様子、教材研究、適切な言葉かけなど
- ・指導方法について
- ・実際の交通誘導の現場でのトラブル事例や、ケーススタディ、外国人対象の交通事故防止
- ・年々増えている外国国籍の方々に交通ルールを知っていただく機会を作ることや、保護者の方々への啓発など、私共の市では近々の課題になっております。ほかの自治体の方々がどのように取り組まれているか、実践例などを伺いながら、学ばせていただきたいと思います
- ・保育施設・小学校・高齢者の教育で実際に行っている教室内容について
- ・子供の心を動かす教え方、地域の見守り隊の皆さんと一緒に活動できること
- ・高齢者の免許返納が進まないのは交通事情が悪く車がないと困ることがある

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

- ・県単位での講習会 実技込みのメニュー
- ・現職のおまわりさんの活動もどのように行っているかかも知りたいです
- ・他ブロックとの交流や実際に交通安全教室の場に視察するなど
- ・幼児・高齢者交通安全指導者講習会などに参加
- ・オンラインで復習できる動画や資料の共有。また地震の活動で仕様できる教材の貸出や提供があると助かる
- ・活動や啓発を行う中で、現場サイドでこんな時はどうする？と疑問に思うことや、危険を感じたこと、交通ルールと重ねてグレーな部分迷っていることなどを、共有できる場があると嬉しいです。「知っているつもり」に陥らないように、知識や方法・技術を改めて学び直して確認し合える機会があったらぜひ参加させていただきたいです
- ・地元警察署員からの研修会・県主催の研修会など
- ・保育園、幼稚園などで駐車場までの歩き方の指導があれば教えていただきたい。どうしたら飛び出しを防げるかいい方法があれば教えてもらいたい
- ・交通安全指導員の研修会が少ないのが現状

問13. その他、ご意見ご要望ご感想など

- ・他県の活動事例 みなさんの活動されていることが励みになりました
- ・鈴木先生のお話がよかったです。また聞きたいと思います
- ・鈴木先生のお話楽しくきけました
- ・貴重な場を設けていただきありがとうございます
- ・意見交換会の時間を取っているが事例発表の時間を多くした方が良いのでは？意見といってもなかなか発表する人がいないため
- ・とてもやさしく対応していただきうれしかったです。ありがとうございます
- ・とても勉強になりました。ありがとうございます
- ・長野県での開催だったので参加しやすくありがたかったです
- ・とても有意義な講習会になりました。ありがたかったです
- ・今回学んだことをこれからの交通安全活動に生かしていきたいと思います
- ・講演①・②が始まる際に Zoom の画面が切り替わればよいと思いました。奥山先生の音量が小さく聞き取りにくかったのが残念だった
- ・参加型交通安全教育の中で、世代間連携による交通安全教育など、とても勉強になりました。世代間交流の中で学べるメリットが、たくさんあると気づかせていただきました。また、受動的学習・能動的学習のおはなしもとても参考になりました。私共の自治体でもいろいろ工夫をしていきたいと思います。ありがとうございました
- ・各地域の活動内容について知ることができてよかったが、実際の教室でどのような指導をしているかをもっと知りたい
- ・千葉大学の先生の使われた黒板の字が見えづらかった
- ・ヘルメットの着用率が悪いいため小学校、保育園での安全教育で話をしているが着用率が上がらない

## 4.写真



来賓挨拶 長野県



講演 奥山先生



講演 鈴木先生



活動事例発表の様子



活動事例発表の様子



意見交換会

