

**日時: 令和 7 年 12 月 9 日 (火) 12:30~13:20**

**テーマ: 交通事故被害者支援について**

**講師: 公益社団法人被害者支援都民センター 中土 美砂**



## はじめに

-講師自己紹介(犯罪被害相談員、公認心理師、臨床スピリチュアルケア師)

-21 年前に次男を交通事件で亡くされた遺族であるため、交通事故ではなく、「交通事件・交通犯罪」と表現。

- 公益社団法人被害者支援都民センターの活動内容
  - ・犯罪の被害に遭われた方を支援する民間団体。現在、ホームページ改修中。

### 生命のメッセージ展の主役は メッセンジャー



### ・生命のメッセージ展の開催：

交通事故やその他の理由で命を失った方々の姿を通して、いのちの大切さを伝える活動として行われている。

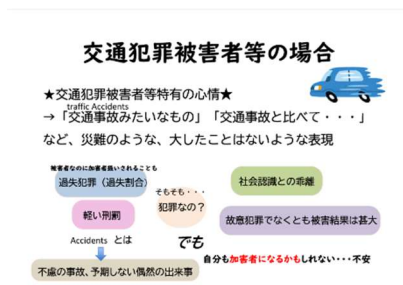
- 事件の概要  
次男の交通事件の概要を説明。母の日に、改造車に背後からはなられ亡くなった。加害者は 26 歳、刑事裁判の結果、禁固 2 年、執行猶予 4 年。
- 犯罪被害者が抱える問題
  - 家事・育児・介護ができない  
→買い物に行く、子供の世話をするなど、これまでどおりの日常生活を送れない被害者が多くいる。
  - 仕事・学校に行けない
  - 周囲の人に気持ちをわかってもらえない  
→家族や友人、知人であっても被害の受け止め方や気持ちの表し方は人によって違う。
  - 刑事手続きが分からなくて不安
  - 経済的な負担が大きい
  - 食事がとれない・眠れない

- 二次的被害
  - ・被害後、加害者や加害者関係者の対応によって傷ついた方が 76.8%。  
それらによって自尊心や自己肯定感の低下が起こる。
  - ・被害からの回復や再生を遅れるのを防ぐためには、被害者の心情や要望を理解したり、可能な限り被害者の気持ちを尊重することが大切。
  - ・周囲の人々による無神経な言動で傷ついた方は 62.1%。
  - ・価値観の変化から感じることもある。また、人・社会への不信感が増大することで、被害からの回復、再生を遅らせる。
  
- 心身の不調
  - ・強い自責感、自尊心・自己肯定感低下、無力感
  - ・認知のゆがみ、感情の麻痺→コントロール不能
  - ・自死願望
  - ・身体反応（不眠、食欲不振・亢進、頭痛、腹痛、動悸、など）
  - ・集中力、決断力、理解力、記憶力等の能力低下  
⇒長期化、うつ、依存症、PTSD 遷延性悲嘆 など（専門治療が必要なことも）
  - ・記念日反応（命日、誕生日、卒業入学時期、結婚記念日、クリスマス・お正月・・・）
  
- 社会生活・日常生活への影響
  - ・ひきこもり（人混みが怖い、同情や憐みの目を避ける）
  - ・一次的な能力低下により学業、仕事がうまくいかない
  - ・休学、退学、休職、退職
  - ・転居（自宅が被害場所、それ以外でも）
  - ・家事、育児、介護ができない
  - ・経済的負担増加・困窮  
（医療費、交通費、裁判費用など）
  
- 各種手続きの負担
 

刑事手続きや病院、行政、名義変更など、各種手続きに時間がとられたり、手続き方法が分からなかったりして負担がかかる。

いのちに値段をつけないといけないというジレンマもあった。

- 交通被害者等の場合



「交通事故みたいなもの」「交通事故と比べて・・・」など、災難のような、大したことはないような表現をされることがある。一方で、自分も加害者になるかもしれないという不安も持つ。

- 被害者支援都民センターとは

2000年4月に設立され、交通事件を始め殺人や強盗、暴行傷害による被害者・遺族・家族からの電話・面談相談、心理的ケア、自助グループ支援などを行っている。

- 運転する方々へのお願い

思いやりとモラルをもって、ルールを守って安全運転を行ってほしい。安全な運転は、自分も、他者も、家族も守る。

- 今後の課題

第11次交通安全基本計画（令和7年度までに年間の「24時間死者数を2,000人以下とする」という目標が掲げられている。

**日時: 令和 7 年 12 月 9 日 (火) 13:30~15:00**

**テーマ: こどもの交通安全教育について**

**講義内容: こどもの道路横断の判断能力とは?**

～交通安全教育における家庭・地域の役割～

**講師: 東京都市大学 稲垣 具志**



## はじめに

講師自己紹介。東京都市大学にて都市交通計画、交通工学、土木計画に関する教育研究活動を行っている。研究テーマは、道路交通の安全性評価、移動制約者の支援策など。世田谷区、武蔵野市、立川市、千葉県など、主な社会活動内容を紹介。

## 子どもの交通安全の現状

- 小学生歩行時の道路種別死傷者数
  - ・市町村道での事故が 72.8%。つまり、小学生はより身近な道路で事故にあっている。
  - ・生活道路に凸部やボラードを設置し車両がスピードダウンするような、生活道路に特化した安全対策が開発・導入されている。
- 歩行者事故の歩行者違反別死傷者数
  - ・15 歳以下の場合、歩行者違反ありが 37.7%で、そのうち飛び出しが 18.6%を占め、横断時に課題があることが分かる。
  - ・65 歳以上は、横断違反が 13.5%と、突出している。
  - ・子どもの頃の交通安全教育が成人した際の安全交通意識に大きく影響する。
  - ・ドライバー側が、「子どもの行動特性（飛び出しなど）」を理解しながらハンドルを握ることが重要。
- 交通安全対策・教育の現状
  - ・模擬空間での交通安全教室は、基本的に永年変わらず、今後もずっと続けることが必要。
  - ・子どもの飛び出し事故の原因は、心理的特性（中心性）と身体的特性による危険予測能力の欠如にある。
- 交通安全対策・教育の新たな視点
  - ・「認知」→「判断」→「行動」のうち、「認知」に対する研究や対策は多数あるが、「判断」に関するデータがないことが課題であった。そこで、子どもが近づいてくる車両を認知した時の横断判断能力を把握し、新たな交通安全対策・教育に結びつける知見を得るための実験を行った。

- 横断判断実験の実施

- ・日時：平成 25 年 11 月 27 日～12 月 23 日の 10 日間

- ・参加者：子ども 25 人・成人 13 人。1 人あたりおよそ 1 時間。

- ・実施内容：横断できないと判断した時の参加者と車両間の距離を観察。

（ボタンを押している間は横断できる、横断できないと判断したらボタンを離す、を繰り返す。）

どの距離まで横断可能と判断するか把握することが目的。

- ・結果：

- ① 車両速度と判断距離の相関関係

子どもは判断距離と速度の相関が非常に弱い、相関関係は、成長に伴い強くなる傾向。

小学 5 年生は同学年でも能力にばらつきが見られる。

- ② 横断における誤判断

- ・低速車両（30km/h 以下）は、誤判断率 80%以上、60%以上ともに小学生における割合が高い。特に 2 年生は、参加者の 3/4 が誤判断率 60%以上。

- ・まとめ

子どもは、成人と比べて車両速度と関係なく横断可否の判断をしていて、実際に横断するとぶつかってしまうような誤った判断をしやすいといえる。同学年でも横断判断の適切さには個人差が大きく、一人ひとりの発達状況に合わせた段階的な教育手法をとることが求められる。

- 正しい判断能力と身に付けさせるために  
日常生活の道路での移動においては、子どもが自分の行動を自分で選択する場面は避けられないため、正しい行動を選択する能力、実際の現場で養う自衛力をつけることが必要。  
そのためには、学校やイベントでの安全教室などの非日常的なイベント・キャンペーン・体験とあわせて、保護者・地域住民がまちの中の実際の場所で日常的な指導を担うことが求められる。
  
- 子どもの横断判断に関する保護者の意識調査
  - ・流れ：
    - ① 情報提供前設問
      - 子どもの横断の認知・判断・行動に関する認識
      - 子どもへの道路横断指導の実施状況
    - ② 子どもの道路横断判断特性に関する情報提供
    - ③ 情報提供後設問
      - 判断特性の実態に対する危険認識
      - 今後の生活道路における運転行動
      - 今後の子どもへの道路横断指導に関する意向
      - 交通安全教育・対策への活用可能性
      - 子どもの道路横断や交通安全の知識・関心の変化
  - ・結果：
 

情報提供後、道路横断判断能力の実態に対する危機意識が高まり、99%の人が意識的に横断判断の指導を行うと回答。また、ドライバーの立場としては子どもがいなくてもより低速走行すると85%が回答し、住宅街での自主的な速度低減につながるといえる。

## まとめ

子どもの安全意識を持続させるためには、

- ・断続的な交通イベント：キャンペーン、シンポジウム、安全運動
- ・持続的な安全教育：家庭・地域・校外委員の役割、協働は必須。

**日時: 令和 7 年 12 月 9 日 (火) 15:10~17:00**

**テーマ: 「いきいき運転講座」**

**講義内容: 高齢者に対する交通安全教育プログラム**

**講師: トラフィック・セーフティ・アナリスト 池田 佳代**



### いきいき運転講座とは



+



運転を必要とされ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あり、警察庁の有識者会議でも高い評価を受けている。

- ・開発: (一社)日本自動車工業会  
交通安全、心理学、脳科学の専門家とともに開発。
- ・考え方:
  - いきいき度 UP…活動的な人ほど長生き、何でも話し合える仲間をもっている人ほど、交通安全意識が高い。
  - 交通安全力 UP…「教え込む」のではなく、「気づき」を通して、行動を変化させる。
- ・特徴:
  - よい仲間づくりをする: 良い仲間がいる人は安全に行動できる
  - 話し合いを中心に進める: 意見を出し合っ、自分たちで問題解決
  - 脳機能を高め、交通安全を学習
  - 免許のない方でも参加できる

### 高齢者の特徴

- ・個人差が大きい。
- ・運転行動に対する自己評価、自信が高い。
- ・活動的で、何でも話せる友達がいる人ほど交通安全への関心が高い
- ・評価されることが重要
- ・知識があるが、行動に移せない  
⇒高齢者に対しては教え込むのではなく、グループワークなどで話し合い、自ら気づかせる、という方法が効果的な指導方法である。

## 「いきいき運転講座」の構成

### 交通脳トレ

- 毎日10分、3ヵ月実施
- 講習会では1日分を実施



+

### 交通安全トレーニング

- 4種類×3レベル=12回分



・教材は(一社)日本自動車工業会のHP「いきいき運転講座」から無料でダウンロードできます。ご活用ください。

## 進め方

参加者を5～6人のグループに分ける

- ・①あいさつ、自己紹介
- ・②交通脳トレ 問題2枚
- ・③交通安全トレーニング (話し合い)
- ・④まとめ

リーダー用教材「今日、話し合うための台本」が(一社)日本自動車工業会ホームページに掲載されている。初心者もベテランも同じレベルで講習を展開できるため、参考にすると良い。

## 「いきいき運転講座」の体験

- ・①自己紹介：

アイスブレイクでは「好きなこと」や「昨日の夕食を100点満点評価」をグループ内で共有し、全体発表。よい雰囲気づくりに役立つ。

- ・②交通脳トレ：

開始時まで問題用紙を裏返し、問題を解かないように説明する。

自分のペースで行うように伝える。本講座の体験では、文字ひろいとまちがい探し、計算(たし算)を実施。

- ・③交通安全トレーニング：

ビデオを活用した教材「運転の自己評価\_信号機のない交差点の通過」を使用。

ワークシートを使いながら、まずは個人で考え、グループ内で共有、その後、全体発表。

- ①100点満点で自分の運転を評価(普段の自分の運転を振り返りながら)
- ②話し合い：信号機のない交差点の安全な通過方法
- ③ビデオを観察：一時停止している車両が何台あるかを確認
- ④話し合い：なぜ、ビデオに収録された15台の車すべてが一時停止で停まらないか

#### ⑤再度、100点満点で自分の運転を評価

- ・①と⑤の点数の変化を確認することがポイント。点数の変化には必ず理由がある。高齢者の場合、100点をつける方が多く、ビデオ視聴と話し合いの後、90点や80点とさげる傾向がある。自分の運転の問題点への気づきと考えられる。

### 「話し合い」の効果

- ・自分の意見をいい、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。
- ・自分達で考え、見つけた答えは忘れない。

### 活用事例

高齢者向けの講習だけでなく

- 社員教育
- 安全運転管理者教育
- 小学生、中学生の授業  
などにお使いいただいている。