

外国人に対する交通安全教育

青山彩子*

国際化の進展とともに、我が国の交通社会に参画する外国人の数は年々増えており、これらの外国人に対して、我が国の交通ルールやマナーの習得を主な目的とする交通安全教育を推進する必要性はますます高まっている。外国人運転者については、主に運転免許の取得時等の機会をとらえて知識の普及が図られており、また、外国人研修生を受け入れている企業や工場が多い県では、雇用主と警察署等の協力により、交通安全講習会が活発に開催されている。これらの交通安全教育に不可欠なものとして、冊子、ビデオ等教材の開発にも工夫がこらされている。今後も、地域の実情に応じたコミュニティ本位の外国人交通安全教育の更なる進展が望まれる。

Traffic Safety Education for Foreign People

Ayako AOYAMA*

As globalization increases, more and more foreign people are coming to Japan and participating in our traffic society. It becomes increasingly important to provide these foreign visitors with appropriate traffic safety education, which sets acquisition of Japanese traffic rules and manners as the main purposes. Foreign drivers are usually given the know-how of safe driving, when they renew their driver's license at the Driver and Vehicle Licensing Center. For foreign trainees who work for companies or factories, the local police in cooperation with their employer and community volunteers frequently hold traffic safe workshops. In some prefecture, the police have developed special educational materials which facilitate foreign residents' understanding of traffic rules and manners unique to Japan. Traffic safety education for foreign people is expected to make further progress based on support and understanding of local communities.

1. はじめに

交通安全教育は、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通を構成する「人」「車」「道路」の三要素のうち「人」への働き掛けを行うものであり、交通安全施設の整備拡充や自動車の性能向上などハード面での交通事故防止対策が画期的な進展を遂げた現況において、交通事故をさらに減らしていくための鍵を握っている。

我が国における交通安全教育が、年齢や道路の通行の態様に応じて、段階的かつ体系的に実施される平成10年9月22日に、道路交通法第108条の28第1項の規定に基づき作成された「交通安全教育指針」（平成10年国家公安委員会告示第15号。以下「指針」という）が公表され、爾後、各方面においてこれを活用した交通安全教育が積極的に実施されているところである*1。

指針は、交通安全教育の対象を幼児、児童から高齢者まで六つの年齢層に分け、それぞれの通行の態様に応じて、教育の内容および方法を定めており、特に外国人について個別の記述はない。これは指針が、運転免許証保有者に限らず、歩行者、自転車利

* 警察庁交通局交通企画課課長補佐
Deputy Director, Traffic Planning Division,
National Police Agency
原稿受理 2001年3月26日

用者など、日本国内で道路を通行する者すべてに対する交通安全教育を網羅していることから当然のことであるとも言える。

しかし、実際に外国人に対して交通安全教育を行うに当たっては、やはり特段の注意が必要であろう。というのも、日本で生まれ育ち日本語を十分に解する外国人は別として、通常の場合、外国人は、成長に応じて段階を追った体系的な交通安全教育の過程に途中から参入するからである。例えば、日本人の場合であれば、成人に対する交通安全教育は、それまでの幼児期、児童期、中学時代および高校時代に、年齢に応じた教育を受けたことを前提に、教育内容を更に深めていくこととなるが、外国人はその積み重ねを欠いている。仮に自国において同程度以上の交通安全教育を受けていた場合であっても、日本の交通ルールやマナーの習得という点では、やはり基本を欠いているおそれがある。

なお、平成13年3月16日に、中央交通安全対策会議が、交通安全対策基本法第22条第1項の規定に基づき、第7次交通安全基本計画を策定したが、この第1部第1章第2節の「交通安全思想の普及徹底(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」には、指針で明示した年代別の六つの分類に加え、身体障害者に対する交通安全教育とともに、外国人に対する交通安全教育の項も新設され、「外国人に対する交通安全教育は、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として推進する」ことが記されている。このように現代は、世界のあらゆる国から我が国を訪れる多くの人々によって道路が活発に利用されているという状況を踏まえ、交通社会において外国人と円滑に共存していくことをこれまで以上に考えるべき時代であるといえよう。

ところで、「外国人に対する交通安全教育」というテーマには、国内において外国人に対して行う交通安全教育のほか、いわゆる海外技術協力のスキームの下で、専門家を外国に派遣して現地の住民等に対して行う交通安全教育も含まれよう。本稿は前者について考察するものであるが、後者に関しても、交通安全教育に的を絞った国際協力の最新の例をこ

* 1 交通安全教育指針については、住友一仁「交通安全教育指針の策定について」警察学論集第51巻第11号（平成10年11月）および今井宗雄「今後の交通安全教育の展望」『月刊交通』第29巻第11号（平成10年11月）参照。最近の交通安全教育の推進状況については、『月刊交通』第32巻第3号（平成13年3月）「特集・効果的な交通安全教育の推進」の各稿を参照されたい。

こで紹介する。警察庁では、平成12年11月に、日ごろ交通安全教育や交通安全活動に携わっている警察官2名を短期専門家として2週間ベトナムに派遣し、交通ルールの遵守や交通マナーの実践がなぜ必要かといった最も基本的な事項から始まり、主に二輪車や自転車の安全な乗り方など現地の交通事情に即した具体的な指導に重点を置いて、交通安全教育に関する協力を実施した。また、平成12年7月からタイ王国コンケン県で開始した、交通事故による外傷防止プロジェクトの日本国内委員会にも、警察庁からは交通安全教育普及に関する助言を行う立場で参画している。

発展途上国では、信号機等交通安全施設や法制の整備も不十分であるため、まず、交通ルールやマナーを遵守しなければならないという意識を人々に根付かせるところから始めなければならず、交通安全教育を実施していくにも工夫と根気が必要である。その浸透に相当の時間を要することは想像に難くないが、現実には日々発生する交通死亡事故の被害者を少しでも減らすため、幼児・学童の段階から交通安全教育を普及させることが重要であり、このための協力を継続していくことが肝要であろう。

以下、本稿では、日本国内で生活する外国人に日本の交通ルールやマナーを身に付けさせることを主眼とする交通安全教育について筆を進めることとする。

2. 外国人と交通事故の状況等

2-1 外国人の入国および登録の状況

外国人の交通事故状況をみる前に、まず、我が国への外国人の入国および登録の状況の推移をみることにする。

Table 1のように、外国人は、入国者数、登録者数ともに伸び続け、平成11年末現在で過去最高を更新している。また、外国人登録者数の我が国の総人口に占める割合が1%を超えたのは平成4年であるが、平成11年末には1.23%に達した。

2-2 外国人と交通事故の状況

交通事故による外国人の死傷者数、および外国人による交通事故発生件数の状況の推移は、Table 2のとおり、ともに増加傾向にあり、事故の死傷者数は10年間に2倍以上、発生件数は10年間で約2.5倍増加した。

ここで、(財)交通事故総合分析センターのデータを基に、平成11年中に外国人が第一当事者となった

Table 1 外国人入国者総数および登録者総数の推移

(単位:人)

年	昭和59(1984)	平成元(1989)	3(1991)	5(1993)	7(1995)	9(1997)	11(1999)
外国人入国者数(指数)	2,036,488 (100)	2,985,764 (147)	3,855,952 (189)	3,747,157 (184)	3,732,450 (183)	4,669,514 (229)	4,901,317 (241)
外国人登録者数(指数)	840,885 (100)	984,455 (117)	1,218,891 (145)	1,320,748 (157)	1,362,371 (162)	1,482,707 (176)	1,556,113 (185)
我が国総人口に占める割合	0.70%	0.80%	0.98%	1.06%	1.08%	1.18%	1.23%

注) 外国人の入国者数は、法務省統計資料「出入国管理統計年報」による数字を、外国人登録者数および我が国の総人口に占める割合は、法務省「平成12年版 在留外国人統計」による数字を使用。

Table 2 交通事故による外国人の死者数、負傷者数および外国人による交通事故発生件数

年		平成元(1989年)	5(1993)	9(1997)	11(1999)
		(構成率)	(構成率)	(構成率)	(構成率)
事故死者数		17人(0.15%)	32(0.29%)	24(0.25%)	27(0.30%)
事故負傷者数		445人(0.05%)	576(0.07%)	714(0.07%)	977(0.09%)
発 生 交 通 事 故	第一当事者	350件(0.05%)	485(0.07%)	673(0.09%)	860(0.10%)
	第二当事者	278件(0.04%)	390(0.05%)	467(0.06%)	722(0.08%)

注) 外国人事故死者数および負傷者は、警察庁交通局「交通統計」による数字を、外国人第一当事者および第二当事者に係る事故発生件数は、警察庁交通局「交通事故統計年報」による数字を使用。構成率は、それぞれ、当該年に係る交通事故による全死者数、全負傷者数、全交通事故発生件数に占める割合を示している。

860件について詳細をみることにする。事故類型別では、「駐停車中車両への追突」が242件(28.1%)で最も多く、全事故件数に占める「駐停車中車両への追突」の割合が25.8%であるのに比べると2.3ポイントも多い。外国人が起こす事故で次に多い事故類型は「出会い頭」の234件(27.2%)であるが、全事故件数に占める「出会い頭」の割合と比べると0.4ポイント多いのみである。全事故件数に占める割合に比べて外国人が起こした事故に占める割合が少ない事故類型は「横断中の事故」の42件(4.9%)で、その差は1.3ポイントである。

また、外国人が第一当事者となった事故を法令違反別にみると、最も多いのが「安全運転義務違反」の599件(70.0%)で、全事故件数に占める「安全運転義務違反」の割合67.4%よりも2.6ポイント多い。この599件の内訳をみると、「安全不確認」が235件(27.3%)と全事故件数の場合より1.8ポイント多く、「脇見運転」が163件(19.0%)と全事故件数の場合より1.3ポイント多い。そのほか、「信号無視」は55件であるが外国人の起こした事故総数の6.4%を占め、全事故件数に占める「信号無視」の割合4.1%に比べて2.3ポイントも多い。また、「優先通行妨害等」は28件(3.3%)であり、全事故件数と比べて0.7ポイ

ント多い。

3. 外国人運転者に対する教育

外国人に対する交通安全教育を大別すると、運転免許制度の一環として実施されている運転者教育と、運転者以外の、歩行者、自転車利用者等に対するものを含む交通安全教育一般に分けられる。

最初に、運転免許を持つ者に対する教育の実態について概観する。

3-1 日本の運転免許証を取得した外国人

都道府県公安委員会において適性試験、学科試験および技能試験に合格すること(第一種運転免許の場合、指定自動車教習所を卒業した者については技能試験を免除)により日本の運転免許証を取得した外国人は、日本人と同程度の運転知識および技能を身に付けていると思われる。なお、現在、英語のみによる自動車教習を行っている教習所は非常に少ないが、学科試験については、13都道府県において、英語で受験することが可能である。

また、外国で免許を取得した後に通算3か月以上その外国に滞在していた者は、道路交通法第97条の2第2項および同法施行令第34条の4の規定に基づき、適性試験に合格し、運転に支障がないことの公

安委員会による確認を受けた上で学科試験および技能試験を免除され、当該外国の運転免許に基づいて日本の第一種運転免許を取得することができる。これは、従前の運転免許試験の一部免除による日本の免許の取得制度を利用して免許を受ける者の中には、我が国での安全運転に必要な技能および知識を有していない者が見受けられたことから、これらの者を的確に排除するために平成5年の道路交通法一部改正により新設された制度である。

この確認は、まず、申請者の運転に関する経歴に関する質問、次に、運転について必要な知識に関する質問が行われ（現在、8か国語で受験可能）、正解が一定以上であった者には、運転に関する実技をさせるものであり、最終的に支障がないと認められれば、運転免許試験の一部を免除される。

県によっては、このような運転免許試験の一部免除による日本の運転免許の取得者を対象とするテキストを作成し、外国人に対して、機会をとらえた交通安全教育を積極的に行っているところもある。例えば、栃木県では、平成9年に、英語およびポルトガル語で、「受験の手引き」「実技の確認要領」という冊子を作成して活用している。また、愛知県でも、ポルトガル語の「交通ルールの手引き」という小冊子を活用して、運転免許試験場および運転免許センターにおける交通安全教育を実施している。

なお、平成12年中の試験の一部免除件数は27,522件、ここから日本人によるものを除いた、外国人による日本の運転免許の取得件数は17,657件である。これを外国人の入国者数で除し、取得率を算出すると、34%となる。なお、外国人による日本の免許の取得件数が最も多かったのは、平成3年の30,159件で、そのときの取得率は78%であったが、その後平成6年以降は、法改正の影響もあり、取得率は4割前後で推移している。

3 - 2 国際運転免許証または外国運転免許証を所持する外国人

道路交通法第107条の2の規定により、日本国内に上陸して1年以内であれば、「道路交通に関する条約」の加盟国（平成11年末現在、我が国を含めて90か国）が発行する国際運転免許証、または所定の国（現在は、スイス、ドイツ、フランス）が発行した外国運転免許証で翻訳文を添付したもののいずれかにより、日本国内で運転することが可能である。この場合、その者は、日本と同水準の免許制度を有する国の免許を受けているが故にそのまま運転する

ことが認められているわけであるが、日本語を解さない者などの場合は特に、自ら積極的に望まない限り、詳細な交通ルール等を学ぶことはなかなかできないであろう。旅行者などごく短期間の滞在者もあることから一概には言えないが、国際運転免許証を有する外国人に対して、交通安全教育を受ける機会や交通ルール等に関する情報にアクセスしやすい環境を提供することも必要であろう。

なお、軽微違反行為をした一定の者については、道路交通法第107条の4の2の規定により、同法第108条の2第1項第13号で定める講習の受講が義務付けられている。このような講習のみならず、更新時講習、停止処分者講習等の法定講習についても、外国人に対する教育効果を高めるため、日本の交通ルール等を外国語で分かりやすく説明した教材を作成し、活用しながら講習を実施している県もある。

4. 外国人に対するコミュニティ・ベースの交通安全教育

4 - 1 外国人滞在状況の地域特性

外国人登録者数は2 - 1で見たとおり、過去15年の間に1.85倍にも増加し、平成11年末には155万人を超えるまでになった。このように我が国に居住する外国人総数は増えてきたが、交通安全教育が、対象者の居住・活動する圏内の交通の状況に即して具体的に行われるという地域性を有するものであることを考えると、その個別具体的な教育内容や教育手法は、そのコミュニティ内にどのような国籍の外国人が、どのくらいの人数規模、どのような態様で暮らしているのかによって異なってこよう。

例えば、平成11年末の外国人登録者を都道府県別に抽出し、国籍（出身地）別の登録者数を比較するためTable 3のようにすると、地域の特性を把握しやすくなる。

全国の外国人登録者数の17.6%が東京都内で登録していることとなるが、これは、東京都が我が国の首都であり、各国の大使館や、外国人が勤務する企業、留学生を受け入れている大学・専門学校が多数あることを考えれば当然のことであろう。また、大阪府および兵庫県では、「韓国・朝鮮」出身者のそれぞれ86.7%、92.8%が特別永住者、いわゆる在日二世や三世の人々である。ここで興味深いのは「ブラジル」であり、外国人登録者全体や他の国籍でみられる分布とは異なり、愛知県および静岡県で全国の3分の1近くを占めている。この次には、長野県、

Table 3 都道府県別・国籍（出身地）別外国人登録者数（単位：人）

	総数	韓国・朝鮮	中国	ブラジル	フィリピン	米国
全国	1,556,113	636,548	294,201	224,299	115,685	42,802
東京	274,358 (1位17.6%)	95,335 (2位15.0%)	82,911 (1位28.2%)	4,512 (14位2.0%)	20,585 (1位17.8%)	15,580 (1位36.4%)
大阪	206,698 (2位13.3%)	160,676 (1位25.2%)	25,933 (2位8.8%)	4,858 (13位2.2%)	3,392 (10位2.9%)	1,861 (4位4.3%)
愛知	127,537 (3位8.2%)	48,570 (4位7.6%)	13,940 (7位4.7%)	41,241 (1位18.4%)	8,366 (4位7.2%)	1,676 (6位3.9%)
神奈川	112,899 (4位7.3%)	32,961 (6位5.2%)	24,438 (3位8.3%)	12,184 (6位5.4%)	9,827 (3位8.5%)	4,340 (2位10.1%)
兵庫	98,322 (5位6.3%)	65,965 (3位10.4%)	14,581 (6位5.0%)	3,831 (16位1.7%)	1,971 (15位1.7%)	2,277 (3位5.3%)
埼玉	71,926 (6位4.6%)	16,903 (8位2.7%)	18,257 (4位6.2%)	11,202 (8位5.0%)	8,075 (5位7.0%)	1,393 (8位3.3%)
千葉	68,792 (7位4.4%)	16,868 (9位2.6%)	16,265 (5位5.5%)	6,650 (12位3.0%)	10,336 (2位8.9%)	1,660 (7位3.9%)
静岡	58,625 (8位3.8%)	6,903 (16位1.1%)	4,094 (14位1.4%)	31,974 (2位14.3%)	5,254 (6位4.5%)	671 (13位1.6%)

注1) 法務省『平成12年版 在留外国人統計』による数字を使用。国名の表記も本統計にならう。

注2) 都道府県の各マスの上段は人数、下段は各国別に、全国に占める順位と人数の割合を示す。

三重県、群馬県...と続くのであるが、次にみていくように、これらの県では、県内の企業や工場で、多くのブラジル人その他の外国人を長期技術研修生として受け入れており、受入れ先の企業等の要望もあって、コミュニティ・ベースの交通安全教育等が非常に活発に行われている。

4-2 来日外国人を対象とした交通安全講習会等

外国人といっても一括りにはできず、最も優先的に交通安全教育の対象としなければならないのは、就学・就労等により長期滞在予定であるものの、日本語にも日本の生活習慣にもいまだ通じていないため本人の不安も大きいとみられる来日直後の者である。

来日外国人を多く抱える地域では、受入れ先の学校や企業等が市町村や警察署と共に国際交流のための連絡協議会を設けていることが多く、当該協議会の主催で、警察署の担当者等を講師とする安全講習会などを、通常国籍別に開いている。

その際には、交通安全教育のみならず、防犯・生活安全指導や、外国人登録証の携帯義務の注意喚起など、日本国内で安全かつ快適に生活していくための全般的な助言を行うのが通例であるため、外国人本人はもちろん、受入れ先企業等やコミュニティからも、これらの講習会に対しては、早期に外国人の不安を解消し不知によるトラブル発生防止に有意義であるとして、高い評価が寄せられているようである。

このような取組みは、規模の差はあれ、北から南まで全国において行われているが、具体的にイメージを把握してもらうため、以下で実際の例をいくつか紹介する。

1) 石川県の実施例

同県では、近年、県内の企業等に技能研修生等として就業している外国人の増加に伴い、外国人が交通事故等の当事者となるケースが散見されることから、警察署単位で、市町村およびその商工会等と連携しながら来日外国人に対する交通安全講習会を開催するなど、外国人の交通事故防止対策に積極的に取り組み始めた。

県内全体では、平成12年中に10数回もの講習会を開催し、そのほとんどが中国人研修生に対するものであったが、中にはブラジル人、フィリピン人を対象とした回もあった。主催は、研修生受入れ企業や市町村の商工会のほか、警察署の場合もあった。実施場所は、通常、主催企業・商工会や警察署の会議室、食堂であるが、自転車走行の実技指導を伴う場合などには警察署の駐車場も用いられている。実施時間はおおむね1時間から2時間半の間で、警察署の交通担当課長や係長が講師として指導に当たっている。対象者が日本語を解さない場合には、主催者の側で通訳が用意されることも多い。

講習の内容は、日本の交通事情や管内の交通事故発生状況を概説した後、英語および中国語で書かれたパンフレットや外国人向けの交通安全ビデオを用

いながら交通事故防止の留意点を具体的に指導し、交通事故に遭った場合の措置等についても基礎知識を教える。交通事故防止の留意点としては、歩行者の守るべきルール、自転車利用者のマナーとルール、交通規則や道路標識についての周知を図っており、可能な場合には実技指導もしている。

2) 鳥根県の実施例

同県内の繊維業や縫製工場では、主に中国人、そのほかベトナム人、フィリピン人の研修生を多数受け入れているため、管内にそれらの工場等を抱える警察署において、防犯・交通安全教室や交通安全単独の講習会を開催している。その際、実際にさまざまなシチュエーションを体験させることで危険についての注意事項を覚え込ませる方法を活用している点が特徴的である。

具体的には、実際に夜光反射たすきを着用した視認性の実験を行って夜間の着用の必要性を指導した上で、地域のボランティア団体から夜光反射たすきを贈呈したり、会場である町の会館付近の町道を利用して信号機の見分け方や道路の横断の仕方について指導したり、会場付近の駐車場でダミー人形を使用して自動車と歩行者の擬似衝突実験を行うことにより交通事故の恐ろしさを認識させたり、などの例が挙げられる。また、研修生の勤務先会社から寮までの約4kmの区間を実際に自転車に乗って共に走行しながら、危険な踏切や交差点をチェックするなどきめ細かな実践的指導を行った例もある。

3) 滋賀県の実施例

同県では、県内企業において、ブラジル、ペルー、ボリビアほか中南米を中心にさまざまな国籍の外国人の研修生を雇用しており、平成12年秋には、いくつかの警察署で、それぞれの管内に置かれている国際交流連絡協議会の主催による交通安全教室が開催された。これらの教室では、警察署の交通課員らが事故発生の実態、道路交通法規、交通安全のポイント等について説明したほか、シートベルト着用体験車による時速5kmでの交通事故衝撃体験なども行われた。このような体験的教育に対しては、参加者からの感謝にあわせ、雇用企業からも「今後の社内での交通安全教育に役立てたい」旨の感想が寄せられた。

特に、ブラジルおよびペルーの青少年計20名および地域の企業の若年女性30名を対象に、地域の交通安全教育センターにおいて行われたコンテスト型の安全運転訓練では、教官による講習およびデモン

トレーションの後、各参加者が教習車を運転し、危険回避、パイロンスラローム、急制動、日常点検を行い、それを教官が採点した。外国人の参加者からも入賞者1名と努力賞2名が出るなどイベントとしても盛り上がりを見せた上、高度な施設を一般市民や外国人に開放することに対する賛辞も得られた。

また、これら秋の教室に先立ち、平成12年春には、ある警察署と市の外国人問題対策協議会が交通安全体験教室を共催し、外国人約30名および市内の企業の外国人雇用担当者約20名に対し実践的な歩行者・自転車利用者教育を行った。その際、参加外国人に対しヒヤリハット体験アンケート調査を実施したが、さらに、当日不参加の外国人約80名にも別途アンケート用紙を配布し、回答を提出させるなどして、外国人全般の交通安全意識の高揚を図った。

4) 群馬県の実施例

群馬県大泉町は、町内全人口に占める外国人登録者の比率が約12%で、その4分の3がブラジル国籍の者であるところから、大泉日伯地域安全活動推進協議会（略称：ニーバス）を設立し、国際交流を進めながらさまざまな安全活動を実施している。交通安全関係の活動としては、「ニーバス・こども交通安全絵画展」を開催した結果、5歳から15歳までのブラジル人児童から81点の応募を得た。また、町内の教習所を用いて、6歳から12歳までのブラジル人児童40名に対し、講話のほか、模擬コースを利用して横断歩行および自転車走行を体験的に学ばせる交通安全教室を開催した。

5) 愛知県の実施例

同県は、4-1でみたとおり、全国で最もブラジル人の登録者が多い県であり、県内の外国人登録者総数に占めるブラジル人の割合もほぼ3分の1に達している。県全体では、先にみた他の県と同様に、外国人を多数雇用する企業や外国人が通学している日本語学校と連携して、交通安全講習会を随時実施したり、春や秋の交通安全運動の際の交通安全キャンペーンとして、外国人を交えて交通安全に関する討論会等を開催したりしながら、交通安全意識の高揚を図っている。

同県豊田市は、外国人登録者に占めるブラジル人の割合が50%を超えているが、その3分の2に当たる約3,000名の日系ブラジル人が集中して居住しているある団地では、生活習慣の違い等からさまざまな治安上の問題が発生しているため、各分野で対策がとられている。交通警察の分野では、違法駐車

取締りや暴走族対策を強化しているが、日本人との友好・共生を図る観点から、交通安全教育も活発に行っている。例えば、地区の交番の働き掛けで、この団地を含む地区に居住する住民の祭典の日に合わせ、「交番・地域ふれあいフェスタ」を開催し、会場である中学校の校庭において、交通・防犯パネル展、子ども免許の作成、シートベルト着用による衝撃体験、交通機動隊員によるトライアル演技その他防犯関係の展示や実演など、参加者の安全意識を高めながら、団地に居住するブラジル人と日本人との交流を図る催しが行われた。また、豊田市国際交流協会の主催で、同団地の未就学児童（ブラジル人、ベネズエラ人）を対象に、防犯・交通教室が開催され、日本の交通ルールおよび交通標識について指導が行われた。

4-3 外国人向け交通安全教材の活用

1) 外国語版「交通の教則」の活用

国家公安委員会では、道路交通法第108条の28第4項の規定に基づき、道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるよう、「交通の方法に関する教則」（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第3号）を作成し、公表している。社団法人日本自動車連盟（JAF）では、在日外国人の交通安全の啓発と交通事故防止を図るため、同教則を分かりやすく説明した外国語版「交通の教則」を、英語、スペイン語、ポルトガル語、ベルシャ語、中国語、ハングルの6か国語で作成し、販売している。

JAFによると、平成12年度の総売上げは12,000冊弱であり、これを言語別にみると、ポルトガル語約4,500冊、英語約3,600冊、中国語約2,000冊の順となる。ここで特徴的なのが、愛知、静岡、岐阜、三重の中部4県において、ポルトガル語版の8割に当たる約3,600冊の売上げがみられることである。このことから、ブラジル人登録者が群を抜いて多いこれらの県では、ブラジル人に対する交通安全教育の必要性が非常に高く、差し迫っていることがうかがわれる。

この中で、1,552冊とポルトガル語版を最も多く購入した岐阜県での活用方法等を調べてみたところ、同県警察本部の運転者講習センターにおいて、ポルトガル語版と併せて、中国語版、スペイン語版、英語版も購入しており、基本的には外国人受講者に対する講習で利用するほか、外国人を雇用している企業等の要望にこたえて無料配布しているとのことであった。

交通事故を防止するために

[Part 1] 自動車運転時

1. 飲酒運転の禁止
2. 交差点での信号遵守。信号のない交差点での一時停止と安全確認
3. 制限速度遵守
4. 横断歩道以外でも歩行者優先が原則
5. 運転者および同乗者のシートベルト着用。幼児にはチャイルドシートを使用

[Part 2] 道路歩行時・自転車走行時

1. 自転車も交通ルール遵守（酒酔い運転の禁止、交通信号の遵守と一時停止場所での一旦停止および安全確認、原則二人乗り禁止、並進走行の禁止）
2. 道路横断時の事故に注意
3. 夜間の外出は反射材着用などにより目立つ服装で
4. 歩行者の禁止行為（酒に酔って交通の妨害となる程度にふらついたり、寝そべったり、座ったりする行為や、信号機および道路標識を破損する行為は、処罰対象）

交通事故を起こしてしまったら

1. 怪我人の救護義務 事故に対する責任の有無に関係なく、交通事故の当事者の義務として、救急車の手配、安全な場所への移動などの措置を講じず、その場を立ち去ると、日本ではひき逃げ犯として重い処罰を受ける）
2. 警察への通報義務
3. 道路上の安全確保義務
4. 高速道路での事故（後続車両が二次衝突しないよう発煙筒をたくななどの応急の措置を講じた後、警察に通報し、警察官が到着するまでは道路外の安全な場所に避難）

Fig. 1 栃木県発行『ようこそ安全の国・日本へ 安全に快適に道路を利用していただくために』概要

2) 交通安全パンフレット等の作成・活用

前項で述べた外国人向け交通安全講習会などでは、警察本部や警察署が独自に作成した外国人向けの交通安全パンフレットを活用しているところも多い。外国人にとっては、日本の交通ルールや交通マナーが母国語で分かりやすく書かれているだけでも相当の助けになると思われる。これらの冊子は、日本と外国で異なる点を強調し、最も知っておかなければならないことにポイントを絞って、効果的に作られているものが多い。

例えば、栃木県では、『ようこそ安全の国・日本へ 安全に快適に道路を利用していただくために』という12頁の交通事故防止啓発小冊子を、英語、スペイン語、ポルトガル語、北京語、タイ語の5種類で発行し、各種講習会で利用するほか、各警察署、運転免許センター、市町村の外国人登録係、観光協会、国際交流協会等に置いて、個人に広く配布している。

これは同県が、現に外国人による交通事故の発生件数が県内外国人登録人口の伸びを越えて急増したなどの状況下で、多くの国々の交通ルールが、飲酒

運転に対する寛容度や、ひき逃げとなる行為、歩行者と自動車の優先度、自転車の交通法規上の扱いなどの点で日本と異なることから、これらの違いが内容に反映されるよう留意して、この冊子を取りまとめたものである。この冊子の概要はFig.1のとおりである。

先に外国語版「交通の教則」の活用のところで紹介した岐阜県警察では、従前から外国人向け交通ルール教本（英語・ポルトガル語）を独自に作成し活用していたが、平成11年中の外国人による交通事故件数が、平成3年時の4.5倍に達したことから、従前の教本を改訂し、英語、ポルトガル語、北京語、韓国語、タガログ語、ペルシャ語の6か国語を併記した「交通安全教育テキスト」を新規に作成した。同テキストは、県内各警察署、99の市町村、国際交流センター、29の指定教習所に置かれ、個人に配布されるほか、交通安全教室・懇話会等でも用いられているとのことである。ここでも、「過失による事故で相手を死傷させた場合に処罰や賠償責任を負う可能性があること」「交通信号と道路標識に従うこと」が強調され、また、歩道と車道の区別、右側通行と左側通行の別、自転車の通行ルールなど日本と他国で異なる可能性がある事項に重点が置かれている。

5. まとめ

「外国人に対する交通安全教育」というテーマの下に、本稿では主に各都道府県の実施例を追いながら、その在り方を探ろうと試みてきた。外国人に限定すれば、国レベルでの体系的かつ詳細な教育方針は特に示されていないが、「はじめに」でも触れたように、今般、第7次交通安全基本計画において、次の

* 2 国際連合道路標識は、欧州諸国において道路標識を国際的に統一しようとする動きがある中、1949年の「道路及び自動車運送に関する国連会議」において、「道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）」とともに作成された「道路標識及び信号に関する議定書案」の第2章および附属書に規定され、68か国により署名された。同議定書が53年12月に発効した際、国連から同議定書に対する態度を求められた日本政府は、翌54年1月に「加入は保留するが、内容については異議がない」旨を事務総長あて回答している（高橋一美・内山茂樹「道路標識の改正について 規制標識および指示標識」警察学論集第16巻第5号、昭和38年5月）。なお、同議定書は、1968年の国連道路交通会議において「道路標識及び信号に関する条約」（ウィーン条約）として成立し、日本も調印したが、いまだ加盟はしていない。

一節が盛り込まれた。

「外国人に対する交通安全教育は、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として推進するとともに、外国人向けの教材の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進する。また、外国人を雇用する使用者等の交通安全意識を高め、雇用等されている外国人による積極的な講習会等への参加を促進する」

本稿で紹介したとおり、これは、早くから外国人の居住が進んだ地域社会において、試行錯誤を経ながらも既に推進中の内容である。多くの実施例を集めて感じたことだが、外国人に対するコミュニティベースの交通安全教育という課題は、各地域固有の状況によって取組手法もさまざまに異なってくるものである。ただ、いずれの地域においても、交通安全教育を受けた外国人は皆、その学んだ内容を非常に有意義と感じ、事故に遭ったり事故を起こしたりしないようにしようとの意識を自ら醸成している。

一般的に、交通ルールのように日常の基本的な行動に係る部分のルールは、特別に注意喚起され、また、交通安全教室などで実践的な指導を受けない限り、なかなか身に付かないばかりか、事故が起きるまで全く気が付かないように思われる。ルールを知ってさえいれば起こり得なかった事故も多いとすると、外国人に対する交通安全教育は、まず、最低限知っておかなければならない基本事項を、できるだけ多くの者に周知させることから始まるものといえよう。

なお、平成5年度に財団法人国際交通安全学会で実施された「外国人運転者に対する運転者教育の在り方に関する調査研究」の報告書（平成6年3月発行）をみると、外国人運転者に対する意識調査の自由回答分として、「交通ルールや、日本での運転に際し注意すべき点を英語その他の主要言語で説明したマニュアルが欲しい」「母国語での交通安全講習会を開催してほしい」「道路標識（規制標識・指示標識）を英語表記かローマ字にしてほしい」という意見が、いずれの国からも多く出ていた。これらの要望の前二者については、その後7年の間に相当の進展が図られたと思われる。

標識については、日本では、言葉による表示を多用する米国方式（米国、カナダ、中南米で採用）によらず、運転者が識別しやすいようにシンボルを用いている。さらに、色彩・形状を駆使して視認性・識別性にすぐれた欧州方式に基づく国際連合道路標識*²についても、加入は見送ったものの、可能な限

り大幅に取り入れてきた。したがって、外国人のうち米国方式の標識に馴染んだ者から英語表記等の要望が出るのはやむを得ない面もあるが、欧州方式や国連標識の採用国の外国人から同様の要望が出ているとすれば、我が国で運転している外国人が、日本独自の「一時停止」「優先道路」などの規制標識や指示標識を本当に理解しているか、今後も注意を払う必要がある。この点からも、外国人運転者に対する交通安全教育の中では、特に標識・標示の意味や見方について徹底することが必要と考える。

6. おわりに

外国人に対して交通安全教育を行うということは、実際に指導に当たる警察官だけの課題ではなく、その外国人を地域に受け入れ、共に友好的な関係を築

いていこうとするすべての者、すなわち、地方公共団体、住民ボランティア、企業、学校等の課題でもある。現に行われている交通安全教室の例を見ても、主催、会場の提供、通訳の準備など、さまざまな主体の連携により成功をみている。このような行事を実施することにより、単に交通安全に関する知識の伝達のみならず、外国人を地域の一員として受け入れようとする関係者の心情が相手方にも伝わり、住民として共生するための礎も構築されることとなる。

今後、外国人の日本への入国状況や登録状況によっては新たな対策を講じるが必要となるかもしれないが、当面、先進的な事例を参考にしながらも各地域の実情に合わせた、コミュニティおよび外国人居住者本位の交通安全教育が進展していくことを望むものである。