

西内裕晶
新潟県、長岡技術科学大学

1 はじめに

わが国の交通事故の発生状況は、昭和45年に死亡事故死者数がピーク（16,765）に達した後、近年では減少に転じている。交通事故件数については、昭和50年から平成16年まで増加を続けてきたものの、平成16年を境に減少傾向にある（図1参照）。

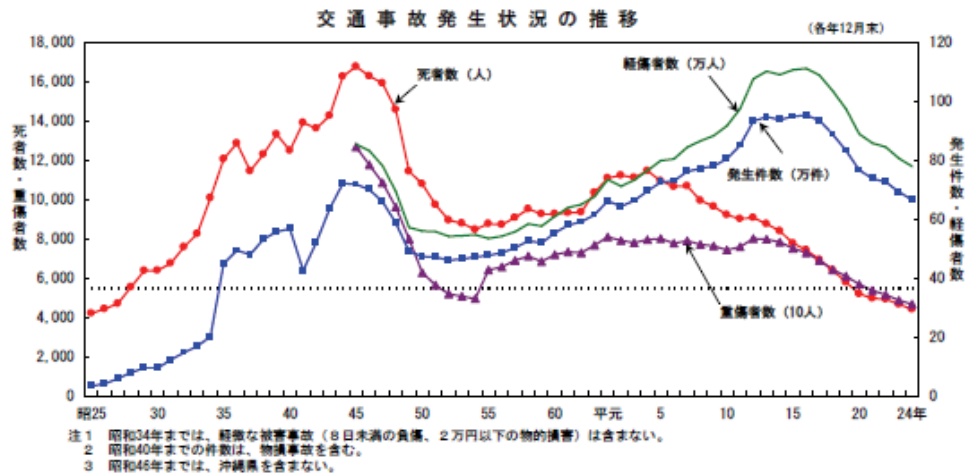


図1. 交通事故発生状況の推移

(警察庁 交通事故発生状況HP (<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/home.htm>))

ここで片倉¹⁾は、昭和45年から平成14年までの交通事故状況の推移に関して、策定、実施された道路、車両、人間に対する交通安全施策による成果を、既存の文献や統計データなどをもとに総括的に整理、評価している。その中で、中央分離帯、交通信号等の交通安全施設の整備が、昭和45年から10年間の同時期の交通事故の減少に寄与したことや、シートベルトの着用義務や車両に関する安全対策による効果も見られたことを経年的に考察されている。これらの結果から、交通事故抑制に対する関係各省庁、企業の交通事故への安全対策の貢献は高いものと言える。

今後、更なる交通事故の発生状況の改善が期待されるが、それを進めるためには、インフラや車両そのものの対策だけでなく、道路利用者、運転者、道路管理者ら自身への安全への意識向上策も必要である。例えば近年でも、自転車等の身近な交通手段における交通ルール・マナー違反が社会的に問題視され、それによる交通事故の発生に関しても懸念されている。また、実際の自転車に関する交通事故統計を確認すると、平成24年の自転車乗車中の死傷者数は131,762人であり、全体の約16%を占めている。更に、平成24年の死傷者の状況と特徴について確認すると、子供と若者（24歳以下）と65歳以上の死傷者数は、それぞれ、186,466人と115,155人であり、全体の約36%を占める（表1参照）。特に、子供と若者（24歳以下）の自転車乗車中死傷者数は約4割を占め、無視できない数字となっている（表2参照）。これらの解決策には、既に多く実施されている交通安全教育や啓発活動による効果が期待される。しかしながら、交通安全教育や啓発活動の動向や事例を体系的に整理した資料は、筆者が知る限り少ないのが現状である。

表1. 状態別死傷者数の推移

状態別	年(平成)	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	増減数	増減率	構成率	指数
		死者	重傷者	軽傷者	死傷者	致死率	死者	重傷者	軽傷者	死傷者	致死率	死者				
自動車乗車中	死者	3,463	3,056	2,945	2,741	2,382	2,030	1,724	1,627	1,625	1,465	1,417	-48	-3.3	32.1	41
	重傷者	26,209	24,649	23,317	21,828	19,741	17,658	15,834	14,635	14,530	13,443	13,046	-397	-3.0	28.0	50
	軽傷者	694,950	713,659	712,750	701,142	672,665	624,281	564,200	547,996	544,758	524,574	518,274	-6,300	-1.2	66.6	75
	死傷者	724,622	741,364	739,012	725,711	694,788	643,969	581,758	564,258	560,913	539,482	532,737	-6,745	-1.3	64.2	74
	致死率	0.48	0.41	0.40	0.38	0.34	0.32	0.30	0.29	0.29	0.27	0.27	0.00P	—	—	—
自動二輪車乗車中	死者	777	727	675	604	595	561	568	527	516	515	460	-55	-10.7	10.4	59
	重傷者	9,030	8,766	8,854	8,486	8,123	8,213	7,717	7,456	6,690	6,437	6,106	-331	-5.1	13.1	68
	軽傷者	55,114	54,212	55,734	55,340	51,257	50,725	45,505	43,857	41,587	39,020	36,742	-2,278	-5.8	4.7	67
	死傷者	64,921	63,705	65,263	64,430	59,975	59,499	53,790	51,840	48,793	45,972	43,308	-2,664	-5.8	5.2	67
	致死率	1.20	1.14	1.03	0.94	0.99	0.94	0.94	1.06	1.02	1.06	1.12	1.06	-0.06P	—	—
原付乗車中	死者	726	632	648	583	526	474	423	363	362	336	328	-8	-2.4	7.4	45
	重傷者	15,754	14,815	14,066	13,358	12,344	11,802	10,562	9,665	8,940	8,172	7,517	-655	-8.0	16.1	48
	軽傷者	100,742	95,610	94,935	90,236	80,771	76,178	67,374	62,003	58,864	53,293	47,509	-5,784	-10.9	6.1	47
	死傷者	117,222	111,057	109,649	104,177	93,641	88,454	78,359	72,031	68,166	61,801	55,354	-6,447	-10.4	6.7	47
	致死率	0.62	0.57	0.59	0.56	0.56	0.54	0.54	0.50	0.53	0.54	0.59	0.05P	—	—	
自転車乗用中	死者	997	980	866	851	821	749	726	709	665	635	563	-72	-11.3	12.8	56
	重傷者	13,920	13,731	14,018	13,531	12,617	12,724	12,374	11,776	11,319	10,786	10,290	-495	-4.6	22.1	74
	軽傷者	165,774	169,677	175,688	171,460	162,215	158,594	149,994	143,894	139,690	132,354	120,909	-11,445	-8.6	15.5	73
	死傷者	180,691	184,388	190,572	185,842	175,653	172,067	163,094	156,379	151,674	143,775	131,762	-12,013	-8.4	15.9	73
	致死率	0.55	0.53	0.45	0.46	0.47	0.44	0.45	0.45	0.44	0.44	0.43	-0.01P	—	—	
歩行中	死者	2,416	2,357	2,273	2,133	2,067	1,956	1,739	1,726	1,736	1,702	1,634	-68	-4.0	37.0	68
	重傷者	13,290	13,045	12,473	11,683	11,231	10,568	10,258	10,121	9,988	9,763	9,629	-134	-1.4	20.6	72
	軽傷者	72,372	72,587	70,872	69,100	66,707	63,063	61,044	58,979	59,111	55,895	54,499	-1,395	-2.5	7.0	75
	死傷者	88,078	87,989	85,618	82,916	80,005	75,587	73,041	70,826	70,835	67,360	65,762	-1,598	-2.4	7.9	75
	致死率	2.74	2.68	2.65	2.57	2.58	2.59	2.38	2.44	2.45	2.53	2.48	0.05P	—	—	
その他	死者	17	16	18	15	12	12	17	16	18	10	9	-10.0	0.2	53	
	重傷者	94	106	89	91	91	70	73	57	70	62	77	15	24.2	0.2	82
	軽傷者	780	824	820	860	804	777	768	747	747	811	798	-13	-1.6	0.1	102
	死傷者	891	946	927	966	907	859	858	849	835	883	884	1	0.1	0.1	99
	致死率	1.91	1.69	1.94	1.55	1.32	1.40	1.98	1.88	2.16	1.13	1.02	-0.11P	—	—	
合計	死者	8,395	7,768	7,425	6,927	6,403	5,782	5,197	4,968	4,922	4,663	4,411	-252	-5.4	100.0	53
	重傷者	78,297	75,112	72,817	68,977	64,147	61,035	56,818	53,710	51,537	48,663	46,665	-1,998	-4.1	100.0	60
	軽傷者	1,089,732	1,106,569	1,110,799	1,088,138	1,034,419	973,618	888,885	857,505	844,757	805,947	778,731	-27,216	-3.4	100.0	71
	死傷者	1,176,425	1,189,449	1,191,041	1,164,042	1,104,969	1,040,435	950,900	916,183	901,216	859,273	829,807	-29,465	-3.4	100.0	71
	致死率	0.71	0.65	0.62	0.60	0.58	0.56	0.55	0.54	0.55	0.54	0.53	-0.01P	—	—	

- 注：1. 増減数(率)は、平成23年と比較した値である。
2. 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。
3. 構成率は、各被害程度に占める割合である。
4. 致死率=死者数÷死傷者数×100

(警察庁 交通事故発生状況HP (<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/home.htm>))

表2. 年齢層別致死率、重症者率及び死亡重傷率(平成24年度中)

区分	死者数	負傷者数	重傷者数	死傷者数	致死率		重症者率		死亡重傷率				
					平成14年	指数	平成14年	指数	平成14年	指数			
15歳以下	92	59,097	3,066	59,189	0.16	0.29	5.19	6.31	82	6.58	81		
16-19歳	171	50,142	3,168	50,313	0.34	0.62	6.32	8.00	79	6.64	8.57	77	
20-24歳	212	76,752	3,129	76,964	0.28	0.47	5.9	4.08	84	4.34	5.30	82	
16-24歳	383	126,894	6,297	127,277	0.30	0.53	5.7	4.96	81	5.25	6.58	80	
25-29歳	157	77,346	2,292	77,503	0.20	0.38	5.3	2.96	72	3.16	4.51	70	
30-39歳	340	154,750	4,897	155,090	0.22	0.37	5.9	3.16	76	3.38	4.55	74	
40-49歳	386	139,035	5,352	139,421	0.28	0.48	5.7	3.85	75	4.12	5.56	74	
50-59歳	452	99,591	5,499	100,043	0.45	0.66	6.8	5.52	78	5.95	7.68	77	
60-64歳	337	55,792	4,100	56,129	0.60	0.94	6.4	7.35	77	7.91	10.34	76	
65-74歳	776	70,619	7,485	71,395	1.09	1.69	6.4	10.60	79	11.57	14.81	78	
75歳以上	1,488	42,272	7,677	43,760	3.40	4.46	7.6	18.16	89	20.94	23.96	87	
65歳以上	2,264	112,891	15,162	115,155	1.97	2.57	7.6	13.43	86	15.13	17.72	85	
合計	4,411	825,396	46,665	829,807	0.53	0.71	7.4	5.65	84	6.16	7.37	84	
高齢者/全体(再掲)	—	—	—	—	3.7	3.6	—	2.4	2.3	—	2.5	2.4	—
20-29歳	369	154,098	5,421	154,467	0.24	0.43	5.6	3.52	4.51	7.8	3.75	4.92	76
70歳以上	1,930	74,254	11,529	76,184	2.53	3.39	7.5	15.53	18.00	8.6	17.67	20.78	85

- 注：1. 指数は、平成14年を100とした場合の平成24年の値である。
2. 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100
3. 重症者率 = 重傷者数 ÷ 負傷者数 × 100
4. 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 死傷者数 × 100

(警察庁 交通事故発生状況HP (<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/home.htm>))

そこで本稿では、わが国における交通安全教育や啓発活動に着目し、わが国ではどのような考え方で、どのような施策が実施されているのかを整理する。

2 わが国の交通安全教育の概要

2.1 交通安全教育の必要性

交通工学ハンドブック2008²によると、交通事象は、人、車、道の3要素から構成されており、交通事故は、これらの交通事象を構成している三つの要素のいずれかが好ましくない状況となったときに発生するものであると定義付けしている。第1章でも述べた通り、過去に実施された交通安全

施策により、3要素の内、車と道への対策により、昭和45年以降の10年間で交通事故発生状況は一旦大きく改善されたものと考えられる。この点について同ハンドブックでは、交通安全対策における交通安全教育の位置付けを交通安全の「3Eの原則」からもまとめている。交通安全の「3Eの原則」とは、図2に示す通り、交通事故発生要因の一つである人について、「交通管理・交通工学的手法(Engineering)」、「法の執行(Enforcement)」、「教育(Education)」の「3E」と呼ばれる手段を組み合わせることで実施される対策の事である。Engineeringは、多くは、交通安全施設(信号機、規制標識、道路標示、交通幹線センター等の公安委員会(警察)が設置するものと、横断歩道橋、歩道、警戒標識、区画線、ガードレール、街灯、視線誘導標、カーブミラー等の道路管理者が設置するものがある)を設置することにより実施される。Enforcementは、法の執行つまりは交通指導取締りとして位置付けられるが、人の行動や意識を望ましい状態に導き、保つことを教育とするならば、取締りは教育の一部と見なすこともできるとしている。よって、本稿で着目している交通安全教育は、Educationが中心的な対策として考えられる。また、同ハンドブックによると、交通事故を構成している三つの要素の一つである人も、交通事故の構成・形成に深くかかわっていると、交通事故は、交通行動主体者である歩行者、自転車両者、あるいは運転者の不安全行動と、不具合で好ましくない交通環境との重なり合いによって起こっているとしている。それは、自動車による交通事故も同様であり、運転者の不安定行動が交通事故に重要な役割をもっているとしている。よって、交通事故を防止し、交通事故の安全性を高めるには、特に、歩行者、自転車利用者および運転者の行動の安全性を高めることが必要であるとしている。更には、交通行動者である歩行者、自転車利用者、自動車運転者が、自動車による交通事故の中で行動するとき、常に安全行動をとり、不安全行動をとらないようにさせ、交通環境によく適応することができるよう、それぞれの交通行動者の特質に応じた適切な交通安全教育を行うことが必要であるとしている(表3、4参照)。

この必要性は、井岡・正岡³でも述べられており、「交通安全」を実現するためには、道路に関わる交通安全施設の整備や交通安全対策を継続的に推進していくことが重要であるとしたうえで、より根源的な検討課題として深く考えるべきは、交通文化と交通安全思想の普及徹底に努めること、また、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進を図ることであるとしている。

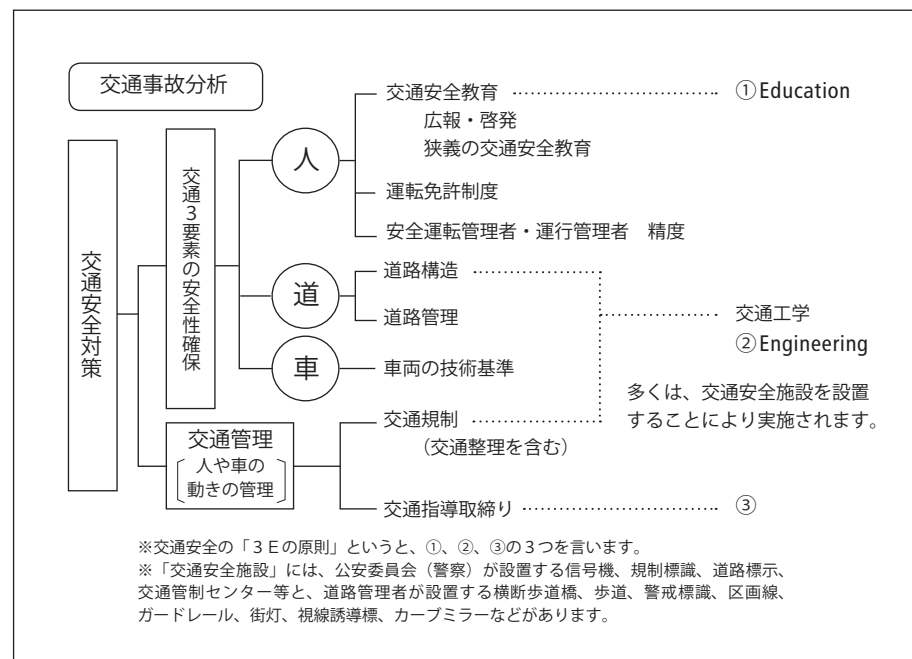


図2. 交通安全対策における交通安全教育の位置付け

(交通工学ハンドブック2008、p29-2-1より)

表3. 交通安全教育指針の構成 教育対象ごとの目的・目標・内容の概要（成人を除く）

	目的	基本的な心得	歩行者の心得	自動車に乗車する場合の心得
幼児	<ul style="list-style-type: none"> ・心身の発達段階に応じ、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させる ・日常生活において安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得させる 		<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な心構え ・標識・標示の種類及び意味 ・交通事故の原因となる危険な行動 ・歩行者の通る所 ・横断の仕方 ・踏切の通り方 ・雨天時に歩く場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・チャイルドシート等を利用し、後部座席に座ること ・運転操作の支障になる行動をしないこと ・降りた後に自動車の直前直後を横断しないこと
児童	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者及び自転車の利用者として必要な技術及び知識を習得させる ・道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める ・道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行できるようにする 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ルール等の必要性 ・信号の種類及び意味 ・標識・標示の種類及び意味 ・警察官等の指示等に従うこと ・道路でははならないこと ・登下校時等の外出時の安全 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な心構え ・雨天時に歩く場合 ・夜間に歩く場合 ・幼児、低学年の児童、高齢者及び身体の不自由な人の安全 	<ul style="list-style-type: none"> ・チャイルドシートまたはシートベルトを着用し、後部座席に座ること ・飛び乗ったり飛び降りたしないこと ・前後の安全を確かめてからドアを開け、左側から乗り降りすること
中学生	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車で安全に道路を通行するために必要な技術及び知識を十分に取得させる ・道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全のみならず他の人々の安全にも配慮できるようにする 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の発生状況 ・交通安全対策の概要 ・交通社会の一員としての自覚 ・交通事故の加害者の責任 ・交通安全活動への参加 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールの遵守及び交通マナーの実践 ・道路の状況に応じた危険の予測と回避 ・幼児、児童、高齢者及び身体の不自由な人の安全 	
高校生	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技術及び知識を習得させる ・社会的な責任を持って行動できるように健全な社会人を育成する 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の発生状況 ・交通安全対策の概要 ・交通社会の一員としての自覚 ・運転者の責任 ・交通安全活動への参加 		
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・加齢に伴う身体の機能の変化が道路における行動に及ぼす影響について理解させる ・交通ルール等に関する理解が十分でない者に対しては、歩行者の心得、自転車の利用者の心得等について理解を深めさせることにより、安全に道路を通行できるようにする 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の交通事故の特徴 ・加齢に伴う身体の機能の変化が行動に及ぼす影響 ・高齢者の安全を確保するために設けられている交通安全施設の現状 ・交通安全活動への参加 	<ul style="list-style-type: none"> ・加齢に伴う身体の機能の変化が歩行に及ぼす影響 ・電動車椅子を用いる場合に注意すべき事項 ・安全に道路を通行するために習得する必要がある事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・シートベルトを着用すること ・周囲の安全を確認してからドアを開け、左側から乗り降りすること ・降りた後に自動車の直前直後を横断しないこと

(交通工学ハンドブック2008、p29-1-4より)

	自転車の利用者の心得	自動車などに関して知っておくべき事項	二輪車/自動車等の運転者の心得	交通事故の場合の措置
幼児		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車等に関する基本的な事項 ・合図 ・制動距離 ・死角及び内輪差の危険 		<ul style="list-style-type: none"> ・現場に居合わせた人に助けを求めること ・交通事故に遭ったことを保護者等に知らせること
児童	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車に関する基本的な事項 ・自転車に乗ってはならない場合 ・自転車の点検整備 ・自転車の正しい乗り方 ・自転車の通る所 ・歩行上の注意 ・交差点の通行の仕方 ・歩行者及び他の車両に対する注意 ・自転車を駐車する場合の注意 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の際の衝撃力の大きさ、速度と制動距離の関係、死角及び内輪差が発生する理由 		<ul style="list-style-type: none"> ・自分の氏名等を現場に居合わせた人に伝えること ・医師の診断を受けること ・警察に110番通報をする要領
中学生	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の正しい乗り方の実践 ・自転車の点検整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車等の特性 ・シートベルトの着用 ・将来の運転者としての心得 		<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故に遭った場合の対応 ・応急救護措置の必要性とその手順
高校生	<ul style="list-style-type: none"> ・中学生までに修得した事項を再確認し、確実に実践できるようにすること 		<ul style="list-style-type: none"> ・二輪車の運転者の心得 ・一般的に指導すべき事項 ・二輪車の免許を受けたものに対して指導すべき事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故を起こした場合に現場で取りべき措置及び警察への報告義務
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・加齢に伴う身体の機能の変化が自転車の走行に及ぼす影響 ・乗ってはならない場合 ・安全に自転車に乗るために習得する必要がある事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・速度と制動距離の関係、死角及び内輪差、合図 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車等の運転者の心得 ・加齢に伴う身体の機能及び運転技術の変化を客観的に認識させること ・高齢の運転者に対する運転免許制度の特例、高齢運転者標識等 	<ul style="list-style-type: none"> ・医師の診断を受けること ・応急救護処置の必要性とその手順

表4. 交通安全教育指針の構成 教育対象ごとの目的・目標・内容の概要（成人）

	目的
免許取得時	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許試験に合格するために備えていなければならない技能及び知識に加えて、道路及び交通状況に応じて危険を予測し、これを回避する意識及び能力を高めるとともに、運転者としての責任の自覚と他の人々に対する思いやりを持った運転者を育成する
免許取得後 (四輪車)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者に安全運転に必要な技能及び知識の理解を深めさせるとともに、交通社会の一員として自己の安全のみならず他の人々や社会の安全に自主的に貢献できる運転者を育成する
免許取得後 (二輪車)	
業務用自動車運転者 (貨物自動車)	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な通行に必要となる高度な運転の技能及び知識を取得させ、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する
業務用自動車運転者 (乗用自動車)	
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・道路を通行するものが、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する必要があることを再確認させる。 ・周囲の用事、児童、高齢者等に対して適切に交通安全教育ができるようにする ・免許を受ける者に対しては、歩行者等の立場で交通安全教育を受けることにより自動車等を運転する場合に歩行者等の行動特性を踏まえて安全に運転ができるようにする

(交通工学ハンドブック2008、p29-1-5より)

		目標及び内容			
免許取得時	教則に示された事項の習得 危険を予測し、これを回避する意識及び能力の向上				
免許取得後 (四輪車)	<ul style="list-style-type: none"> 運転に関する基本的事項の再教育 ・自動車の点検 ・運転姿勢、装置の操作等 ・ブレーキのかけ方 ・運転方法の基本 ・交通事故及び故障の場合の措置 ・交通事故の発生状況等 	<ul style="list-style-type: none"> 危険の予測と回避 ・具体的な場面を設定して行う危険の予測と回避 ・道路を通行する他の者の特性 ・急ブレーキ ・横滑りの危険性 	<ul style="list-style-type: none"> 状況に応じた運転能力の向上 ・夜間の運転 ・雨天時の運転 ・雪道等の運転 ・霧の場合の運転 ・高速道路での運転 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転に必要な科学的知識の習得 ・性格と運転の関係 ・人間の整理と運転の関係 ・自動車に働く自然の力 ・交通事故の発生原因等 	<ul style="list-style-type: none"> 運転適性指導及び運転技能指導 ・運転適性指導 ・運転技能指導
免許取得後 (二輪車)	<ul style="list-style-type: none"> 運転に関する基本的事項の再教育 ・服装の点検 ・車種の選定 ・運転姿勢 ・カーブにおける運転方法 ・ブレーキのかけ方 ・バランス走行 ・二輪車の運転に関する道路交通法等の法令の規定 	<ul style="list-style-type: none"> 危険予測と回避 ・具体的な場面を設定して行う危険の予測と回避 ・四輪車についての理解 			
業務用自動車運転者 (貨物自動車)	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な事項 ・業務用自動車を運転する場合に留意すべき事項 ・運転計画及び運行に関する計画の作成及び活用 ・安全運転管理者等の役割の理解等 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物自動車を運転する場合に留意すべき事項 ・死角、内輪差等の確認等 ・正しい積み方 ・過積載の危険性 ・下り坂での留意事項 ・危険の予測と回避 			
業務用自動車運転者 (乗用自動車)		<ul style="list-style-type: none"> 乗用自動車を運転する場合に留意すべき事項 ・死角、内輪差等の確認等 ・乗車人員の安全な確保 ・安全な乗降場所の選択及びドア開閉時の周囲への配慮 ・地理への精通等 ・危険の予測と回避 			
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の心得 自転車利用者の心得 自動車等に関して知っておくべき事項 				

2.2 交通安全教育活動の対象

交通安全教育は、近年の社会的問題となっている自転車利用者や高齢者のみではなく、前節で確認された交通安全の「3Eの原則」に係る人全てに理解され、実施されることが重要であると考えられる。そこで本節では、わが国における交通安全教育活動の対象について整理する。交通工学ハンドブック2008²では、交通安全教育の対象を、交通安全教育を直接受ける歩行者、自転車利用者および運転者と、交通安全教育活動を推進あるいは交通安全教育指導を行う立場の者と二つに大別している。両者に関する具体例を以下に示す。

2.2.1 交通安全教育を直接受ける歩行者、自転車利用者および運転者

歩行者は、交通行動に保護者を必要とする幼児、あるいは交通状況についての十分な判断のないまま行動する可能性のある児童から、運転免許をもち運転者の立場にもなる者、そして交通環境への適応性を欠いた老人までいるとされ、交通事象に参加する者のほぼ全てを指している。また、自転車利用者も、身体的・精神的発達あるいは身体的耐性が充分でない児童・老人を含め、歩行者とほとんど同じであるとされている。

運転者は、自動車を直接操作し、事故発生の当事者となる可能性のある立場にあり、交通安全教育活動の最も重要な対象であるとされている。ここで、運転者は、運転技術あるいは自動車の利用の仕方に応じて分けて、交通安全教育活動の対象として考えるべきだとされている。具体的には、運転免許取得後間もなくの、運転経験が充分でない、いわゆる初心運転者、運転の機会が少なく、運転経験、交通環境への慣れが充分でない運転者、運転経験あるいは運転技術を充分にもっている運転者、そして、これから運転免許を取得しようと運転技術訓練を受けている者などである。更に、自動車を運転する目的にも応じて分類されており、具体的には、運転を専務とする運転者、運転以外の業務の能率を高めるため、あるいは業務遂行の補助手段として自動車を利用する者、単なる移動の便利のために自動車を利用する者、あるいは趣味・娯楽として自動車を利用する者などに分類されている。これらにより、自動車運転者への交通安全教育への要求の違いについて考慮すべきであるとされている。なお、自動二輪運転者にも同様の考え方が示されており、特に、車両の構造性、操作性の観点から十分な配慮を行う必要があるとされている。

2.2.2 交通安全教育活動を推進あるいは交通安全教育指導を行う立場の者

交通安全教育担当者は関係各省庁や法令に基づく担当者が担っているとされている。具体的には、警察の運転免許担当者、安全教育担当者、安全管理担当者、交通指導取締担当者、外勤担当者、および安全運転学校行政処分者講習担当者など、「道路交通法」第114条の4に基づく交通巡視員あるいは交通指導員、保育所、幼稚園、小学校、中学校、高等学校あるいは教育委員会の交通安全教育活動担当者あるいは生活指導担当者、地方公共団体交通安全対策部門担当者、「道路交通法」第74条の3に基づく安全運転管理者、「道路運送法」第23条および貨物自動車運送事業法第18条に基づく運行管理者、そして、交通安全協会、PTA、交通安全母の会、自動車教習所などの関係者等々である。上記の関係者に加えて、近年では、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会、日本バス協会等の他の関連団体並びに保険会社やNPOも交通安全教育に積極的に参加している。

2.3 交通安全教育活動の内容

わが国において実施される交通安全教育の内容については、全ての交通参加者のもつ交通行動メカニズム、経験、車両・道路の構造特性などを基盤として設定されるべきであり、その設定は、「道路交通法」およびそれによる諸規定に代表されると交通工学ハンドブック2008²に示されている。具体的な理念としては、歩行者、自転車利用者および運転者などすべての交通参加者の交通行動の安全性を高め、交通事故を起こさせないように、交通事故に遭遇させないようにするための交通安全教育を通じて学習し、獲得し、身につけておくべき交通行動の基準を満たすものとしている。以下では、同ハンドブック²で紹介されている関連法規、規則ごとに示された行動規範について概要を示す。

2.3.1 道路交通法に示される規範

「道路交通法」第1条には、「この法律は、道路における危険を防止し、その他の交通の安全と円滑を図り、および道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする」とし、「道路交通法」が自動車による交通事象処理のための標準行動としての行動規範であり、交通のルールであると示している。また、歩行者、自転車利用者および運転者がとるべき交通行動として、「道路交通法」第108条の28に基づく「交通安全教育指針」および「交通の方法に関する教則」が紹介されている。それぞれについては次節に示す。

2.3.2 交通安全教育指針による規範

「交通安全教育指針」は、道路を通行する者が、交通安全教育に係る学習の機会を通じて、適正な交通の方法および交通事故防止に関する技能および知識を自主的に習得する意欲を高めるとともに、その年齢もしくは通行の態様または業務に関し通行する場合にあってはその業務の態様に応じたこれらの技能および知識を段階的かつ体系的に習得することができるようにするため、(1)自動車等の安全な運転に必要な技能および知識その他の適正な交通の方法に関する技能および知識を習得する機会を提供するための交通安全教育の内容および方法、(2)交通事故防止に関す

る知識を習得する機会を提供するための交通安全教育の内容および方法、(3)前二号に掲げるもののほか、道路を通行する者に対する交通安全教育を効果的かつ適切に行うために必要な事項を示した内容であるとしている。

2.3.3 交通の方法に関する教則

「交通の方法に関する教則」は、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にするため、(1)法令(「道路交通法」、「道路法」、「道路運送車両法」等)で定める道路の交通の方法、(2)道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、または道路の交通に起因する障害を防止するため、道路を通行する者が励行することが望ましい事項、(3)前2号に掲げるもののほか、自動車の構造その他自動車または原動機付自転車の運転に必要な知識を内容であるとしている。「交通の方法に関する教則」に挙げられる具体的内容は、歩行者と運転者と共通の心得、歩行者の心得、自転車に乗る人の心得、自動車を運転する前の心得、自動車の運転の方法、危険な場所での運転など、高速道路での走行、二輪車の運転の方法、旅客自動車の運転者の心得、交通事故、故障などのとき、自動車所有者などの心得などがあり、交通事故に関わるほとんどの状況に応じた心得が掲げられている。

2.3.4 交通安全基本計画による規範

「交通安全基本計画」は、交通安全教育活動を効果的に推進するため、対象別、適用別に当面の交通安全教育の課題、内容、範囲、到達目標を公的に例示しているものとして紹介されている。これは、昭和45年6月に制定された「交通安全対策基本法」第22条第1項の規定に基づき、内閣府の付属機関として設置された中央交通安全対策会議が作成したもので、昭和46年度から5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を示した第1次計画が策定・実施されて以来毎年に見直され、第8次交通安全基本計画は平成18年度から22年度までを対象としている計画であると紹介している。交通安全基本計画については、片倉ら¹でも、交通安全教育の効果を経年的な交通事故発生状況の変化を分析するために着目されている。また、2014年現在では、第9次交通安全基本計画⁴(計画期間：平成23年度～平成27年度)が示されており、交通安全教室・啓発活動の内容を継続的または包括的に捉えるために有効な資料であると言える。

2.3.5 学校教育における安全教育の内容

学校教育における安全教育は、現在では非常に多岐にわたって実施されている。交通工学ハンドブック2008²での学校教育における安全教育は、知識・技能面では保健体育および関係教科をとおしての学習として行われ、行動面ではホームルーム、学校行事、生徒活動、教育課程外の安全指導として実施されているものとしている。その内容は、学校の地域や教室に参加する学年によって様々であり、歩行に係る交通安全施設等の説明から自転車から自動二輪車の運転講習等の様々な教室・啓発活動が実施されている。これらの詳細は次章の事例にて示すこととする。

3 事例にみる交通安全教育・啓発活動の動向

3.1 交通安全教育・啓発活動の実施の概要

本章では、事例を中心とした交通安全教育・啓発活動実施の動向について整理する。前章でも述べたように、交通安全教育・啓発活動は、自動車運転者だけが対象となるのではなく、交通事故に参加する全ての人に対して実施されるものである。従って、交通安全教育・啓発活動は、様々な交通事故に対応するように、その時々で教育や啓発活動の内容が設定されるべきである。ここで、表3ならびに表4には、交通安全教育指針の構成について、教育対象ごとの目的・目標・内容をしている。両表より、歩行時、自動車乗車、自転車利用の心得について指針が示されており、交通安全教育や啓発活動も、どの教育対象についての活動かによって、その内容を設定すべきである。次節以降では、わが国において実施されている交通安全教育や啓発活動について、教育対象ごとに事例を交えながらその手法を整理する。

3.2 運転者を対象とした交通安全教育・啓発活動

3.2.1 一般の運転者向け交通安全教育・啓発活動の実施事例

本節では、一般の運転者向け交通安全教育・啓発活動について、その実施事例を紹介する。

(1) 運転免許取得前教育や教習所による教習カリキュラム

道路交通法84条～108条に基づき、都道府県公安委員会が主体となり、自動車等の運転者を対象として1903年(「乗合自動車営業取締規則」愛知県)より実施されている。その目的は、自動車等の望ましい運転者を養成することであり、実施担当者としては、都道府県公安委員会および委託法人である。教育の内容としては、1. 指定自動車教習所における学科教習・技能教習(場内)および修了検定、2. 仮免許取得のための適性試験および学科試験、3. 指定自動車教習所における学科教習・技能教習(路上)および卒業検定、4. 普通免許取得のための適性試験・学科試験、または、1. 仮免許取得のための適性試験および学科試験、2. 路上練習、3. 普通免許取得のための適性試験・学科試験・技能試験、4. 取得時講習である。適正試験では、運転者の視力、聴力、色弁別能力、運動能力を検査する。これらの能力のいずれかに欠陥が認められた場合、運転者は、運転に関する知識、運転者としての適切な行動・交通事故発生時に必要な措置・車両の故障・災害状況などに関する知識、並びに危険な状況を予測する能力を調べる学科試験を受けることができない。

(2) 法定教育

道路交通法108条に基づき、都道府県公安委員会が主体となり、免許保持者(優良・一般・違反・初回更新者・高齢者)を対象として実施されている。その目的は、免許保有者への再教育である。具体的には、運転免許証の更新時に義務付けられている講習制度は、一般的に5年もすると交通法令が新しくなったり、道路交通の状況も変わったりするため、新しい交通法令や道路交通の事情に応じた安全運転の方法などについて周知させることで個々の安全知識・意識を高めて交通事故の防止を図ろうとする制度である。運転免許証の更新の機会に運転者全員に義務付けられている。講習内容は、年齢及び過去5年間の違反経歴等から次の講習区分で以下の通りに実施される。

【更新期間が満了する日における年齢が70歳未満の運転者】

- 優良運転者講習

講習の対象は、免許の継続経過年数が5年以上で、基準日前5年間に無事故無違反であり、かつ、重大違反反則行為や道路外致死傷行為等を犯したことがない運転者である。

講習内容は、相当期間にわたる優良な運転の継続という実績から法律等の遵守の状況が優良である者として政令で定める基準に適合するものに、道路交通法令の改正等に関する知識の提供を中心に設定される。講習時間は30分である。優良運転者に対する教育時間は、他の運転免許保有者よりも短く、教育機会の公平性の観点から、優良運転者に対する教育が現在、問題の1つとなっている。特に、現行の運転免許保有者教育制度の下では、優良運転者は、高齢になると、他の運転者よりも教育を受ける機会が少なくなる。

- 一般運転者講習

講習の対象は、1. 免許の継続期間が5年以上で、基準日前5年間に於いて、軽微な違反行為(3点以下)が1回のみ運転者。2. 前回の更新時に失効し、失効後6月以内に期限切れ申請により一般運転者講習を受講して運転免許証の交付を受け、基準日前5年間に無事故無違反又は軽微違反行為が1回のみ運転者である。

講習内容は、優良運転者に準じるものとして、5年に一度、道路交通法令の改正等に関する知識を提供するほか、地域における交通の状況を踏まえつつ、運転者の心構え、義務といった運転者の資質の向上に関することや安全運転に必要な知識等に関するものである。講習時間は1時間である。

- 違反運転者講習

講習の対象は、基準日前5年間に違反行為(軽微な違反行為が1回の方を除く)のある運転者、又は重大違反戻し行為や道路外致死傷等を犯したことがある運転者である。

講習内容は、道路交通法令の改正等に関する知識を提供するほか、地域における交通の状況を踏まえつつ、運転者の心構え、義務といった運転者としての資質の向上に関することや安全運転に必要な知識等に関するものである。講習時間は2時間である。

- 初回更新者講習

講習の対象は、免許の継続期間が5年未満で、基準日前5年間に無事故無違反、又は軽微な違反行為1回のみ運転者である。

講習内容は、初回更新者の事故率が非常に高い状況にあるため、前記違反運転者講習に準ずるものである。講習時間は2時間である。

【更新期間が満了する日における年齢が70歳以上75歳未満の運転者】

高齢者講習を運転免許証の更新申請前に受講する。講習内容は、座学、2種類の指導、討議がある。具体的には、座学では、車社会の実態や交通事故の特徴、安全運転の心構えと基礎知識等に関する講習であり、運転適性指導では、検査器材による検査結果に基づいて指導が行われる。運転指導では、実際に車を運転した結果に基づいて指導が行われる。安全運転に関する討議では、実体験に基づく問題点等を討議する。

【更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の運転者】

運転免許証の更新申請前に講習予備検査と高齢者講習を受講する。講習予備検査は認知機能検査とも呼ばれ、運転者の記憶力や判断力を検査する。講習予備検査の結果に基づき、高齢者講習が行われ、高齢運転者の安全運転を支援するものである。

(3) 行政処分者への矯正教育

都道府県警察本部が主体となり、交通事故あるいは交通違反の累積により「道路交通法」第103条に基づく運転免許効力停止または免許の取消しの行政処分を受けた運転者を対象として実施されている。安全運転学校における行政処分者用講習科目担当教官により個別安全指導による矯正が行われる。教育内容としては、「科警研編運転適性検査」による運転適性の診断、その結果に基づく問題運転行動の矯正、安全運転行動についての指導が行われる。現在、いわゆる短期行政処分者には30分間、中期行政処分者には60分間、長期行政処分者には80分間の検査と指導を実施し、グループないし個別面接指導がなされている。

(4) 初心運転者期間制度

都道府県公安委員会が主体となり、免許取得後1年以内の運転者を対象として実施されている。その目的は、新規に運転免許取得した者の運転技術が、免許取得後に十分に経験を積んだ者に劣ることによる事故発生を抑制することである。実施担当者は、都道府県公安委員会および委託法人である。制度の内容としては、免許取得後1年以内に反則点数が3点以上(1点ずつ3回を除く)となった者は、初心運転者講習を受けるか、再試験に合格しないと免許が取り消されるものである。

(5) シートベルト・チャイルドシートの着用・使用の徹底

都道府県公安委員会が主体となり、シートベルト・チャイルドシートの着用率の向上を目的として実施されている活動である。実施担当者は都道府県警察であり、衝突実験映像や「シートベルトコンビンサー」を用いて着用効果を実感できる参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進することにより、後部座席を始めとする全ての座席でのシートベルト着用の徹底を図っている。また、幼稚園や保育所における保護者等への広報、正しい取付方法の指導等により、その適正な使用の徹底を図るとともに、地方公共団体や民間団体に対して各種支援制度の充実を働きかけることによりチャイルドシートの普及を促進している。

(6) 交通安全教育関連のセンターによる取り組み

各種交通安全協会等により、安全に自動車を運転するための技術を習得させることを目的に、各種活動がなされている。筆者が調査した範囲で参考にした事例は以下のとおりである。

- 一般財団法人兵庫県交通安全協会 兵庫県交通安全活動推進センター
当センターでは、「見る・考える・運転する」など、体験しながら「交通安全の知識とマナー」を身に付けるために、様々な体験装置や模型、パネルなどの設置ならびに、高齢運転者の運転適正診断や交通安全教育を実施している。
- 一般財団法人栃木県交通安全協会
気象条件や道路環境等によって起こる様々な危険を実際に体験できる施設の設置による判断力事故回避力を学ぶ。

(7) 運転シミュレータ搭載車による運転体験の実施と安全講習（ほくと号）

北海道警察を実施主体とし、危険予測を主体とした参加、体験型講習により、自ら進んで安全運転行動のとれる運転者の育成を目指した交通安全講習である。この目標を達成するために、運転シミュレータ搭載車による運転体験の実施と安全講習を実施している(図3参照)。

あなたの運転は安全ですか？



交通安全教育車

ほくと号

～危険場면을疑似体験してみませんか～



危険場面の体験がべります！



体験の様子

コンピュータグラフィック画像によるリアルな危険体験！





「右折直進事故」「横断歩行者との事故」など色々な危険場面のパターンがあるよ！



結果表で自分の運転の弱点を確認しよう！



運転結果表の例



図3. ほくと号による交通安全教育の例

(<http://www.smartdriver.jp/action/>より)

(8) 首都高速道路株式会社の取り組み(スマートドライバー)

首都高速道路を利用する運転者に対して、交通事故を削減させることを目的としたコミュニケーション型の交通安全キャンペーンを展開している。インターネットにて会員登録をした運転者に対して、首都高速道路株式会社が企画する事故削減を目的としたイベントやキャンペーンに参加を呼び掛けたり、その他の安全運転に関する情報提供を発信したりしている(図4参照)。

5 KNOWLEDGE [スマートなドライブを実施するドライブアクション]

1 GOOD ACCELE

 空いている時、渋滞時、ETCゲート通過時。
 時間帯、道路状況に応じたスピードで、スマートな走りを。

2 EARLY BRAKE

 カーブ手前の直線でアクセルを緩め、ゆっくりブレーキを踏んで早めに減速してからカーブへ。
 心の余裕が大事です。

3 WINKER COMMUNICATION

 道路、車線変更時のウインカーや渋滞時のハザード。
 早めの表示が、思いやりのハートを伝えてくれます。

4 KEEP DISTANCE

 車間距離を適度に保てば事故も渋滞も起こりにくい。
 混雑時は「学校のプール」分の確保がひとつの目安です。

5 USE INFORMATION

 道路状況をインターネットやラジオで調べ、ルートを確認しておく。
 余裕で走る大人のなせる技です。

🔔 押さえておきたい3つのテクニック

**雨の日は
GOOD ACCELE**
 路面が滑りやすい雨の日は通常に
 比べて6倍も事故が起こりやす
 くなります。スマートなアクセルワ
 ークで速度を痛として走りましょう。

**混雑時の
KEEP DISTANCE**
 ケータイ電話をを使いたい誘惑に
 勝ってこそスマートドライバー。混雑
 時は周囲に注意を払い、適度に
 車間距離を保ちましょう。

**カーブ手前で
EARLY BRAKE**
 カーブ手前の赤いしまが見えたら、
 スピードを確認。側壁などへの接
 触事故を起こさないようにブレーキ
 を踏んで早めに減速しましょう。

図4. 首都高速道路株式会社のスマートドライバーの取り組み例

(<http://www.smartdriver.jp/action/>より)

3.2.2 企業における運転者向け交通安全教育・啓発活動の実施事例

本節では、企業等に所属する運転者向け交通安全教育・啓発活動について、その実施事例を紹介する。

(1) 事業所等における安全運転管理者による交通安全教育

「道路交通法施行規則」第9条に基づき、企業が主体となり、企業が使用する車両の運転者を対象にした交通安全教育である。その目的は、企業が業務遂行に自動車を利用する場合の安全の確保である。実施担当者は、企業が使用する車両の台数により定められており、乗車定員が11人以上の自動車なら1台以上、その他の自動車なら5台以上(自動二輪車は1台を0.5台として)の自動車の使用の本拠ごとに選任された安全運転管理者、また、自動車台数が20台以上となる場合には、安全運転管理者の業務を補助させるために選任された副安全運転管理者である。その内容は、①過労運転の防止、その他安全運転のため運転者、業務、車両、道路状況などを留意した適切な運行計画の作成、②長時間・長距離運転、夜間運転などによる疲労などにより安全な運転がで

きないおそれのあるときの交替運転者の手配、③異常気象、異常事態発生時などへの対応の指示、措置、④点呼の実施などによる仕業点検実施の確認、飲酒、過労、病気、その他の理由による正常な運転のできないおそれのある運転者の発見、措置、⑤運転日誌への記録をさせる、⑥運転者に対する技能・知識など安全運転に必要なことについての指導である。

なお、自動車安全運転センターにより、安全運転管理者が行う交通安全教育を中心とした業務実態に関して調査がなされている⁵。

(2) トラック、バス、タクシーの安全教育マニュアル

国土交通量自動車局安全政策課により策定され、各事業者が運転者に対し指導監督する際の各社の運行実態を考慮し、各社の独自のマニュアル等と合わせた本マニュアルの活用を目的としている。

(3) 事故防止対策支援推進事業

国土交通省自動車局安全政策課により、自動車運送事業者における交通事故防止のための取り組みを支援することを目的に実施している交通安全に関する活動である。活動内容としては、1. 運行管理の高度化に対する支援、2. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援、3. 過労運転防止に資する対象機器の募集、4. 社内安全教育の実施に対する支援である。国土交通省は、2006年に運輸安全マネジメント評価制度を導入した。この制度は、運送業に関わる企業の自主的・主体的な運輸安全体制を強化する活動を推進するとともに、各社に独自に設定したPDCA（計画、実行、評価、改善）サイクルに従い、自社の安全体制を継続的に改善するよう促す。国土交通省は、企業の管理体制を調べるため、当該企業の安全活動を評価する。評価においては、企業の運輸安全マネジメント責任者およびコーディネーターに対する聞き取り、および安全管理に関する文書や記録の検査という方法が用いられる。また、評価の一環として、企業に対し、どのようにすれば現状を改善し安全活動の効果を高める安全管理体制を構築できるか助言も行う⁶。

3.3 高齢運転者を対象とした交通安全教育・啓発活動

本節では、高齢運転者を対象とした交通安全教育・啓発活動について、その実施事例を紹介する。

(1) 高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」

日本自動車工業会を実施主体とし、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少しでも貢献するための活動である。このプログラムは、4つの「交通安全トレーニング」と「交通脳トレ」を組み合わせ、効果的に安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容となっている。また、交通安全トレーニングの各科目には3つのレベルがあり、グループリーダーのもとで、ワークシートやディスカッションを中心に進行する形式で、参加者の希望や必要に応じて異なる効果を持つトレーニングを選択し取り組める構成で実施している。

(2) 反射材用品などの普及

都道府県公安委員会を実施主体とし、夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が高い反射材用品等の普及を図っている。具体的には、各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発活動を推進するとともに、視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施したり、関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会を開催したりしている。

(3) 高齢運転者向け安全教育マニュアルの作成

兵庫県警察を実施主体とし、マニュアルの提示による意識の向上と事故の防止を図っている。具体的には、a) 高齢者指導ポイント（マニュアル）、b) 電動車いすマニュアル、c) 中国語などによる交通安全マニュアルの作成である。

(4) 交通安全落語の実施

JA 共済を実施主体とし、交通事故のおよそ半数を占める高齢者の交通事故をなくすため、「交通安全落語」で笑いながら交通安全の意識を高め、「レインボー体操」で身体機能の低下を予防するための活動を実施している。

3.4 学校等の教育現場における交通安全教育・啓発活動

本節では、学校等の教育現場における交通安全教育・啓発活動について、その実施事例を紹介する。教育現場における交通安全教育は、市町村による取り組みや学校独自の取り組みなど様々である。本稿では、比較的、多くの事例が見られる交通安全教育・啓発活動にまとめた上で事例を紹介する。

(1) 三ない運動

1975年頃、高校生による二輪車事故が多発したため、全国の高等学校で、高校生に二輪車や自動車の車両購入、乗車を禁止するために行われていた啓発活動である。その活動内容の多くは、二輪車（に「乗らない」、を「買わない」、の免許を「取らない」）の利用を規制する校則を設けることで、高校生の事故防止を図ろうとした運動である。しかしながら、日本の農村部には、二輪車で通学せざるを得ない高校生もいる。農村部の高校の中には、生徒の二輪車運転免許取得を支援する交通安全講習やプログラムを高校のカリキュラムの一環として実施するところもある。これらの安全講習が発端の1つとなり、1991年に東京地方裁判所において、高校が生徒の運転免許取得を禁止していたとしても、二輪車の運転免許を取得した高校生に対し校則に従い懲戒を科すことは違法であるとの三ない運動に不利な民事判決が下された。この判決の後、三ない運動の推進に関わる団体は、この運転の見直しに着手した。近年、高校では、二輪車で通学せざるを得ない生徒には二輪車の運転免許取得を認めている。



図5. 徳島県の高校における二輪車運転に係る交通安全教育の様子

(<http://www.seikogakuen.ac.jp/senior/education/safety.html>より)

(2) 各種学校における交通安全教育の取り組み

小学校、中学校、高等学校における交通安全教育の取り組みは様々である。ここでは、その中でも、比較的多くの学校で見られる事例を挙げる。筆者による高知県警察機関へのインタビューによれば、高知県では年間約400回講習が行われ、県内の小中高高校生3万人が参加する。各学校での講習内容は、ほぼ同じで、座談会のほか、小学生には交差点を渡る練習、中高校生には自転車に乗る練習が組み込まれ、高校生に対しては、二輪車乗車に関する講習も行われる。

● 小中学校における通学路等における危険個所の抽出

生徒が日常の学校生活に潜む危険から、じぶんの生命を守るために必要な知識や技能の習得を目指すものである。また、危険が迫ったときには、状況に応じて的確な判断のもとに安全な行動ができる能力を育成する。これらを達成するための「通学路安全マップ」の作成を行っている。なお、このような安全確保のための地図作りは、本事例のみでなく全国各地にて多くの事例が見られる（図6参照）。



図6. 河合第一小学校区 通学路安心安全マップ

(<http://www.town.kawai.nara.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/31/ansinanzanmap.pdf>より)

- 佐賀県唐津市立名護屋中学校
自ら考え、学び、表現する生徒の育成～自他の生命を尊重し、生きる力をはぐむために、a) 道徳の時間における思いやりの心の育成、b) 個人の安全意識の把握（APP検査）、c) 交通安全マスコットの制作と街頭配布、d) 警察と交通指導員の協力による交通安全教室を実施している。
- 石川県金沢市立緑中学校
自他の健康と安全について正しく判断し実践できる生徒の育成のため、交通ルールの遵守と危険予測に着眼し、a) 交通安全意識調査の結果説明、b) 危険マップの説明、c) 登校状況についてVTR視聴、d) 危険予測、e) 正しい交通ルールとマナーについてVTRの視聴等を実施している。
- 宮城県東諸県郡国富町立八代中学校
交通安全お守りづくりおよび配布活動を関係諸機関との連携を図りながら、地域として交通安全に対する意識を高めるために八代小学校・中学校協働でお守りを作り、地域の運転者に配ることにより、児童生徒及び地域交通安全意識を高めさせている。
- 北海道苫小牧工業高等学校
自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナー習得のため、交通法規の遵守や交通事故の未然防止の観点から、交通安全教育活動の充実、事故事例の調査・分析、生徒の意識調査により、交通安全意識の高揚を図ることを重点とし、小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等と連携しながら、交通安全教育を行っている。
- 八王子市における総合的な取り組み
自転車の乗車に必要な交通ルールやマナー習得のための交通安全教育と啓発活動：

- a) 自転車安全運転免許証発行事業：学校からの申込みにより小学3年生を対象として、自転車教室（交通安全講話、学科テスト、実技テスト）を行い、児童に免許証または修了証を交付（図7参照）。

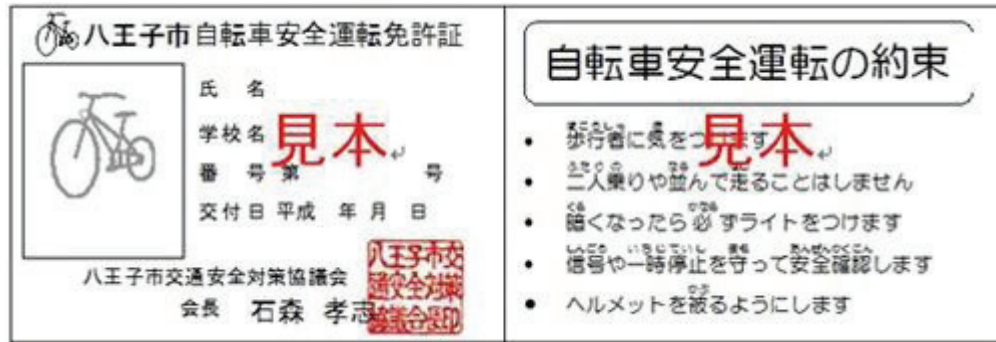


図7. 八王子市自転車安全運転免許証

(<http://www.city.hachioji.tokyo.jp/seikatsu/kotsuanzen/25836/025850.html>より)

- b) スタントマンを活用した自転車安全教室：スタントマンによる交通事故の再現や擬似体験教育を取り入れたスケアード・ストレイト的手法による交通安全教室の実施（図8参照）。なお、本手法は、警察庁、農業協同組合、中学・高等学校等で近年広く実施されている。



図8. スケアードストレイト手法による交通安全教育の例（筆者撮影）

- c) 交通安全教育指導員による交通安全教室：交通公園での教育や幼稚園・保育園・小学校など各施設へ出張して交通安全教室の実施、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に対応するような交通安全映画を用意し、依頼のあった団体受講者に合った交通安全教室の実施。

- 愛知県交通安全教育ボランティア「かけ橋」
学校や保育園、子供会など、地域が実施する交通安全教育や交通安全啓発イベント等に出向いて、特技を使って派遣申請団体の要望に応じた内容の交通安全教育や啓発活動を実施している。

(3) 高等学校における交通安全教育実践事例集

文部科学省 スポーツ・青少年局が実施主体となり、高等学校における交通安全教育を対象に資料を作成している。具体的に収集された事例は、「自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）の連携の在り方」、「自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法」、「交通事故の責任や補償に関する指導内容及び指導方法」、「交通事故発生時の応急手当（心肺蘇生法、AEDなど）の知識・技能及び事後措置に関する指導内容及び指導方法」、「各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方」に関する事例などがある。

(4) 安全教育プログラム「あやとりい」

本田技研工業株式会社が実施主体となり、4歳～小学高学年を対象に展開している交通安全教育である。ここでの「あやとりい」とは、「あんぜんを」「やさしく」「ときあかし」「りかいしていただく」子どもたちのための交通安全教育プログラムである。具体的には、幼少期から学齢期という子どもたちの最も大切な成長の過程において、段階的に交通安全の基本が身につくように構成され保育園や幼稚園、小学校等の集団教育の中で交通行動の基本を実践的に学ぶプログラムである。それぞれの段階における教育内容について、4～5歳児対象では、「あやとりい ひよこ編」とし、これから交通社会に参加する未就学児に幼稚園や保育園等の集団教育の中で、「音（交通環境音）の理解」・「必ず止まること」・「必ず見ること」・「信号機の理解」という、交通安全の基本を、繰り返し学ぶ交通安全教育プログラムである。小学3～4年生対象では、子どもたちが自ら考えることで気づく能力を養う交通安全教育プログラムである。特に、交通安全の問題を、普段の生活を題材に学校や家庭、地域ぐるみで考えるプログラムである。幼児～小学校高学年対象では、自転車を安全に楽しく乗るために、「走る、止まる、曲がる」の基本を中心としたプログラムで楽しく遊びながら安全を身につけるため、実際に自転車に乗りながら交通安全の意識を育てるためのプログラムである(図9参照)。



図9. 「あやとりい」の交通安全教室の実施例

(HONDA HP(<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/ayatorii1.html>より))

(5) 学校向けの交通安全教育用教材の作成

警視庁を実施主体とし、中学生以上の自転車利用者向けの自転車交通安全教育用リーフレットを作成する活動や、共和教育映画社による、日常生活の中（歩行中・遊びの中・自転車走行など）で生じる危険を予測し、その危険を回避する方法を身につけるための、小学生中高学年以上向けの交通安全危険予測学習教材ビデオ等が挙げられる。

(6) 中高生向け自転車交通安全教育ムービーの作成と配布

全国共済農業協同組合連合会を実施主体とし、中高生の自転車利用を対象とした安全教育DVDの作成と無償配布を実施している。具体的には、事故の危険を予測し、回避する力を高め、被害者・加害者の視点で自転車事故を学ぶことができる内容であり、授業や学校行事など多様な場面で活用されることが目的である。なお、交通安全ビデオ・DVDの販売では、新生映画株式会社によるものも存在している。

3.5 その他の交通安全教育・啓発活動

本節では、前節までの区分に該当しない取り組みや対象を特定の年齢層や交通手段に限定していない交通安全教育・啓発活動について、その実施事例を紹介する。

(1) 全国交通安全運動

日本全国で実施される交通安全に関する啓発活動期間である（この運動は、1948年に始まり、1962年に政府内に交通対策本部が設置された）。本運動は、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的としている。原則では春季は4月6日～4月15日、秋季は9月21日～9月30日とされているが、正式な日

程は毎年交通対策本部によって決定される。

(2) 日本交通安全教育普及協会の諸活動

日本交通安全教育普及協会により、安全な交通行動を身につけるための交通安全教育や地域に密着した交通安全教育の推進及びその担い手を養成することを主な目的とし、研修：交通安全指導員及び行政担当者等を対象とした研修会／高等学校教員を対象とした研修会／自動車教習所指導員等を対象とした研修会など、調査研究：学校における交通安全教育の実態調査、情報提供：月刊交通安全教育の発行、教育支援：交通安全教育用教材等の作成・配布等が実施されている。

(3) 全日本交通安全協会の諸活動

全日本交通安全協会により、交通安全指導者養成活動、交通安全教育普及活動、自転車交通安全教育地域一体型プロジェクトの実施、調査研究活動が年齢や対象交通手段を限定せずに幅広く実施されている。

(4) 都道府県、市町村、都道府県警察における交通安全教育組織による諸活動

都道府県や市町村や都道府県警察では、交通安全教育を実施する組織(交通安全教育センター、交通安全教育班等)が設置されており、その事例は多数存在する。多くの組織で実施されているのは、「児童・生徒・高齢者の交通安全教室」、「自転車の安全な乗り方教室」、「自動二輪車・原付の安全運転教室」、「交通安全指導者の育成」、「地域・職場で安全運転者講習」であり、幼稚園、小中高等学校、自治体、企業研修、安全講習会、交通安全キャンペーンに派遣され、現地にて交通安全教育普及活動を実施している。自動車学校と連携して実施する場合もある。また、公的な組織だけでなく、サーキット施設が持つ交通安全教育組織による取り組みも見られる(図10参照)。

交通安全教育センターとは

What's STEC

コース紹介

番号を選択すると、各施設の説明がご覧いただけます。



- ① 外周コース(郊外誘導走行トレーニング)
- ② 内周コース(運転の反応コース+コーナリングコース)
- ③ スキッドコース(滑りやすい路面でのコーナリング)
- ④ ブレーキコース(乾燥路～圧雪路での正確な急ブレーキ体験)
- ⑤ バリアブルコース(降雨体験/汎用エリア)
- ⑥ スラロームコース(低速～中速までのコーナリング体験)
- ⑦ 市街地模擬コース(仮称)
- ⑧ 本館
- ⑨ 2輪ガレージ棟

市街地模擬コース(仮称)

2輪免許取得のための法定教習エリア



図10. 鈴鹿サーキット交通安全センターの講習用コースの紹介例

(鈴鹿サーキット交通安全センター HP(<http://www.suzukacircuit.jp/stec/>)より)

(5) 一般財団法人 日本自動車工業会によりSafety Action21

日本自動車工業会を実施主体とし、事故率の高い16～18歳（高校生年代）の若者を対象とした交通安全教育プログラムの作成を目的としている。例えば、1.交通社会人として発生する責任、2.自転車は車両という自覚、3.交通弱者との共存、4.自転車の出会い頭事故防止の仕方、5.四輪車との事故防止の仕方、6.高校生に多い四輪車同乗中の事故防止の仕方、7.自転車乗用中の危険予測トレーニング、8.自転車乗用中の事故時の対応、9.加害者としての責任、10.歩行者、自転車・二輪利用者としての高校生と高齢歩行者のよい関係づくりを教育するプログラム等、高校生や高齢者向けの交通安全教育が実施されている（図11参照）。

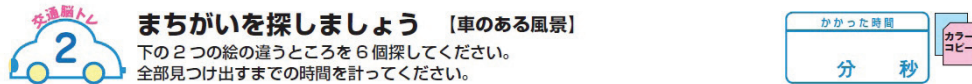


図11. Safety Action 21 によって実施されている交通脳トレの問題例

（一般社団法人日本自動車工業会HP(<http://www.jama.or.jp/safe/index.html>)より)

(6) 映像記録型ドライブレコーダーを活用した交通安全教育マニュアル

近年、映像記録型ドライブレコーダーを搭載する事業所が増え、事故記録に利用しているが、一方で、記録映像を交通安全教育に活用している例は少ない（自動車技術会の研究グループのウェブサイトに活用例が掲載されている（<https://www.jsae.or.jp/~dat1/katsudou/view?id=1505&year=2013>）（日本語））。そのため、警察庁にて平成19年度から調査研究委員会（警察庁ドライブレコーダーを活用した効果的交通安全教育手法に関する調査研究委員会）を設けて研究を進め、交通安全教育への活用のためのマニュアルをまとめ、公開している。

(7) 交通安全教育推進パイロット事業

警察庁により、「交通安全教育指針」を具体化させ、地域に根付かせることを目的とし、地方自治体や教育関係者、民間団体などを構成員とする「交通安全教育推進協議会」を全国100カ所に設置し、地域の実態に応じた効果的な交通安全教育を推進するとともに、地域における交通安全教育指導者を育成することを目的として、交通安全教育・啓発活動を実施している。

(8) 交通安全教育用動画(DVD)の作成

沖縄県警にて、夜間歩行中の交通事故対策を目的とした反射材用品等の普及啓発と夜間の交通事故防止を内容とした交通安全教育用動画(DVD)を作成している。

4 おわりに

本稿では、わが国における交通安全教育・啓発活動の実施状況について、事例を中心として紹介をした。わが国における交通安全教育は、交通事故を構成している要素の一つである人、つまり、交通行動主体者である歩行者、自転車両者、あるいは運転者の不安全行動と、不具合な好ましくない交通環境との重なり合いによって起こっていると、交通安全の「3Eの原則」の内、Educationが中心的な対策として考えられる。よって、その対象も交通事故に関わる全ての人としており、交通安全教育を直接受ける歩行者、自転車利用者および運転者と、交通安全教育活動を推進あるいは交通安全教育指導を行う立場の者と二つに大別し実施されていると言える。交通安全教育を直接受ける歩行者、自転車利用者および運転者には、年齢や対象とする交通手段により様々な教育方法により交通安全教育の実施がなされている。運転者には、運転免許取得前教育や教習所による教習カリキュラムや運転免許更新時における法定講習等が義務付けられ、歩行者や自転車利用者については、都道府県、市町村や都道府県警察等を実施主体として様々な形で交通安全教室が小中高等学校や交通安全イベント等で実施されている。交通安全教育活動を推進あるいは交通安全教育指導を行う立場の者については、それぞれの組織や部署に所属する担当者が担う形で国や都道府県、市町村が作成したマニュアルを用いる形で交通安全教育活動を実施するための教育が実施されている。近年の交通ルール・マナー違反により発生し得る交通事故が社会問題となっている現代においては、交通安全教育の徹底による交通マナーの向上が重要な役割を担うことが考えられるため、今後とも、より時代のニーズに応じた交通安全教育や啓発活動が活発に実施されるものと考えられる。

一方で、わが国においては、交通安全教育や啓発活動の様々な事例があるものの、具体的な評価をしている例は、轟、西⁷や中村ら⁸のように、特定の手法や交通手段に着目した交通安全教育の評価を行っている例はあるものの、交通安全教育という枠組みそのものの評価や効果計測については、その方法の難しさから事例が少ないのが実情であった。よって、交通安全教育や啓発活動の取り組みが、その後の交通事故減少にどのような影響を及ぼしているかを評価することは、今後の時代のニーズに即した交通安全教育や啓発活動を実施していく上で、重要な課題であると考えられる。

参考文献

1. 片倉正彦、荒牧英城、岡野秀行、越正毅、村田隆裕、西内裕晶：道経研シリーズ A-127（道路交通安全施策の歴史的評価及び今後のあり方に関する研究）、道経研研究所、2006。
2. (社)交通工学研究会：交通工学ハンドブック2008、丸善出版、2008。
3. 井原建雄、正岡利朗：日本交通政策研究会研究双書25(交通安全教育の意義と役割－香川県交通安全教育推進会議の活動を踏まえて-)、勤草書房、2011
4. 内閣府ホームページ (<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku9/>)、2014年1月アクセス
5. 自動車安全運転センター：安全運転管理者が行う、交通安全教育を中心とした業務実態に関する調査研究、2001
6. [6]国土交通省 (MLIT)、安全管理体 (<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/outline.html>) 最終アクセス:2014年1月 (日本語)
7. 轟朝幸、西内裕晶：スケアード・ストレイト的教育手法を用いた中高生への自転車の交通安全教育の有効性、交通工学、Vol. 49, No. 1, pp71-80, 2014.
8. 中村敦、大森宣暁、原田 昇：小学生を対象とした自転車交通安全教育とその効果に関する研究、都市計画論文集、Vol.41-3, CD-ROM, 2006.



著者プロフィール

西内裕晶

長岡技術科学大学環境・建設系 助教

1980年高知県生まれ。1999年高知工科大学工学部社会システム工学科卒業、2009年東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻博士後期課程満期退学。博士(工学)(東京大学)。日本大学理工学部社会交通工学科助手、助教を経て2013年より現職。所属学会は土木学会、交通工学研究会、日本交通学会、日本都市計画学会、東アジア交通学会。専門は交通工学、交通計画。

主要業績は著書『道路交通安全施策の歴史的評価及び今後のあり方に関する研究』道経研シリーズ A-127 道路経済研究所(共著)、論文『スケアード・ストレートの教育手法を用いた中高生への自転車交通安全教育の有効性に関する研究』交通工学第49巻1号(交通工学研究会)、『公共交通系ICカードデータを用いた包絡分析法による乗り継ぎ結節点評価に関する基礎的研究』土木学会論文集D3第69巻5巻(土木学会)、『Spatial-Temporal Daily Frequent Trip Pattern of Public Transport Passengers Using Smart Card Data』International Journal of Intelligent Transportation Systems Research Vol.11 No.1(ITS Japan) など