

令和2年度
交通安全指導者養成講座運営支援業務
事業報告書



内閣府

令和3年2月

内閣府政策統括官(政策調整担当)

目次

1. 講座概要	1
2. 日程表	3
3. 講義概要	5
●開講式・主催者挨拶	5
茅根 弘幸(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)	
●講義「交通安全指導における効果的な話し方について」	7
藤原 徳子(株式会社ビジネスファーム 代表取締役)	
●講義「高齢者に対する交通安全の動機づけ」	17
鈴木 春男(千葉大学 名誉教授)	
●講義「交通安全教育デモンストレーション」	23
警視庁 交通部交通総務課 交通安全教育指導係	
●講義「子供の交通安全学習について」	25
山口 直範(大阪国際大学 人間科学部人間健康科学科 教授)	
●講義「いきいき運転講座」	33
池田 佳代(株式会社コンセプト 代表取締役)	
●グループ討議結果発表	39
●講義「自転車の事故の現状、通行ルール等」	47
石井 征之(一般財団法人 日本交通安全教育普及協会 主幹)	
●閉講式・主催者挨拶	53
茅根 弘幸(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)	
4. アンケート集計結果	55

1. 講座概要

◆目的

本事業は、地域住民の交通安全意識の向上、交通安全思想の普及・浸透及び交通事故防止のための街頭活動、交通安全教育等を行っている交通指導員(シルバーリーダーを含む。)及びこれら交通指導員を指導育成する立場にある者(以下「交通指導員等」という。)に対し、交通安全教育に関する基礎的理論及びその実践的手法に関する知識・技能を習得させ、指導的役割を担う者を養成することにより、その効果的な活動を促進し、安全で快適な交通社会を形成することを目的として実施する。

◆期間

令和2年 12月7日(月)～9日(水)

◆会場

アルカディア市ヶ谷(東京都千代田区九段北4-2-25)

《アクセス》

- ・JR 中央線(各駅停車) 市ヶ谷駅
- ・地下鉄有楽町線・南北線 市ヶ谷駅(1または A1 出口)
- ・地下鉄新宿線 市ヶ谷駅(A1 または A4 出口)

◆受講者

【交通指導員】

都道府県又は市区町村の長等から委嘱を受け、交通安全を目的として街頭活動、交通安全教育、広報啓発活動に従事している交通ボランティア(高齢者交通ボランティアであるシルバーリーダーを含む。)

【交通指導員を指導育成する立場にある者】

交通指導員の指導者及び都道府県又は市区町村の交通安全対策主管課の職員

◆受講者数

22名

◆配布資料

No	資料名	使用日
1	領収書類封入用/No記載封筒	全日
2	講座のしおり(机上配付/最終版)	全日
3	配付資料(ホチキス止め冊子)	全日
4	「いきいき運転講座」教材(DVD)+アンケート用紙	2日目
5	アンケート(兼 講師への質問用紙)	

2. 日程表

【1日目／12月7日(月)】

時間	プログラム	会場
12:30～13:00	受付	霧島(6F)
13:00～13:10	オリエンテーション	霧島(6F)
13:10～13:20	開講式・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	霧島(6F)
13:20～15:10	講義「交通安全指導における効果的な話し方について」 株式会社ビジネスファーム 代表取締役 藤原 徳子	霧島(6F)
15:10～15:20	休憩	
15:20～17:00	講義「高齢者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	霧島(6F)
17:00	解散	

* 敬称略

【2日目／12月8日(火)】

時間	プログラム	会場
09:00～09:20	受付	霧島(6F)
09:20～11:20	グループ討議	霧島(6F)
11:20～11:40	討議結果とりまとめ	鳳凰(4F) 飛鳥(4F)
11:40～12:40	休憩	
12:40～13:40	講義「交通安全教育デモンストレーション」 警視庁 交通部交通総務課 交通安全教育指導係	霧島(6F)
13:40～13:50	休憩	
13:50～15:00	講義「子供の交通安全教育について」 大阪国際大学 人間科学部人間健康科学科 教授 山口 直範	霧島(6F)
15:00～15:10	休憩	
15:10～17:00	講義「いきいき運転講座」 株式会社コンセプトン 代表取締役 池田 佳代	霧島(6F)
17:00	解散	

* 敬称略

【3日目／12月9日(水)】

時間	プログラム	会場
09:00～09:20	受付	霧島(6F)
09:20～10:20	グループ討議結果発表・質疑応答	霧島(6F)
10:20～10:30	休憩	
10:30～11:40	講義「自転車の事故の現状、通行ルール等」 一般財団法人 日本交通安全教育普及協会 主幹 石井 征之	霧島(6F)
11:40～11:45	休憩	
11:45～11:55	閉講式・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	霧島(6F)
	修了証配布・アンケート回収(机上)・解散	

* 敬称略

3. 講義概要

●開講式・主催者挨拶／12月7日(月)13:10～13:20

茅根 弘幸

(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)



ただいま御紹介いただきました、内閣府交通安全啓発担当の茅根と申します。「令和2年度交通安全指導者養成講座」の開講に当たり、一言御挨拶申し上げます。

受講者の皆様には、お忙しいところ遠方から御参加いただきまして誠にありがとうございます。また、平素から交通安全対策に深い御理解と多大なるお力添えを賜り、厚く御礼を申し上げます。

本日から3日間にわたり行われる本講座は、交通事故防止のための街頭活動や交通安全教育に従事されている方、また、これらの分野において指導員になれる方を対象に、内閣府の事業として毎年度実施しているものです。

御案内のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響が広がっている状況を踏まえ、本年度の講座は、受講者を大幅に縮減させていただいております。加えて、直前になりまして、再び感染が広がってきていることもあり、残念ながら、所属される自治体・団体の御判断等の事情で、受講辞退を余儀なくされる方もいらっしゃるようです。

このような大変厳しい状況の中、御参加いただきました受講者の皆様には、マスクの着用や手洗い・消毒の徹底など、新型コロナウイルスの感染拡大防止に御理解・御協力をお願いいたします。

また、本講座の御参加に当たり、宿泊を伴う方もいらっしゃいますが、講義終了後におきましても、基本的な対策の徹底を重ねてお願い申し上げます。

次に、昨年中の交通事故情勢についてお話しさせていただきます。昨年中は、皆様方の御協力と御尽力の下、各種交通安全対策を推進した結果、24時間以内の死者数は3,215人となり、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最も少なくなり、過去最多であった昭和45年の1万6,765人と比較して5分の1以下に減少しました。

これらは、皆様の日々の献身的な街頭活動や地道な啓発活動の賜物であり、その御尽力に対しまして、重ねて御礼を申し上げます。

しかしながら、1年間で3,215名の方が亡くなっております。今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりはなく、交通事故防止は、依然として国を挙げて取り組むべき重要な課題であると認識しております。

特に、昨年は豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故や大津市で発生した園児の交通死亡事故など、子供が犠牲となる事故や高齢運転者による事故が相次いで発生しました。

また、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、各種イベントの制限やソーシャルディスタンスの確保

など、交通安全活動にも多大な影響が及ぼされていると考えております。

今後、新型コロナウイルス感染症が終息するのか、先を見通すことはできませんが、新型コロナウイルス感染症が及ぼす交通行動の変化を注視しつつ、インターネットやICTなど情報先端技術の一層の活用など、創意工夫を凝らした交通安全対策を推進していただきたいと考えております。

交通安全教育というものは、生涯教育であるとも言われており、幼児から高齢者に至るまで、各年齢層に応じた様々な形での交通安全教育が必要です。

本年度の講座も、子供、高齢者の交通安全教育に関する講義やテーマ別のグループ討議などにより、基礎的理論や実践的手法に関する知識・技能を身に付けていただけるようにプログラムを組んでおりますので、受講者の皆様には、どうか問題意識を持って本講座に臨んでいただきますよう、お願い申し上げます。

最後になりますが、皆様方にとりまして、本講座が有意義なものとなりますことを祈念いたしまして、開講の挨拶とさせていただきます。

●講義「交通安全指導における効果的な話し方について」／12月7日(月)13:20～15:10

藤原 徳子

(株式会社ビジネスファーム 代表取締役)

配布資料:「交通安全指導における効果的な話し方」



はじめに

なぜ、交通安全指導者に効果的な話し方のスキルが必要なのか。

- ◎道路交通法の知識や情報をもっていたとしても、それらが講習会に参加する受講者に対してその意義が伝わらなければ、受講者は交通安全ということを意識して生活しない。
- ◎交通安全指導者は、地域の受講者に対して、行動変容(行動に移してもらいたい)のきっかけづくりの立場にあり、行動変容に繋がる影響力を持つためには、効果的な話し方のスキルを持つ必要がある。

オリエンテーション【交通安全指導者の使命】

1. 交通安全指導者は「規範を守る道徳的な人間としてのお手本」

(倫理観が高く、道徳観を持つこと。その姿勢が地域の住民に見られているという意識を常に持つこと)

(1) 交通安全指導の「目的」

- ・尊い命を守り、常に安心安全な街づくりのお手本を示すこと。

(2) 交通安全指導の「目標」

- ・交通ルール、マナーを守る態度を育成すること。
- ・安全に道路を通行するための知識、技術、技能を身につけること。

2. 交通安全指導を通じて、地域住民の倫理観を高める

「倫理観の高い人は交通ルールを守る」

- ・世の中には色々な問題を起こす人間がいる。なぜ問題を起こすのか、その要因とは。

1) 知識不足

2) 情報不足

3) 想像力の欠如 ⇒ 問題を起こした代償の大きさを想像できない。

これからの社会で取り上げられる問題と思われる。

3. 交通安全指導を行う上での心構え

(1) 聴いてもらうという姿勢が大切

(2) 自分を磨くこと → 教えることで身につく

(3) 話し方の3原則(明朗・正確・肯定表現)を守る。

(4) 目的と目標を達成するために、熱意を持ち、「自信」ある態度で指導にあたる。

※「自信」をつけさせるにはどうすべきか。

・知識、経験、技能を積み上げること。

・難易度が低い、分量が少ないタスクでも、一人で完成、完遂させること。

(人の手を借りて完成、完遂したものに真の「自信」はつかない。)

(5) 指導者の「タスク(課業)」を理解する。

・タスクとはやるべきこと。職務や課題を指す。

・タスクを自力で完遂するための能力をどの程度持っているか。

4. 求められる能力

・行動科学では、「能力」とは、「知識・経験・技能」と定義している。

※同一のタスクをどの程度行った経験があるか。

※技能として、実際に行うことができるのか。

・意欲とは、「自信・関心・動機の強さ」と定義している。

そのタスクを自力でできる、確信があるか(自信)。自らやろうとしているか(関心)。

自らしたいと思っているか(動機の強さ)。

(1) 分析力と観察力

①地域住民(幼児・学童・生徒・保護者・年配者等)の話をよく聴き、言わんとすることを理解する。

②話の要点を正確に掴み、まとめられる。

(2) 身体的 … 健康、視力、聴力、音声明瞭

(3) 人柄 … 人間的魅力(指導を受ける方々への影響力)

①時間と約束を守ること。

②誠実・明朗・公平であること。

③嘘やごまかしがないこと。

1【効果的に話すための準備】

1. 心温まる笑顔で「相手の心に残る指導」を！

・上段は、口角が上がっている、「笑顔」の状態。

※「笑顔」と「笑い」は違うので注意が必要。

・中段は、口が真一文字にしている、「真顔」の状態。

・下段は、口角が下がっている、暗い印象を与える。

・表情はものいわないメッセージ。

これも話し方のスキルに含まれる。

・表情は受け入れてもらえるかどうかの肝心な部分。鏡を見て、表情をつくる練習を心がける。

表情 (口輪郭と目)	目		
	①	②	③
口	④	⑤	⑥
	⑦	⑧	⑨

2. 話す時の心得として

(1) 幼児・学童に対して

①分別のある賢い子どもを育てるために

- ・幼児語を多用しない。一人の人格のある「人」としてみる。
- ・音調表現として柔らかくするが、幼児語で話さず、丁寧な言葉で接する。

②質問話法の活用

- ・「…は、あるかな？(ありますか?)」と、様々なことを問いかける。

(2) 学生・高齢者に対して

①「命令形」より「依頼形」

- ・「～してください」より、「～していただけますか」という声かけのほうが、相手の気持ちが開かれていきやすくなる。

②相手の話を復唱する時は、相手の使った言葉で繰り返す

- ・相手の言葉を正す必要はない。相手の使った言葉を繰り返すことで、相手は受けとめてもらったと感じる。
- ・「～があるじゃないですか」といった同意を求める問いかけはしないでほしい。自身の発言に「自信」がないように感じる。無責任な発言として捉えられるので、指導者は使わないよう意識していただきたい。

③相互関係の一線を越えない

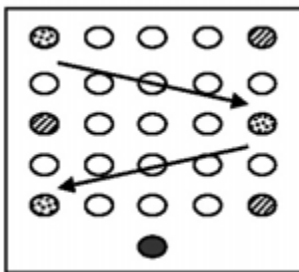
- ・「親しみを勘違いしない」ためにも、皆平等に丁寧な言葉で接する。
- ・高齢者に対して、幼児語を使う方もいるが、相手の人格を尊重しているとは言い難い。尊敬の念をもって丁寧に接する必要がある。

④話し方に『情』を込める

- ・「人は、ものの言い方に影響される」。
- ・同じ内容でも、口調、音調表現によって印象が大きく異なる。

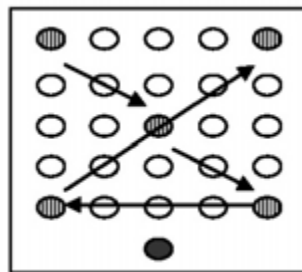
(3) 基本動作としての視点法

①3点法



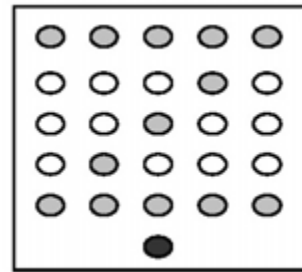
受講者数
少人数から30名位

②5点法



受講者数
30名～80名位

③Z視点法



受講者数
少人数から多数

- ・視線は相手にとっての認知行動。
- ・視点法は会場や人数によって異なる。

3. 自分の印象を管理する

◎好意の統計(アルバート・メラビアン)

Total linking	=	Facial linking	+	Vocal liking	+	Verbal liking
(100%)		(55%)		(38%)		(7%)
		・笑顔や表情		・声の調子		・言葉
		・身嗜み		・話し方 等		・話の内容 等
		・所作 等				

- ・人の印象は、目に入ってきた印象の100%の内、55%が笑顔や表情、身嗜み、所作で決まる。
- ・残りの45%は耳から入ってきた印象で決まる。さらに45%のうち、38%は声の調子や話し方。残り7%はその人が使っている言葉そのもの。
- ・この統計は、言語と非言語が不一致の時に、人は何を信じるかの割合と同義である。
- ・言語と非言語が一致している時は、この統計は不問である。

4. 話している時の基本動作(留意点)

- ・挨拶の仕方 … 語先後礼(先に言葉を発し、後から動作をつける)
- ・手の位置 … 後ろ手は避ける(高圧・威圧感を与える)
ポケットに手を入れない(落ち着きがない、あがっている印象)
手のひらを意図的に見せたほうがよい
- ・立ち方 … 男性は肩幅位に足を開く(力強さの演出)
女性は握り拳が1つ入る程度、足を開く(安心感を与える。安定感)
前後に足をずらす(ソフトな感じを与える)
- ・立ち位置 … 演壇の所。あるいは、聞き手の間を歩き、立ち止まる(親近感)

5. 美しい所作

- ・相手の目を見る … 眼球を見るのではなく、目頭と目頭の間をみるということ。優しい視線で見、相手が威圧感を受けないよう時々視線をずらしてあげる。
視線をずらす時のポイントは、相手の眉から上は見ない、胸の位置から下を見ない、両肩の外を見ないこと。
⇒ 中央側を見るということは、相手を尊重している、認知している証拠である。
- ・うなずき … 相手の話をきちんと聞いているという合図になる。
⇒ 通常のうなずき、上体を倒して行う、首を小刻みに何度もふる、の3種を場面によって用いる。
- ・相手が何か言ったとき、言った事柄をおうむ返しする。また、語尾を上げることで話し手側への印

象が大きく変わる。一番気をつけていただきたいのは、相手が何か言ったことを疑問形で返すと、相手の意見を受け止めていないということになるので、疑問形で返さないようにする。

- ・講習を行う前に、口の体操として「あ・い・う・え・お」を意識して、メリハリよく3回～5回程度声に出す。繰り返し発声することで、口角が緩まる。
- ・濁音と鼻濁音の使い分けをきちんとすると、きれいな話し方ができる。

6. 話す力“メッセージの伝え方”

- (1) 最も言いたいこと(主題)を先に述べる … 結論から話すことで、聞き手は聞く耳を持つこと(心構え)ができる。話の内容を理解しやすい。
- (2) 共通言語を用いる … 相手に伝わる言葉を使わなければ、相手の納得は得られない。
- (3) 筋道を立てて話す(ナンバリング方式) … 「まず、次に、最後に、以上、」あるいは、「今日は三つのことを学んで頂きます」といったナンバリング形式で話す。
- (4) 短文で話す … 短文で言い切ったほうが記憶に残る。

7. 良い点を褒め(認め)ながら指導する

- ・コミュニケーションの基盤が、感情的な人、命令口調な人、人に依存するような人には、「事実」で話を進める。「事実」は誰も非難、否定することができない。
- ・全人格を褒めるのではなく、具体的にどこがよかったのかを褒めることが大事。
- ・「事実」を先に述べて、それに対しての思いを指導者として語ることが大事。

2【交通安全指導等の事前準備】

1. 話材(お話をする時の母体となるもの)を探す [参考]

- (1) 話題を見つける … 人前で話ができない大きな原因は、経験がない、「話材」がないから。
 - ①自分の体験が一番
 - ②他人の話や、書かれた物でも可 … 身近な地域の事故などを引用して話す。

- (2) 話題を集めるための「情報アンテナ」を立てる

- ・知的好奇心をもって、色々とアンテナを張り巡らす。
- ・情報をキャッチして、自分の見解をもつことで、話に深みや重さが増す = 説得力が増す。

2. 主題(自分が最も言いたいこと)を明確にする [参考]

- ・主題を述べる時は、聞き手の記憶に残るよう、狭く絞って短く言い切る(20～30文字以内)
- (1) 主題は、狭く絞って一番始めに述べる。
 - (2) 話題(事実・実例・例話)をありのままに述べる。
 - (3) 主題をもう一度繰り返して結ぶ。

3. 説得力が増す“5つの要素” [参考]

- (1) 自分がしたこと、見たことをそのまま話す。(情景が浮かぶ、イメージが湧く)
- (2) 言ったこと、聞いたことをそのまま話す。(会話、動き、イキイキ)
- (3) その時思ったこと、感じたことを話す。(話し手の心の動きが伝わる)
- (4) そのことについての現在の感想や意見を話す。(人柄が現れる)
- (5) 世間一般の言い習わしを入れる。(金言、名句、諺など)

4. 交通安全指導等を受ける人は、どのような話を聞きたがるのか [参考]

- ・自分に関係のある、有利になる話。
- ・知識欲を満たせるもの、新しいものや珍しいもの(旬の情報)、好奇心をそそる話。

5. 講義の組み立て方

- (1) 「なぜ、大切なのか」 … 例) 自転車走行ルールがなぜ、大切なのか。
- (2) 「なぜ、そうなるのか」 … 例) 事故が起こる可能性があるから。
- (3) 「では、どうするのか」 … 例) 自転車走行ルールを学ぶ。

6. わかりやすく話すためのコツ=例話を用いる [参考]

- ・話の重要な裏づけとして説得力がある。
- ・例話は実話を話すのが一番効果的だが、指導内容から逸脱しなければ、また、趣旨が伝われば創作しても良い。

7. コメントをする時の留意点

(1) コメントの仕方

- ・サンドイッチ法で批評する(善し悪し)
- ① 良い点(事実をひろって)を褒める。
- ② 改善点、問題点を注意する。
- ③ 励ます。

(2) 留意点

- ① 褒め過ぎはダメ。(意識過剰になり、次へのプレッシャーとなる)
- ② コメントは短めに。
- ③ 全員同じくらいの時間で。
- ④ 温かい気持ちを忘れない。

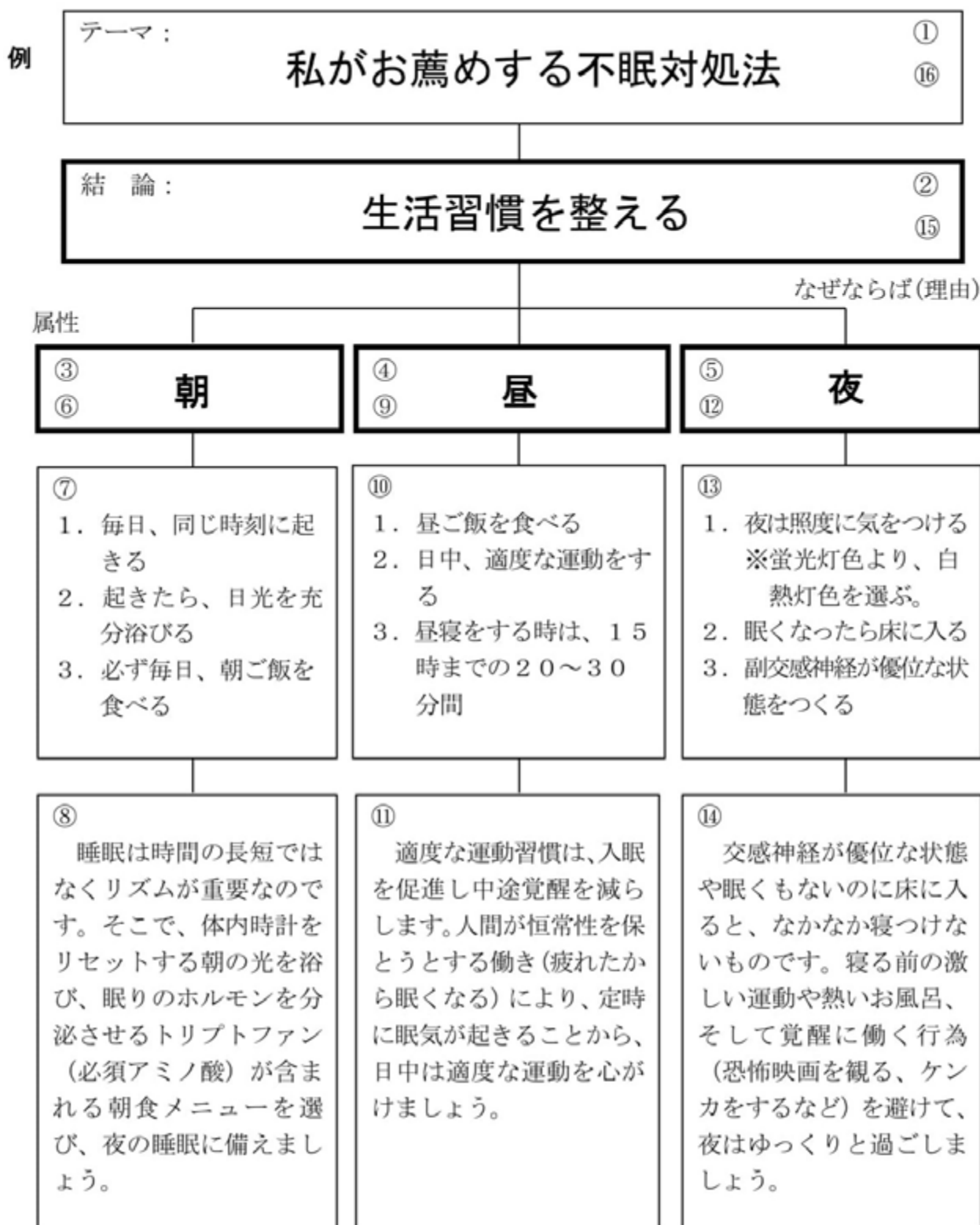
8. 思考整理術(フレームワーク法)をマスターする

※ロジックツリーを用いたスピーチトレーニング。

- ・思考をワークシートに書き出して、番号順(①～⑩)に話すと論理的な話し方になる。
- ・「結論」は最初と最後に話す。

- ・「属性」を3つにしぼる。欲張らない。
- ・「私見」は属性に対する総括とする。

※ロジックツリーの例は、属性を大きな括りにしたため、私見が長くなった「悪い例」です。従って、聴衆者の記憶に残りにくいのです。



9. 幼児の交通事故原因を踏まえた指導内容〔参考〕

(1) 主な原因

- ①道路への飛び出し
- ②車両の直前・直後の横断

(2) 指導内容

※指導内容が決まったら、教育技法を選択します。「紙芝居」「絵本」「映像」「腹話術」「積み木や園庭(道路の演出)」「クイズ」「ゲーム」等

- ①歩行する場所と歩行の仕方
- ②横断歩道の渡り方
- ③信号機のあるところでの渡り方
- ④信号機のないところでの渡り方
- ⑤踏み切りの渡り方
- ⑥標識・標示

(3) 留意点

- ①車両近く、または物陰での遊び
- ②道路を隔てた対面者への言葉がけ
- ③手を挙げてても車両は止まらない
- ④後ろの音にも注意
- ⑤目立つ色の服
- ⑥反射材の貼付

10. 高齢者の交通安全意識を啓発する〔参考〕

(1) 交通事故の原因

- ①歩行者その他の「発見の遅れ」
- ②信号が変わる時や車間距離などの「判断の誤り」
- ③アクセルとブレーキなどの「操作の誤り」

(2) 事故防止に向けた取り組みとして

- ①反射材をつけるための啓発活動 ※粘り強く指導していく。
- ②免許証の返納を促すための啓発活動 ※粘り強く指導していく。

【認知症と老化現象は別問題】

3【交通安全指導等の実践】

1. 交通安全講習、イベント等での講話準備

- (1) 【交通安全講習、イベント等(状況・場面)】での目標を明確にする。
- (2) 参加者に何を伝え、どのような講話を行うのか? 「テーマ」を必ず設定する。

- (3) その後、主題を30文字以内でまとめ、話の展開を考える。癖をつける。
- (4) 生きた話をするための仕上げは『表現力』である。

2. 講話の実践

【交通安全講習、イベント等(状況・場面)】での指導テーマ

- No.1 幼稚園・保育園で、「交通安全指導(例えば、横断歩道の渡り方)」について
- No.2 小学校・中学校で、「自転車の歩道通行マナー」について
- No.3 高校で、「バイクや車の免許取得に関する指導」について
- No.4 保護者に対して、「自転車が歩道を通行できる要件」について
- No.5 老人クラブ・高齢者福祉施設で、「反射材の着用」「横断歩道の渡り方」について

===== 質問・回答 =====

【質問】

座間駅前で通勤時間帯に立哨しています。毎回横断歩道を渡らず、ショートカットする人が何人かいます。横断歩道を渡るようお願いしても、無視して通り過ぎます。指導員は強い口調は使えませんし、通勤途中で急いでいるのが分かっているので引き止めることもできません。どう話したらマナーを守ってもらえるのか御指導下さい。

【回答】

ご質問をくださいまして、ありがとうございます。

さて、誰もが慌ただしく動いている通勤時間帯の交通安全指導は、「一瞬の教育機会」であることから、通行者のところに響く言葉をかけて、粘り強く継続的に行っていく必要があります。

まず、朝という場面では、皆さんが気持ち良く一日をスタートできるよう、ネガティブ言葉よりポジティブ言葉を用いましょう。例えば、「交通ルールを守っていただき、ありがとうございます」、「お急ぎのところ、きちんと横断歩道を渡っていただき、ありがとうございます」など、交通ルールを守っている人に対して、穏やかな表情・優しい口調で言葉をかけていただければと思います。（マナーを守らない人を触発する意味が含まれています。）

次に、今回のご質問内容である「どう話したらマナーを守ってもらえるのか」という点ですが、大変難しい質問です。なぜならば、マナーを守らない人に対して、言葉を選び、話し方を工夫しても、マナーを守っていただけるという確証がないからです。従って、ルールを守らない人を含めた、すべての人に向かって、「横断歩道のあるところを渡りましょう！」と、地道に声かけをしていただきたいと思います。そもそも、人としての「善悪」を理解できる人は、あらゆるルールを守ることができます。反面、自分にとっての「損得」しか考えない人は、「だって、でも、どうせ」といった独り善がりの理屈で、「車が来ないんだから渡ってもいい」、「急いでいるんだから渡ってもいい」など、自分のルールに則って行動します。つまり、「交通ルールを守りましょう」という言葉がけは、時に反発を招く可能性があります。

※私の専門である行動科学と心理学の側面で申し上げますと、ルールを守らない人に行動変容を促すためには、規制力（相手の恐れが基盤となるパワー）を行使するしかありません。

最後に、ショートカットする人を記憶に留めておき、その人がいつか横断歩道を渡った時、小声で「渡っていただき、ありがとうございます」と、声かけをしていただきたいと思います。プラスの認知行動は、行動変容のきっかけとなるでしょう。

●講義「高齢者に対する交通安全の動機づけ」／12月7日(月)15:20～17:00

鈴木 春男

(千葉大学 名誉教授)

配布資料:「高齢者に対する交通安全の動機づけ」



1. 動機づけ(=リーダーシップ)とは何か

(1) 支配と指導の違い

- ①支配: 支配者(上に立つ人)の「力」(暴力・財力・知力など)で、メンバーを動かす。
- ②指導: 目標達成に向けて、メンバーが自分の力を使って行動する。

(2) リーダーのなすべき動機づけ

- ①目標をメンバーに明示する(目標がなければ、指導の体制は成立しない)。
- ②目標達成の、メンバーにとっての意味を理解させる(目標を達成することによって、指導者だけでなく、メンバーにとっても意義のあるものだということを理解させる)。
- ③場づくり、条件づくり(目標達成のために環境を整える)。
- ④メンバーの参加による目標修正の余地を残す(参加の場を提供する)。

◎リーダーのメンバーに対する働きかけ=動機づけ=リーダーシップ

(3) リーダーシップの使い分け(ユーリス:リーダーシップの技術)

①リーダーシップの3つのタイプ

a. 権威主義的リーダーシップ:

リーダーが集団の方向性を決め(意思決定し)、メンバーに十分説明をして理解を得る。

b. 民主主義的リーダーシップ:

リーダーを中心に、メンバー全員で集団の方向性を決める。

c. 放任主義的リーダーシップ:

リーダーは、メンバーの一人一人に自分で決めて自分で動いていくよう任す。

②リーダーシップの各タイプはどんな性格のメンバーに適しているか

a. 権威主義的リーダーシップが適したメンバー:

反抗的メンバー、未熟なメンバー、能力に問題のあるメンバー

b. 民主主義的リーダーシップが適したメンバー:

集団心のあるメンバー、潜在的能力を顕在化する時

c. 放任主義的リーダーシップが適したメンバー:

一匹狼だが、専門的能力の高いメンバー

③リーダーシップの各タイプはどんな状況に適しているか

- a. 権威主義的リーダーシップが適した状況:
到達目標は低い、急いでいる。
- b. 民主主義的リーダーシップが適した状況:
ゆっくり時間をかけて、高い目標に到達したい。
- c. 放任主義的リーダーシップが適した状況:
部下の専門的能力が高い場合は、民主主義的リーダーシップより高い目標達成が得られる

④リーダーシップの組み合わせ

- a. 集団の発生期:権威主義的リーダーシップ
- b. 集団の成長期:民主主義的リーダーシップ
- c. 集団の成熟期:放任主義的リーダーシップ

◎指導者は、地域の活動をしていくうえで、いま自身が指導していくべき集団がどの段階にあるか(発生期、成長期、成熟期)、見極めてリーダーシップを使い分けていくことが大事。

2. 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(年をとっても、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500メートル以内、75%は1キロ以内で起きている。(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。
- ただし、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) たくさんの情報を同時に処理する能力が落ちる(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途端…

↓↓

- ・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。
- ・一人で運転する時と、助手席に誰か乗って運転する時では事故率が変わる。

- (5) 生活に充実感・満足感を持っているお年寄りは事故が少ない
- ・「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は事故が少ない。
 - ・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。

◎交通安全指導において、こうしたら安全といったノウハウを知ってもらうことも大事だが、指導者として、高齢者が参加できるような仲間づくりをしてもらう。これも交通安全指導の非常に大事な部分であると考える。

3. 高齢者に対する交通安全指導の視点

- (1) 高齢者を画一的(一括り)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たち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ったり、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、他人とかが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。
- ・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。高齢者は自分たち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。

4. 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だけの注意」「誠意をもった注意」をすれば、必ず相手はわかってくれる？⇒決して、そうではない。

(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。

5. 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たちへのボランティア教育
- ・高齢者による子供たちへの交通安全指導

・「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」「情けはひと(他人)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、そして多くの人々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、注意を促したり、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たち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、自分たち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。

【質問】

運転免許証返納の動機づけは、更新時の認知症テストだけで良いと思いますか。

【回答】

もちろんそれだけでは不十分だと思います。何よりも必要なのは、免許証を返納しても日常生活に困ることがないように条件を整えること、例えばコミュニティーバスなど返納者の移動を保証する交通手段の整備、あるいはタクシー利用の金銭的サポートなど、いろいろあると思います。それ以外にも、返納者に対する買い物優遇制度なども有効でしょう。また、運転の危険を感じた家族が本人に返納を勧めてもなかなか納得しない場合も多く、そうした際家族が相談できる場を開設したり、高齢ドライバー仲間でお互いの運転能力をチェックし合う機会を作ることも有効だとされています。

【質問】

成人や外国人の方への交通安全に対する動機づけに対しても、まだまだ不十分であると考えております。先生のお考えに照らすと、いかに参加できるように工夫を凝らすかという事になろうかと思えます。導入のきっかけを含め、お考えがあればご教授願いたいです。

【回答】

講義では十分お話できなかったのですが、人間の行動(Action)が起こるための過程を示したAIDMAの理論というのがあります。AIDMAはそれぞれ英語の頭文字で、例えば危険な行動をしている人に安全な行動をしてもらうには、先ず安全な行動がありそれが必要なことを知ってもらう(注目:Attention)ことがスタート、次に進むべき段階は、そういう行動をすることに興味(興味関心:Interest)を持ってもらうこと、さらにそれまでの自分の行動を反省し、今度は安全な行動をしようという気持ちになってもらう(欲求:Desire)、そしてそうした気持ちになったことを覚えていて(記憶:Memory)、そして必要な場に臨んだ時に安全な行動をする、というわけです。その中でも一番重要かつ越えにくい過程は欲求段階です。しかし、これまでの交通安全指導や教育の場では集合教育で注目と関心段階は高められ、また直接対面で指導する現場教育では記憶と行動段階を高めることは出来ませんが、それだけでは欲求は高められないのです。そこで、安全を守ろうという気持ちに動機づけるための教育として「参加型教育」の必要性が提案されることになったのです。参加すなわち役割を演ずる場をつくることが必要だということです。例えば、成人の方々には地域の交通安全ボランティア活動をしてもらうことも有効でしょうし、外国の方々にはわが国の交通ルールをお互いに集まって勉強してもらう機会や、あるいは外国人の目から見て日本人の交通行動はこんなところに問題があると、改善提案をしてもらうことなども有効かも知れません。

●講義「交通安全教育デモンストレーション」／12月8日(火)12:40～13:40

警視庁 交通部交通総務課 交通安全教育指導係

配布資料:「交通安全教育デモンストレーション」



◎対象に応じた講話のポイント

【高齢者に対して】

- ・高齢者の事故の多くは、横断歩道や横断歩道付近で起きている。
- ・実際の事故内容に基づいた話をする事で、事故を身近に感じ、事故防止意識が高まる。
- ・身体の機能低下(認知や感覚、反応など)は、自身が理解して、より慎重に行動をとってもらえるように指導していくことが効果的である。

【子供(低年齢)に対して】

- ・子供の能力は成長途上であるため、世代(幼児・小学生)に合わせた安全教育を実施する。
- ・子供は7歳頃の事故が多い。
- ・視覚や聴覚の発達状況に留意する。
- ・「止まって、見る」などの基本的なルールを繰り返し伝えていく。

◎実技を行う場合、色々な手法を用いて交通安全教育を行っている。

- ・場所によっては、機材の持込が難しい場合がある。手作りのもの(小道具)で補ったり、工夫を凝らすことで、お話と、目でしっかり確認して、記憶に残るような交通安全教育をすることができる。

◎手作りのもの(小道具)を用いた交通安全教育 ※実際につくってみる

- ・講話の内容を視覚効果で補助することができる。(目で見て、声を聞いて、考える)

◎まとめ

- ・腹話術や寸劇は苦手意識がもたれやすいが、人形とコミュニケーションを取りながら、自身が楽しんで実演することで、やわらかい雰囲気で行うことができる。
- ・1つの話をつくることで、それを一人称にするか、二人称にするかで話はひろがる。
- ・伝えたい内容と気持ちを言葉に乗せて話すことで、思いは相手に伝わる。

===== 質問・回答 =====

【質問】

楽しかったです。私も腹話術を習っています(腹話術教室で)が、皆様もそういった所で教えていただけるのですか？ちょっと興味がありましたので…。

【回答】

交通安全教育に従事する警察官に対し、基本的な操作方法や話の組み立てなどの研修を実施することはありますが、ほとんどの警察官が、上司・先輩方から指導を受けた後、自主練習を重ねて現場で実践することで、技術・話術を磨いていきます。現場の警察官が、腹話術を通じて皆さんにわかりやすく交通安全のお話ができるよう、技術向上を目指していきたいと思えます。

●講義「子供の交通安全学習について」／12月8日(火)13:50～15:00

山口 直範

(大阪国際大学 人間科学部人間健康科学科 教授)

配布資料:「子供の交通安全教育について」



はじめに

・交通心理学とは

様々な基礎心理学を応用して、交通安全のための対策、教育、講習などに活用

・発達心理学とは

人間は胎児の頃から生涯に渡って発達していく概念のもと、より良く生きるための心理学

1. 発達心理学の観点から交通行動を理解する

・発達心理学は、乳児期(胎児期を含む)から老年期まで人間の生涯にわたる発達を扱う心理学

胎児期・新生児期・乳児期・幼児期・児童期・青年期・成人期・老年期

・時間軸の中で加齢とともに心も体も行動も変化していく過程を発達と呼ぶ。

・「生涯発達」の考え方

人間の発達はあるピークに後は落ちていくものではない。

人間は人生を全うする最後まで発達を続けていく。

2. 子どもの歩行中の事故

歩行中の交通事故の犠牲者は、高齢者と思われる方が多いが、実際は7歳の子供の方が多。

令和元年における交通死傷事故の発生状況等について(警察庁、2020)

・歩行中の死者・重傷者数の推移をみると、年々死傷者数は減少している。

・横断歩道を横断中以外の事故やその他の横断中の事故においても死傷者数は減少している。

・横断歩道横断中の事故は10年間ほぼ横ばい状態が続いている。

状態別(歩行中、自転車乗用中、乗用車乗車中など)交通事故死者数の状況(警察庁、2019)

・主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率において、日本は他国に比べ、歩行者の死傷者数の占める割合が多い。

・日本は子供に限らず、歩行者全体が交通事故による死傷者率が高い。

ITARDA(2016)の報告による7歳児歩行中事故の特徴

- ・73%が日中に発生、薄暮時を合わせると93%
- ・平日の死傷者数は、土曜日の約2倍、日曜日の約2.5倍
- ・6歳から登下校中の事故が増加するが、遊戯中・訪問中など登下校以外も7歳が最も多い。
- ・男児の死傷者数は、女児の約2倍

幼稚園や保育所のように送迎がなくなったから事故が増えただけなのか

【人間発達のシステムモデル】

- ・河合(1989)は、“新たなシステムへの変化の前には不安定な移行前状態が存在する”ことを指摘
- ・子どもの交通行動においても同じことがいえ、不安定な揺らぎを繰り返しながら、より上位のシステムへと移行していくことにより安全行動が定着する。

子どもの発達と生態学的アプローチ

- ・生態学的に考えると、就学にとまなう通学が作り出す、活動システム全体の変化を考えるべき。
- ◎心理的な機能の発達とのマッチングが不十分
- ◎1人の交通参加者としての自立に伴う行動範囲の拡大

※交通参加者とは … 上下関係が一切なく、道路という公共の場をみんなで使う考え方。
お互い譲り合って道路を使い、交通参加者はみな対等な立場。

子どもの交通行動を形成していく生態学的システム

- ・家族、学校、地域、環境などが相互作用することによって、子どもは交通行動を獲得していく。

3. 子どもはなぜ道路に飛び出すのかー発達心理学の視点からー

- ・子どもの交通事故の要因で最も多いのは道路への飛び出し
- ・では、なぜ子どもは飛び出してしまうのか？
→ 発達心理学の観点で考えてみるといくつかの要因が挙げられる。

1) 子どもには見えていない ※ここでいう「子ども」は就学前後を想定している。

- ・大人と比べて子どもはあらゆる面で未発達。
- ・背が低い、腕力や脚力が弱い、知的能力が未熟など、これらは発達段階の前期であるため当然のこと。
- ・当然だが、目だけが大人並に発達しているわけではない。
- ・いろんなモノを見て刺激を受けて目が発達していく。
- ・視野が狭いのは、幼児の発達の特性として理解したうえで「右見て、左見て」道路を横断することの意味や重要性を子どもや保護者に伝えていくことが大切。
- ・近年はSUVやミニバンが主流となり、車高が高くなり、子どもがより死角に入りやすくなっている。

アイコンタクトが重要(意思表示)

- ・信号のない横断歩道では、8割以上の自動車が止まらない(JAFの調査結果)。
- ・「歩行者優先」という言葉は定着しているが、運転行動は明らかに「自動車優先」となっている。

2) まだ他者理解ができていない

・発達心理学者のピアジェの「自己中心性」

自己中心性とは、わがままや自分勝手といった意味ではなく、身の回りのできごとを自分に引きつけて考えてしまう(一般的に就学前後あたりまで見られる)。

→ まだ、相手の立場から物事を見ることができない。

「心の理論」の獲得

- ・心の理論の獲得とは、他者の心を推察したり、理解したりできること(小学校の中学年以降)
- ・他視点の経験により、やがては自分はその場でどうすべきかといった社会的役割の取得へと発達していく。

子どもは車両速度の判断が非常に苦手

- ・大人は距離と速度で道路を渡れるかどうかを判断するが、子どもは距離で判断する傾向がある(速度の上昇は加味せず、同じポイントで横断可能か判断する)。

交通場面での自己中心性

- ・公道では、さまざまな交通参加者が各々の目的のために道路を使用(通行)している。
- ・歩行者または自転車としての交通参加経験しか持たない幼児が、車の挙動やドライバーの心理を理解できるわけがない。
 - 危険行動に対して幼児に相手(ドライバー)の気持ちを考えさせるというような理不尽な要求をするよりも私たち大人が幼児・児童の行動特性を理解することが重要。

3) 子どもは感情コントロールが苦手

- ・心の理論を獲得していても、なぜ子どもたちは道路に飛び出すのか。

「情動の発達」が十分ではない

- ・情動とはあまり聞きなれない言葉だが、心理学の専門用語で英語では“emotion”という喜び、驚き、怒り、悲しみ、怖れ、嫌悪などの激しく抑揚のある心の動き。

感情の抑制(コントロール)が苦手(情動発達)

- ・発達心理学で子どもの行動をみると … 子どもは衝動的で自分の感情を抑えきれない。

こんな時、どう声をかけますか。

- ・幼児に「あぶない！」は … あまりよくない場合がある。

- ・乳児・幼児は養育者を避難場所(安全基地)として使うため、不安を感じると駆け寄ってくる。
→ 意味もわからずに注意を促すのではなく、児童の行動の背景に何があり、どのような特性を持っているのかを理解して伝えることが重要。

ドイツでは親が責任をもって横断(通学)方法を教えている。

- ・親が責任をもって教育し、子供が小学校まで1人で安全に通えるようになってから通学させる。

4. 心理学を活用した教育技法ー子どもの命を守り続けるためにー

1) 目先の安全にとらわれない本当の交通教育

- ・交通心理学の専門用語:「危険感受性」(危険に対する感性を豊かに育む)という言葉がある。
- ・幼いころから危ない目に会う前に、それを予測して回避する力を身につけることが大切。
- ・危険への感性を磨くことは、交通事故に限らず犯罪被害や災害被害の予防につながる。

最近接発達領域Zone of Proximal Development(ZPD) 発達心理学者のヴィゴツキー

- ・「人に教えてもらわなくてもみんなと一緒にできること」と「ひとりでできること」との間に他者の支えがあればできる領域がある。
- ・交通安全教育も同じことがいえるはずなのに「右を見なさい、左を見なさい」でいいのか。
- ・子どもが新しいことにチャレンジする際に自分一人の力だけでそれを達成できる時、大人がほんのちょっと手助けすることで達成できる。

「かわいい子には旅をさせよ」

- ・養育者が子どもを交通事故から守ろうとする気持ちが強すぎるため、危険から遠ざけるばかりの教育になってしまっているはいけない。

子どもが自ら学ぶ機会を奪っていませんか。

- ・心配だからといって、大人がすべてやってしまえば、子どもの「危険を感知して避ける能力」は、いつまでたっても身につかない。子どもに自ら体験させ、それを見守ることも大切な教育。

大切だからこそ

- ・危険から遠ざけるばかりでいると、何が危険でどうすればいいのかを学ぶ機会を奪わない。
- ・大人が一方的に安全な環境を作るのではなく、子どもに危険を考えさせる領域を残しておくことが重要。

2) 能動的な交通安全学習

- ・交通安全教育は自ら学び、人の行動から習う「学習」である。
- ・「安全確認しなさい」「気をつけなさい」と他者からやらされているではダメ。
- ・他者にやらされている行動は、監視の目が届かない場所ではサボるようになってしまう。
- ・子どもが自分で安全かどうか判断する領域を残しておく。

子どもは安全確認ができないのか

- ・大人と出かけた時の子どもは、大人にすっかり頼りきってしまう。
- ・さらに、友だち数人と一緒に行動すると、とたんに警戒心が乏しくなる。

ピグマリオン効果

- ・アメリカの教育心理学者ローゼンタールが提唱した。
- ・期待と成果の相関関係について
 - 人は期待されたとおりの成果を出す(期待に応える)傾向がある。
- ・幼児は道路横断時に自分で安全確認することができる(完ぺきではない)。
- ・「もう年長さんだし上手に道路を渡れるかな」と期待をかけてみると・・・自分で安全確認する。

5. 自転車運転のための交通安全学習

1) 被害者教育と加害者学習

- ・自転車は利用するものではなく、自分で運転する車両 → 責任を伴う。
- ・今までは被害に遭わないための教育が中心だったが、これからは加害者になる可能性も学ぶ。
- ・歩行中と自転車乗車中の交通事故の死傷者数が小学3年生くらいで入れ替わる。つまり、小学3年生くらいから自転車教育にも力を入れていく必要がある。

能動的に子どもが学ぶ体験型交通安全教育

- ・現在の自転車教育は、子供の発達特性や実態を把握した教育なのか。
- ・今やっている教育は、生態学的に妥当なのか。
- ・課題の難易度は適切なのか(簡単すぎないか)。

交通先進国のデンマークの実践教育では

- ・幼児期から自転車教育を行っている。
- ・ペダルのない二輪車を使って車両感覚やお互いに譲り合う心などを遊びの中で学ぶ。

2) 生態学的妥当性

- ・学校のグラウンドや教習コースで子どもたちが見せる運転を否定しているわけではないが、子供という生物の自転車運転行動特性を理解しているのか。
- ・多くの幼児が就学前に自転車に乗っている(6割前後)。
- ・小学3年生への交通安全指導を自動車に例えると … 運転歴4年目くらい(車だと初心者マークが取れて初回の運転免許証更新を終えている状況)
 - 初歩的で単調な基本操作の指導でいいのか。現実的・実践的教育内容が必要。

子どもたちの興味を向ける工夫

- ・楽しく学ぶ
 - 単純なコース走行ではすぐに飽きる。
- ・現実の交通に近い環境設定
 - 無人の道路にたった一人だけ自転車で走行？難易度の高いコースレイアウト。
- ・いつも運転している車両を使用
 - 成長著しい小学生は大きめの自転車に乗っている。
- ・いつもの知っている場所を活用
 - 子供の行動範囲は狭い。写真や事例は身近な内容にして現実感を持たせる。

中学生になれば自転車の走行レーンが変わる。自転車は車道が原則、歩道は例外。

- ・自動車やバイクと異なり、並進が禁止されている。
- ・一定の条件の下に歩道や路側帯の通行ができるが、交差点を右折する際はできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。
(法34条3項、いわゆる「二段階右折」)
 - 自転車は車道へ、小学6年生のうちに学習しておく。

3) 人間の行動 $B=f(P \cdot E)$

B = behavior: 行動、P = personality: 人間特性、E = environment: 環境

- ・子どもの交通行動に当てはめると、気質や性格等の個人特性と生活環境や家庭環境との相互作用によって子どもの交通行動が培われる。
- ・もちろん子どもの周囲にいる大人の行動も決定因の一つとなるため、大人が子どもたちの前でモデルとなる正しい交通行動を示さなければならない。

【悪い行動の学習例: 信号無視】

- ・子どもは大人の自転車の信号無視を見て→参考にして→学んで(よくないことの学習、誤った信念)→自分の中に取り入れて→状況によって実践(信号無視)する
- ・水野・徳田(2020)は、交通ルールやマナーを守っていない姿を子どもに見せているケースは子どもが交通事故に遭う危険性を高め、ルールやマナーを守る「良き交通社会人」を育てる教育を阻害する行為であると指摘している。

子どもの命よりも大切なものはない

- ・有効な交通安全教育は自分がいなくても子ども達の命を守り続けることができる教育ではないか。
- ・子どもたちが、そして指導員も交通事故の被害者にも加害者にもならないことを願っている。

===== 質問・回答 =====

【質問】

小学生に対する自転車交通安全教室を実施していますが、資材・人員の都合から、現在3・4年生を対象に年1度しか実施できません。子供の成長を考えると、5・6年生を対象として、自転車は車道へといった方向の教室にした方が効果的でしょうか。

【回答】

一度しか実施できないのであれば、現在のまま3・4年生対象でいいと思いますよ。自転車の交通事故件数が著しく上昇するのは3・4年生時であるため、上昇率を下げる効果が期待できます。ただし、6年生になれば近い将来に備えて、車道の走行方法を学ぶ必要があります。実技指導ができないのであれば、配布物を作成して安全担当教諭(各学校に必ずいます)に願するのもいいと思います。配布物を作成する場合は、多くを語らずシンプルに大切なことを記述するといいです。大切な子どもたちの命を守るための資料ですから、配布を断る小学校は皆無でしょう。

●講義「いきいき運転講座」／12月8日(火)15:10～17:00

池田 佳代

(株式会社コンセプトン 代表取締役)

配布資料:「いきいき運転講座」教材、アンケート



【「いきいき運転講座」の考え方と特徴】

「いきいき運転講座」とは

脳を元気にし、話し合いながら学び、交通安全力を高めることを目的としたユニークなプログラム。

講座の受講者数は2008年8月から約28万人にのぼり、約90%の交通安全教育指導者からは「受講者の反応が良かった」という回答があった。

受講者からは「自分が意見を言うことで意識が高まる」「同じテーマでも他の人の違う意見を聞くことから学びがある」「時間がたつのが実に速い」などの声がある。講習が終わった後、「楽しかった」という声をかけてくださる方が多い。

交通安全担当者の方からは「皆に考えさせ、発表させる機会は新鮮でよい」「人の意見を聞くことによって気づきや学びがある」「ビデオを見たり話し合ったり、交通脳トレをするなどいろいろな場面があり、飽きずに楽しくできた」という声があった。

「いきいき運転講座」の目的

- ・自動車乗車中死者数は減っているが、死者数に占める高齢者の比率が高くなっている。一方で、過疎地だけでなく都市部でも、買い物や病院通いのために、運転を続けたい高齢者がたくさんいる。また、車は、便利さだけでなく、人々の交流の手段として重要。いきいきした活動を支え、精神的にサポートする力もある。
- ・この講座は運転を必要とする高齢ドライバーに、長く健康で安全に運転を続けていただくために、(一社)日本自動車工業会が開発した。
- ・日本自動車工業会は自動車メーカー14社で構成され、安全を最重点課題として交通安全活動にも熱心に取り組んでいる。交通安全キャンペーンや事故防止に向けた研修をしている。「いきいき運転講座」もその一つ。
- ・交通安全、心理学、脳科学、高齢者の健康などの専門家6人でチームを作り、開発を行った。
- ・警察庁「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」において、「いきいき運転講座」の有効性を認められ、評価された。
- ・筑波大学の研究チームによると、高齢者で運転をやめた人は、運転を続けた人に比べて要介護となる可能性が約2倍高くなるという。精神的なものも含めた「活動量」が減ると健康度が下がる。

「いきいき運転講座」の考え方

- ① コミュニケーション力を高めながら、「いきいき度をアップ」する(元気度を上げる)
監修者の鈴木春男先生(千葉大学名誉教授)や川島隆太先生(東北大学教授)の研究によると、身近に何でも話し合える友人がいる人、活発に活動する方ほど脳が活性化され、交通安全意識が高くなる。
- ② 自分で考え、行動を変化させることで、「交通安全力をアップ」する
教え込むのではなく、気づきを通して安全性を高めることに焦点を置いている。

「いきいき運転講座」の特徴

特徴1:小グループ学習などを通してよい仲間づくりをする

～よい仲間がいる人、活動的な暮らしをする人ほど安全意識が高い

特徴2:話し合いを中心に進める

～意見を出し合って、問題点を自分たちで問題解決を図る。みんなで話し合い、考えてもらうことで気づきを通して安全性を高める。

特徴3:脳機能を高めながら交通安全を学習できる

～「交通脳トレ」や話し合いで脳機能アップを図る

特徴4:免許がない方も参加できる

～ドライバー、歩行者、自転車等のそれぞれの立場で話し合いをする。お互いの意見を出すことから「気づき」があり、地域の交通安全活動全体に役立つ

例)高齢ドライバーを対象に実験を行った。「一時停止標識と停止線のある信号機のない交差点」の安全な通過方法を聞き、その後、車に乗ってもらい通過方法を観察した。約80%の方々は「停止線で止まり、安全確認してから徐々に道に出る」と、正しく答えた。しかし、実際に車に乗った時に停止線で止まった方は約15%だった。高齢者の多くは信号機のない交差点を安全に通過する知識はあるが、正しく行動することができないことを示している。

●知識と行動のギャップをどう埋めるのか

- ・問題点を単に伝えるだけでなく、問題点を気づかせることがポイント。
- ・気づきを促すために、小グループでのディスカッションや、運転の問題行動をビデオで観察する手法などを使っている。

「いきいき運転講座」の構成

- ・「交通脳トレ」と「交通安全トレーニング」を組み合わせで行う。1講座1時間が目安。
- ・指導者用資料には「台本」が入っている。あいさつから説明まで、そのまま読み上げるだけで、初めての方でも講座を進めることができる。
- ・地域や個人間でレベルのバラツキが出ないように、統一的なプログラムになっている。



交通脳トレ



交通安全トレーニング「自分の運転を振り返る」

【「いきいき運転講座」体験】

1. 「いきいき運転講座」の流れ

(1) あいさつ

(2) 導入

- ・5～8人一組のグループを作る。 ※コロナの時期は2人一組の応用版など工夫が必要。
- ・グループ内で自己紹介(名前、地域、趣味など)。 ※アイスブレイク。時間管理が大事。
- ・通常は班長(リーダー)を決め、班の意見をまとめる。

(3) 「交通脳トレ」

- ・脳の機能を高める「交通脳トレ」1日分、3問を実施。 ※簡単なものを長く続けることが大事。

(4) 「交通安全トレーニング」

- ・ワークシートを活用し、グループで話し合う。
- ・ワークシートの質問は6問くらいで、答える中で解決策が見つかるように組み立てられている。自分の経験などを交えて話をすると共感・発見しやすい。
- ・グループごとに気づく内容が違うので、1問ごとにグループ内でまとめた結果や意見を班長が発表し合い、正しい答えをみんなで作っていく。

①運転の自己評価

四輪車に乗って、一時停止標識と停止線のある細い道から2車線道路に出る際に、きちんと止まって、安全確認をしているか、普段の運転を振り返って、100点満点で自己評価する。

②安全な通過方法を話し合い

どのようにすれば安全に通過できるかグループで話し合う。(班ごとに意見を述べる)

③ ビデオを見る

実際に停止線で止まった車の数を数える。(通過車両15台すべてが止まっていない)

④ビデオを見た後の感想

ビデオを見てどう思ったか、どんな感想を持ったかを話し合う。(自動車、自転車、歩行者等のお互いの立場等でも行う)

⑤ビデオの解説編を見る

ビデオで自動車、自転車、歩行者等の問題行動を確認。問題行動の原因と解決法をグループで話し合う。

⑥もう一度、運転の自己評価

100点満点で運転の自己評価を再度行う。映像を見たり、話し合いを行った後、自己評価に変化

があったかどうか確認する。

(5) 「今日、覚えてほしいこと」

- ・学習したことを整理するため、最後に「今日、覚えてほしいこと」を読み上げると効果的。

2. 進め方のポイント

(1) 普段の運転を振り返り、講座の前後に100点満点で自己評価

- ・前後の点数の差で、学習効果をつかむことができる。講習後は自己評価の点数が下がる人が多い。自分の運転の問題に気づき、客観視できるようになったといえる。

(2) いきなりビデオを見せない

- ・ビデオを見せる前に、グループで話し合い、正しい通過方法を確認すると学びが深まる。

(3) ビデオで人の振りを見て、我が振り直す

- ・ビデオで問題行動を見ることで、自分の問題点を気づくことができる。

(4) 違う意見、共感する意見の中から学ぶことができる

- ・異なった意見を聞くことで気づかなかったことを発見し、共通する意見からは励ましを得る。互いの意見を尊重することが重要である。

【「いきいき運転講座」のその他のプログラム】

「いきいき運転講座」には、「いきいき運転・いきいき生活」「危険予知トレーニング」「ヒヤリ地図をつくる」など、全部で4種類・3レベル、合計12の交通安全トレーニングがあり、「交通脳トレ」と組み合わせ実施できる。

【「いきいき運転講座」の話し合いの効果】

- ・自分の意見を言い、人の意見を聞く中で学び合い、「気づき」や「発見」がある。
- ・1人では無理でも、グループで話し合えばみんなの知恵が集まって、指導者が伝えたいと思っている正解が考えだせる。さらに班ごとのまとめを発表してもらうと、内容が深まる。話し合いが終わった後、もれている内容があれば、指導者は「この内容が加わるともっとよいですね」と補う。
- ・自分たちで出した答えは忘れない。実行しようとする。

【よくある質問】

- 高齢者は本当に交通安全について話せるのか？
 - ・交通参加者としての長い経験があり、わいわいがやがやと楽しい交流ができる。
- 高齢者は「班長」になって、話の進行役ができるのか？
 - ・先生、管理職、地域の世話役経験者をお願いする。
 - ・会議の要領で進める。
- おもしろそうだけど、もっと短時間でできないの？
 - ・グループ分けせず、一人一人に質問を投げかけて答えてもらう方法もある。1つの質問に対し

ろいろな意見があることを知ってもらうことが重要。

・10分や15分で行った例などを書いた「好事例集」がある。

●活用例を知りたい。

・高齢者向けでは「高齢者交通安全教室」「交通安全大学」「市民講座」など。

・壮年・子供向けでは「社員教育」「安全運転管理者教育」「小学生、中学生の授業」など。

●コロナ禍の中で研修はできるの？

・ソーシャルディスタンスで、対話ができない場合には、指導者が一人ずつ聞いていくやり方もある。

●教材の入手方法は？

・自動車工業会のホームページで提供している。

・指導者研修を無料(交通費別途)で行っているなので活用してほしい。

===== 質問・回答 =====

【質問】

限られた時間内で、ディスカッションを効果的に進めるコツはありますか。(参加者は 20 名ほどで 15～20 分程度)

【回答】

グループ分けをせず、指導者と参加者の質疑応答形式を進めると時間短縮ができます。

1つの質問について、3～5人の方に指名か挙手で意見を出してもらいます。参加意識を高めるとともに、いろいろな考えを聞くことができます。

【質問】

高齢者によるブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故が多発しているが、改善防止対策の普及について何か良いプログラム等があれば教えて頂きたい。

【回答】

事故防止のアドバイスでは、JAF の HP「クルマ何でも質問箱 Q.ペダルの踏み間違いを防止するには？」(<https://jaf.or.jp/common/kuruma-qa/category-trouble/subcategory-prevention/faq119>)、資料では、交通事故総合分析センターの「イタルダインフォメーション No.124 アクセルとブレーキペダルの踏み間違い事故」(<https://www.itarda.or.jp/itardainfomation>)をご参照いただくとよいと思います。

●グループ討議結果発表／12月9日(水)9:20～10:20

「高齢者の交通安全」グループ

【現状の課題・問題点】

1. 横断歩道を渡らない方が多い(信号を使わない)
2. 高齢者の自動車運転について
→ 運転免許返納やサポカーのすすめ
3. 法令違反が多い。自分は大丈夫だろうと思っている。
4. 大丈夫では済まないと教える必要がある。
5. 免許がないと足がなくなるので、手放さない人がいる。
6. 高齢者への説明する機会が少ない。集まらない。
7. 意識を持ってもらうためには？
8. 令和元年中の交通事故

令和元年事故	発生件数	死者	負傷者
柏市	1,158件	6人	1,336人
印西市	208件	4人	246人
三鷹市	278件	0人	308人
千代田区	355件	2人	385人

東京の高齢者の死亡事故主な要因

1位 横断中事故 242人

9. 自分の体力を過信しすぎている。

東京では、トワイライト・オン運動がある。

内容は、夕暮れ時の事故が多いため、日没より早めにライトをつけましょうというもの。

【課題・問題への対策案】

1. 高齢者同士で声掛けをする。(若人に言われても意識しづらい)
例)クラブや趣味などの集まりの場で。
2. 行政の方でイベントを開催する。そこで交通安全啓発活動。
3. 高齢者を集めるためには何をすべきか？
→ 銭湯や接骨院、スポーツジム(高齢者が集まりそうなところ)でチラシを配る。パンフレットなどを置いてもらう。
実際に銭湯で活動していた方が人気になっている例も。 → 純烈
4. 意識してもらうにはどうするか？
→ 実演してもらって、自分の体力が昔と比べてどのように変わってきたのか、身に知ってもらう。
例)印西市では、毎年12月ころに自動車教習所で高齢者向けの講習会がある。事故の多い

夕方に講習会を行い、反射材や服装で昼夜の違いを実際に見てもらおう活動をしている。

※年一回

5. 講演するときは、数字で示す。単に多いと言うだけでは実感がわきづらい。実際の例などを話すことで、意識を向上させるようにする。

【対策案の実際の活動より】

→ 実際に高齢者宅へ赴き啓発活動をした。被害件数や額をその場で説明。

【対策案を実施する上での問題点など】

1. 高齢者同士の呼びかけも、集まる機会がなければ発生しない。
2. 行政主催のイベントでも、引き付ける要因がないと集まらない。
3. チラシを配るだけでは意識してくれるかわからない。読んでくれるのか？理解してくれるか？
4. ホームページで啓発するだけではなく、現地で声掛けが必要である。

チラシを配るだけではなく、反射材等を渡したりする。

反射材を配ると、その日帰るときにでも着けてくれる。喜ばれる。

「自転車の交通安全」Aグループ

【現状の課題・問題点】

1. 自転車利用者に対する交通ルールの周知
2. 若者の死亡事故対策(外国人対策含む)
※言語、ルールの違いの周知が課題

【課題・問題への対策案】

1. 警察と自治体の連携による指導・取締りの強化
2. ①義務教育期
 - ・学年別、内容の DVD 活用
 - ・安全教室の継続実施
 - ②若者
 - ・対象に合わせた媒体の活用(SNS の利用)
 - ・成人式等若者対象の場における広報活動
 - ・スクエアドストレージの導入
 - ・免許制度の導入

【対策案を実施する上での問題点など】

1. 体制の確立はどうするのか。
継続実施の問題
2. ・管理士の問題点
 - ・貸与か貸出しか
 - ・制作費用の負担
 - ・芸能人起用の費用は
 - ・継続実施の方法

「自転車の交通安全」B グループ

【現状の課題・問題点】

- ◎①中高生への交通安全教室が確立されていない。
 - ②学校側が事故を隠蔽しがち
 - ③スケアードストレージ方式は事故×
 - ④授業で後回しになりがち
 - ⑤交通安全教室の手間(ex)準備
 - 車道走行による二段階右折の高度さ
 - ⑥教育委員会への説明の困難さ、調整が必要
 - ⑦高齢者への自転車教室
 - ⑧ヘルメット着用
 - ex)池田市 → 2・3歳用のヘルメット支給
 - 吉川市 → 自転車通学者に対してヘルメット支給
 - 富山市 → 中学校に対して配布
 - ⑨自転車ロックについて
 - ⑩駐車管理について
 - ⑪自転車ルール違反
 - ex)自転車講習

【課題・問題への対策案】

- ◎①通学許可証を与える際に何か政策を。
- ◎②ご当地ソング(5ソング)
- ◎③中学生危険マップ ※座学中心
 - 高校生危険マップ ※座学中心
- ⑤大人数を交通公園で指導
- ⑨2重ロック
- ⑩無料駐車、24h開放
- ⑪自転車免許の必要性

【対策案を実施する上での問題点など】

- ①授業時間が足りない中でどう調整するか。

- ・学校数が多いと作成に時間がかかり、マンパワーが必要
- ・教育委員会等各機関の協力が必要
- ・調整が重要
- ・人、金がない中でどうクリアにしていくか。
- ・即効性がないものであり、時間をかけて効果検証していくべきか。

「幼児・児童の交通安全」Aグループ

【現状の課題・問題点】

1. 小学生は学年が上がるにしたがって指導しづらくなる
 - (1) 2年生になると1年間過ごしたことによる「慣れ」が生じている。
 - (2) 手を挙げて横断することが恥ずかしいと感じるようになる。
 - (3) 安全教室に参加することに抵抗・反抗的になる。

2. コロナ禍において安全教室や自転車授業の中止が続いている
 - (1) 毎年やっている授業ができず、子どもに交通安全の重要性が伝えられていない。
 - (2) 実技で使用するヘルメット等の共有が禁止されている。

3. キックボードやバランスボード、ペダルの無い自転車(ランニングバイク)を公道等で使用する子どもが増加し、事故につながっている。

【課題・問題への対策案】

1. に対して

- ・「横断中は手を挙げる、しっかり確認してから渡り始める」を当たり前の行動だと認識させる(幼児、低学年の頃から親がルールを伝える)。
 - 学校だけでなく、各家庭での教育が必要
- ・子どもたち参加型の授業をする。
 - 交通事故やヒヤリとした実体験をグループで話し、どうすれば防げたのか話し合う。
 - 高学年が地域のヒヤリ地図を作成し、その地図を用いて低学年に教える。
- ・スタントマンによる事故のシミュレーション動画等を見せる。

2. に対して

- ・交通安全に関する様々な動画がネット上にあるので、それを活用する。チラシを配布する。
- ・密にならないように体育館等ではなく各教室で実施する。
- ・家庭でチェックリストを用いて実技を行ってもらい→親への交通ルールの周知にも繋がる。

3. に対して

- ・親から子どもに伝えてもらう。
- ・販売店で「公道で使用できません」といった周知をする。

【対策案を実施する上での問題点など】

1. に対して

- ・ルールを知らない親が多い。
- ・学校の協力が必須。

- ・交通安全に授業時間を割くかは学校により温度差がある。

2. に対して

- ・実際に活用してくれたか、子どもの反応がどうだったか確認できない。
- ・コロナ予防のため、学校に部外者を入れないようにしている所もある。

3. に対して

- ・交通ルールを知らない親が多い(保護者向けの授業が必要)
- ・このような遊具をネットで買う人も多い。

「幼児・児童の交通安全」Bグループ

【現状の課題・問題点】

「子供の飛び出し」をどう防ぐか。

【課題・問題への対策案】

・繰り返し安全教室の中で止まる事を伝える。

・子供に歩き方、渡り方を教えるのは安全教室。

一緒に道路で実践するのは親御さん。

↓

・親と子で教室に参加してルールやマナーを学ぶことが大切

・大人がルールを守って道路で渡る事(お手本)、その姿を子供は見ている。

・車を運転する人のマナーの普及活動

・町ぐるみで子供を見守る、子供を一人にしない。

・子供の特性を理解したうえで(感情をコントロールできない子供は大人と違って見えていないところがある。)

↓

小さい頃から繰り返し、繰り返し教える事。

【対策案を実施する上での問題点など】

・親御さんに周知することが難しい

(プリントを見てくれているか、危ない道路の箇所を子供と一緒に考えてもらう事 など)

・交通安全教室は時間も限られているので限界がある。

・大人の意識改革が必要

・行政が対策をしなければならない。

・家庭で補ってもらう必要がある。

【質問】

コロナ渦で、本年度は実技・実施ができない状況なので、自転車のシュミレータを導入し、交通安全教室の中で実技の代用で実施した。ただ、この場合、代表の生徒がみんなの前でやる形で、シミュレーションに投影された映像をほかの全校生徒に見てもらって、危険箇所の説明やルールを覚えてもらっている。

各地域において、自転車のシュミレータを導入されているところがあれば、状況をお聞かせ願いたい。

【回答】

市内の自動車教習所で自転車のシュミレータを所有しており、そちらを活用して実技の代用として実施したが、全員が受けられるわけではないので、時間の許す限り多くの方にやっていただいたが、課題として感じている。

●講義「自転車の事故の現状、通行ルール等」／12月9日(水)10:30～11:40

石井 征之

(一般財団法人 日本交通安全教育普及協会 主幹)

配付資料:「自転車の交通安全教育について」



1. 交通事故・自転車事故の現状

- ・令和元年中の交通事故の状況において、前年(平成30年)と比較して、発生件数・死者数・負傷者数は減少しているが、毎年多くの方が亡くなっている。(令和元年は3,215人)
- ・高齢者の死傷者数は、毎年少しずつ増加している。

2. 近年の自転車安全対策の取り組み

(1) 第10次交通安全基本計画

道路交通の安全についての目標

- ・数値目標として、世界一安全な道路交通の実現を目指すためには、死者数を2,500人以下にしなければならない。
- ・令和3年の3月に第10次の計画が終了する。その時にこの数値目標が達成できたかどうか、注視したい。また、令和3年の4月から第11次の基本計画がはじまる。その時の死者数の数値目標にも注視したい。
- ・目標として掲げている「世界一安全」な部分は、死傷者数の数値が常に変動するため、目標がうまくいかかわからない。

(2) 自転車安全利用五則

- ・平成19年7月に、警察庁が全国の県警や自治体に「自転車安全利用五則」を活用し、自転車の事故防止に努めるよう通知を出した。

「自転車の安全利用の促進について」

自転車の通行ルールの広報啓発に当たっては、別添の「自転車安全利用五則」を活用するものとする。

改正道路交通法

- ・平成20年6月に罰則や細則をつけた改正道路交通法(五則)が施行。
- ・平成25年12月には改正道路交通法(路側帯)が施行。
- ・平成27年6月には改正道路交通法(危険行為)が施行。
- ・令和2年6月には改正道路交通法(妨害運転)が施行。※いわれる「あおり運転」を指す。

対歩行者事故

- ・自転車同士、自転車と人との接触事故は「五則」施行後下がってきていたが、また若干増加に転

じている。

(3) 路側帯におけるルール

- ・路側帯 … 歩道がない道路の白線の内側(直線と破線、二本線の場合もある)
- ・平成 25 年 12 月施行の改正道路交通法により、それまで路側帯の相互通行が可能だったのが、道路の左側部分に設けられた路側帯に限って自転車が通行できることとなった。

(4) 「自転車運転者講習制度」の対象年齢について

- ・平成 27 年 6 月施行の改正道路交通法により、14 歳以上であれば中・高校生も講習制度の対象となった。ある新聞によると、関東のある県では、1 年間の違反が 8 件あり、そのうち 2 件が高校生によるものだった。
- ・3 年以内に 2 回以上摘発された違反者には講習(3 時間)の受講を義務化している。

(5) 「危険行為」取り締まり(2019 年 1 年間のまとめ／令和 2 年 9 月の東京新聞より)

- ・違反内容は信号無視が圧倒的に多い。
- ・「止まれ」の標識があるということは、前に必ず危険があるということ。教育現場での周知が広がってほしい。

(6) 最近の自転車の安全利用に関する情報

- ・2015 年 7 月から愛媛県では、全ての県立高校で自転車通学時のヘルメット着用を義務化した。
- ・1 年間かけて、県立高校の校長会、警察、PTA、生徒の代表等が協議をし、ヘルメット義務化を決めた。
- ・生徒を交えて協議したことにより、ヘルメットの着用が県内 95% になったと推察する。
- ・ヘルメットを着用させることは非常に難しいが、命を守るために効果があるので、これから義務化が広がっていくことが望まれる。

3. 自転車の基本的なルール

(1) 自転車安全利用五則

- ・自転車は、道路交通法上、「軽車両」であり、「車」と同じ。よって、自転車に乗るときは、自転車を「運転する」という意識・感覚を持たせることが大切。

(2) 五則の 1

「自転車は車道が原則、歩道は例外」

- ・車道の左側を自転車で走るのに危険がある場合に備え、例外を 3 つ設けた。

①歩道に「普通自転車の歩道通行可」の標識・標示がある場合

②13 歳未満の子ども、70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が普通自転車を運転しているとき

③車道又は交通の状況から見て、歩道通行がやむを得ないと認められる時

(3) 五則の2

「車道は左側を通行」

- ・自転車は車両である以上、当然のこと。

(4) 五則の3

「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」

- ・歩行者の努力義務として、普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行する。

ゆずりあう心が大切。

- ・歩道上の自転車走行として3つの留意点が挙げられる。

①歩行者優先 ※歩道上において、自転車のベルを鳴らすのはNG。

②車道寄りを走行

③徐行 ※すぐに停止できる速度である必要がある。

(5) 五則の4

「安全ルールを守る」

①飲酒運転、二人乗り、並進の禁止(「並進可」の標識がある場合は2台までは並進可。)

②夜間はライトを点灯

- ・ライトには2つの意味がある。1つは、自分の前方の安全確認(10m先まで照らせなければならない)、2つめは自転車の存在を相手に知らせること。

- ・点滅型のライトはライトではない。注意喚起に近い。

- ・横浜の高校2年生の女子生徒が、自転車(無灯火・片手運転(携帯))で看護師の後ろから追突。看護師は腰を痛めて仕事ができなくなり、数年後に女子生徒と父親を相手に横浜中央裁判所に損害賠償請求訴訟を起こした。その結果、女子生徒に5000万円の支払いが命じられた。

- ・自転車が無灯火だった点が高額な賠償請求になったと推察する。

③信号を守る(信号の意味)

- ・青信号の意味は「進んで(横断して)もよい」ではなく「進む(横断する)ことができる」ということ。

- ・周りの安全(前後左右)を確認してから横断するように、幼稚園や小学校では、しっかりと教えてもらいたい。

④交差点での一時停止と安全確認

- ・信号機のある交差点では必ず二段階右折する。矢印の右折信号に従うことはできない。

- ・一時停止標識・標示は必ず止まる。重大事故につながるので、決して軽視してはならない。

●なぜ、自転車横断帯が少なくなっているのか。

- ・横断帯を通らなければならない法律があったが、「車道が原則」に基づいて減少している。

(6) 五則の5

「子どもはヘルメットを着用」

- ・努力義務として、保護責任者は児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶせなくてはならない。

- ・ヘルメット着用による効果は非常に高い。

(7) その他

- ・傘差し運転・携帯電話使用運転・イヤホン等使用運転の禁止。

4. 自転車の点検・整備

「ぶ(ブレーキ)・た(タイヤ)・は(ハンドル、反射材)・しゃ(車体)・べる(ベル)」
「自転車には、前・後輪ともにブレーキが必要」

5. 自転車事故で問われる責任

(1) 自転車事故の当事者責任 … 責任は自動車事故と同じ

- ・自転車事故で、男子高校生が会社員に対して重大な障害を残した。
- ・裁判所は 9000 万円台の賠償を命じた。
 - 高額な賠償責任が発生している。 → 自転車保険の必要性が問われる。
- ・医師、教師、調理師など免許を必要とする職業は、交通事故や違反で刑罰を受けることとなった場合、免許や資格が与えられなかったり、失職したりする場合がある。
 - 将来の夢と交通安全が密接につながっていることをしっかりと認識する必要がある。

(2) 自転車で事故を起こした時の義務

- ・救護措置、危険防止措置
 - 負傷者を助け、保護する(119 番通報)。負傷者の危険防止措置をする。
- ・報告義務
 - 警察官への報告義務(110 番通報)。事故現場から立ち去ってはいけない。
- ・義務を怠ると → ひき逃げ事件となる。
- ・例えば、生徒が登校時に車と接触した場合、できるだけ早くその場を離れたいという意識が働く。
- ・交通事故が発生した時のポイントは、警察を交えること。繰り返し伝えていく必要がある。

6. 自転車事故と保険

(1) 自転車保険の種類

- ・自動車保険・火災保険等の特約
- ・自転車保険(損保・カード・携帯電話・コンビニ・自転車店)
- ・TS マーク付帯保険
 - (TSマークは、自転車安全整備士が「点検・整備」した普通自転車の証のマーク)
 - (TS マーク付帯保険は、乗った人が誰であっても、自転車にかけられている保険)
- ・現在、自転車事故の際の相手方への賠償は、自動車事故の場合と同様に高額となっている。
 - 自転車を運転する場合は、必ず保険に入っておく必要がある。

(2) ハインリッヒの法則

- ・生死に関わる重大事故(死亡事故)が1件発生する過程において、それ以前に小さな事故が 29 件発生していた。さらに調べてみると、ヒヤッとしたりハッとしたりしたことが 300 件発生していた。
- ・例えば雨の日に 10 分早く出るなどして、ヒヤッとしたりハッとすることをなくすことによって 300 件を 150 件にすれば、重大事故は半減する。だから余裕を持って行動し、いつでも交通ルール・マナーを守ることを伝えていただきたい。

7. さらに事故防止のために

(1) 反射材

- ・反射材は非常に安価で、まっすぐ当たると 100m 先まで光るが、少し傾くとあまり光らない。反射材をつける場合は、角度を変えて3~4枚程度つける必要がある。

(2) 内輪差 … 内側の前輪と後輪が描く軌道の差

- ・車が曲がる時の内輪差による巻き込み事故に注意する。

(3) スマートフォン・携帯電話を見ながら運転することの危険性

- ・非注意性盲 … 「見えているが認識できない」状態。脳が処理できる情報量には限界があり、一つのことに意識を向けると、それ以外の知覚情報が鈍感になるために起こる。

(4) 安全教育の5つの方法原理

- ・故 吉田瑩一郎氏(日本体育大学名誉教授)が提唱

①一回性の原理

一瞬の事故で命を落とすことがあること、それも安全教育であることを意識する。

②危険予測の原理

「もしかして」という、考えを常に持つように子どもたちを教育する。

③自己統制の原理

自分をコントロール、自己統制できる能力を高める。

④生活習慣確立の原理

生活習慣の乱れは非行につながる。家庭の中で日常的に交通安全について話すことが大切。

⑤地域性の原理

都市中心部で暮らしている子どもと、郊外の子どもでは環境が異なる。住んでいる地域の実情にあった交通安全教育をしなければならない。

- ・吉田瑩一郎先生は、「歯磨きのキッチンとできない子どもは、交通事故に遭いやすい傾向がある」と。それを裏付けるデータもある。

- ・交通事故や違反が発生する根底には、家庭における基本的な生活習慣の欠如が考えられる。交通安全母の会が提唱する「交通安全は家庭から」というスローガンは非常に重要と考える。

(5) まとめ

- ・交通安全教育は命の教育。
- ・皆さんが日々取り組んでいる活動は命を守ることにつながる重要で、とても大切な活動であることを再認識していただき、引き続きご尽力いただきたい。心からエールを送りたい。

●閉講式・主催者挨拶／12月9日(水)11:45～11:55

茅根 弘幸

(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)



交通安全指導者養成講座の閉講に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

まずは、3日間にわたる講座、大変お疲れ様でした。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が懸念される中での講座となりましたが、皆様方には各種感染防止対策に御協力をいただき、誠にありがとうございました。

主催者を代表して改めて御礼を申し上げます。

長時間の講座となりましたが、皆様方の真剣かつ熱心に受講されているお姿が大変印象的でした。本講座におきましては、子供や高齢者、自転車等に関する講義、あるいは話し方や交通安全教育デモンストレーションなど、交通安全指導に必要なプログラムを限られた時間の中で受講していただきましたが、基礎的理論や実践的手法に関する知識・技能を身に付けることはできましたでしょうか。皆様方の今後の交通安全指導に少しでも役に立つものであれば、非常にうれしく思います。

ここで、内閣府からお知らせをさせていただきます。

御案内のとおり、現行の「第10次交通安全基本計画」では、「令和2年までに死者数を2,500人以下とする。」という目標を掲げ、各種交通安全対策を推進してまいりましたが、残念ながら目標を達成することはできませんでした。

現在、内閣府において、新たに令和3年度以降を計画期間とする「第11次交通安全基本計画」の作成中であり、これまでの検討を踏まえた中間案について、11月25日(水)から12月20日(日)までの間、広く国民の皆様からの御意見を募集するいわゆるパブリックコメントを実施しています。詳細につきましては、内閣府ホームページに公開されておりますので、御確認ください。

交通安全対策というものは、どれだけ努力をしても、目に見える効果がすぐに現れるものではありませんし、また、必ずしも成果に結びつくものでもありません。それでも交通事故で悲しい思いをされる方を1人でも少なくするためには、地道に継続的に交通安全思想の普及に努めていくことが重要であると考えております。

皆様方には、本講座を通じて学んでいただいた成果を各地域の交通安全指導の場において遺憾なく発揮していただき、地域における交通安全のリーダーとして御活躍されることを御祈念申し上げます。

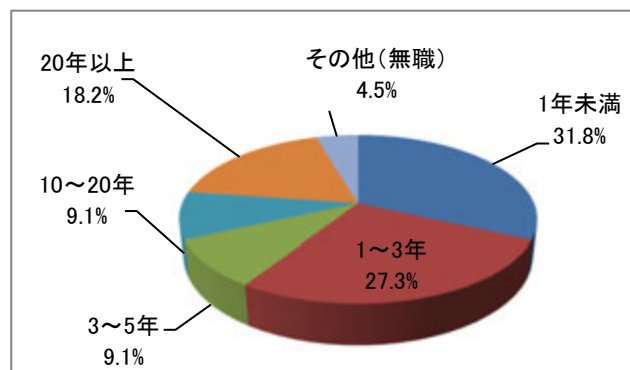
最後になりますが、引き続き、交通安全教育や街頭活動への御支援・御協力を賜りますとともに、今後の皆様方の御健勝・御多幸・そして交通安全を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

3日間、ありがとうございました。

4. アンケート集計結果

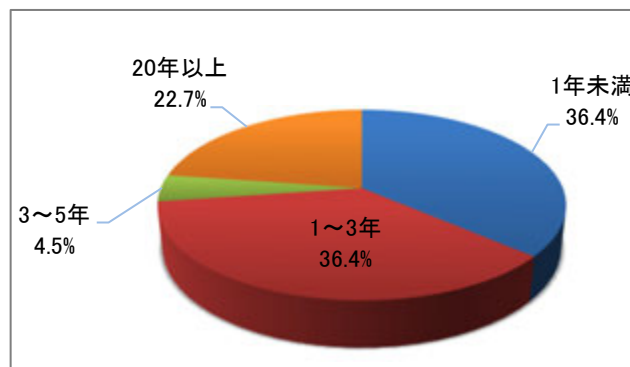
1. 現在の在職期間をお教えてください。

	人数	割合
1年未満	7	31.8%
1～3年	6	27.3%
3～5年	2	9.1%
5～10年	0	0.0%
10～20年	2	9.1%
20年以上	4	18.2%
その他(無職)	1	4.5%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%



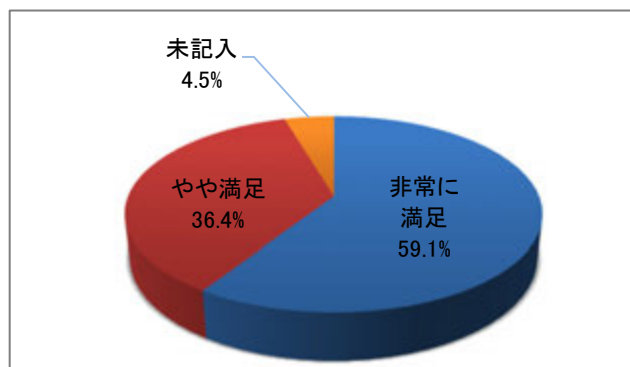
2. 交通安全業務の経験期間をお教えてください。

	人数	割合
1年未満	8	36.4%
1～3年	8	36.4%
3～5年	1	4.5%
5～10年	0	0.0%
10～20年	0	0.0%
20年以上	5	22.7%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%



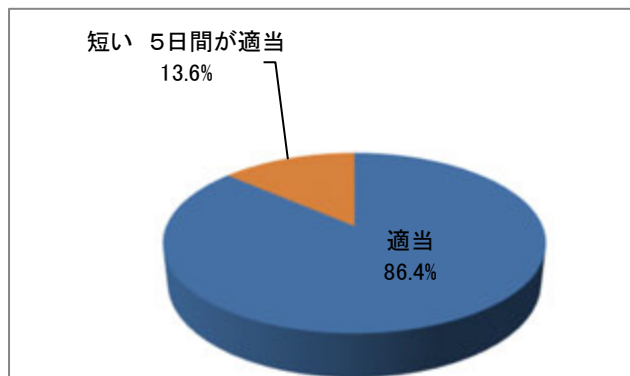
3. 3日間の講座内容はどうでしたか。

	人数	割合
非常に満足	13	59.1%
やや満足	8	36.4%
どちらでもない	0	0.0%
やや不満足	0	0.0%
不満足	0	0.0%
未記入	1	4.5%
合計	22	100%



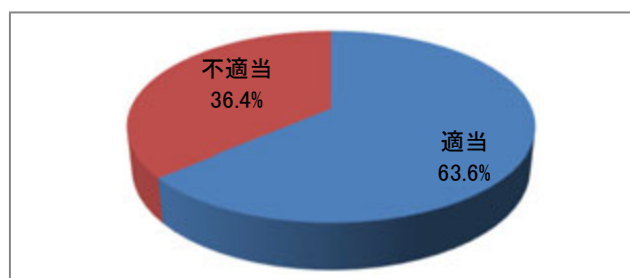
4. 本講座の開催期間:3日間という日程はいかがでしたか。

	人数	割合
適当	19	86.4%
長い 1日間が適当	0	0.0%
長い 2日間が適当	0	0.0%
長い その他	0	0.0%
短い 4日間が適当	0	0.0%
短い 5日間が適当	3	13.6%
短い その他	0	0.0%
その他	0	0.0%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%



5. 本講座の開催時期:12月7日～12月9日という日程はいかがでしたか。

	人数	割合
適当	14	63.6%
不適當	8	36.4%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%



<適当と思われる理由>

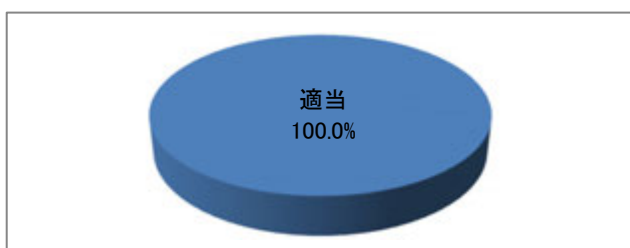
・今年はコロナのため教室は少なく仕事に支障はないが、例年であれば、教室の少ない1月が望ましい。
・議会等があるため。また年末は忙しくなる時期でもあるため。
・議会開催期間は外してもらいたい。
・特に業務に支障がないため。
・冬は乾燥による様々な感染症が増加する時期だから。夏休み期間であれば、4～7月のふりかえりができるとともに、学校がないので、参加しやすいと思う。
・年末月ははずしてほしい。
・次年度の計画の参考になる時期でよいと思う。
・1年の仕事は11月でほとんど終了するので、来年への準備期間ともなり、適当な時期である。
・閑散期(安全教室)でよかった。
・新たに交通安全の仕事について人も多くいたと思うので、年度当初よりはある程度期間が経過してからが良いと思う。
・コロナ禍で感染が心配でした。今年は特別ですね。コロナ禍でなければ12月でも良いと思います。
・年末年始特別警戒等の直前であることから可能であれば11月中の方が望ましいと思う。
・今までの反省と新年からの活動修正に良い。
・歳末でいそがしい自治体もある。新たに担当になった早い時期が良い。

<適当と思われる時期(月)>

・1月	／1件
・4月～5月	／1件
・5月～6月	／1件
・7月～10月	／1件
・8月	／1件
・9月	／1件
・11月	／1件
・12月	／1件

6. 本講座の開催場所:東京都・市ヶ谷駅近くという場所はいかがでしたか。

	人数	割合
適当	22	100.0%
不適當	0	0.0%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%



<適当と思われる理由>

・交通の便から東京が望ましく、市ヶ谷駅に近いので便利でした。
・駅近で、東京駅からも近く利便性が良い。
・駅から近く、昼食の際も困らなかった。
・通える距離だったから。
・特に不便であるとは感じなかったため。
・駅に近く、会場も別名私学会館と判りやすい。
・関東以外の参加者は大変だと思います。
・わかりやすいのはありがたい。
・交通のアクセスが良い。周辺に利用できる店が多い。
・駅からも近く電車の乗り換えも少なく、あまり1人で東京に来たことのない私でも迷わず来ることができました。
・千葉からの乗り換えも1回のため便利でした。

7. 本講座で受講した内容を今後活用したいと思いますか。

	人数	割合
思う	22	100.0%
思わない	0	0.0%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%

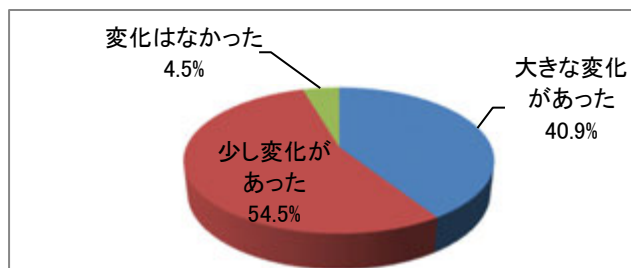


<思うと答えた方、今後どのように活用していきたいとお考えでしょうか。>

・高齢者の参加を積極的に呼びかける工夫を考えたい。
・業務に取り込む等の検討。
・今の状況もあるので、今後どうなるかわからないが、交通安全教室や高齢者講習の場で話し方を活用したいと思う。またただ話すだけではなく、参加型にすることが効果的と学んだので活かしていきたい。
・高齢者の交通安全教室に活用したい。
・年齢層に応じた交通安全教育やイベント等の広報啓発活動など。
・自信がないと言う指導員に、難しく考えずにペーパーを使った交通安全教育など。
・私は専門的な高度な交通安全指導者養成講座を受講させて頂き、今後は自信を大きく持って交通安全対策にその都度色々と考えを加えながら活用してまいりたいと思います。楽しみにさせていただきます。
・「いきいき運転講座」DVD活用
・講演の姿勢又は内容(ネタ)を実施したいと思う。
・低学年児童等への教え方の工夫を検討したいと追う。
・話す時の目線や姿勢、又教材の参考になること、常識的なことから学べました。
・紹介された講座等を活用していきたい。
・実践的教育を取り入れていきたい。
・講座等を行う際、今回学んだ内容をとりあげたいと考えました。
・幼児の教室や高齢者の講話で参考にさせていただきます。
・交通安全教室の進行の仕方、話し方などいかしていきたい。資料等活用して、ルールを守る事は命を守る事なんだという事を話していきたいと思います。
・受講した各講師の講義内容を自分なりに咀嚼して盛り込んだ講話を行いたい。
・幼児の交通安全教室を行っているので、講義で教わった子どもの特性や安全教育デモンストレーションなど、今後の教室に役立てたいと思うことがたくさんありました。
・交通指導員として行政から意見を求められた時に、講義で得た知識を発表したい。
・実例や根拠のある内容が多かった。

8. 本講座を受講して、意識に変化はありましたか。

	人数	割合
大きな変化があった	9	40.9%
少し変化があった	12	54.5%
変化はなかった	1	4.5%
未記入	0	0.0%
合計	22	100%



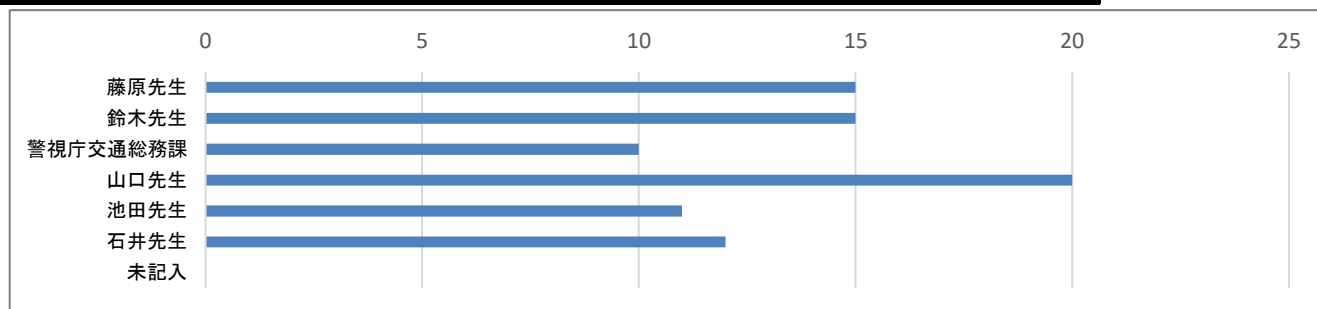
<「大きな変化があった」「少し変化があった」と回答された方、具体的にどのような変化でしょうか。>

※「変化がなかった」と回答された方の具体的な内容は未記入

・幼児教室、小学校3～4年生を対象とした自転車教室、シルバー教室を開催していますが、開催する意義が少し理解できました。
・参加させるという意識の重要性。
・高齢者や未就学児等の事故がどうして起きてしまうのか、原因を学べたので、当市でも講座の内容を活かした対策をしたいと思いました。他の方の意見を聞くことで、自分では気が付けない部分も多く学ぶことができた。
・他団体の人の意見を聞いて考え方が硬いと感じ、多方面からいろいろな発想が必要と思いました。
・高齢者や幼児の交通安全に対する効果的な教育方法に興味を持つようになった。色々な講座を受けて、交通安全に対する意識が高まった。
・命の教育としての再確認。
・子どもへの接し方として、受け入れてもらえる話し方や積極的に取り組んでもらえる工夫の仕方がよくわかりました。
・交通安全教育は生涯教育であると思われます。幼児から高齢者にいたるまで各年齢層に応じた色々な形で安全教育が必要なのですね。命の大切さを感じます。だからこの講座は大きな意義があるのですね。
・他の人へのうながしが必要。
・いままで意識せず話していた内容が、講座で学んだことにより、裏付けでき、今後はその裏付けを意識して話すことができると思う。
・子どもの視力、視界の変化(進化)、高齢者の発言意欲に認識不足があった。
・この年齢でも知らないことも多く、又吸収したいと思う意欲が実感できた。
・交通安全に対する基本的な考え方で、気が付があった。子どもや高齢者の特性について。
・幼児に対する交通安全教育について心理学からのアプローチが参考になった。
・高齢者の意識をかえるのに参加させる、考えてもらう、お友達に話す、手伝ってもらう等、なるほどと思うことがたくさんありました。私はまだこの指導員の仕事をしようになって1年未満なので、とても参考になりました。
・思考整理とロジカルトーク、30文字以内にまとめる。これをいかして教室をやっていきたい。
・自己の“引き出し”が増えた。
・日頃行っている交通安全教室が、子どもの命を守る大切な活動であるという意識を更に持つことができました。今後も工夫しながら子どもの特性をよく理解した交通安全教育を行っていきたいと思うようになりました。
・色々な考え方が理解できた。

9. どの講義が役に立ちましたか。(複数回答可) * 敬称略

講義名	人数
①交通安全指導における効果的な話し方について(藤原徳子)	15
②高齢者に対する交通安全の動機づけ(鈴木春男)	15
③交通安全教育デモンストレーション(警視庁交通総務課交通安全教育指導係)	10
④子供の交通安全教育について(山口直範)	20
⑤いきいき運転講座(池田佳代)	11
⑥自動車の事故の現状、通行ルール等(石井征之)	12
未記入	0
合計	83

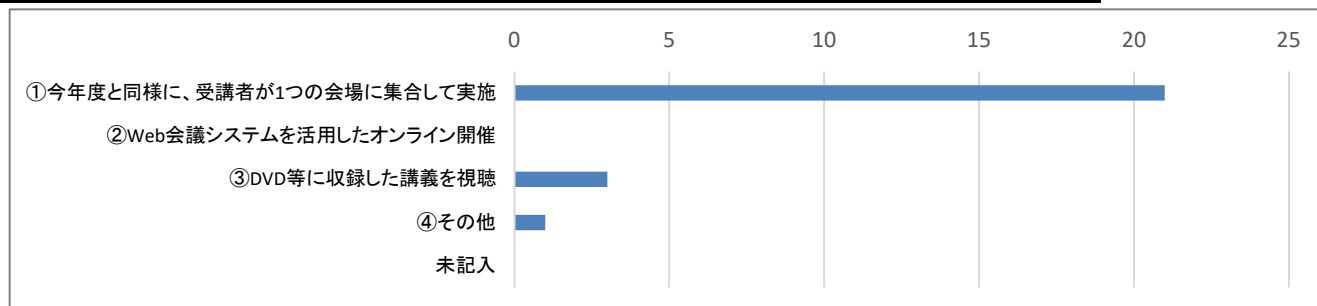


10. 具体的にどんな点が役に立ちましたか。感想などご自由にご記入ください。

<p>①話し方の順序・考え方②参加することで意識の変化を与える。 ④子供の発達段階に沿った交通安全教育(ex.視界、考え方など)</p>
<p>・指導をしていく上で、どうしたら良いか、話し方や講座は話すだけじゃなく、参加型にしたりと今後の職務に役立つ知識を得た。また事故の特徴や要因は何なのか、初めて知ることばかりでした。 ・高齢者向けの具体的な講座を知ったこと。</p>
<p>①壇上で話す機会がほとんどない自分にとって、話し方や姿勢など大変勉強になった。 ④非常に説得力のある内容で、日本の交通安全意識の低さと、今後の交通安全活動のヒントとなるようなことが多く、勉強になった。</p>
<p>④交通安全マップを学校ごとに作る際にこどもの頭にカメラをセットして普段どんな運転を自転車で行っているのか。</p>
<p>・交通安全指導者として皆様と受講させて頂きました。大変地域のリーダーとして活躍されておられます取り組みなどお聞きし大変勉強になりました。交通安全指導者として基礎的理論や実践的手法に関する知識、技能をもっと身につけ地道に継続的に実施してまいりたいと思います。松原市、松原警察、安全協会、松原商工会議所女性会の4団体が「ヒトツ」になって一緒に「交通事故防止キャンペーン」として交通安全教室を実施し交通事故の事例などを婦警さん女性会のメンバーなどで寸劇にして幼稚園や小学校にも出前などして参りたいのです。今年はコロナウイルスの為、活動が休止となっていますが、ビデオ等で見ていただく事も考えております。</p>
<p>①やばいに対する対応、姿勢、講義の組み立て方がわかりやすかったです。 ②高齢者に限らず対応の仕方、指導のあり方が参考になりました。 ③子どもに対するの動作等参考になりました。 ④データを基にわかりやすく参考になりました。 ⑥具体的に講座の進め方が参考になりました。</p>
<p>・いずれも私自身が知らなかったことが多く、今後の仕事に役立つ内容が沢山ありました。 ・全て新鮮に聞くことができました。 ・他の自治体や他の業種の人と交流できたため、様々な意見を聞くことができた。 ・海外の安全教育についての話について聞くことが出来た。 ・高齢者に対する交通安全教育のアプローチの仕方「ネイバーフットウィッチ」「ヒヤリ地図づくり」等。</p>
<p>①話している時の基本動作、思考整理術をマスターする等。 ②参加型交通安全教育。 ③トシゾーじいさんの寸劇、話し方等。 ④子どもには見えていない→学ぶ機会をうばわない。⑤一時停止の動画を見て、参加型の重要性。</p>
<p>・講話をするときの目線、話し方がとても参考になった。石井先生の「刑事上の責任と職業」について小中学校の交通安全教室で話したいと思います。 ・各講義とも、具体的事例等が盛り込まれており、内容も具体的で分かりやすかった。</p>
<p>①②④行政としては役立つが立哨現場では困難。 ⑤ビデオ利用で一時停止を守る車がゼロという事実はショックだった。意識に留める必要がある。ルールがあれば必ず守るということではない。守ることが重要と理解した時にルール化を求めるとのことだと感じた。求められた時に初めてルールは意味を持つことが理解できた。⑥自転車のマナーに関して注意するチャンスが無いのが現状だが、これからは身を入れて指導したい。</p>
<p>・実際の経験が教材になっていた。</p>

11. 本講座の実施方法:どのような実施方法が効果的だと思いますか。(※複数回答有)

講義名	人数
①今年度と同様に、受講者が1つの会場に集合して実施	21
②Web会議システムを活用したオンライン開催	0
③DVD等に収録した講義を視聴	3
④その他	1
未記入	0
合計	25



<「その他」の回答>

・地方ごとにブロック分けして実施したほうがよいと思います。

12. 今後、改善してほしいところ、また改善策があればご記入ください。

・スライドを使うから仕方ないと思うが、照明を下げたり上げたり、少々チカチカしてしまった。
・マスク着用のままは聞きづらいため、高座の前にシールドを設置するなどの対応がよいのではないか。
・とても参考になりました。
・グループ討議の結果記入用紙は、最後事務局に提出したものを代表者のみでなく、グループ全員分コピーしていただきたいです。(それぞれ報告書をあげますし、同じ用紙でグループ内で共有したいです)
・討議結果の資料を付していただきたい。
・3日目の発表について。質問も発表者がうけるという所(様々な意見が出ているので集約するのがむずかしい。意見者からの回答でも良いのではと思いました。)
・グループ討議は最後の日にしてほしい。1、2日で学ばせていただいた後に、それを参考にしながら3日目でグループで話し合った方が話が盛り上がると思います。
・すべての講義が終わった後、グループ討議に入ったほうが良いと思う。
・本年度はコロナの影響により無理であったと思うが、可能であれば中日の講座終了後等に意見交換会を開催し、全国から集まった方々の色々な話を聞ければと感じた。
・受講者の募集に際しては行政側か、実務者か、特定が必要。今回の対象は行政側であり、交差点などで立哨している指導員に対するものではなかったと感じた。3日間の研修中、参加者は行政側で、立哨実務者としては場違いに感じられました。

13. 講師への質問等がありましたら、ご記入ください。(複数記入可)

①藤原 徳子先生へ

(講座名:交通安全指導における効果的な話し方について)

・どの先生も講義時間が不足と思いますが、先生から考えてその時点で最も重要なことを集中的に講義していただければ、更に印象深い内容の濃い講義となります。
・とても穏やかで御年齢も60才を過ぎているとのことで、62才の私も藤原先生のようにすてきな女性になりたいと思いました。(目標にします)
・座間駅前前で通勤時間帯に立哨しています。毎回横断歩道を渡らず、ショートカットする人が何人かいます。横断歩道を渡るようお願いしても、無視して通り過ぎます。指導員は強い口調は使えませんし、通勤途中で急いでいるのが分かっているので引き止めることもできません。どう話したらマナーを守ってもらえるのか御指導下さい。
・背筋を伸ばす話、納得だった。オウム返しする時に疑問で返さず「～ですね」と話す方が良いという話は大変勉強になった。

②鈴木 春男先生へ

(講座名:高齢者に対する交通安全の動機づけ)

・運転免許証返納の動機づけは、更新時の認知症テストだけで良いと思いますか。
・成人や外国人の方への交通安全に対する動機付けに対しても、まだまだ不十分であると考えております。先生のお考えに照らすと、いかに参加できるように工夫を凝らすかという事になるかと思えます。導入のきっかけを含め、お考えがあればご教授願いたいです。
・高齢者の事故が増加しているので、特に興味を持っていた講座でしたが、言葉での説明だけでしたので理解が難しい部分があり、すぐに活用できず残念。
・お話をするのが楽しいというのが、こちらにも伝わってきて、とても80才を過ぎているとは思えませんでした。話もとてもわかりやすく為になりました。ありがとうございました。
・複雑で多くの情報を処理する時や新たな情報が入ってくると直前の情報を忘れ、結果、事故を起こす、という話は興味深かった。

③警視庁交通総務課交通安全教育指導係へ

(講座名:交通安全教育デモンストレーション)

・楽しかったです。私も腹話術を習っています(腹話術教室で)が、皆様もそういった所で教えていただけるのですか？ちょっと興味がありましたので…。
・慣れてらして、とても良かった。

④山口 直範先生へ

(講座名:子供の交通安全教育について)

・小学生に対する自転車交通安全教室を実施していますが、資材・人員の都合から、現在3・4年生を対象に年1度しか実施できません。子供の成長を考えると、5・6年生を対象として、自転車は車道へといった方向の教室にした方が効果的でしょうか。
・とても参考になりました。ありがとうございました。
・話術がとても上手で聞きやすく楽しかった。子どもの視界や物のとらえ方、考え方も目からウロコで知らなかったことが多く、説得力のある話ばかりだった。

⑤池田 佳代先生へ

(講座名:いきいき運転講座)

・限られた時間内で、ディスカッションを効果的に進めるコツはありますか。(参加者は20名ほどで15～20分程度)
・よかった。
・いきいき運転講座が楽しく参加できれば、高齢者の方も身になりますね。参考になりました。ありがとうございました。
・高齢者によるブレーキとアクセルの踏み間違えによる事故が多発しているが、改善防止対策の普及について何か良いプログラム等があれば教えて頂きたい。

⑥石井 征之先生へ

(講座名:自転車の交通安全教育について)

・ご自身の経験を取り入れた講座でとても良い講座を受講できて良かったです。今後も「命の教育」であるという認識を持って交通安全教育に取り組みたいと思います。有難うございました。
・りんごの樹の話、感動しました。
・よかった。
・パワーポイントの動画等をぜひ活用させていただきたいと思います。
・浦安市立浦安小学校の付近に2重線の路側帯があります。
・改めて考えさせていただきました。わかりやすく良かったです。ありがとうございました。
・交通指導員として目覚めを改めて感じ、子ども達に伝えていきたいと強く思いました。
・経験を踏まえての事例紹介がとても感動した。
・自転車運転者講習制度の対象は事故だけでなく、違反だけ(赤切符)も大阪では対象だと思います。
・要所がよくわかり聞きやすかった。りんごの木の話は、とても涙が出てしまった。

14. 今後、講座で取り上げてほしいテーマ等がありましたら、ご自由にご記入ください。

・自転車の放置防止、鍵かけについて。
・外国人の方への交通安全教育方法→興味のある方に対して行うという視点でなく、どう興味を持たせるかという視点からの教育。
・講義をする上で、どうしたら人が集まるのか、興味を示してくれるか、詳しく知りたいと思いました。
・横断歩道を渡るときなどの指導員の立ち方、立ち位置など交通指導の際の注意点や指導法について。
・コロナ禍における効果的な広報について。
・最新の交通安全教室で使用できるグッズ紹介とか。(コロナ対策用のシミュレーショングッズを使った実技の代用など)
・効果的なチラシ、広報について。
・交通安全教育、防犯教室を企画、実施する上で、同じ業務の立場にある警察との連携・協力方法にどの様な線引(役割の区分)をすべきか。
・交通安全の意識が高い国、交通事故の少ない国の話ができる先生の講座が聞きたいと思いました。
・今回ので講座の内容は良いと思います。
・小学校の子どもをもつ親にむけて交通安全教室で教えるべき要点や注意点。
・自動運転技術の進捗状況
・立哨中、ルールを守らない人への指導員としての対応と話し方。(短い言葉で効果的な)自転車のマナー違反に対する対応。(走行中なので、止める事ができません)
・実際に交通死亡事故になった事例に対する安全教育。

15. 講座の実施にあたり、運営やスタッフの対応等にご意見がございましたらご記入ください。

・聴講生は、受講中はできるだけお静かに。
・とても丁寧でした。ありがとうございます。
・討議内容結果をワンペーパーで事前に配布して欲しい。
・講座中に横の通路を歩いたり、休憩中も真横で待機されていたので、気になりました。グループ討議時も10分に1回位のペースでのぞかれていたので気になりました。またグループ討議の盛り上がりつつある時に、話を割ってまで注意事項(早めに終了したらお昼にしてもよい旨)を伝えなくてもいいのではと思いました。
・3日間お世話になり熱くお礼申し上げます。楽しく毎日受講させて頂きました。感謝でございます。
・よかった。
・討議の発表の際、各班の資料を配布してほしかった。
・詳細なところまで配慮して頂きありがとうございました。研修終了後の活用状況についても可能な限り応えたいと思います。
・会場が少し寒かった。
・スタッフ等の対応が大変良かった。
・3日間お世話になりました。ありがとうございました。
・除菌スプレーや衛生面も徹底していてとても良かった。
・受付開始時間の10分程前に受付場所に赴いたところ、スタッフも居り、会場も整っているように感じたが、「時間まで待って下さい」との案内であった。もう少し柔軟な対応でも良いと感じた。
・コロナ禍で消毒は当然と思いますが、体温をはかる必要は無かったのでしょうか。
・講演される先生方への配慮とは思うが、休憩時間が短く、少し遅れた時に厳しく言われてしまった。体調不良によるもので長くなってしまったが、不愉快だったし、つらかった。

16. その他、講座全般にかかわるご意見・ご感想・ご要望等ございましたらご記入ください。

・良い機会を与えていただきお礼申し上げます。
・まだ経験が浅く、理解も十分ではなかったので、多くのことを学びました。今後、市として何をすべきか、どの様に開催すべきなのかを少し見えてきた気がします。
・有意義な講習を受けることができました。ありがとうございました。
・交通安全教育を実施する立場として、大変参考になり意識が高まりました。今回の研修を通じて、相手に伝えることの重要性を再認識いたしました。自県に戻ったら、今回の研修で学んだことを最大限に生かし、一件でも多くの悲惨な交通事故がなくなるよう、できることをやっていきたいと思えます。ありがとうございました。今回の講師を自県にお呼びして講話を依頼する場合の費用や連絡先等を教示していただけると幸いです。
・グループ討議の参考資料が配布資料の間にあることにグループの誰も気が付きませんでした。できれば講座のしおりにその旨一言書くか、口頭で教えてほしかったです。
・よかった。
・グループ討議はいろいろな活動について話がきけて参考になりました。
・貴重な三日間でした。コロナの影響がなければ、もっと効果的な研修ができたと思います。
・安全教育に携わる人にとって、全国レベルの人員で研修会を受講できるのは大変有意義で役立ちました。
・教育対象ごとの講座があっても良いのではと思った。
・3日間ありがとうございました。
・自己紹介の時間をもう少し長くしてもらい、他の県や市ではどのような交通安全の取り組みをしているのか、質問したりする時間もあっても良いと思った。3日間ありがとうございました。
・コロナの影響で参加人数が少なかった。もう少し沢山のひとと意見交換をしたかった。
・2日目のグループ討議のスムーズな開催のために、初日のどこかでグループ毎の顔合わせ、自己紹介等の時間を盛り込むと良いと感じた。
・警視庁などのように体験に基づく講座は参考になる。