

● 講義「交通安全教育デモンストレーション」/12月5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



◎ 幼児の特性

- ・視覚、視野が狭い
- ・ひとつのものに注意がいくと周りのものが目に入らなくなる
- ・物事を簡単に理解する
- ・大人の真似をする

【幼児の事故防止(自転車編)】

交通ルールの教育に併せて、ヘルメット着用の重要性を伝えていく  
身近な大人達は、良きお手本となるような行動を心がける

【デモンストレーション(実演)】

◎腹話術、マスコットキャラクター、手作りの小道具などを交通安全教育に取り入れる

《お子様向け》

- ・信号の見え方、ルール、動作確認(ちちんぷいぷい手品)

《高齢者向け》

- ・動きながらの動作確認
- ・腹話術を使った道路・横断歩道の渡り方(高齢者の事故多発)

《デモンストレーション上の注意》

- ・ゆっくり話す、わかりやすい言葉で話す
- ・デモンストレーション(導入)、デモンストレーションのやり方の説明

● 講義「子供の交通安全教育について」

/12月6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わたって発達していく概念のもと、よりよ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)~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

人間の発達は若い頃を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. 子供の歩行中の事故

・歩行中の交通事故死傷者は、高齢者に多いと思われがちだが、実際は7歳の子供が最も多い

令和3年における交通死傷事故の発生状況等について(警察庁, 2022)

・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, 2021)

・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

### 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にも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
- ・子供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

### 子供の発達と生態学的アプローチ

- ・生態学的に考えると、就学に伴う通学が作り出す、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

### 子供の交通行動を形成していく生態学的システム理論

- ・家族、友人、学校、地域、環境、文化などが相互作用することによって、子供は交通行動を獲得していく

### **3. 子供はなぜ道路に飛び出すのかー発達心理学の視点からー**

- ・子供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、なぜ子供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幾つかの要因が挙げられる

#### (1) 子供には見えていない

- ・大人と比べて子供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
- ・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視覚から脳へ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上で「右見て、左見て」道路を横断することの意味や重要性を子供や保護者に伝えていくことが大切

ドライバーとのアイコンタクトでより安全に横断(意思表示)

(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
- ・他視点の獲得により、やがて自分はその場でどうすべきかといった社会的役割の修得へとつながっていく(小学校の中学年以降)

### 子供は車両速度の判断が非常に苦手

- ・近づいてくる自動車に対してどこまでならば横断できるかの判断が苦手
- ・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、子供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と判断する)

### 交通場面での自己中心性

- ・公道では、様々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) 子供は感情コントロールが苦手

- ・心の理論を獲得していても、なぜ子供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”といい、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)

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

「道路を挟んで子供がお母さんを発見、車が接近しているのに道路を横断しようと…」  
こんなとき、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
- ⇒意味も分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。

交通先進国の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—子供の命を守り続けるために—

##### (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
- ⇒幼い頃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ならできること」と「1人でできること」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？
- ・子供が新しいことにチャレンジする際に自分1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」

- ・養育者が子供を交通事故から守ろうとする気持ちが強過ぎるため、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

子供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うのは、子供の「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。子供に自ら体験させ、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っている
- ・大人が一方向的に安全な環境を作るのではなく、子供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
- ・子供が自分で安全かどうか判断する領域を残しておく

子供は安全確認ができないのか？

- ・大人と出かけたときの子供は、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期待と成果の相関関係について提唱した  
⇒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
- ・他者にやらされている行動は、監視の目が届かなくなればサボる
- ・私たち大人は子供よりも先に人生を終えるため人生を最後まで見届けることは困難  
⇒子供が能動的に判断できるように教育しなければならない

## 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ばなければならない
- ・低学年では歩行中の交通事故死傷者が多いが中学年くらいで自転車事故と入れ替わる

### 能動的に子供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(簡単過ぎないか)?

#### 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
- ・ペダルのない自転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供たちが学ぶ教育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

#### 自転車教育の実践

- ・休日に小学校のグラウンドで実施  
⇒自分の自転車を使用し、難易度の高いコース設定や携帯電話で通話しながらの運転などの禁止行為をあえてやる、コース内に他の交通参加者がいるなど、通常の自転車教室と違う学習ができる

#### 子供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1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ため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。交差点を右折する際は、あらかじめその前から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(道路交通法第34条第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

## 6. 子供の交通死亡事故ゼロの国

- ・2019 年ノルウェーでは 16 歳以下の子供の交通事故死者ゼロ(ビジョン・ゼロの実現、ノルウェーの人口：532 万人)
- ・ノルウェーの首都オスロ(人口：67 万人)では年齢に関係なく、歩行者と自転車の交通事故死者はゼロ
- ・ノルウェーが「ビジョン・ゼロ」を導入したのは 2002 年
- ・2019 年フィンランドの首都ヘルシンキ(62 万人)では、歩行者に関する交通死亡事故がゼロ
- ・日本でも生活道路で実施している「ゾーン 30」をフィンランドでは、市街全域に適用した  
⇒事故死者ゼロは人が少ないからではない、やればできる！

## 7. 人間の行動 $B=f(P \cdot E)$

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

- ・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供の交通行動が培われる
- ・子供の周囲にいる大人の行動も決定因の1つとなるため、大人が子供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】

- ・子供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供に見せているケースは子供が交通事故に遭う危険性を高め、ルールやマナーを守る「よき交通社会人」を育てる教育を阻害する行為であると指摘している

### 子供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供たちの命を守り続けることができる教育
- ・子供たちが、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



- 講義「いきいき運転講座」/12月5日(火)15:10～17:00  
池田 佳代 (トラフィック・セーフティ・アナリスト)

配布資料:「いきいき運転講座」



## 【「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。指導者研修の受講者数は2008年8月から約1.1万人。講座を実施した約90%の交通安全指導者のみなさんからは「受講者の反応がよかった」という回答があった。

受講者からは「自分が発言することで意識が高まる」「他の人の意見を聞くことで、自分が気づかないことが分かる」「時間があつという間にたち、楽しく勉強できた」などの声がある。講習が終わった後、「おもしろかった」という声をかけてくださる方が多い。

指導者の方からは「みんなに考えさせ、発表させる教室は新鮮」「人の意見を聞くことによって気づきや学びがある」「話し合う、考える、見るなどいろいろな場面があり、楽しい」「寝てしまう人がいない」という声があった。

「先生の話をもっと聞きたい」「早く終わって…」といった、交通安全教育に持たれているイメージを変えたいと願ってプログラムづくりに取り組んだ。

### 1. 「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(2022年約53%)。一方で、過疎地だけでなく都市部でも、買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、家族や友人との交流や趣味やスポーツなどを楽しむための移動手段として重要。いきいきした活動を支え、精神的・心理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の交通安全教育プログラムで、(一社)日本自動車工業会が開発した
- ・活力ある長寿社会に向けて、高齢ドライバーの運転行動、安全意識、生活活性度(いきいき生活)を高め、アクティブな社会参加の実現に貢献することを狙ったもので、実験教育の中で効果を検証しながら教材を作成した
- ・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、高い評価を得られた

・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

⇒移動の手段を失うと「活動量」が減って健康度が下がる。事故の予防はもちろん、高齢者の安全運転への支援が大切。

### 【高齢ドライバー対象の実験例】

「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、実際に車に乗ったときに停止線で止まった方は約 15%だった。

#### ●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
- ・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

## 2. 「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

⇒活動的な人ほど長生きであり、身近に何でも話し合える仲間がいる人ほど、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。



高齢ドライバーの交通事故減少

## 3. 「いきいき運転講座」の特徴

特徴1:よい仲間づくりをする

#### ●よい仲間がいる人は安全に行動できる

- ・小グループ学習
- ・活動的な暮らしを推奨

特徴2:話し合いを中心に進める

#### ●意見を出し合って自分たちで問題解決

- ・気づきを促し、行動を変化させる教育メソッド(コーチング、役割演技法、ミラーリングなど)

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+話し合い

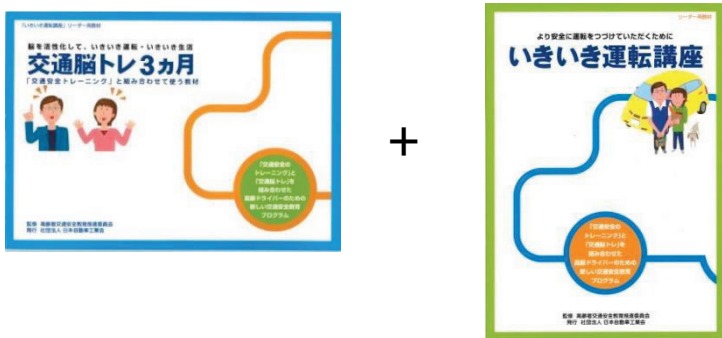
特徴4:免許がない方も参加できる

#### ●ドライバー、歩行者、自転車等の立場で話し合い

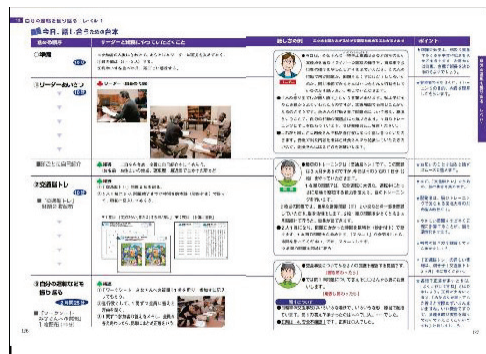
- ・それぞれの立場から意見を出すことで「気づき」があり、地域の交通安全活動全体に役立つ

#### 4. 「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」の組み合わせ



- 指導者用資料「今日、話し合うための台本」の活用
  - ・あいさつ、話し合いの進め方、発言を引き出す方法など、そのまま読み上げるだけで、講座を進めることができる
  - ・初心者もベテランも同じレベルで講習を展開できる



#### 【「いきいき運転講座」体験】

##### 1. 「いきいき運転講座」の流れ

###### 準備

- ・5～8 人一組のグループ(班)に分ける
- ・各班の班長を決める
- ・班のメンバーは 1 名につきひとことを原則とし、班長がまとめて班の意見とする

##### ① 挨拶と自己紹介

- ・グループ内で自己紹介(名前、住んでいる地域、好きなこと、100 点満点で昨夜の夕食評価※など)をすることで雰囲気緩和→アイスブレイク
- ※講座の中で行う「自己評価(100 点満点で運転を自己採点)」のイメージがつかめる。

##### ② 交通脳トレ

- ・脳の機能を高める「交通脳トレ」

※ほかの人と競わないで、マイペースでやることを強調する。

③ 交通安全トレーニング(グループ学習)

・ワークシートを活用し、グループで話し合う

2. 進め方のポイント

「自分の運転を振り返る」

(1) 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) 正解(安全な行動)を出してから、現実(危険な行動のビデオ)を見て比較

※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) ビデオを見ることで、人の振りを見て、我が振り直す

・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たり、共感したりして学びを得る

● 台本があるので気軽に試してみる

【その他の交通安全トレーニング】

・交通脳トレ+「いきいき運転・いきいき生活」

・交通脳トレ+「危機予知トレーニング」

・交通脳トレ+「ヒヤリ体験を生かす」

【「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ことが考え出せる

※指導者は、よい答えは褒め、足りない意見を補う。

● 自分たちで考え、見つけた答えは忘れない

【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？

・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？

・先生、管理職、地域の世話役経験者にお願いする

・会議の要領を進める

●面白そうだけど、もっと短時間でできないの？

- ・グループ分けせず、指導者と受講者全体がキャッチボール方式で行う方法もある
- ※「30分で行える」など自動車工業会のホームページにある「好事例集」を参照。

●どんなところで活用されてきたの？

「高齢者」⇒・シニアドライバースクール

- ・高齢者交通安全教室
- ・交通安全大学
- ・市民講座

「壮年、子供」⇒・社員教育

- ・安全運転管理者教育
- ・小学生、中学生の授業

●グループ討議結果発表/12月6日(水)9:10~10:25

「高齢者の交通安全A」グループ

【課題】

高齢者の交通死亡事故は、内閣府の資料(P4図7)から歩行中が多い。次に自動車乗車中の事故が多い。これから高齢者の運転免許保持者が増えていくことから、高齢者の運転について以下のように問題点を考えた。

- ① 75歳以上の高齢運転者は、「操作不適」の割合が75歳未満の運転者と比較して割合が高くなっているのは、年齢を重ねると、目が見えにくくなる、体力がなくなっていること、記憶力がなくなっていることを自覚はあるが、生活のことを考えるとまだ運転はしたい。
- ② 返納してしまうと、地方だとバスなどの公共交通機関が充実していないので、出かける機会が減り社会との繋がりがなくなってしまう。
- ③ より安全なサポートカーの利用をしたいが、高齢者が購入するには金銭的な問題があり、利用には繋がっていない。サポートカー限定免許証の取得にも繋がらない。
- ④ 基本的な交通ルールをわかっていない。
- ⑤ 道路標識が見えにくい、白線が消えかかっているなどの、道路整備に問題がある。

【対策案】

高齢者自身がブレーキとアクセルの踏み間違いを起こしやすい状況を知ることが大事。また、身体の衰えを認めることも必要。そのためには、定期的な交通安全講習や体力検査など市や地域が開催し、参加を促す。その中で、事故事例を情報提供し、周知徹底を行う。繰り返し伝える。

また、高齢運転者だけに注意するのではなく、歩行者や若い世代の運転者など、互いに気をつけることを伝えていく必要である。例えば、夜間時、歩行者は反射材を着用する。他世代の運転者には、高齢運転者を慌てさせる行為に繋がることを知ってもらう。その為には、高齢運転者も「高齢者マーク」をつけることも啓発していく。

また、免許返納に踏切れない方でサポートカー限定免許を考えている方向けにサポートカー購入補助金制度を設ける。ただ、財源に限りはあるので、ある程度運転技能基準に合格した方に補助金を出すなど条件付きで購入しやすい環境にする。

そして、家族や本人が返納を考えるようになった時に、公共交通機関や優遇政策の充実を図るよう自治体や国に訴える。

道路整備も高齢者がわかりやすいように道路標識を設置するなど考える。

【実施上の問題点】

地域の高齢者交通安全教室など、コロナを機に依頼が減っている。そのような機会を作ることが減っている。老人クラブなどの会長に案内をしても、人を集めることを積極的にやってくれない。

地方では、公共交通機関の廃線が増えたりして免許返納後の生活が不便になっている。

## 「高齢者の交通安全B」グループ

### 【課題 ①】

- ・高齢者に対する講話について
- ・内容がマンネリ化してしまう
- ・効果的な導入、内容などを知りたい

### 【対策案】

#### 導入

- ・脳トレ
- ・にぎりくん 棒状の物を不意に落とし、キャッチしてもらうことで反射神経を測る。
- ・自分の体験談 自分が経験した怖い体験を話す。
- ・ガチャポン 段ボールでガチャポンを作り、カプセルの中にお題の紙を入れ、話題を選んでもらう。(横断歩道、自転車五則、ヘルメット等)

#### 内容

- ・腹話術 参加者から人気が高い。  
多くの指導員ができるようにしている。
- ・寸劇 昭和の歌などを多く取り入れることで高齢者に喜んでもらえる。
- ・パワーポイント
- ・用具 「なるほどメガネ」反射材の効果を伝えるための懐中電灯一体型の眼鏡。反射材の効果を実感してもらえる。  
用具がなくても、部屋を暗くしてライトを照らし、反射材の効果を体験してもらえる。  
「横断者歩行トレーナー」車の速度をランプの点灯に置き換え、実際に横断し、車と歩行者の速さの違いを体感してもらう。
- ・その他 自宅から半径500m以内で事故が多く起きていることから、具体的にその会場から500m以内の場所を示す。自分に身近な話題だと感じてもらえる。

### 【実施上の問題点】

- ・腹話術は難しく、習得に時間がかかる。
- ・用具については、予算も勘案する必要がある。
- ・反射材は啓発品として定番であるが、高齢者の事故防止には重要なアイテムである。

### 【課題 ②】

- ・免許返納について、どのように話しているか。

### 【対策案】

- ・チラシを作成し、「ウインカーを出し忘れる」「車庫入れで壁をこすった」などの具体的な症状をあげ、免許返納について家族と相談しましょうと促す。手続きについては、持ち物や窓口が分かりやすいように記載する。
- ・高齢者の生活やプライドに気を配る。
- ・サポカーの案内を絡めて行くと、興味を持ってもらいやすい。

- ▶車メーカーの人に来てもらい、交通フェアなどサポカーイベントを一緒に行う。
- ▶保険会社との連携協定の中で行うことで、行政だけではやりづらいこともできる。

#### 【実施上の問題点】

- ・サポートカー限定免許が創設されたことも考慮に入れる。
- ・自分ひとりでは出来ないことも多い。業者や県との連携については、正職員に相談してみると、できることがあるかも。
- ・免許返納だけでも様々なアプローチがあることが分かった。

#### 【課題 ③】

ヘルメットの着用努力義務化について、どのように話しているか。

#### 【対策案】

- ・高齢者は比較的着用率も高く、重要性について理解してもらいやすい。
- ・ヘルメットの補助金についての問い合わせが多い。
- ・袋に生卵や豆腐を入れ、①ヘルメットに入れて落とす②そのまま落とす ①の生卵や豆腐が原型のままなのに対し、②は形が崩れる。身近なもので見比べてヘルメットの重要性を理解してもらおう。

#### 【実施上の問題点】

- ・今回の討議のカテゴリー外だが、高校生・大学生のヘルメット着用率の低さ、交通マナーの悪さが各地域ともに目立っている。

#### 【課題 ④】

コロナ渦後、講話を行う機会が減った。どうやって復活させていけばいいか。

#### 【対策案】

- ・特にこちらから自発的な働きかけはしていないという意見が多い。
- ・野外で行うゲートボール大会で、集計時間などの少しの合間を利用して、講話をさせてもらおう。
- ・高齢者施設に呼びかけをした。
- ・年中行事として組み込んでもらっているので、時期が来れば依頼をしていただける。
- ・歌や寸劇などを取り入れ、「楽しいレクリエーション」という認識を持ってもらい、「また呼んでみよう」と思ってもらおう。

#### 【その他意見】

- ・今回のグループ討議の限られた時間だけでも、とても新鮮な情報を得られた。今後、警察や内閣府などで事例集を出してもらえると良い。YouTubeなどで事例を見られると良い。



## 「自転車の交通安全A」グループ

自転車の安全利用について

「命を守るために自転車用ヘルメットをかぶり、ルールを守る」

### 【課題 ①】

自転車関連事故は2年連続で増加

全事故に占める構成率は近年増加傾向

### 【対策案】

- (1)GISを活用して事故情報を発信
- (2)各種年代に合わせてSNS等を活用した情報発信
- (3)信号機や自転車専用道路などのハード対策の充実
- (4)交通取り締まりの実施

### 【実施上の問題点】

- (1)高齢者などインターネットが不得手な人への情報発信が難しい
- (2)個人情報保護(顔を写さない)
- (3)警察や道路管理者との連携、予算
- (4)青切符(罰金)の制度化

### 【課題 ②】

自転車乗車中死者の約55.7%が頭部を負傷

非着用は着用と比較して致死率が約2.6倍

ヘルメット着用率は1割と低い

### 【対策案】

- (1)マイヘルメットコンテストで愛着を持ってもらう
- (2)中学生にヘルメット配布
- (3)企業・団体等は社員に対しての働きかけ
- (4)動画作成で1年生に視聴してもらう。その後に確認の○×テストを実施
- (5)自転車用ヘルメット購入費補助

### 【実施上の問題点】

- (3)PTAや教育委員会、企業などに対しての意思統一が困難
- (4、5)予算の確保

### 【課題 ③】

法令違反別自転車乗車中死者数は「安全運転義務違反」が約38.3%と最も多い

歩行者と約4割が歩道上で接触、自転車側のルール違反が約7割

自転車乗車中の年齢層別死傷者数として、中高生が多い

### 【対策案】

- (1)保護者がルールを守れば、子どもも守る

- 保護者へチラシを回覧
- 入学式で保護者向けに講話
- 親子自転車教室の開催

(2)1週間徹底した街頭指導でルール遵守を

**【実施上の問題点】**

- (1)保護者のルール違反が多い。保護者も参加した啓発・教室でルールを周知していくことが必要
  - 保護者のみでなく、兄弟姉妹での真似もある
  - 共働きが増えているので、保護者の協力を得ることが困難
- (2)期間外にもとに戻ってしまう
  - 自転車のルールが難しい

## 「自転車の交通安全B」グループ

### 【課題】

高校生に対してヘルメットの着用や自転車マナーについて啓発を行っていく必要がある

- 自転車ヘルメットの着用率が低い  
→特に高校生の着用率が低くなっている
- 高校生の自転車マナーが悪い  
→右側通行、自歩道ではない歩道の走行、イヤホン等

### 【対策案】

- ① 自転車事故の怖さを知ってもらう
  - ・スタントマンによる自転車事故再現教室  
(スケアード・ストレイト)を実施する
- ② モデル校を設定し、ヘルメットの着用を呼びかける
  - I : マナー向上委員の選定
    - ・通学時にヘルメットを着用
    - ・ヘルメットに関するイベントを主催  
(着用率の競争、ヘルメットデザインコンテスト等)
  - II : ヘルメット懇談会の実施
    - ・行政・警察・企業が協力し、高校生にヘルメットの正しい使い方を指導し、実際にヘルメットを手にとってもらう
    - ・ヘルメット着用に対する高校生の意見を聞く

### 【実施上の問題点】

#### 【対策案①に対する問題点】

- A: 高校とのスケジュール調整、場所の調整が必要
- B: 身近に事故を体験した生徒への配慮が必要
- C: 費用がかかる。

↓

#### ◆ 解決策

- A: 学校と早めのスケジュール調整を行う  
学校のグラウンドが使えない場合は市有地を使用
- B: 事前に学校と協議を行い、個別に対応する
- C: 社会貢献等を実施している民間企業や自動車学校に協力を呼びかけ、簡単な教室(トラックの死角や内輪差等)を実施する

#### 【対策案②に対する問題点】

- A: モデル校をどのように選定するのか
- B: 高校生がヘルメットイベントを実施する際の費用
- C: ヘルメット懇談会を実施するにあたって、企業をどのように選定するのか

↓

◆ 解決策

A:モデル校を1年ごとにローテーションする

B:行政が負担する

C:各学校に近い自転車販売店に協力を依頼する

「幼児・児童の交通安全A」グループ

【課題 ①】

《こどもの行動》

・統計上も、経験上も飛び出しによる事故が多い

【対策案】

- ① その場の指導員が適宜指導する
- ② 学校、指導員、警察との連携を強化する
- ③ ダミー人形実験、スタント実験等を用いた恐怖を実感してもらうメニューを実施する

【実施上の問題点】

- ① 成り手不足
- ② 業務が多く手が回らない
- ③ 恐怖を植え付けすぎる可能性がある  
事前アンケートや別メニュー等多様な対応が必要

【課題 ②】

《保護者対応》

・親へのアプローチ不足、家庭での教育不足

【対策案】

- ① 保護者が見るであろう園SNSで発信してもらう等ITによるアプローチ
- ② デジタル、アナログ両面でアプローチ

【実施上の問題点】

- ① 忙しく現場には出てきてもらえない
- ② 全員には行き届かない、波及効果が見えづらい

【課題①、②】を踏まえて…

《最終的には》

地道な活動を続けていくしかない

身につくまで刷り込んでゆく

「幼児・児童の交通安全B」グループ

【課題 ①】

幼児、児童への教育は保護者や家族が交通ルール守るという道徳観を育むためには  
どうしたらいいかが課題

【対策案】

- ・交通教室後に覚えたことを子供から伝えてもらう
- ・保護者や家族への直接的指導(授業参観等)
- ・親子教室の開催
- ・関係機関への協力を依頼する
- ・広報誌の配布
- ・イベント等に参加し啓発活動を行う
- ・チャイルドシートの着用指導

【課題 ②】

子どもが1人になったとき自発的にできるか

【対策案】

- ・繰り返し、具体的な指導  
→ 普段から当たり前のこととして定着させる
- ・実際と同じ状況での歩行指導  
(ランドセル等荷物を持たせるなど)
- ・先生に依頼し下校前の声掛け
- ・広報誌の作成→目で確認してもらう
- ・地域ぐるみでの声掛け
- ・目当て、問題意識をもたせ振り返りをさせる
- ・広報車で呼びかけ
- ・年長組に役割を持たせて意識させる
- ・親子で通学路の確認

【課題①、②の実施上の問題点】

- ・教材のレパートリー
- ・子どもの興味を引く教材、話術
- ・親子教室だと子どもの落ち着きがなくなる
- ・白線等道路環境の整備不良
- ・歩道の環境整備
- ・指導者側の意識
- ・保護者向け講話の機会の確保

「幼児・児童の交通安全 C」グループ

【課題 ①】

子どもに対して

- ・交通安全のルールに対しての理解ができていない。
- ・交通ルールの知識のみで、実際の危険性を理解していない。

【対策案】

① 保護者に対する交通安全への興味、意識づけ

- ・手旗などグッズを渡し、家庭内で使用してもらう。

② 実践に近い形式の教室を行う

- ・手作りの車を使用しての横断練習や、ウインカーの学習や、死角の確認

③園や学校側へ意識付けを行い、交通安全について伝えてもらう

【課題 ②】

保護者に対する意識付け

【対策案】

① 集まって直接対話する

- ・保護者向け研修会を開催する。
- ・抜き打ちでチャイルドシートの調査を行い、チラシを配布するなどして呼び掛ける。

② 間接的な啓発

- ・「交通安全教室だより」を作成し、行った交通安全教室の様子や内容を保護者宛てに園や学校から渡してもらう。
- ・新入学の生徒への講話

【課題①、②の実施上の問題点】

- ・家庭に負担がかかる。
- ・それぞれの家庭に温度差がある。
- ・保護者とのつながりが作りにくい。
- ・それぞれ理解度が違う子どもの、興味を引くものや環境づくりの大変さ。
- ・保護者に対して園や学校が強く伝えることが難しい。

「幼児・児童の交通安全 D」グループ

【課題】

児童・園児に一過性ではなく、継続的に交通ルールを守ることを身につけさせるためにはどうすれば良いか。

【対策案】

① こどもだけではなく、親子での安全教室の実施

(こどもだけではなく保護者にも共通の認識を持ってもらう)

② 日々の活動の中での見守り、声掛け

・登下校時などに合わせて行うパトロール(青パトなど)で見守りをするとともに、ルールを守った歩行をしていれば褒め、間違った歩行をしていれば、命令口調ではなくソフトに注意をする。

・禁止や命令形ではないソフトな声かけ(良いところを褒めて良い行動に向かわせる)について保護者や先生にも伝えられればよい。

③ 交通安全に関する「合言葉」を作り、日常生活の中でも使えるようにする。

(歩行者や自転車の合言葉「はひふへほ」、自転車点検「ブタはしゃべる」など)

【実施上の問題点】

① の対策案について

・園の年間行事にあらたに組み入れてもらうのが大変。

・感染症などで中止になった時にあらたに開催するのが大変。

→短時間でも、保育参観などの必ず年間行事に組み込まれているものに合わせてやってもらうと無理なくできるのでは。

・安全教室の内容をホームページや掲示板に載せてもらい共有する。

② の対策案について

・パトロールなどを実施していない地域、自治体もある。

→園や小学校に寄った時に、園児・児童の姿を見かけた時にでも声をかけたりする。

・どのように伝えていくか？

→園や学校のおたよりに載せてもらう。

安全教室で具体的に伝える。

③ の対策案について

・オリジナルのものを作るのは大変。

・実際にやってみないとその効果が分からない。

(こどもがふざけて覚えたり、意味を取り違えてしまったりなど)



「幼児・児童の交通安全 E」グループ

【課題 ①】

親の交通安全意識向上の取り組みが必要

現状：子どもの交通安全は、その保護者の意識や知識の程度に密接にかかわっている。指導員がいくら子どもに教えても、親の問題意識が低ければ無意味になってしまう。

親と接触する機会が限られている中で、交通安全意識の向上させるための取り組みが必要である。

【対策案】

(1) 授業参観時に啓発

親も参加したくなるような内容で  
子どもが親に教える機会にもなる。

(2) イベント・お祭りの機会を活用

地域のお祭り・イベント時に啓発  
親子ともに参加できるものにする。

(3) 広報誌を活用

多数の人に周知。定期的な周知

(4) 送迎時に啓発

保育園等送迎時は、必ず保護者と接触できる。  
直接会話しないでも指導員がいるだけで効果

(5) 保護者・先生の協力・参加

普段接することの多い人からの指導効果

【実施上の問題点】

(1) 授業参観の問題点：

学校の了解が必要。調整の手間  
親の了解、スケジュール調整が必要  
保護者が参加すると子供の主体性がなくなる、単なるイベント化のおそれ  
授業時間と講習時間との兼ね合い

(2) イベント活用の問題点：

対象を網羅できない。不特定  
啓発物品のマンネリ化、精査

(3) 広報誌活用の問題点：

読まない人がいる。  
参加したくなるような記事でなければならない。  
読む人、参加する人はそもそも意識が高い？

(4) 送迎時の啓発の問題点：

保護者の時間がとれない。保護者の反発  
指導員自身の労働、出役時間  
園の許可などが必要

(5)保護者・先生の協力・参加の問題点:

保護者からの反発。園、学校との調整の困難  
先生自身の意識、園や学校によってバラつき

### 【課題 ②】

子どもが覚えやすい交通安全のための教材やフレーズはなにか

現状:小学校、保育園への交通安全教室は、通常年1回程度。ところによっては全く行えていない。

少ない機会のなかで、子どもの記憶に定着し、興味をもってもらえるような教材やフレーズ・ワードが必要

### 【対策案】

- (1)誰もが知っている、子どもが好きそうなキャラクターを教材に使う。
- (2)ストーリー性のあるものにする。
- (3)オリジナルのキャラクターを使う。
- (4)ダミー人形を活用し強い印象が残るように。
- (5)歌ったり踊ったりしながら。替え歌

### 【実施上の問題点】

子どもが飽きてくる。

キャラクターの著作権・意匠権の問題。抵触するかどうかよくわかっていない。

ダミー人形使用は、道具準備や場所確保にハードル

ダミー使用による子どもの心への衝撃

指導員の技量が必要

### 【課題 ③】

子ども自身が主体的に交通状況を判断できるようにするには

現状:交通指導員や地域の通学路見守りなどで児童の通行は安全になってきているが、大人が先回りして安全を確保しており、子どもが自分自身の判断で主体的に安全行動をとれなくなっているのではないか。

### 【対策案】

- (1)クイズ・質問形式で確認する。
- (2)ゲーグルのストリートビューなどリアルな画像を用いた指導
- (3)指導員に頼るという教育ではなく、子ども自身に考えさせる。

### 【実施上の問題点】

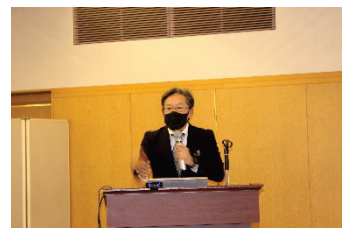
クイズ・質問などを作成に時間や場所、道具を要する。

デジタル機器の使用法の習得が必要

日常、路上で指導する人自身の意識を変える必要がでてくる。指導員への遠慮

●講義「自転車の安全利用のために」/12月6日(水)10:35～11:45  
彦坂 誠（一般財団法人日本交通安全教育普及協会 普及事業部長）

配布資料:「自転車の安全利用のために」



### 【なぜ交通違反をする人が絶えない？】

(1)そもそも交通ルールを知らない

⇒これまで何となく、誰にも咎められることなく過ごしてきた。

(2)自身の交通違反が生じる危険性を知らない

⇒自分だけではなく、他人を巻き込むことを知らない。

被害事故は想像できても、加害事故をイメージできない。

(3)これぐらいなら大丈夫と考えている(面倒/個人的な判断)

⇒なぜ交通ルールがあるのか理解していない。

交通他者の予期せぬ行動を意識していない。

→なぜ交通ルールがあるのかを理解させる。交通事故・交通安全を自分事として捉える。

### 【グループディスカッション】

○受動的学習から能動的学習へ

・上から一方的に伝える指導ではないため、心理的な反発が緩和され、受け入れやすくなる。  
また、受講者自らが、主体的・協働的に学習することができるため、受講者の参加意欲や集中力を高め、学習効果を上げることができる。

○集団による相互作用で課題に対する理解が進む

・他者の意見に接することで、自分が思いつかなかった問題点や解決方法に気付くことができる。

○望ましい安全行動についてグループで決定する

・集団決定に自ら参加することで、ルールを守る強い自覚を促すことができる。

### 1. 自転車の交通ルール改正の流れ

・歩行者用信号に従い、歩道や横断歩道を通行するスタイルが定着している。当初から自転車の交通ルールはほぼ変わっておらず、車道通行が原則であるが、事故防止の

観点から自転車の歩道通行を良しとする期間が長かったこともあり、自転車利用者の車両意識が薄れてしまった

・自転車利用者に車両意識を取り戻してもらうため、最初の「自転車安全利用五則（2007年）」ができ、2022年に新たな「自転車安全利用五則」がまとめ直された

- ①車道が原則、左側を通行  
歩道は例外、歩行者を優先
- ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用

## 2. 自転車の基本的な交通ルール「自転車安全利用五則」

### (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

#### ①五則の1 通行する場所と方法

「車道が原則、左側を通行

歩道は例外、歩行者を優先」

<様々な自転車通行空間>

- ・自動車道：相互通行が可能
- ・普通自転車専用通行帯（自転車レーン）：車道左側を通行
- ・自転車歩行者道：相互通行可能だが、車道寄りを徐行が基本
- ・車道混在（自転車ナビライン）：自転車の通行位置の明示と自動車への注意喚起

#### ②五則の2 交差点の通行方法と安全確認の重要性

「交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」

- ・交差点横断時、歩行者用信号が青でも右左折車と衝突する危険性がある。自動車のピラーの死角があるので、ドライバーとアイコンタクトをすることが重要
- ・「歩行者・自転車専用」の表示がなくなり、自転車横断帯がなくなっている。自転車がどの信号に従うか、理解している人が少ない。信号機のある交差点では必ず二段階右折する。
- ・信号の無い一時停止交差点の先は優先道路。なぜ止まらなければならないのか意味を伝える必要がある。
- ・一時停止標識の先が「優先道路である」ことを歩行者も意識する必要性があり、早い段階から道路標識標示に慣れ親しんでおく必要がある。

### ③五則の 3 夜間の事故防止

「夜間はライトを点灯」

・ライト(前照灯)とは

- 自分の前方の安全確認
- 自転車の存在を周囲に知らせる。

・一般的な交通事故は相手に気付いていないからこそ起きている。交通安全上、相手に気付いてもらうことは大変重要で、夜間ではライト点灯が有効である。

### ④五則の 4 飲酒運転の根絶

「飲酒運転は禁止」

・罰則:5 年以下の懲役または 100 万円以下の罰金(自動車の場合と同じ)

### ⑤五則の 5 死亡事故 0 を目指して

「ヘルメットを着用」

・すべての自転車利用者が対象

・ヘルメットをかぶらなければと思っていても、どのようなヘルメットを選べばよいかわからない人も多い。作業用のものを「自転車用」として販売している事例も多いので、注意喚起が必要。

・最近では、種類も増えてきており、ヘルメット選びの選択肢が増えてきている

### (2) その他

・傘さし・携帯電話・イヤホン等使用運転の禁止。非注意性盲目(見えているが認識できない状態)の問題

## 3. 親子乗り自転車(幼児 2 人同乗用自転車)の注意点

・子供を乗せたまま自転車から離れない

・後席に年長、前席に年少を乗せる

・乗せる時は後席→前席、降ろす時は前席→後席の順で

・前抱っこは、転倒時ハンドルで子供を怪我させてしまうので非常に危険

## 4. 電動アシスト自転車の注意点

・加速が良いので、周囲の歩行者等との衝突や重い車体に注意する

・車体が大きく、急な危険回避がしづらい。事故を起こした場合、車重+自分の体重+子供の体重+荷物等で、100kgぐらいのものが約 20km/h で衝突することを理解していただく

## 5. 自転車で事故を起こした時の義務

・救護措置義務

・危険防止措置義務

・報告義務…警察への報告義務。

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

● 閉講式・主催者挨拶／12月6日(水)11:45～11:55

毛利 成吾

(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、一言ご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。

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。また、本講座の開催に当たっては、オンラインを含め大勢の皆様にご参加いただき、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。

本講座では、「子供・高齢者の交通安全教育」や「自転車の安全利用に関する」講義、あるいは各地域で活躍されている方々の事例発表など、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。

交通安全対策というものは、目に見える効果がすぐに現れるものではありませんが、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、日頃から継続した交通安全指導と地道な街頭活動が極めて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。

最後になりましたが、今後も引き続き、交通安全教育や街頭活動へのご支援・ご協力を賜りますとともに、皆様方のご健勝・ご多幸・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、大変お疲れ様でした。