参 考 資 料

＜参考資料　目次＞

１章．高齢者の一般的な機能の特性 87

１．高齢者の身体機能 87

（１）　歩行運動 87

（２）　事故致死率 88

２．高齢者の感覚機能 90

（１）　視覚機能 90

（２）　聴覚機能 94

（３）　平衡感覚 95

３．高齢者の認知機能 96

（１）　注意力 96

（２）　判断力 98

４．知能 98

（１）　知能に関する特徴　～流動性知能と結晶性知能～ 98

（２）　思考能力 99

５．感情 100

自己中心的な思考、自尊心 100

２章．アンケート調査 103

１．単純集計　グラフ 103

（１）　高齢者の交通安全意識と交通特性把握 103

（２）　事故当事者に対する事故実態の把握 115

２．アンケート調査票 121

（１）　一般高齢者向けアンケート調査票 121

（２）　事故当事者高齢者向けアンケート調査票 131

（３）　事故当事者非高齢者向けアンケート調査票 143

３章．海外調査 147

１．ドイツ 147

（１）　基礎情報 147

（２）　調査内容 159

（３）　現地の状況（事務局撮影） 164

２．オランダ 165

（１）　基礎情報 165

（２）　調査内容 177

（３） 現地の状況（事務局撮影） 188
３．イギリス 189
（１） 基礎情報 189
（２） 調査内容 202
（３） 現地の状況（事務局撮影） 209

４章．国内調査 211
１．国内現地調査の実施 211
（１） 調査内容の検討 211
（２） 調査対象の選定ポイント 212
（３） 調査対象の選定手順 213
（４） 現地調査の実施 215
（５） ヒアリングでの質問内容 216
２．国内現地調査結果 230
（１） 和歌山県（高齢者大学（岩出市ときめき交通大学)） 231
（２） 広島県（交通安全仲良しクラブ） 239
（３） 岡山県（高齢者交通安全モデル活動） 248
（４） 福島県（夜間横断事故防止懇談会） 260
（５） 他地域での手法の実現可能性（内容の充実の工夫、参加者確保の工夫） 267
（６） 日本と諸外国の交通事故実態、意識の違いを示した交通安全教育に対する高齢者の反応 269

５章．事例集 271

■図表目次

１章．高齢者の一般的な機能の特性

図表 ５４　加齢による最高歩行速度、歩幅、歩行率の変化 88
図表 ５５　加齢による標準歩行速度の変化 88
図表 ５６　２０歳の男性の事故例と同じ衝撃が加わった場合の年齢ごとの致死率 89
図表 ５７　歩行者対車両衝突時の身体損傷部位及び重症度 90
図表 ５８　加齢による視野の変動 91
図表 ５９　緑内障と視野 91
図表 ６０　加齢と眼の調節力 92
図表 ６１　年齢と視対象の弁別可能限界照度 93
図表 ６２　年齢と暗順応 93
図表 ６３　グレア回復までの時間 94
図表 ６４　加齢と聴力レベルの変化 94
図表 ６５　加齢による周波数応答特性 95
図表 ６６　立位時の体動揺の加齢変化 95
図表 ６７　実験で使用した中心課題、周辺課題の表示例と使用したディスプレイ 97
図表 ６８　２重課題の検出率と年齢の効果 97
図表 ６９　横断可能ラグと横断時間 98
図表 ７０　加齢による流動性知能と結晶性知能の変化 99

２章．アンケート調査

図表 ７１　出かけるときの交通手段（ＳＡ） 105
図表 ７２　交通違反を絶対にしないとき（ＳＡ） 105
図表 ７３　赤信号での道路横断（自分）（ＳＡ） 106
図表 ７４　赤信号での道路横断（他人）（ＳＡ） 106
図表 ７５　横断歩道以外での道路横断（自分）（ＳＡ） 107
図表 ７６　横断歩道以外での道路横断（他人）（ＳＡ） 107
図表 ７７　交差点での自転車左右不確認進入（自分）（ＳＡ） 108
図表 ７８　交差点での自転車左右不確認進入（他人）（ＳＡ） 108
図表 ７９　一時停止場所での自転車不停止走行（自分）（ＳＡ） 109
図表 ８０　一時停止場所での自転車不停止走行（他人）（ＳＡ） 109
図表 ８１　最近３年間の交通安全教育の受講（ＳＡ） 110
図表 ８２　今後の交通安全教育　受講希望時間帯（ＳＡ） 110
図表 ８３　今後の交通安全教育　受講希望日（ＳＡ） 111
図表 ８４　今後の交通安全教育　受講希望場所（ＳＡ） 111

図表 ８５　今後の交通安全教育　受講希望集まり形態（ＳＡ）..... 112
図表 ８６　今後の交通安全教育　受講希望スタイル（ＳＡ）..... 112
図表 ８７　今後の交通安全教育　受講希望内容（ＳＡ）..... 113
図表 ８８　外出頻度（ＳＡ）..... 113
図表 ８９　同居家族（ＭＡ）..... 114
図表 ９０　普段参加している地域コミュニティ（ＭＡ）..... 115
図表 ９１　歩行時の事故に関係ある行動（ＳＡ）..... 117
図表 ９２　歩行時の事故に関係ある行動をした理由（ＳＡ）..... 117
図表 ９３　自転車乗用中の事故に関係ある行動（ＳＡ）..... 118
図表 ９４　自転車乗用中の事故に関係ある行動をした理由（ＳＡ）..... 118
図表 ９５　今回の事故発生に関係ある相手の行動（ＳＡ）..... 119
図表 ９６　交通事故における不注意の度合い（ＳＡ）..... 119
図表 ９７　どう行動したら今回の事故を防げたか（ＳＡ）..... 120

３章．海外調査

図表 ９８　ドイツの人口・面積・人口密度・高齢化率..... 147
図表 ９９　日本及び欧州諸国における高齢化率の長期推移・将来推計（２０１１年版）..... 147
図表 １００　ドイツの年齢別移動分担率（２００８年）..... 149
図表 １０１　ドイツの最高気温と最低気温（１９７１年から２０００年の間の最高月と最低月の平均）..... 149
図表 １０２　ドイツの運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数..... 151
図表 １０３　ドイツの幹線道路における自転車の交通分離..... 152
図表 １０４　ドイツの交通事故死傷者数（１９７０年から２００９年）..... 153
図表 １０５　ドイツの年齢別交通事故死者数の構成率（外円）と人口構成率（内円）（２００９年）..... 153
図表 １０６　ドイツの状態別交通事故死者数（１９７０年から２００９年）..... 154
図表 １０７　ドイツの自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数..... 155
図表 １０８　ドイツの地方自治体の構造..... 158
図表 １０９　ＤＶＲの参加者意識調査結果（２０１０年、回答総数１，２２０）..... 162
図表 １１０　オランダの人口・面積・人口密度・高齢化率..... 165
図表 １１１　日本及び欧州諸国における高齢化率の長期推移・将来推計（２０１１年版）..... 165
図表 １１２　オランダの年齢別移動距離（２００３年、単位㎞）..... 166
図表 １１３　オランダの年齢別移動分担率（１９９９年から２００３年）..... 167

図表 １１４　オランダの年齢別トリップ数（２００３年） 168
図表 １１５　オランダの最高気温と最低気温（１９７１年から２０００年の間の最高月と最低月の平均） 168
図表 １１６　オランダの運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数..... 170
図表 １１７　主要国の自転車用走行空間の整備状況 170
図表 １１８　オランダの交通事故死傷者数の推移（１９７０年から２００９年） 171
図表 １１９　オランダの年齢別交通事故死者数の推移（１９７０年から２００９年） 172
図表 １２０　オランダの状態別交通事故死者数の推移（１９７０年から２００９年） 173
図表 １２１　オランダの自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数..... 173
図表 １２２　オランダの全国連絡協議会（ＣＳＯ） 174
図表 １２３　オランダの国・州・その他自治体の構造..... 176
図表 １２４　自転車教室（実技編）の実技例（ＶＶＮで事務局撮影） 186
図表 １２５　最後まで受講した者に配布される参加証明書（ＶＶＮ提供資料） .. 186
図表 １２６　自転車教室実施団体の担当者向け手順書（ＶＶＮ提供資料） 186
図表 １２７　イギリスの人口・面積・人口密度・高齢化率 189
図表 １２８　日本及び欧州諸国における高齢化率の長期推移・将来推計（２０１１年版） 189
図表 １２９　グレートブリテンでの移動目的（２００９年、左円：平均トリップ数、右円：平均移動距離） 190
図表 １３０　グレートブリテンでの移動分担率（２００９年、左円：平均トリップ数、右円：平均移動距離） 191
図表 １３１　グレートブリテンの年齢別平均トリップ数（２００９年） 192
図表 １３２　イギリスの最高気温と最低気温（１９７１年から２０００年の間の最高月と最低月の平均） 193
図表 １３３　イギリスの運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数..... 195
図表 １３４　イギリスにおける代表的な横断歩道..... 196
図表 １３５　イギリスの交通事故死傷者数の推移（１９７０年から２００９年） 198
図表 １３６　イギリスの年齢別交通事故死者数の推移（１９７０年から２００９年） 198
図表 １３７　イギリスの年齢別交通事故死者数の構成率（外円）と人口構成率（内円）（２００９年） 199

図表 １３８　イギリスの状態別交通事故死者数の推移（１９８０年から２００９年）..... 199
図表 １３９　イギリスの自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数..... 200
図表 １４０　イギリスの地方自治体の構造..... 201

４章．国内調査

図表 １４１　国内の交通安全教育活動事例の収集方法及び収集内容..... 213
図表 １４２　国内現地調査を行った４施策の取組概要..... 214
図表 １４３　ヒアリングの実施状況..... 215
図表 １４４　当日配布したアンケート用紙..... 223
図表 １４５　国内現地調査結果の取りまとめ方法..... 230
図表 １４６　和歌山県で行われている高齢者大学..... 231
図表 １４７　平成２３年度岩出市ときめき交通大学のカリキュラム..... 232
図表 １４８　平成９年の和歌山県の交通事故状況..... 233
図表 １４９　講話の様子..... 235
図表 １５０　俊敏性を計測できる機材（クイックアーム）の体験..... 236
図表 １５１　交通安全仲良しクラブの会員証..... 240
図表 １５２　仲良しクラブの募集チラシ..... 241
図表 １５３　配布された仲良しクラブニュース及び講話の様子..... 243
図表 １５４　壮行会及び個別訪問の様子..... 245
図表 １５５　下津井公民館に貼られた危険箇所マップ..... 248
図表 １５６　下津井地区における活動実績（平成２３年度）..... 250
図表 １５７　「おかやま ふれ愛号」外観と設置機器..... 251
図表 １５８　設置された機器で反応速度テストや横断体験をする高齢者..... 252
図表 １５９　反射材活用について..... 252
図表 １６０　飲酒運転防止について（アルコールパッチテスト、アルコールの影響に関する資料の配布）..... 253
図表 １６１　音楽に合わせた体操..... 253
図表 １６２　味野地区における活動実績（平成２２年度）..... 256
図表 １６３　平成２３年度の味野地区における交通安全教育活動..... 257
図表 １６４　スライドを使った講習..... 263
図表 １６５　懇談会の様子と出された意見（板書）..... 264
図表 １６６　交通安全の誓いを読み上げる自治会長..... 264

１章. 高齢者の一般的な機能の特性

本章では、高齢者の身体機能、感覚機能、認知機能の３つの機能と、高齢者に対する交通安全教育を検討する際に考慮が必要と思われる知能及び感情に関する論文等を収集し、整理した。

調査項目	機能. 特性	調査内容
高齢者の一般的な機能の特性	（１） 身体機能	① 歩行運動 ② 事故致死率
	（２） 感覚機能	① 視覚機能 ② 聴覚機能 ③ 平衡感覚
	（３） 認知機能	① 注意力 ② 判断力
	（４） 知能	① 知能に関する特徴 ② 思考能力
	（５） 感情	自己中心的な思考、自尊心

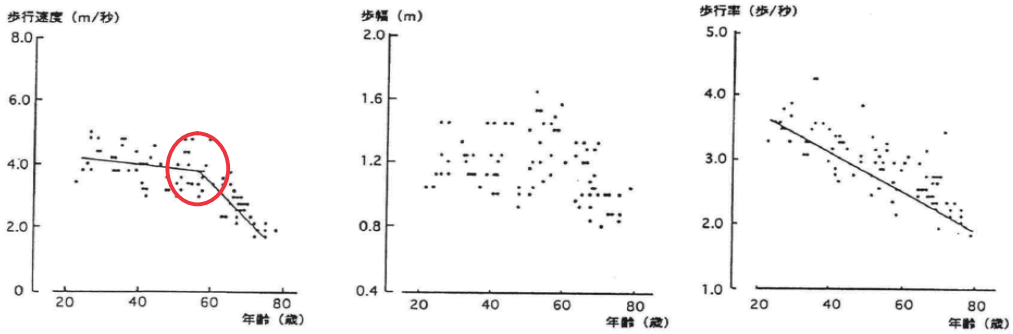
身体機能. . . . 身体を動かすための能力の機能、身体の脆弱性
感覚機能. . . . 人間が持つ感覚(視覚、聴覚、味覚、触覚、嗅覚、平衡感覚等)に関する機能
認知機能. . . . 記憶、言語(言葉のやりとり)、見当識(時間や場所について正しく認識すること)、計算、思考、注意力等を適正に働かせ、それに基づいて正しい判断をする脳の機能
知能. . . . . 知能に関する特徴、思考能力
感情. . . . . 自己中心的な思考、自尊心

１. 高齢者の身体機能

（１） 歩行運動

高齢歩行者の身体機能の低下として、安全上問題となるのは歩行速度の低下である。歩行速度の低下により、横断に要する時間が増加するため、より長時間、危険な路上にいることになる(高山、中山、福田、２００４)。

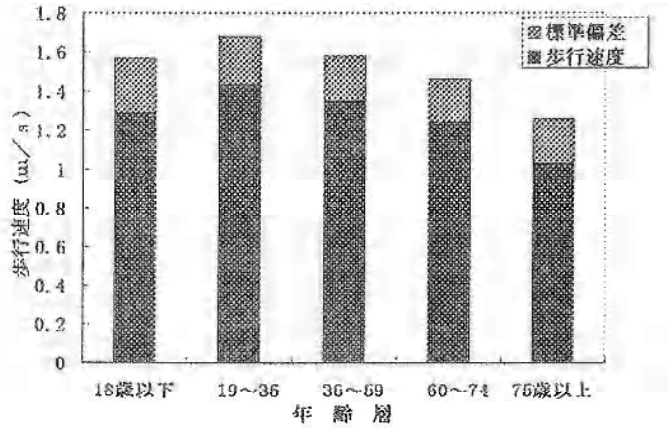
図表　５４　加齢による最高歩行速度、歩幅、歩行率の変化



【出典】 丸山仁司「高齢者の運動機能と歩行」理学療法科学、１４（３）、１０１-１０５、１９９９

図表　５４に高齢者の最高歩行速度の低下に関するデータ（丸山、１９９９）を示す。特に６０歳代近辺から歩行速度が急激に低下し始めることがわかる。また、その主要な原因は歩行率（一定時間における歩数）の減少にあることも示されている。この結果は標準歩行速度についても同様であり、高齢歩行者については歩行速度の低下という問題があることがわかる（**図表　５５**）。

図表　５５　加齢による標準歩行速度の変化



【出典】溝端光雄「高齢ドライバーと高齢歩行者の交通特性について」国際交通安全学会誌、１６（１）、
４９-５７、１９９０

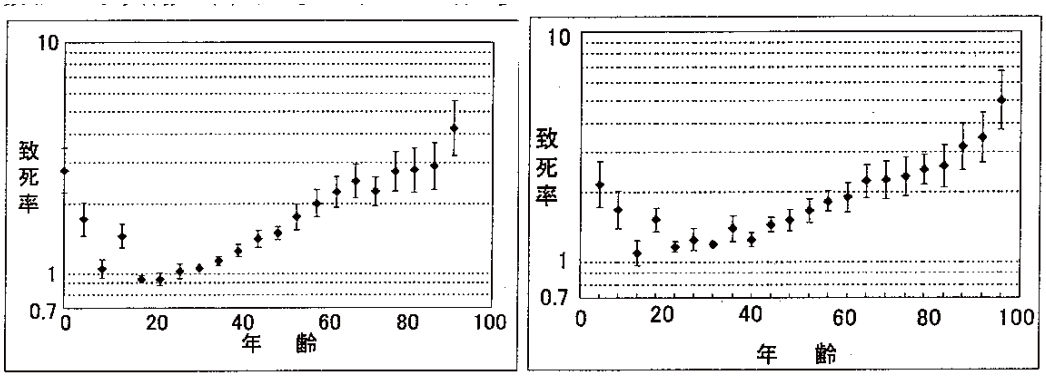
加齢による歩行速度の低下に加え、自身の歩行速度に関するメタ認知が低下する傾向にあることも、着目すべき事項である（詳細は９６ページ参照。）。

（２）　事故致死率

高齢化に伴い身体の全般的機能の低下が起き、結果として事故致死率が増加する点

も重要である。筋力、骨密度、心肺機能の低下等、様々な要因が事故を重傷化しやすくする上、元々既往症がある場合など、回復が非常に遅れる可能性がある。Evans(１９９１)は年齢ごとに、同程度の衝撃が加わった場合にどの程度の死亡危険性があるか検討した。その死亡率は、高齢者においては２０歳代の２倍から３倍に達するものであった。その結果を**図表 ５６**に示す。

図表 ５６　２０歳の男性の事故例と同じ衝撃が加わった場合の年齢ごとの致死率
(Evans(１９９１))



左：男性、右：女性

【出典】松永勝也編「交通事故防止の人間科学」ナカニシヤ出版、２００２

加来(２０００)は、歩行者が交通事故に遭遇した時に身体に加わる衝撃力について調査しており、高齢者は非高齢者に比べて ISS(損傷重症度スコア)が有意に高く、また、高齢者の頭頸部、骨盤・四肢の AIS(簡易損傷スケール)は他の年齢層に比べ高く、重大な頭頸部及び骨盤・四肢の損傷を引き起こしやすいことを示した(**図表 ５７**)。

このことから、高齢者は非高齢者に比べ、特に頭頸部及び骨盤・四肢の脆弱性が高いことがわかる。

【AIS(簡易損傷スケール)】
身体を６つの部位に分け、１から６点(数字が大きいほど重症度が高い。) で各部位の外傷重症度を表す指標のこと。
【ISS(損傷重症度スコア)】
各部位の AIS スコアの最大値に注目し、上位３部位までのスコア最大値の二乗和で損傷重症度を表す指標のこと。

図表 ５７　歩行者対車両衝突時の身体損傷部位及び重症度

	身体の損傷部位と重症度(AIS)						ISS
	頭頸部	顔面	胸部	腹部	骨盤・四肢	体表	
高齢者(65歳以上)	(9)* 4.3±0.9	(7) 2.0±0	(5) 3.6±1.3	(5) 3.0±0.7	(9)* 4.0±1.0	(5) 2.0±0	(12)** 40.3±15.8
青壮齢者(10~64歳)	(16)* 3.7±0.8	(4) 2.0±0.8	(9) 3.9±0.6	(4) 3.5±0.6	(12)* 3.2±0.9	(5) 2.2±0.4	(22)** 24.9±14.4
学童齢者(10歳以下)	(7) 4.0±0.8				(3) 2.7±0.6		(7) 24.3±14.2

（n）＝症例数、平均値±標準偏差　＊p<0.1　＊＊p<0.001

【出典】 加来信雄「交通事故損傷とその対処の留意点」IATSS Review ２５(２)、１９-２６、２０００

２．高齢者の感覚機能

高齢者の交通安全という観点で特に危険と考えられるのは、加齢により接近する自動車の動きに気付きにくくなることであるが、主要な要因として挙げられるのは視覚機能、聴覚機能の低下である。そのため、この２つの機能に平衡感覚を加えた３つの機能に絞って論文を収集し、整理した。

（１） 視覚機能

視覚機能とは、眼から情報を得るための機能であるが、そのうち特に加齢により低下しやすい視野、動体視力、明るさの調節に係る機能について説明する。

① 視野

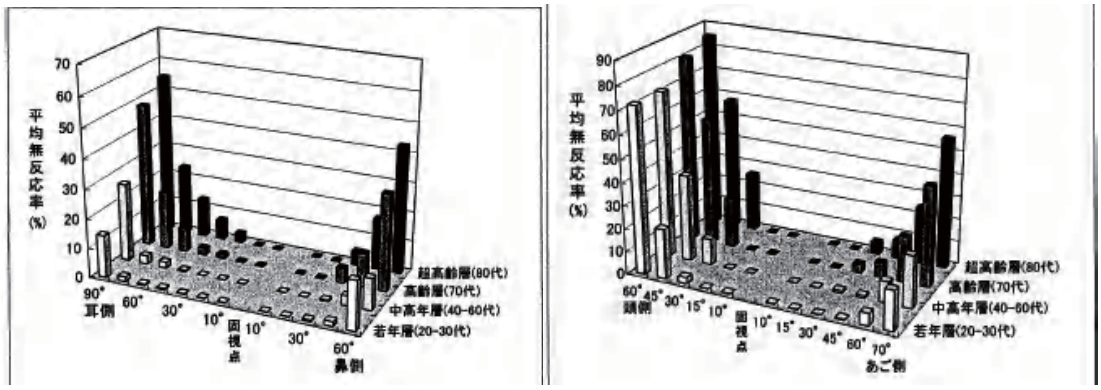
Owsley(１９９４)は、自動車運転者に対する交通安全の研究において有効視野の大きさは事故の発生危険性を強く予測できる要素であることを示したが、有効視野は、歩行者・自転車乗用者についても同様に周囲の車の動きを認知するために重要なものであると考えられる。

金光(２００３)の研究によると、加齢により、視野は水平軸方向、正中軸方向ともに減少するという結果が得られた(**図表 ５８**)。

なお、有効視野についてはトレーニングによって拡大させることができるという報告がある(Ball, Beard, Roenker, Miller & Griggs, １９９８)。

特に Sekuler & Ball(１９８６)は高齢被験者９名に対してトレーニングを実施することで有効視野が拡大することを確認している。また、このトレーニングの成績が運転成績に転移することも示されている(Roenker, Cissel, Ball, Wadley, Edwards, ２００３)。

図表 ５８　加齢による視野の変動



左：左目・水平軸、右：左目・正中軸

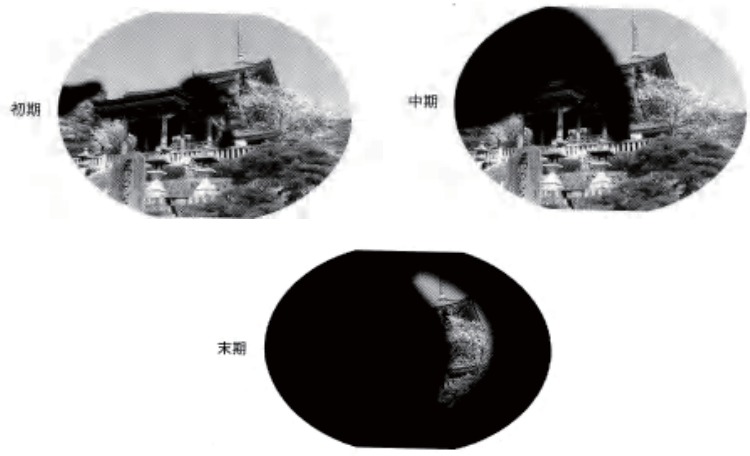
【出典】金光義弘「高齢運転者における視野異常の実態―視野の経年変化に関する調査的研究を通じて―」
川崎医療福祉学会誌、１３(２)、２５７-２６２、２００３

視野の狭窄は、加齢により眼の細胞が減少することで発生するが、緑内障、白内障、黄班変性症等の眼病の発症率が加齢により上昇することも重要である。

加齢による上記眼病の発症率は非常に高く、高齢者にとって珍しい病気ではない。例えば、白内障では６０歳代では２６-３３%程度の進行した白内障が見られ、８０歳以上では６７-８３%に発症が見られる(佐々木、２００１)。緑内障についても、７０歳以上では１０%を超える発症率である（厚生労働省「疫学調査」(２００４)）。

眼病の一例として、緑内障による視野の変化例を**図表 ５９**に示す。

図表 ５９　緑内障と視野



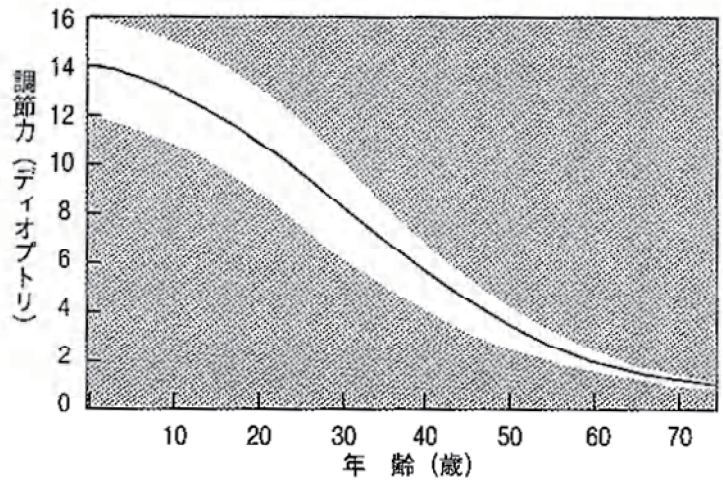
左上：緑内障初期、右上：緑内障中期、下：緑内障末期

【出典】松田隆夫「「知覚不全」の基礎心理学」ナカニシヤ出版、２００７

② 動体視力

高齢者は、眼球の遠近調節力の低下により(**図表 ６０**)、車等の移動体の正確な把握が困難になるため、速度の認識等に悪影響を与える可能性が考えられる。また、Kausler(１９９１)の研究においては、高齢者による眼球の遠近調整能力の低下が対象を認知するための大きな障害となることが示された。

図表 ６０ 加齢と眼の調節力



図の縦軸は，眼の調節力をディオプトリ（D）の単位で表している。Dとは，眼でピント合わせができる最も近い距離（近点，単位：m）の逆数である。20歳前後の人は近点が10cm（0.1m）程度であるから1÷0.1＝10.0D，50歳台になると50cm ほど離れていないと明瞭な像が結ばれなくなり，1÷0.5＝2.0Dとなる。更に高齢になると1.0D以下になる。

【出典】松田隆夫「「知覚不全」の基礎心理学」ナカニシヤ出版、２００７

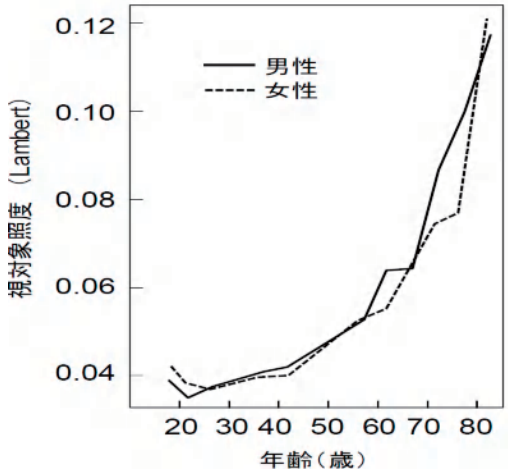
③ 明るさの調節に係る機能

高齢者は、明るさの調節に係る機能(視対象を弁別する機能、明順応・暗順応に係る機能、グレアの回復速度)についても低下が見られる。

ｉ． 視対象を弁別する機能

「視対象を弁別する」とは、見る対象を識別することであり、例えば紙に書かれた文字を読むこと等が挙げられる。加齢により視対象を弁別できる照度の閾値(見る対象を識別するために最低限必要となる明るさ)が上昇し、その傾向は６０代以降顕著となる(**図表 ６１**)。

図表 ６１　年齢と視対象の弁別可能限界照度(NHTSA １９８６)



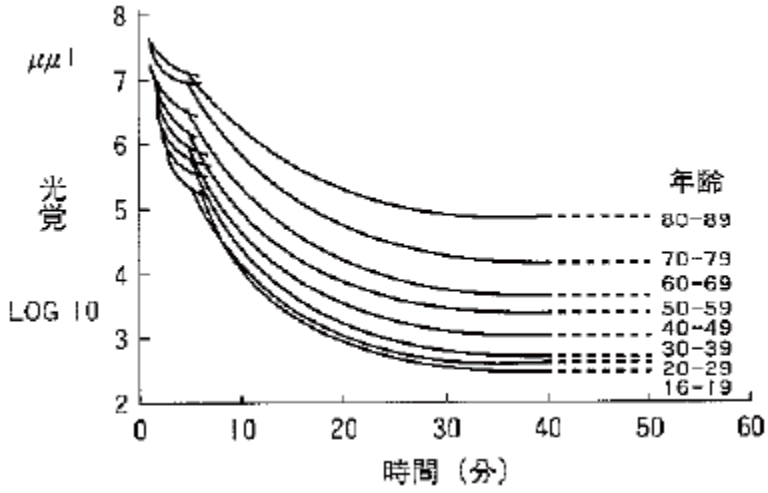
Lambert=１/π.cd/ftˆ２

【出典】高齢者にやさしい自動車開発委員会(２０１１)報告書

ⅱ．　明順応・暗順応に係る機能

周辺が突然明るくなったり、暗くなったりした際に、その明るさに慣れることを明順応・暗順応という。明順応・暗順応ともに、高齢者に限らず一定の時間を要するが、加齢により明順応、暗順応に要する時間が長くなる傾向にある(**図表 ６２**は暗順応速度)。

図表 ６２　年齢と暗順応(NHTSA １９８６)



図縦軸はLambertの１０を底とした対数

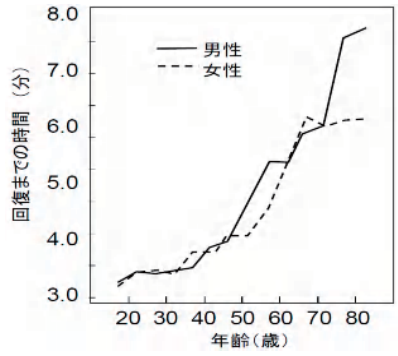
【出典】大阪交通科学研究会編「交通安全学ー新しい交通安全の理論と実践」企業開発センター交通問題研究所、２０００

ⅲ．　グレアの回復速度

グレアとは強い光を受けることで一時的な視力低下を起こす現象である。明順応は、トンネル等の暗い場所から明るい場所に出た時の視力低下を指すのに対し、グレアは瞬間的にヘッドライト等の強い光を受けた時の視力低下を指す。

これらについて、Bennett(１９７７)は、高齢者は加齢によりまぶしいと感じやすくなると指摘しており、グレアの回復速度も低下する傾向にあるといえる（**図表　６３**）。

図表　６３　グレア回復までの時間(NHTSA　１９８６)

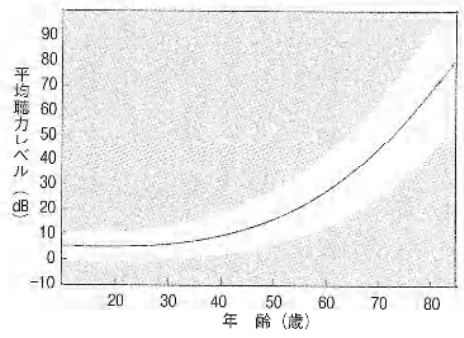


【出典】高齢者にやさしい自動車開発委員会(２０１１)報告書

（２）　聴覚機能

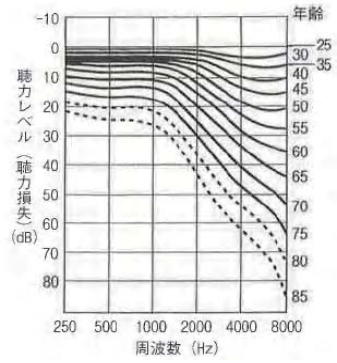
車両接近に気付くためには、視覚機能以外に聴覚機能の作用も大きい。しかし、加齢による聴覚機能の低下（難聴）は避けられないことが多く（**図表　６４**）、また特に高い周波数の音が聞こえにくくなる（**図表　６５**）ため、音の種類によっては特に知覚が困難になる可能性がある。

図表　６４　加齢と聴力レベルの変化



【出典】松田隆夫「「知覚不全」の基礎心理学」ナカニシヤ出版、２００７

図表 ６５　加齢による周波数応答特性



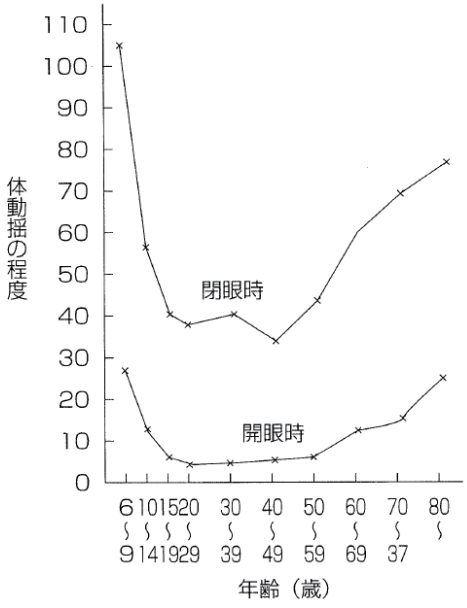
【出典】松田隆夫「「知覚不全」の基礎心理学」ナカニシヤ出版、２００７

（３） 平衡感覚

歩行速度の低下と関係が深い事象として、高齢者はバランスを崩しやすいことが挙げられる。高齢者は、平衡感覚の低下を補償するためにゆっくりと動き、視線が地面に向かいがちになることも示されている(Overstall, Exton-Smith, Imms & Johnstone, １９７７)。この視野特性の変化が高齢者の歩行中の危険を増すことは明らかである。

また、神田(１９８４)によると、２０歳から５０歳代の体の動揺は小さいが、６０歳を超えると体の動揺が急激に大きくなり、加齢により平衡感覚が低下することが指摘されている(**図表 ６６**)。

図表 ６６　立位時の体動揺の加齢変化



【出典】下仲順子編「老年心理学」培風館、１９９７

３．高齢者の認知機能

認知機能は、「記憶、言語(言葉のやりとり)、見当識(時間や場所について正しく認識すること)、計算、思考、注意力等を適正に働かせる機能(以下「注意力」という。)」と「それに基づいて正しい判断をする脳の機能(以下「判断力」という。)」の２つに分類することができる。ここでは、「注意力」と「判断力」の機能に絞って論文を収集し、整理した。

「注意力」、「判断力」の説明の前に、認知機能と関わりの深い「メタ認知（８８ページに記載あり)」について説明する。

メタ認知とは、自分自身の行動や思考等について客観的に認知することである。メタ認知が低下するとは、自分自身の能力低下を意識できないということであり、高齢者は、行動を能力低下に合わせて変化させることが困難になる（Sabey,１９８８）とも言われている。具体的な例としては、「高齢者は、自分自身の歩行速度が遅くなっていることを客観的に認知する能力が低下する傾向にある」こと等が挙げられる。

高齢者に「自身のメタ認知は低下しており、行動を能力低下に合わせて変化させることが困難になっている」ことを理解させることは交通安全教育として重要な点である。

（１） 注意力

人間が外界の情報を認識するためには、感覚機能により情報を知覚することのみならず、知覚した情報に対して注意が適切に配分される必要がある。また、人間が情報に注意を向けることができる限界量(以下「注意資源量」という。）があるといわれている。例えば、同時に複数人から話しかけられても全てを理解することが難しいのは、限られた注意資源量の中で、複数人から話しかけられた内容それぞれに適切に注意を配分することができずに、配分する注意量の総和が注意資源量を上回るためであると考えられる。

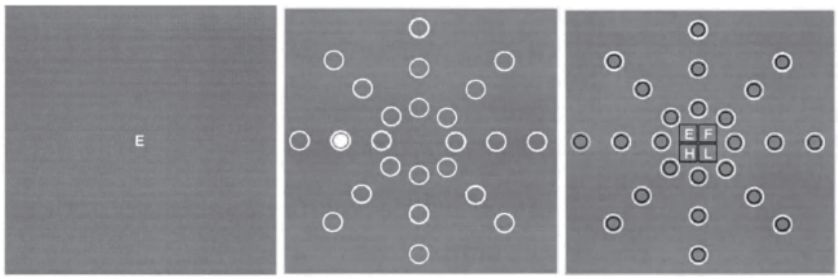
注意資源量には個人差があり、また、加齢により減少するといわれている。Sekular, Bennett & Mamelak(２０００)は、加齢による注意資源量の低下について評価するために、被験者に対し、**図表 ６７右**のディスプレイを用いた視覚による中心課題と周辺課題の２重課題を課し、見落とし率を計測した実験を行っている。中心課題は、中心に出現する文字を読み取る課題で、周辺課題は周辺に出現する●の位置を当てる課題である。

また、**図表 ６８**の Focussed は、与えられた課題のみの情報が出現する(例えば中心課題の場合は文字のみ出現する)場合の成績、Divided は、与えられた課題以外の情報が出現する(中心課題、周辺課題ともに中心の文字、周辺の●が出現する)場合の成績を示している。実験の結果、加齢により全ての課題の成績が悪化するが、２重課題時の周辺課題の成績低下がより顕著になることから、高齢者は運転中に周辺の危険対象

物を見落としやすい傾向にあることを示している。

図表 ６７　実験で使用した中心課題、周辺課題の表示例と使用したディスプレイ

課題名	課題内容
中心課題	中心に出現する文字(E,F,H,L)を読み取る
周辺課題	周辺に出現する●の位置を当てる



左：中心の文字のみ、中央：周辺の印のみ、右：実験に使用したディスプレイ

【出典】Sekuler, A. B., Bennett, P. J., & Mamelak, M. “Effects of aging on the useful field of view. Experimental Aging Research”, ２６, １０３-１２０, ２０００

図表 ６８　２重課題の検出率と年齢の効果

課題名	課題内容
Focussed	与えられた課題のみの情報が出現する(例えば中心課題の場合は文字のみ出現する)
Divided	与えられた課題以外の情報が出現する(中心課題、周辺課題ともに中心の文字、周辺の●が出現する)

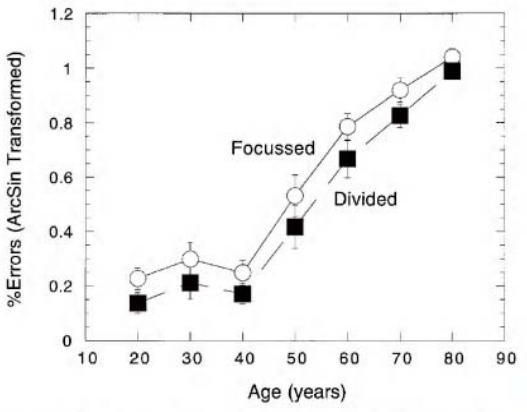


FIGURE 2 Error rates in the central letter identification task plotted as a function of age.

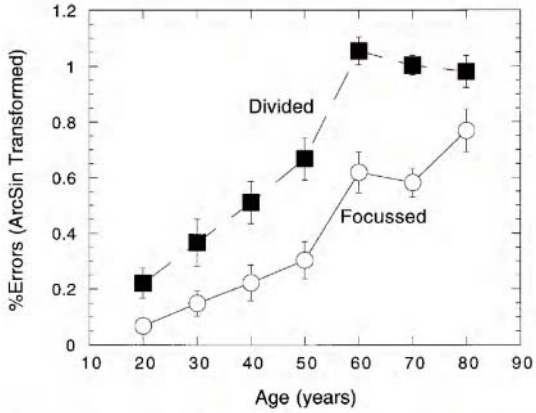


FIGURE 3 Error rates in the peripheral radial localization task plotted as a function of age.

左：中心課題による実験結果、右：周辺課題による実験結果

【出典】Sekuler, A. B., Bennett, P. J., & Mamelak, M. “Effects of aging on the useful field of view. Experimental Aging Research”, ２６, １０３-１２０, ２０００

（２） 判断力

高山、中山、福田（２００４）によると、道路の横断時間と横断可能と判断したラグ（走行車の間の距離）の長さに関する検討を行ったところ、横断時間の増加にも関わらず横断可能と判断するラグの長さは増加していないことを示している（**図表 ６９**）。

この結果は、高齢者は、渡りきれない横断を敢行してしまう傾向にあることを示唆しているが、高齢者のメタ認知が低下しており、高齢者自身の移動速度が低下していることを認識しにくいためであるという報告もある（Oxley, Ihsen, Fildes, Charlton & Day, ２００５）。

図表 ６９ 横断可能ラグと横断時間

	非高齢者	高齢者
サンプル数	45	36
平 均	5.80	6.84
標準偏差	1.83	1.80
t値	-2.54(5%有意)	

	非高齢者	高齢者
サンプル数	45	36
平 均	6.19	6.73
標準偏差	1.73	2.10
t値	-1.27(有意でない)	

左：高齢者と非高齢者の横断時間平均の差、右：高齢者と非高齢者の利用ラグ平均の差

【出典】高山純一、中山昌一郎、福田次郎「高齢者の横断歩道外における横断行動の実態及びその意識に関する調査」土木計画学研究・論文集、２１（３）、６４７-６５５、２００４

４．知能

（１） 知能に関する特徴 ～流動性知能と結晶性知能～

前述の通り、高齢者には注意力、判断力を始めとした認知機能の低下が見られるが、このような低下は、より高次の機能である知能に関しても見られる。しかし、知能の低下の仕方については、知能の種別において差が見られる。

Cattel（１９８２）は知能を流動性知能と結晶性知能の２つの種別に分けている。流動性知能は加齢による影響を受けやすいが、結晶性知能は加齢による影響を受けにくいという研究結果がある（**図表 ７０**）。

① 流動性知能

新しい環境に適応するための問題解決能力のことである。流動性知能は、文化や教育の影響を受けにくく、個人の発達の限界が４０歳位で訪れ、７０歳代以降から急速に低下することが知られている（**図表 ７０**）。また、流動性知能の変化は、身体の成熟及び老化に起因するものであり、脳の気質的変異などの影響を受ける部分であると考えられる。流動性知能は、いわゆる突発的な事象に対する注意力、判断力と言い換えることもできる。

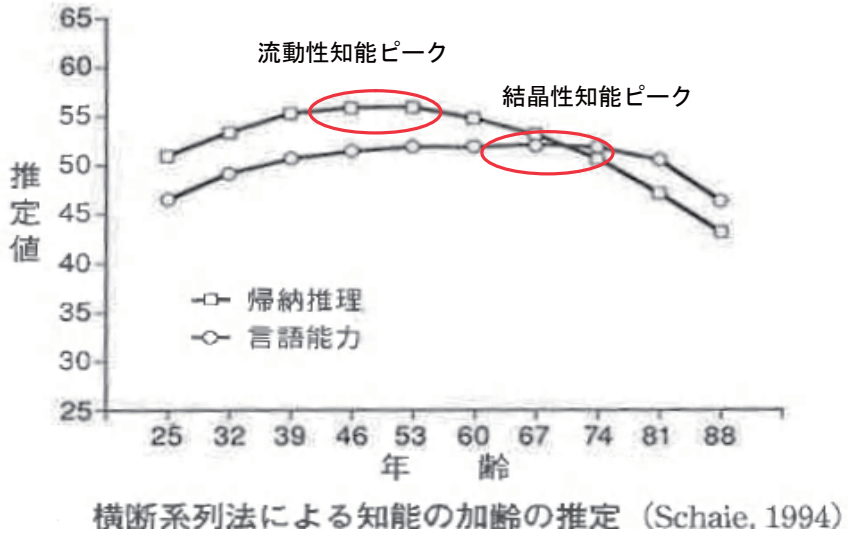
② 結晶性知能

経験によって獲得された知能を生かす能力のことである。結晶性知能は、文化や教育の影響を受けやすく、能力のピークが４０歳代以降になることもあり、老化に伴って急速には低下しないことが知られている（**図表 ７０**）。結晶性知能は、経験、学習による知識に由来する。

図表 ７０ 加齢による流動性知能と結晶性知能の変化

	特徴	加齢による変化
流動性知能	新しい環境に適応するための問題解決能力	４０歳位まで上昇 ７０歳代で急速に低下
結晶性知能	経験によって獲得された知能を生かす能力	６０歳位まで上昇 ６０歳以降ゆるやかに低下

【出典】近藤勉「よくわかる高齢者の心理 改訂版」ナカニシヤ出版、２０１０



横断系列法による知能の加齢の推定（Schaie, 1994）

帰納推理…流動性知能にあたる、言語能力…結晶性知能にあたる

【出典】下仲順子編「老年心理学」培風館、１９９７

（２） 思考能力

記憶力が低下しても、思考能力が衰えることはない。また、言語能力を保持している人ほど、ものを考える能力は保持される（【出典】宮内編訳「ジェロントロジー～加齢の価値と社会の力学～」２００５）。

高齢者は年齢を重ねている分、より優れた言語能力を保持していると考えられるため、高齢者の記憶力が低下しても、ものを考える能力(思考能力)は十分に保持されていると考えることができる。

５．感情

自己中心的な思考、自尊心

加齢により必ずしも性格の変化をきたすものではないと考えられているが、心身の衰え、感覚器の老化、環境の変化、人間関係の悪化のような理由から本来の性格傾向が拡大したり性格の変化をきたす高齢者もいると考えられる(近藤、２０１０)。

例えば、高齢者の心理的特性の１つとして、「自己中心的な思考」が挙げられており、「行動が自己本位、相手に甘えがち」になる傾向がある(鈴木、２０００)。

また、自尊心を維持するためには、自らの経験が尊重される社会であり続けることを望むことから、新しい変化や変革に抵抗し、反対する傾向がある(近藤、２０１０)。

（参考文献）

Ball,K. K., Beard, B. L., Roenker, D. L. Miller, R. L., & Griggs, D. S. （１９９８） Age and visual search: expanding the useful feld of view. J. Optical Society of America. A, Optics and image science, ５, ２２１０-２２１９

C. A. Bennett（１９７７） The Demographic variables of discomfort glare, light. Des. Apple, Vol. ７, No. １, ２２-４４

Cattel, R.B.,（１９８２）The Inheritance of personality and ability: research methods and findings, Academic Press

Evans, L.（１９９１）Traffic safety and the driver. Van Nostrand Reinfold

金光義弘(２００３) 高齢運転者における視野異常の実態―視野の経年変化に関する調査的研究を通じて―、川崎医療福祉学会誌 １３(2)、２５７-２６２

加来信雄(２０００) 交通事故損傷とその対処の留意点、IATSS Review ２５(2)、１９-２６

Kausler, D.H. （１９９１） Experimental psychology, cognition, and human aging, Springer-Verlag, NewYork

近藤勉(２０１０) よくわかる高齢者の心理　改訂版、ナカニシヤ出版

厚生労働省「疫学調査」(２００８)

高齢者にやさしい自動車開発委員会(２０１１)報告書

松永勝也編(２００２) 交通事故防止の人間科学、ナカニシヤ出版

松田隆夫(２００７) 「知覚不全」の基礎心理学、ナカニシヤ出版
丸山仁司(１９９９) 高齢者の運動機能と歩行、理学療法科学 １４(3)、１０１-１０５
宮内康二編訳(２００５) ジェロントロジー～加齢の価値と社会の力学～、きんざい
溝端光雄(１９９０) 高齢ドライバーと高齢歩行者の交通特性について、国際交通安全学会誌、 １６(1)、４９-５７
NHTSA (１９８６) Driver Performance Data Book, DOT HS ８０７, １２１
大阪交通科学研究会編(２０００) 交通安全学－新しい交通安全の理論と実践、企業開発センター交通問題研究所
Overstall, P.W., Exton-Smith A.N., Imms F.J., and Johnson A. L., (１９７７) Falls in the elderly related to postural imbalance. Br Med J, ２６１-６４
Owsley, C. (１９９４) Vision and driving in elderly, Optometry and vision science, ７１,７２７-７３５
Oxley, J., Ihsen, E., Fildes, B., Charlton, J., & Day, R.(２００５) Crossing roads safely: An experimental study of age differences in gap selection by pedestrians. Accident Analysis and Prevention, ３７, ９６２-９７１
Roenker,D. L., Cissel, G. M., Ball,K. K.,Wadley,V.G.,&Edwards,J.D.(２００３) Speed of processing and driving simulator training result in improved driving performance,Human Factors,４５,２１８-２３３
Sabey B., (１９８８) Pedestrian accidents: Nature and scope of the problem, Conference of Pedestrian Safety-Positive Step Forward London.
佐々木洋(２００１) 人種、生活環境の異なる４地域での白内障疫学研究、日本白内障学会誌 １３、１３-２０,
Sekuler, A. B., Bennett, P. J., & Mamelak, M. (２０００) Effects of aging on the useful field of view. Experimental Aging Research, ２６, １０３-１２０
下仲順子編(１９９７) 老年心理学、培風館
鈴木春男(２０００) 高齢者の自動車運転能力、臨床精神医学、２９(6)、６０９-６１５
高山純一、中山昌一郎、福田次郎(２００４) 高齢者の横断歩道外における横断行動の実態及びその意識に関する調査、土木計画学研究・論文集、２１(3)、６４７-６５５

2章. アンケート調査

1. 単純集計　グラフ

（1） 高齢者の交通安全意識と交通特性把握

ー「一般高齢者」と「事故当事者高齢者」の比較ー

＜用語・記号の説明＞

自分：あなた　の行動について回答した結果

他人：一般の高齢者　の行動を想像して回答した結果

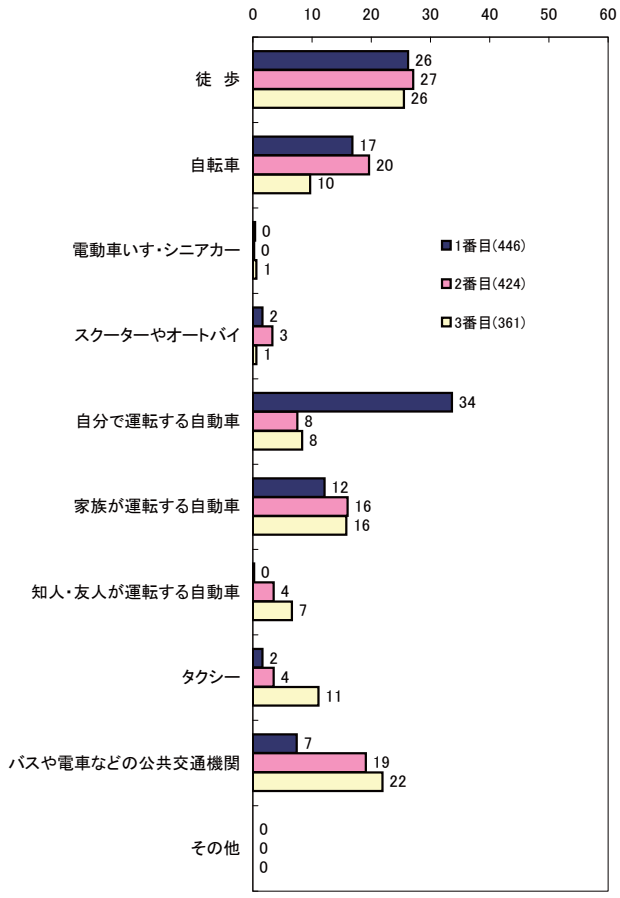
SA：単数回答

MA：複数回答

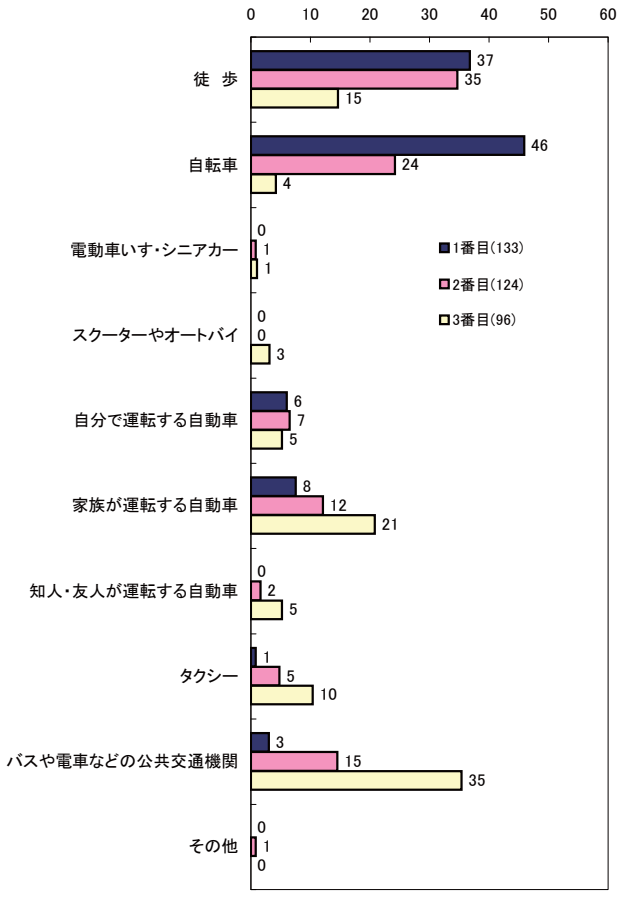
図表 71　出かけるときの交通手段（SA）

単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】



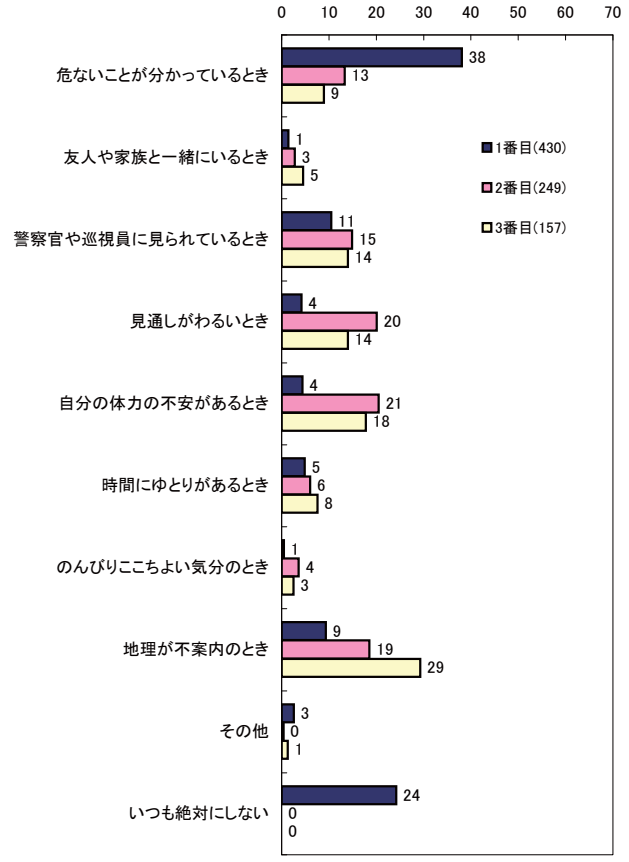
【事故当事者高齢者】



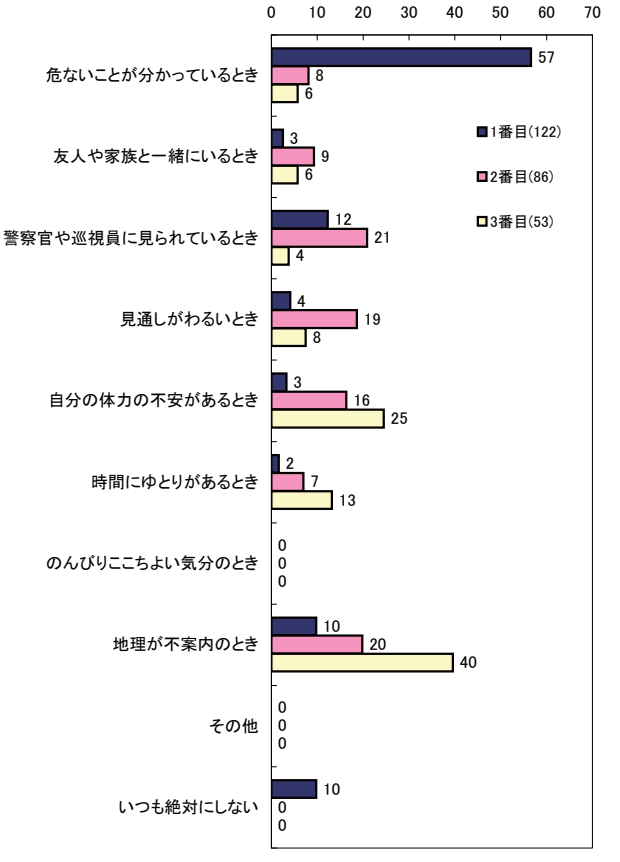
図表 72　交通違反を絶対にしないとき（SA）

単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

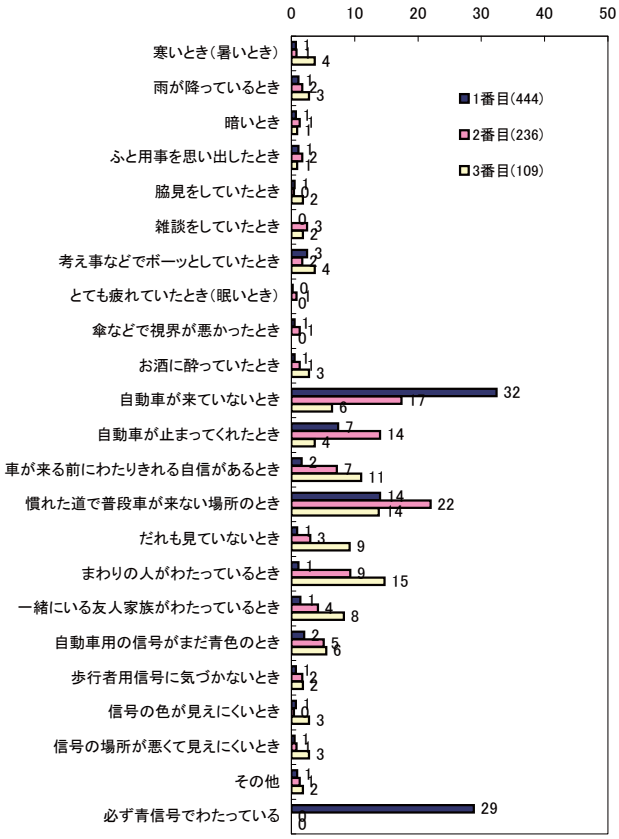


【事故当事者高齢者】



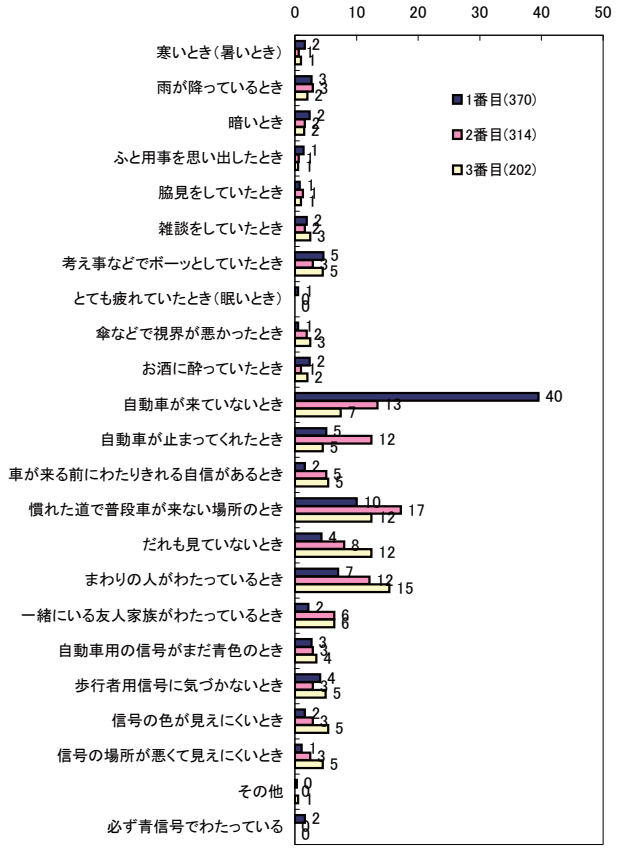
図表 73　赤信号での道路横断（自分）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

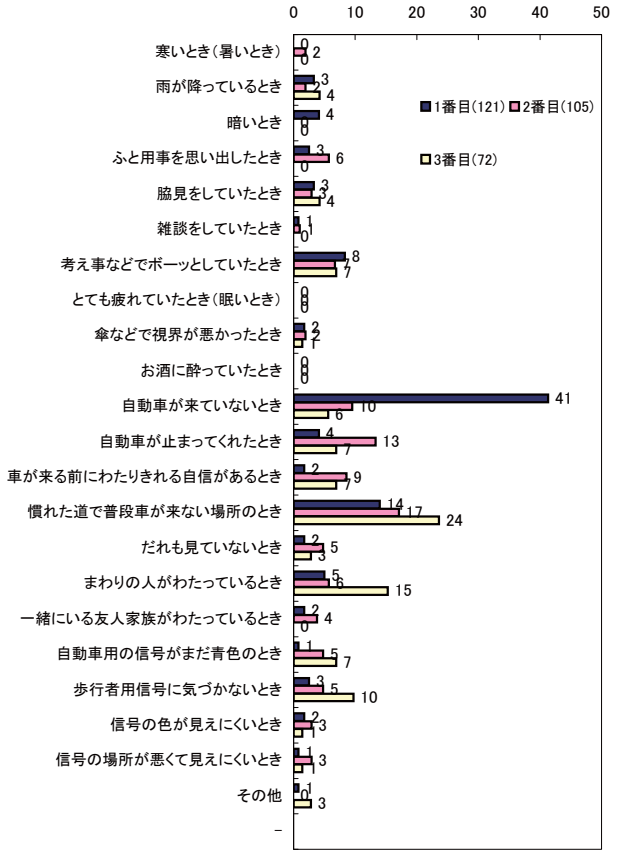


図表 74　赤信号での道路横断（他人）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

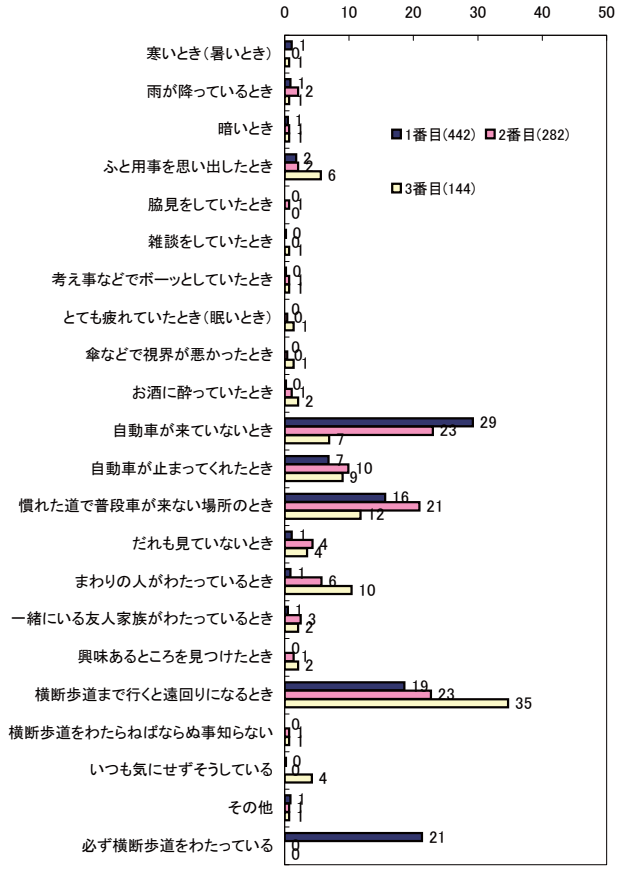


【事故当事者高齢者】



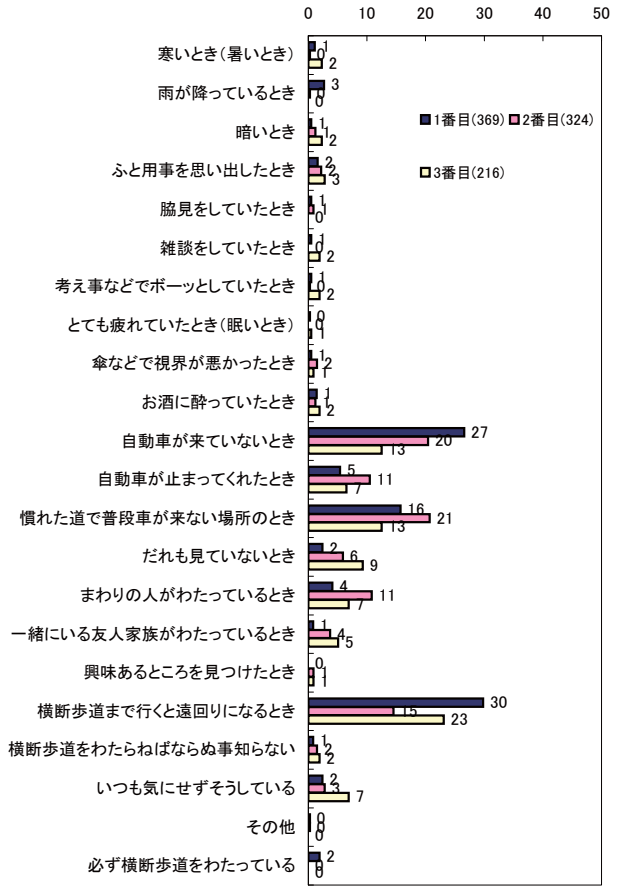
図表 75　横断歩道以外での道路横断（自分）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

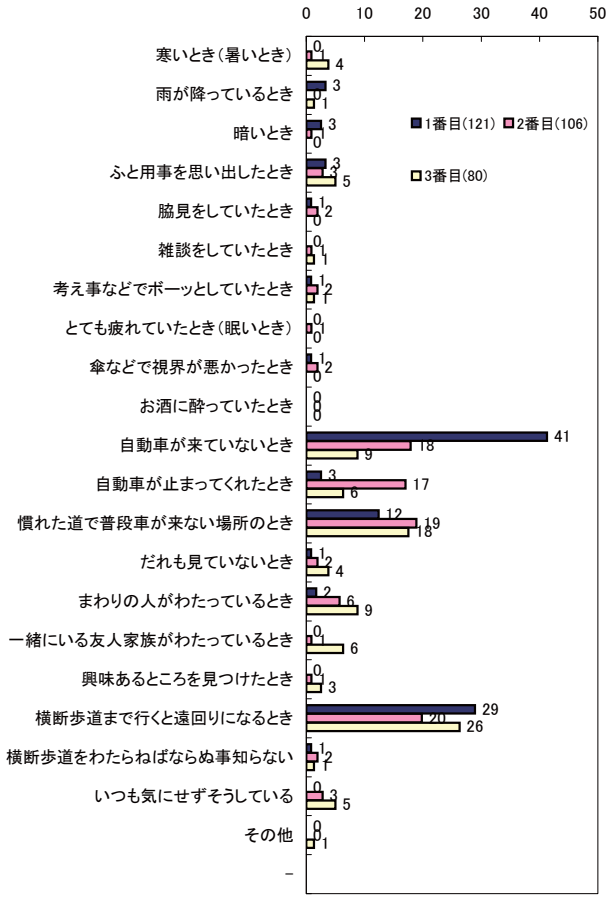


図表 76　横断歩道以外での道路横断（他人）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

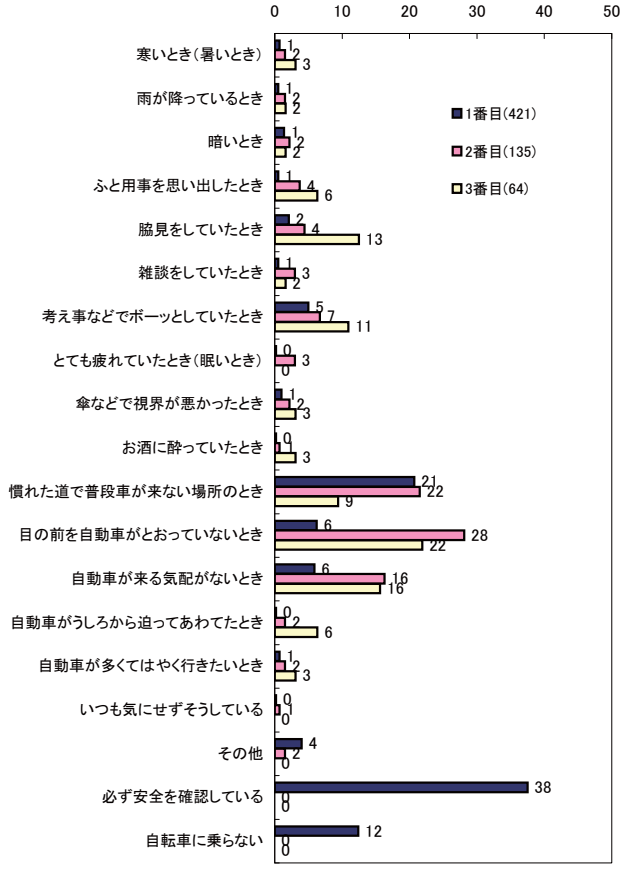


【事故当事者高齢者】



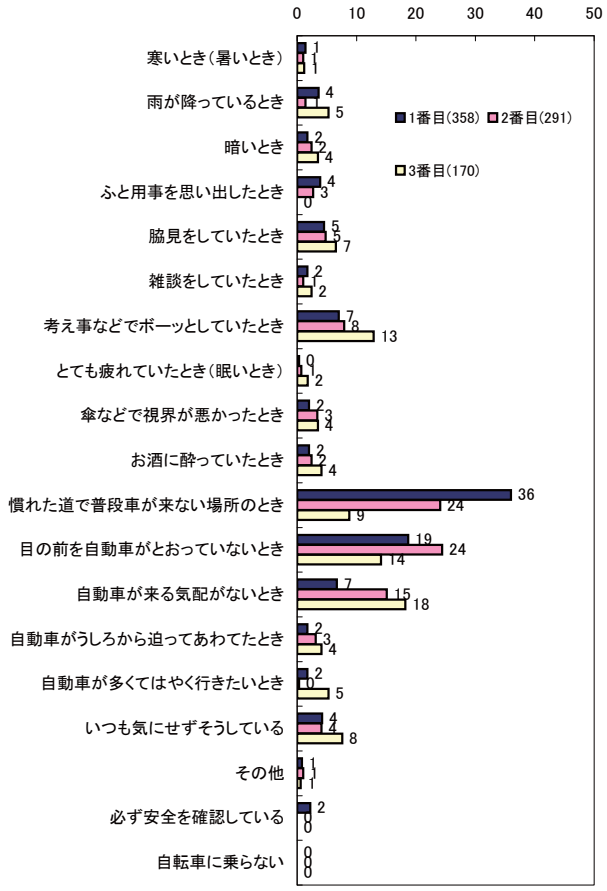
図表 77　交差点での自転車左右不確認進入（自分）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

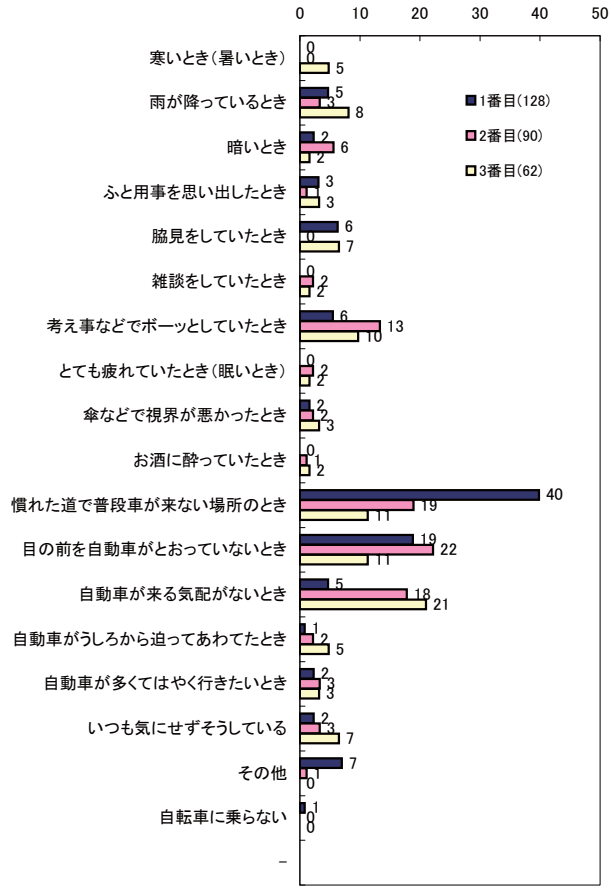


図表 78　交差点での自転車左右不確認進入（他人）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

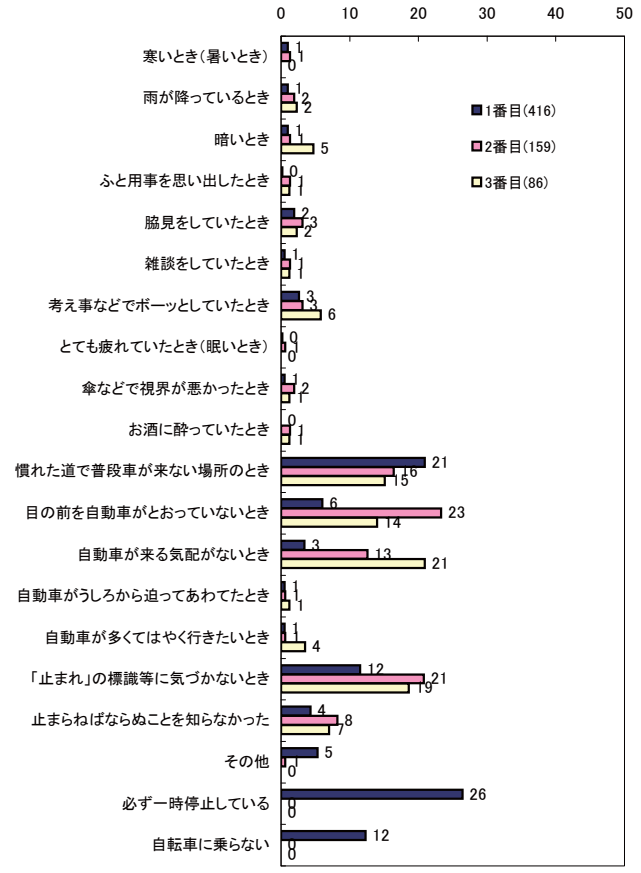


【事故当事者高齢者】



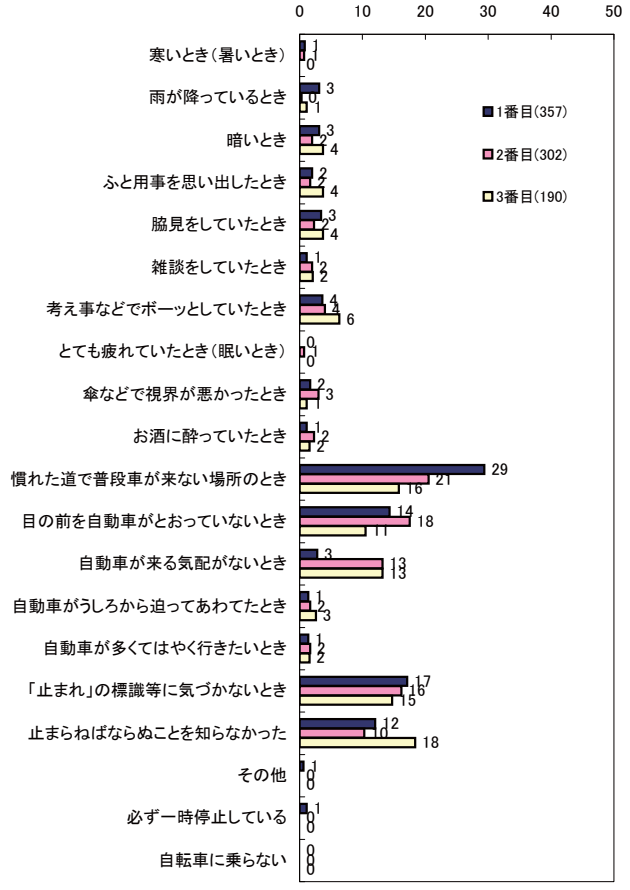
図表 79　一時停止場所での自転車不停止走行（自分）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

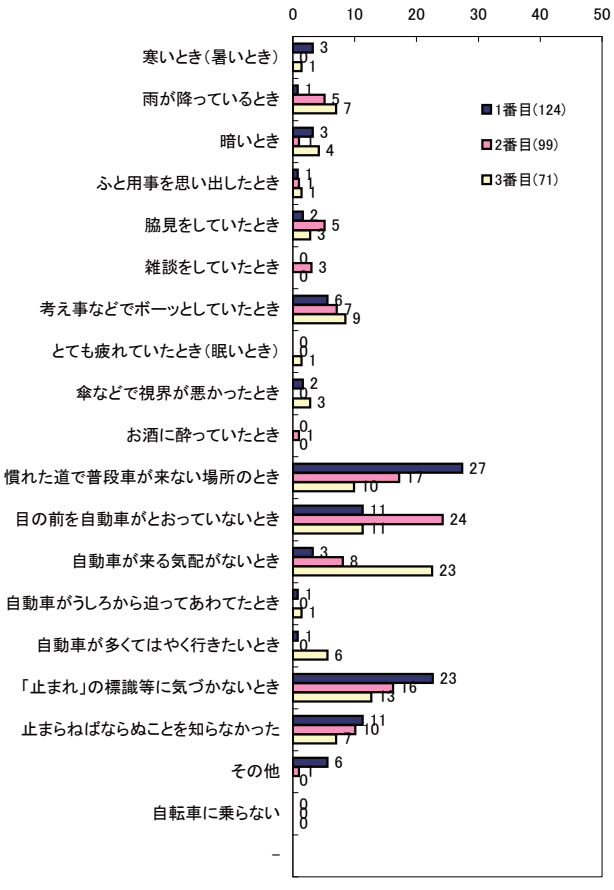


図表 80　一時停止場所での自転車不停止走行（他人）（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

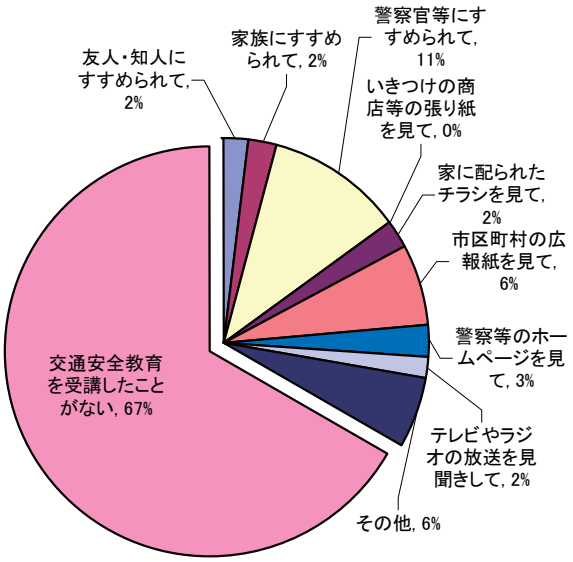


【事故当事者高齢者】

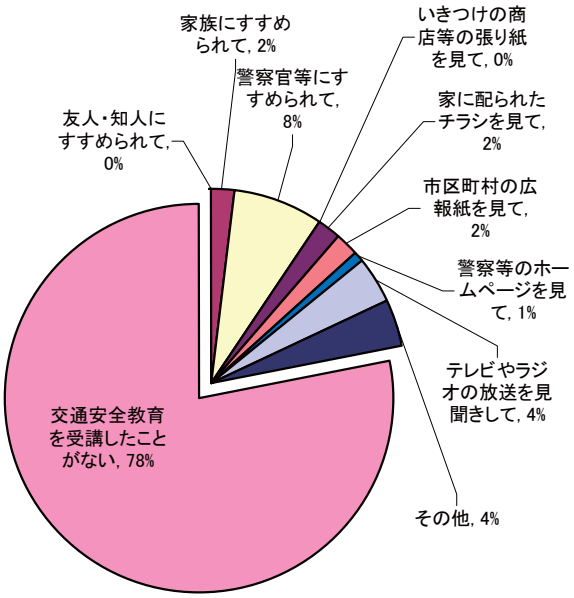


図表 81　最近3年間の交通安全教育の受講（SA）

【一般高齢者】　単位%　該当者数:407

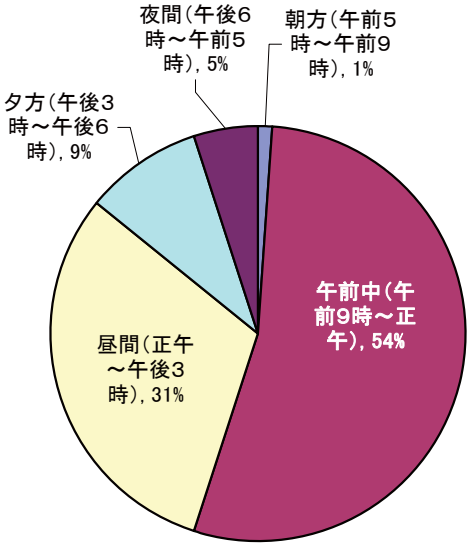


【事故当事者高齢者】　単位%　該当者数:105

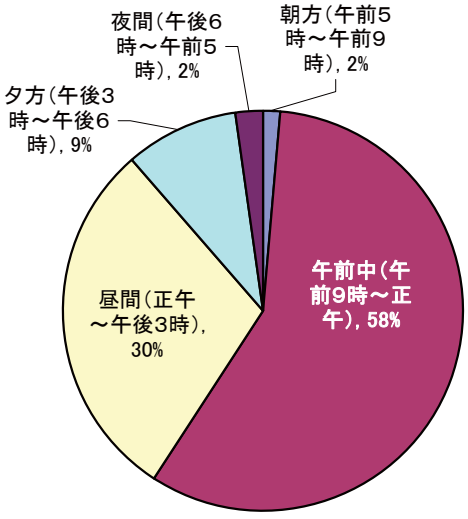


図表 82　今後の交通安全教育　受講希望時間帯（SA）

【一般高齢者】　単位%　該当者数:441

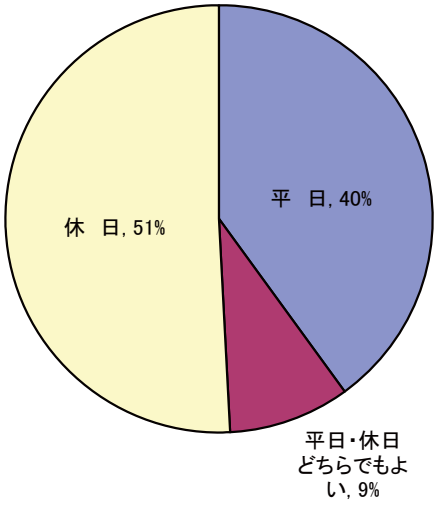


【事故当事者高齢者】　単位%　該当者数:132

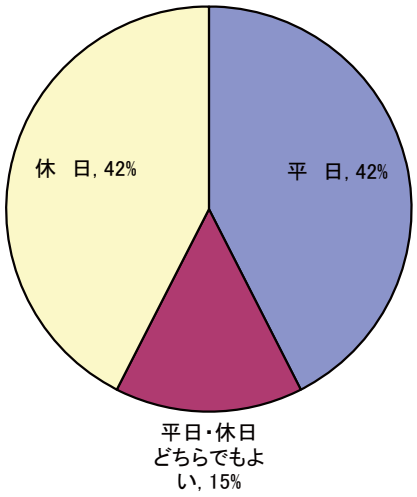


図表 83　今後の交通安全教育　受講希望日（SA）

【一般高齢者】　　単位%　　該当者数:446



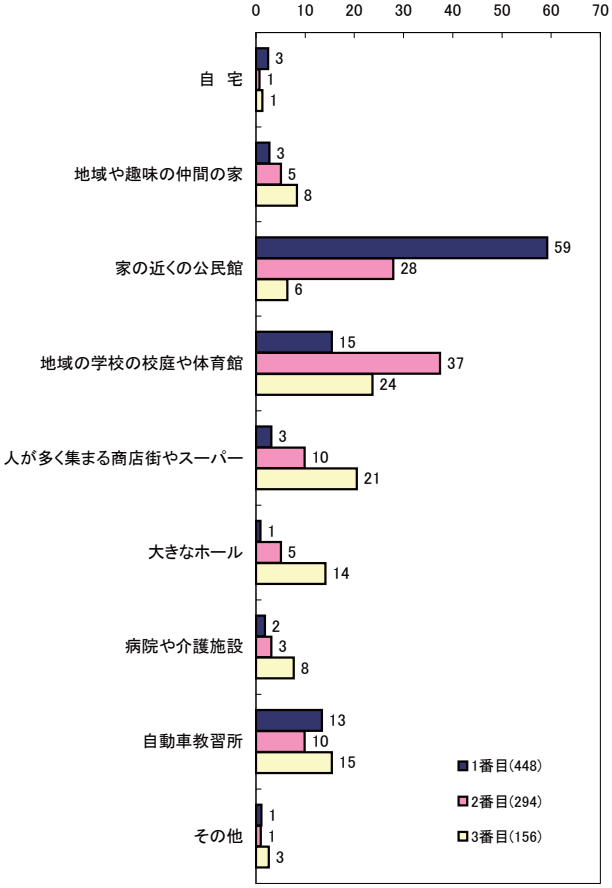
【事故当事者高齢者】　　単位%　　該当者数:132



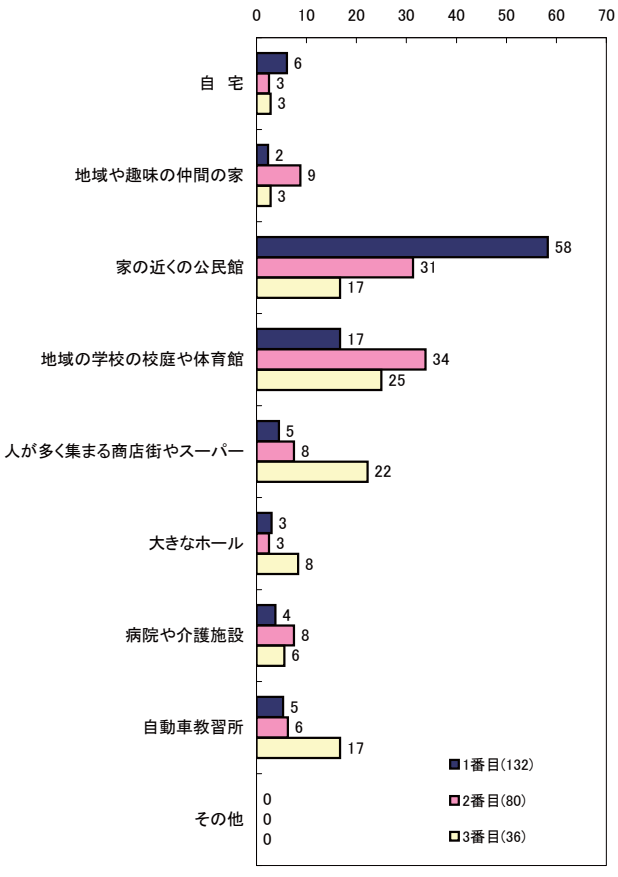
図表 84　今後の交通安全教育　受講希望場所（SA）

単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

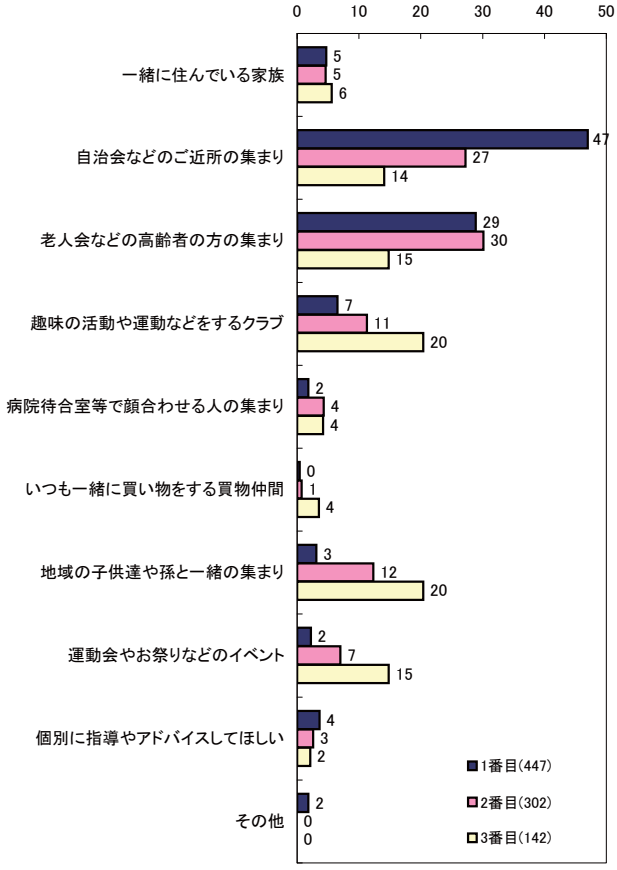


【事故当事者高齢者】

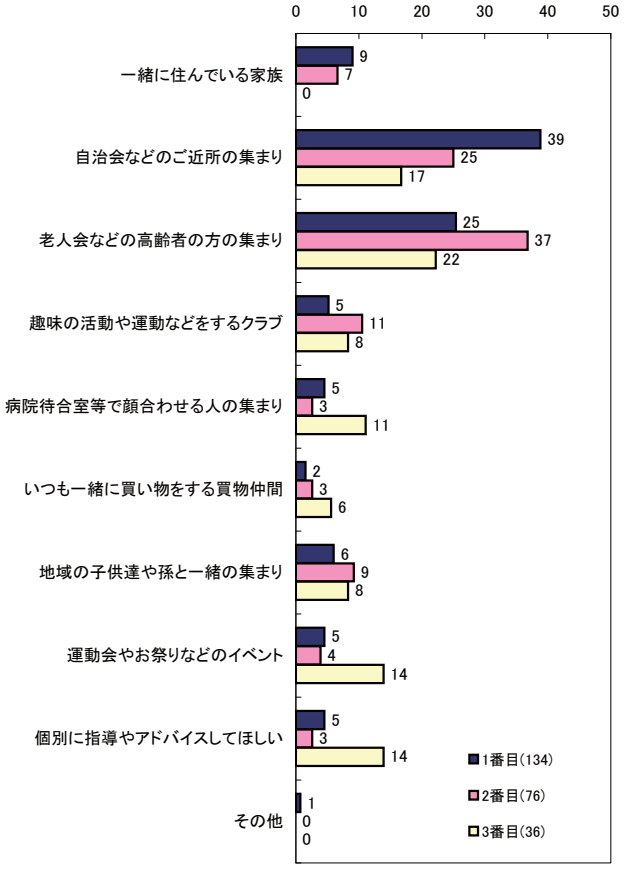


図表 85　今後の交通安全教育　受講希望集まり形態（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

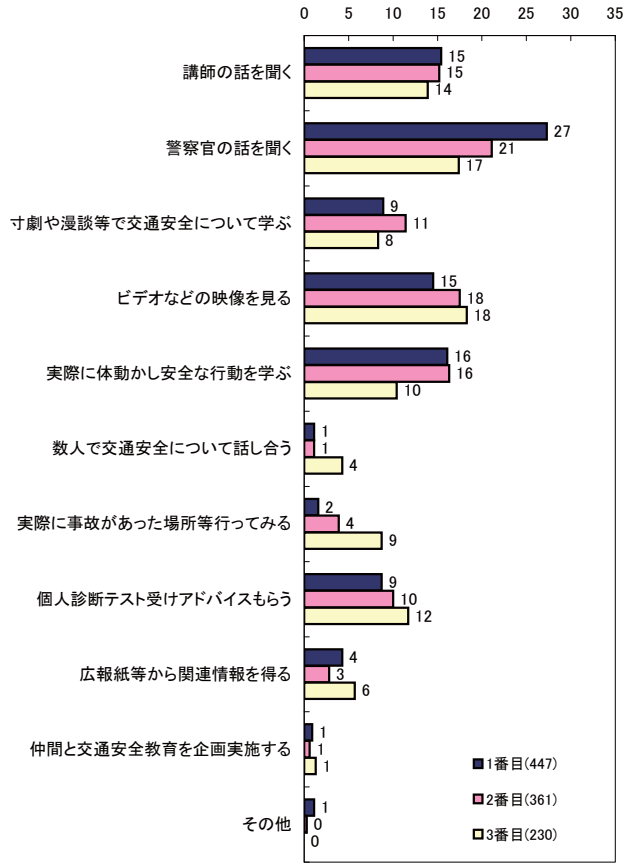


【事故当事者高齢者】

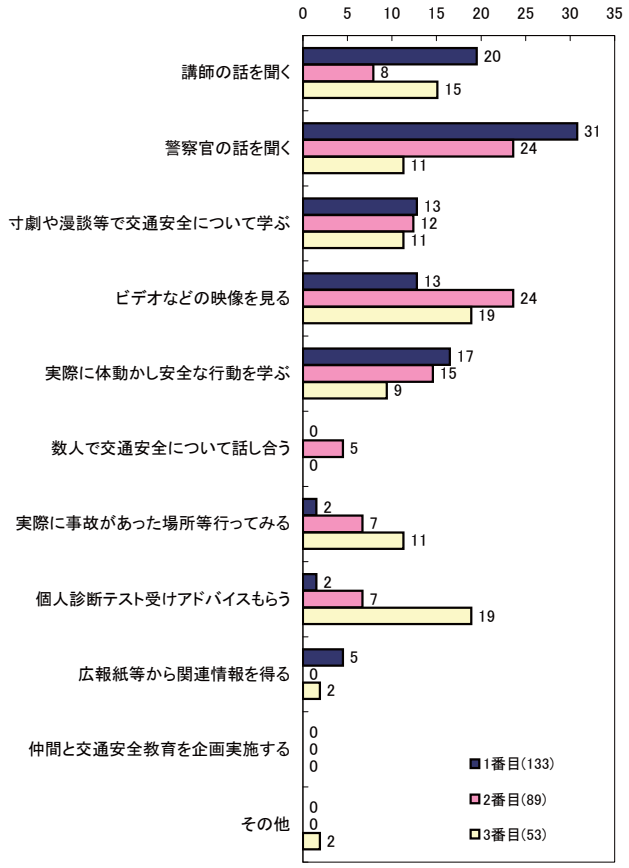


図表 86　今後の交通安全教育　受講希望スタイル（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

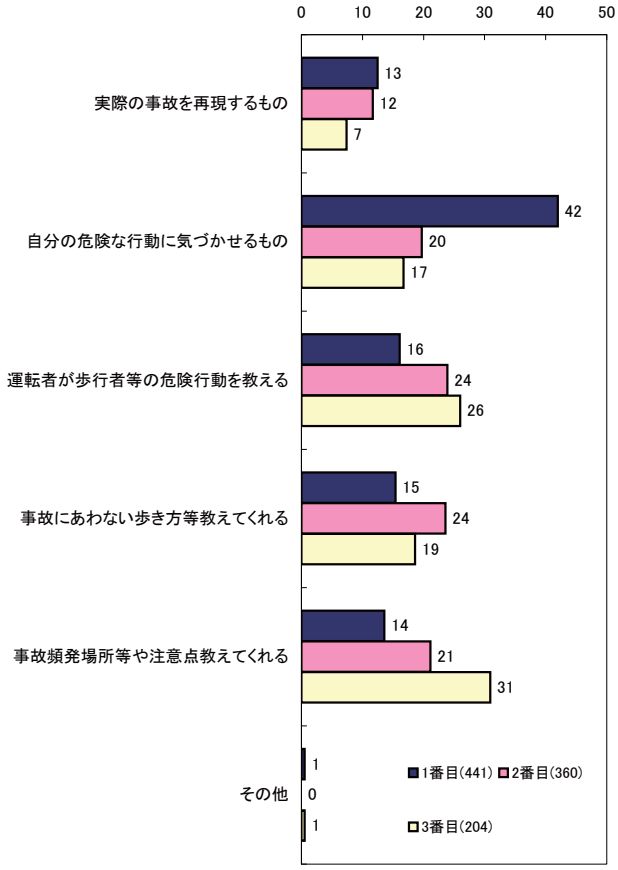


【事故当事者高齢者】

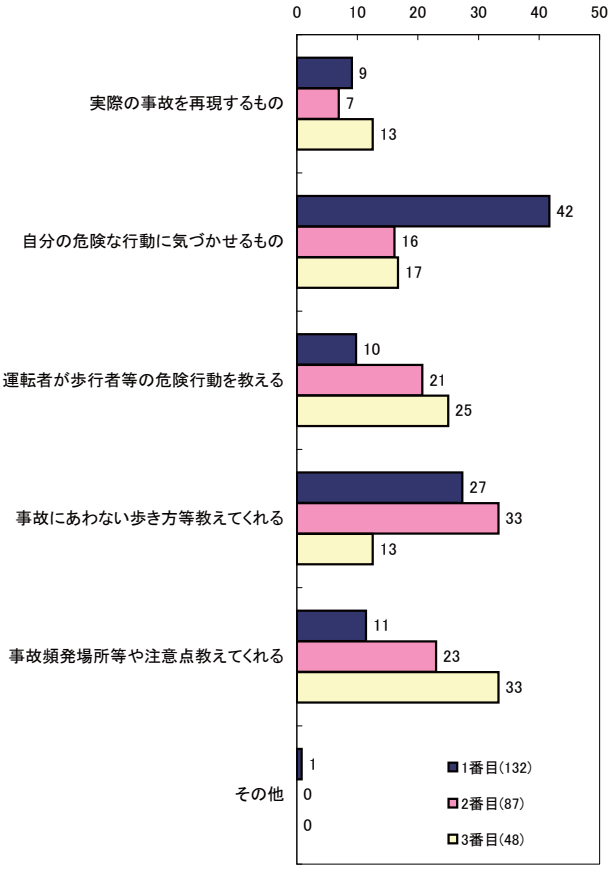


図表 87　今後の交通安全教育　受講希望内容（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【一般高齢者】

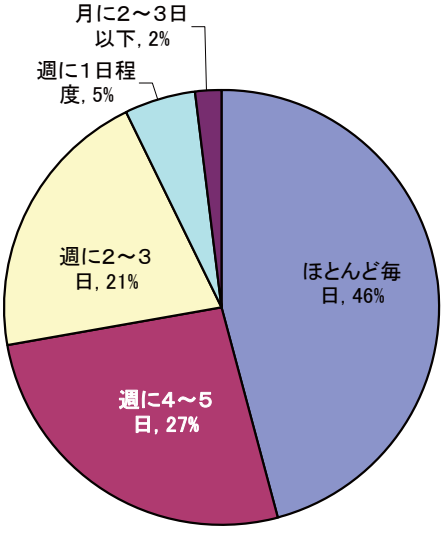


【事故当事者高齢者】

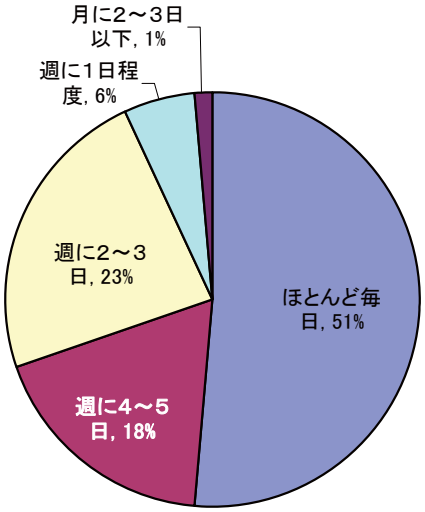


図表 88　外出頻度（SA）

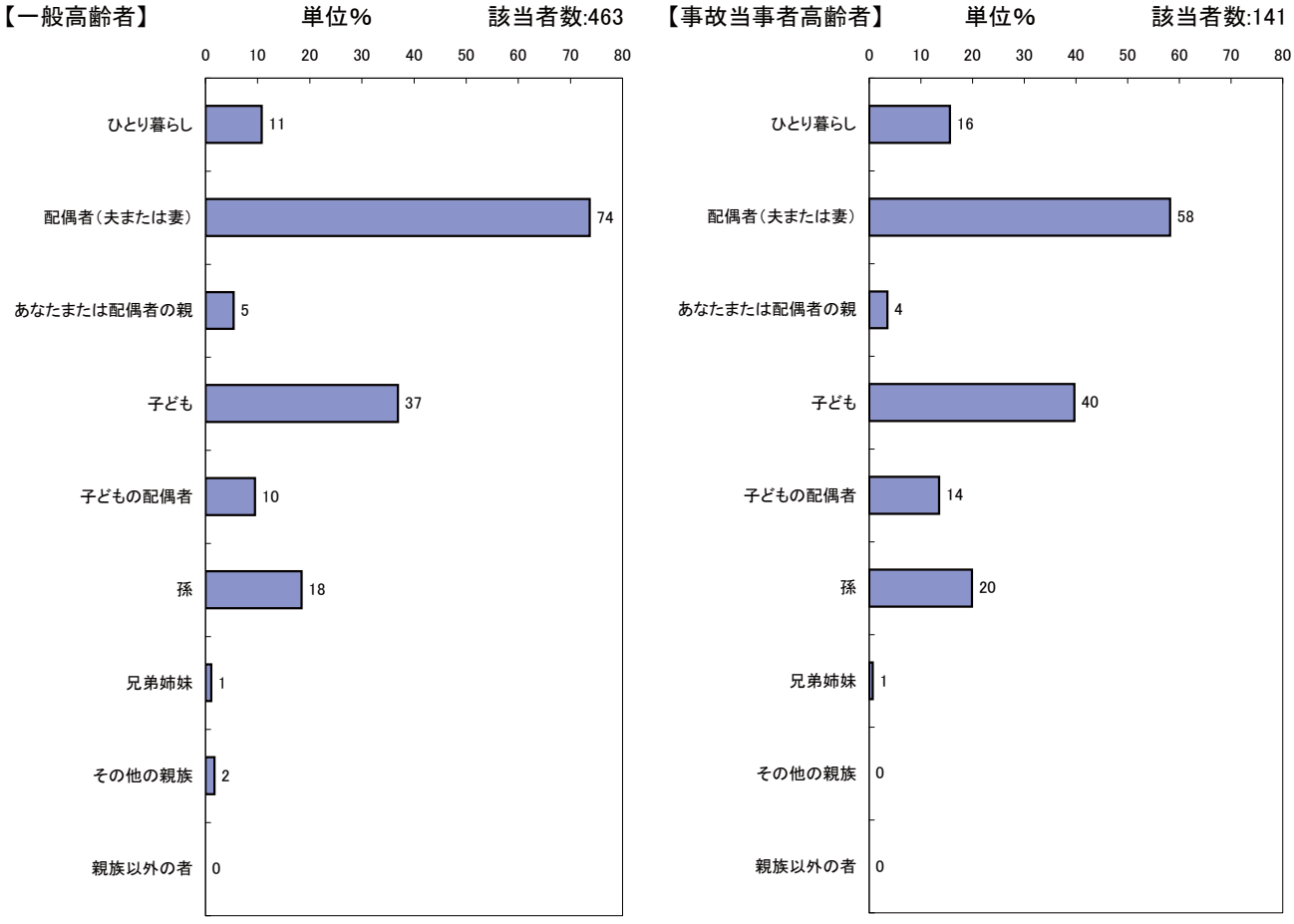
【一般高齢者】　　単位%　　該当者数:462



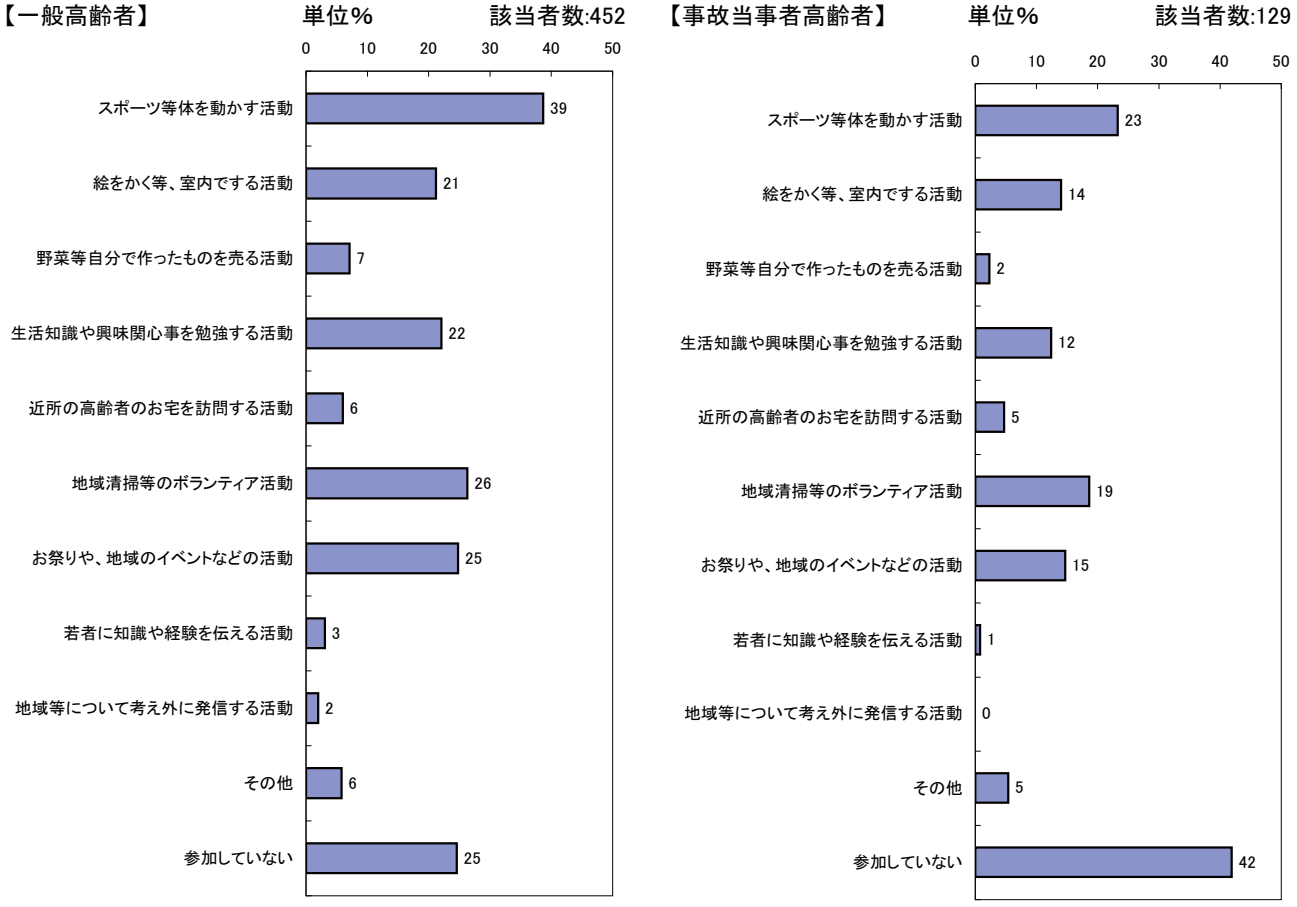
【事故当事者高齢者】　　単位%　　該当者数:142



図表 89　同居家族（MA）



図表 90　普段参加している地域コミュニティ（MA）

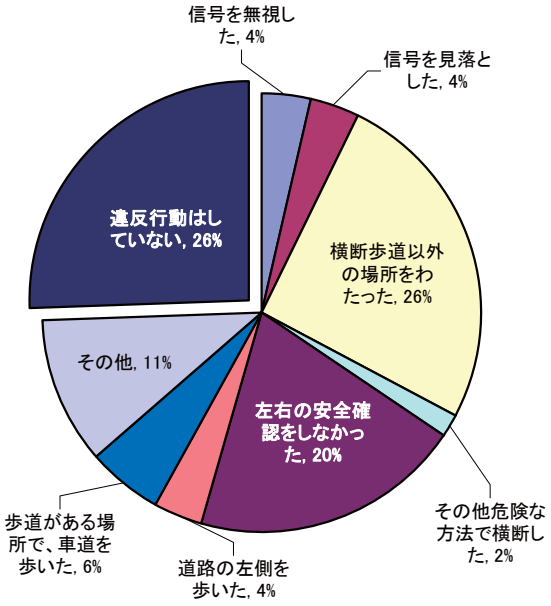


（2） 事故当事者に対する事故実態の把握

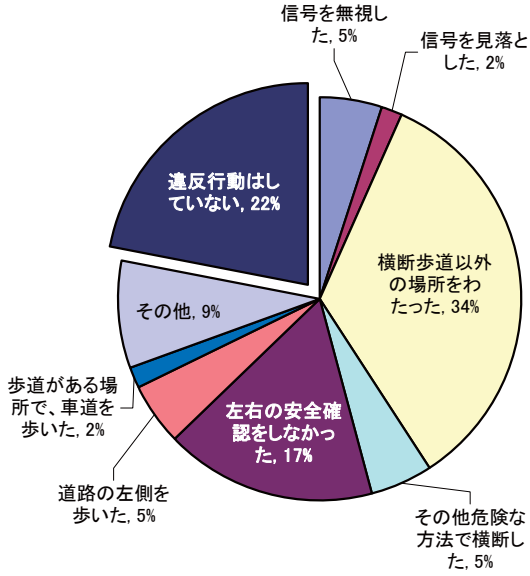
－「非高齢者」と「高齢者」の比較－

図表 91　歩行時の事故に関係ある行動（SA）

【事故当事者非高齢者】　単位％　該当者数:55

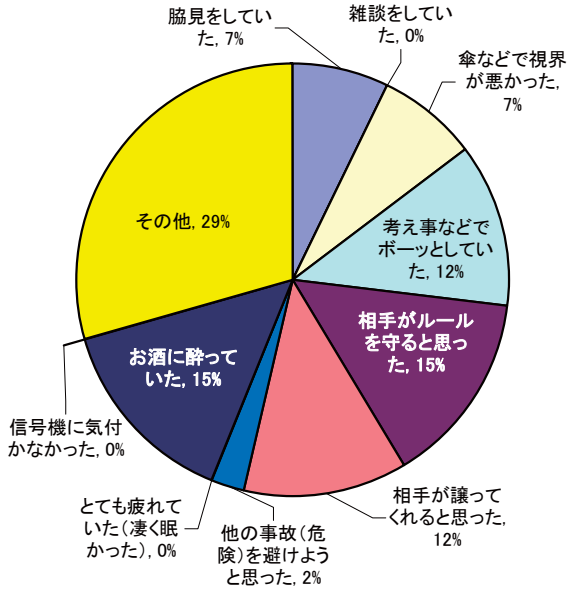


【事故当事者高齢者】　単位％　該当者数:59

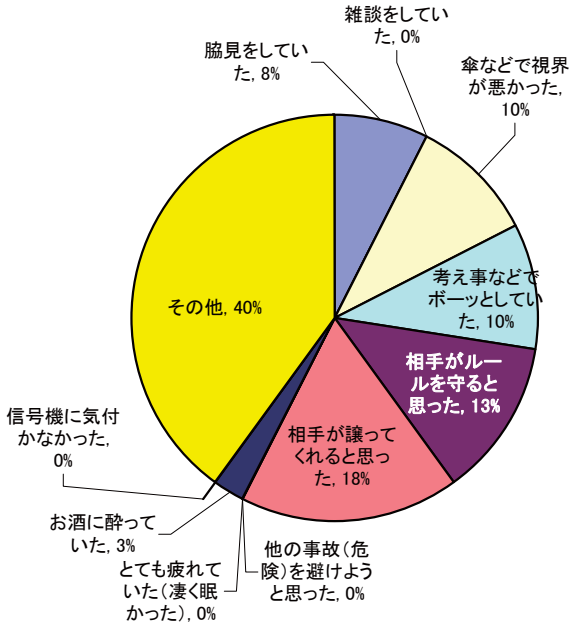


図表 92　歩行時の事故に関係ある行動をした理由（SA）

【事故当事者非高齢者】　単位％　該当者数:41

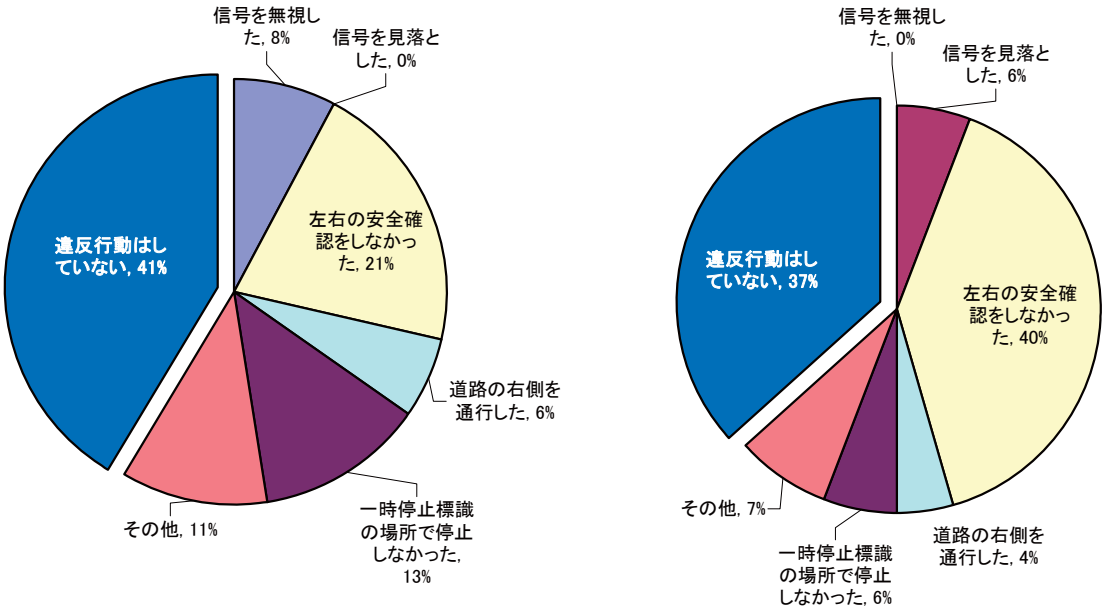


【事故当事者高齢者】　単位％　該当者数:40



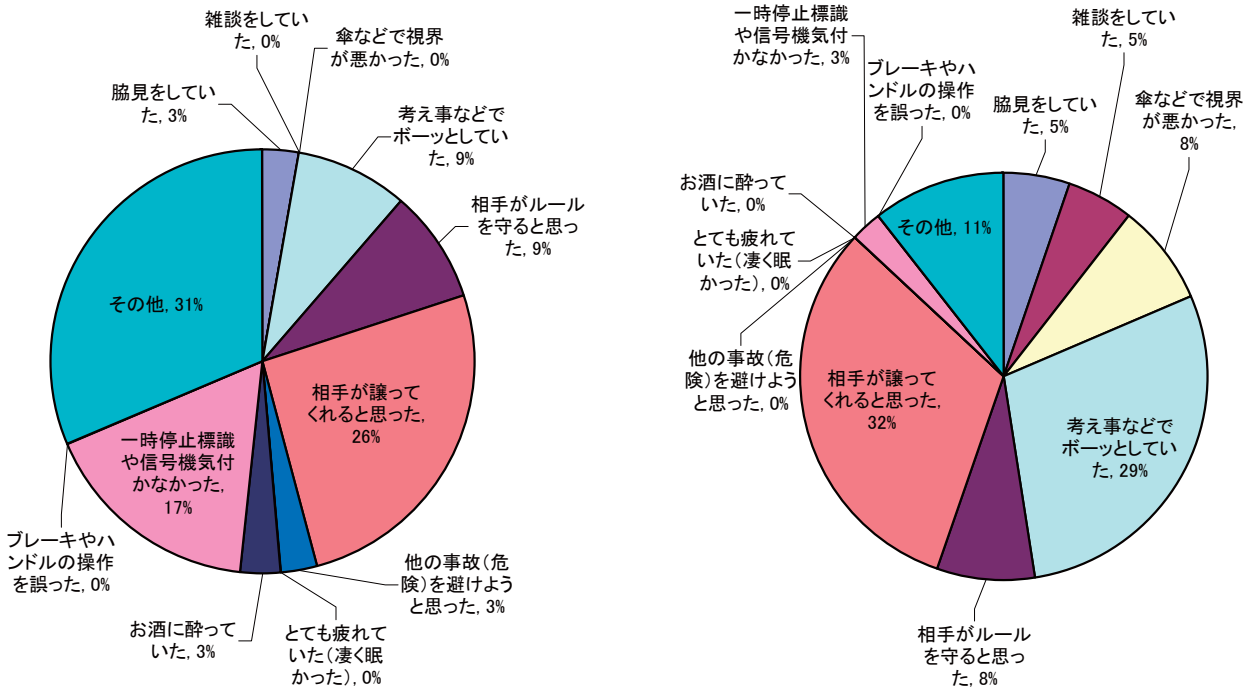
図表 93　自転車乗用中の事故に関係ある行動（SA）

【事故当事者非高齢者】　　単位％　　該当者数:63　【事故当事者高齢者】　　単位％　　該当者数:68



図表 94　自転車乗用中の事故に関係ある行動をした理由（SA）

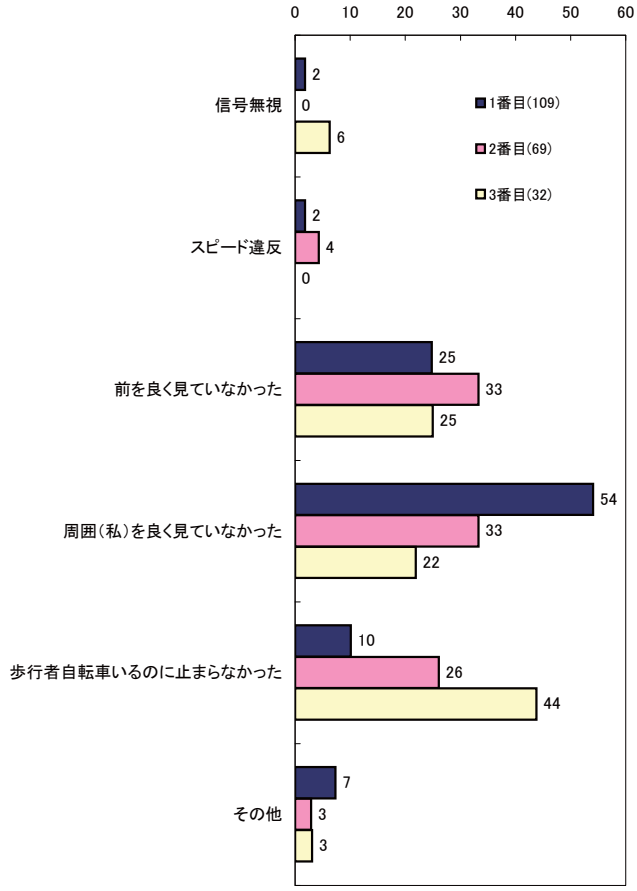
【事故当事者非高齢者】　　単位％　　該当者数:35　【事故当事者高齢者】　　単位％　　該当者数:38



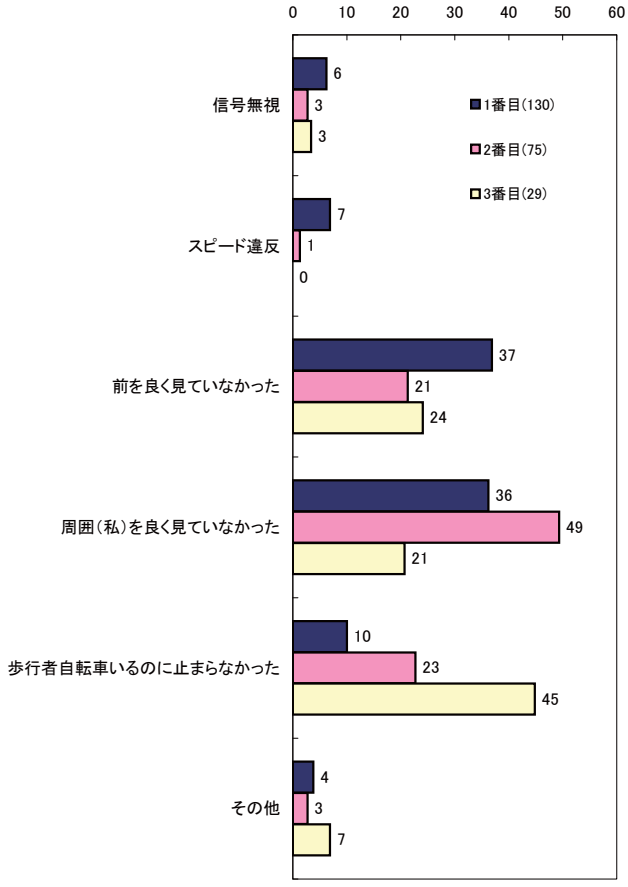
図表 95　今回の事故発生に関係ある相手の行動（SA）

単位%,( )内は該当者数

【事故当事者非高齢者】



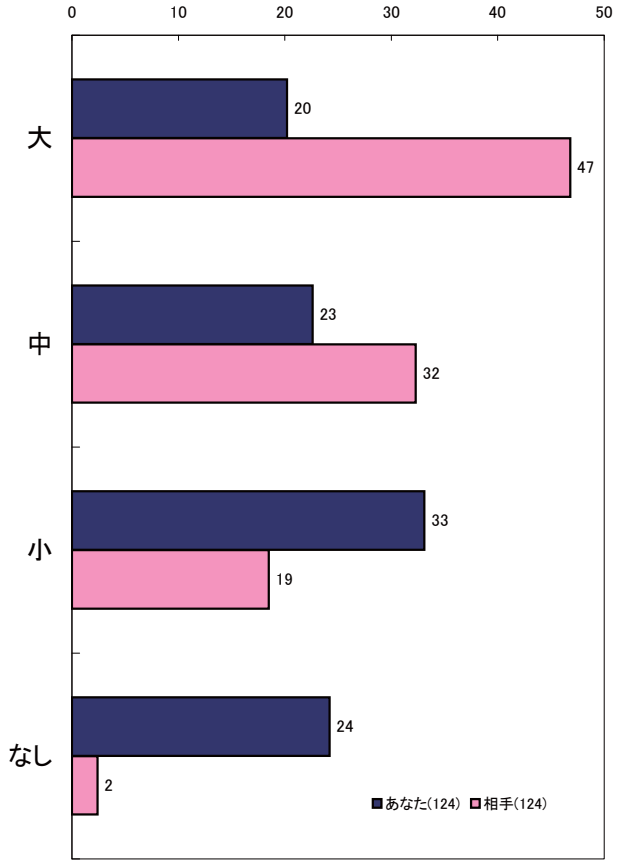
【事故当事者高齢者】



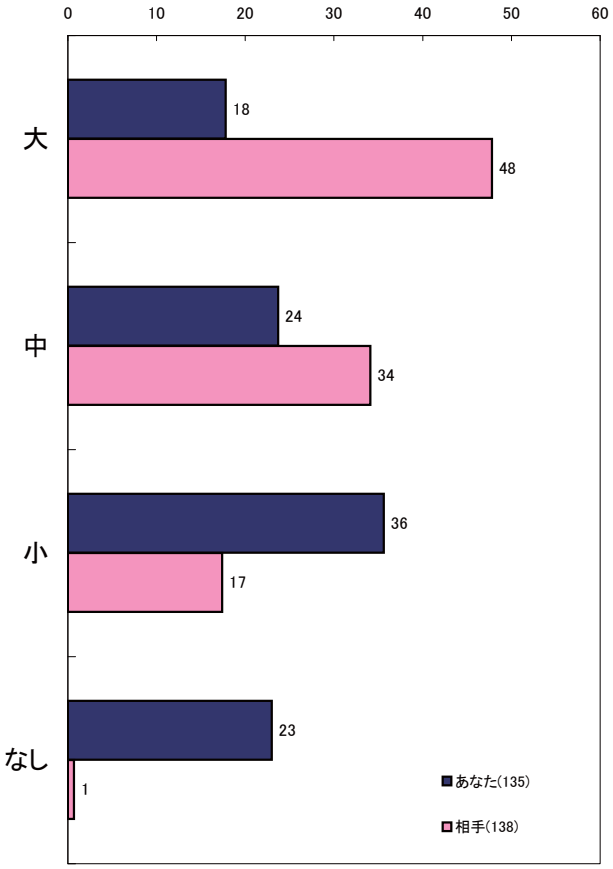
図表 96　交通事故における不注意の度合い（SA）

単位%,( )内は該当者数

【事故当事者非高齢者】

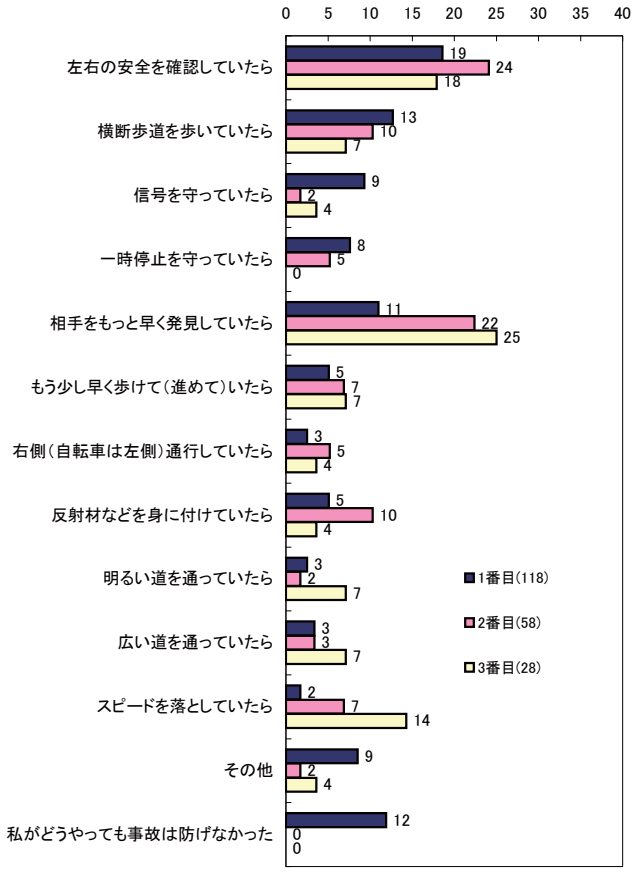


【事故当事者高齢者】

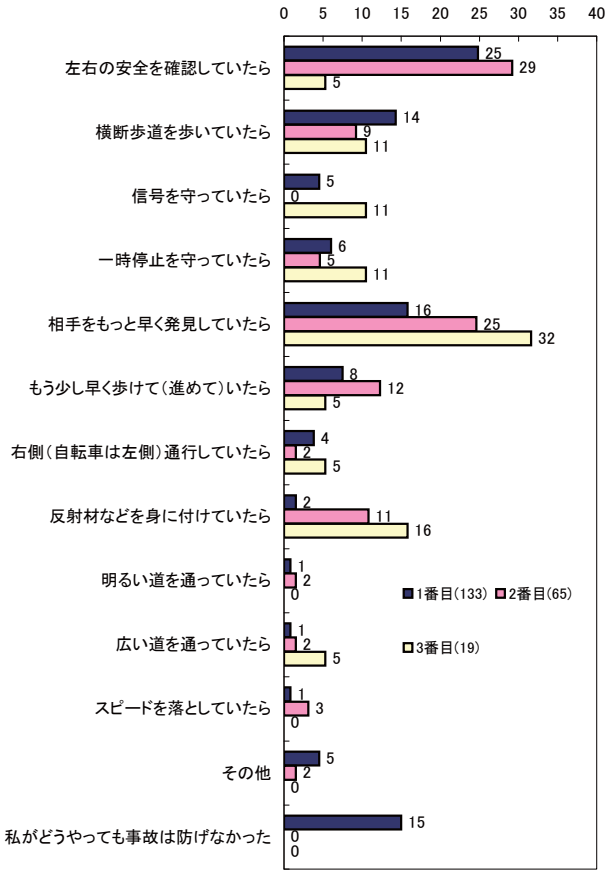


図表 97　どう行動したら今回の事故を防げたか（SA）　　単位%,( )内は該当者数

【事故当事者非高齢者】



【事故当事者高齢者】



右記の番号は、お礼をお届けするために必要な番号です。
切り取らないようにお願いいたします。

201011006000-00

交通行動に関する意識調査

2010年11月

調査主体：警察庁交通局交通企画課
調査実施：㈱日本リサーチセンター

【ご記入にあたって】

この調査票は、本年11月時点で満65歳以上の方にお送りしております。
ご記入にあたっては、調査票を送付させていただいたご本人様に、ご回答をお願いいたします。
別紙の「アンケート調査へのご協力のお願い」をお読みいただき、ご協力ください。

【回答の仕方について】

A. 黒ボールペン、または黒鉛筆をご使用ください。
B. 回答は、あてはまる順位を数字でご記入いただくものと、あてはまるものを選んで番号に○をつけるものがあります。
C. あてはまるものを選ぶ問いでは、問いごとに、「ひとつ」、「すべて」というように、○を付ける個数が指定してありますので、ご注意ください。
D. 「その他（　　）」に該当の場合は、なるべく詳しく（　　）内に回答内容をご記入ください。

最初に、日常の交通行動についておうかがいします。

問1 あなたは出かけるとき、どのような交通手段を使いますか。
もっともよく使うものには数字の「1」を、
2番目によく使うものには数字の「2」を、
3番目によく使うものには数字の「3」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

＜回答例＞※問2～6、問10～13も同様です。

もっともよく使うものが「徒歩」、
2番目によく使うものが「自転車」、
3番目によく使うものが「タクシー」
の場合は、
右記のようにご記入ください。

		ここに数字を記入
1.	徒歩	1
2.	自転車	2
3.	電動車いす・シニアカー	
4.	スクーターやオートバイ	
5.	タクシー	3
6.	その他（　　）	

	ここに数字を記入
1. 徒歩	
2. 自転車	
3. 電動車いす・シニアカー	
4. スクーターやオートバイ	
5. 自分で運転する自動車	
6. 家族が運転する自動車	
7. 知人・友人が運転する自動車	
8. タクシー	
9. バスや電車などの公共交通機関	
10. その他（　　）	

問2 歩いて横断歩道をわたるとき、あなたが歩行者用信号が赤色でもわたってしまうのはどういうときですか。
また一般に、高齢者が歩行者用信号が赤色でもわたってしまうのはどういうときだと思いますか。

それぞれについて、
もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「１」のみ、2つしかない場合は「１」「２」のみで結構です。）

	ここに数字を記入	
	あなた ご自身	一般の 高齢者
1. 寒いとき（暑いとき）		
2. 雨が降っているとき		
3. 暗いとき		
4. ふと用事を思い出したとき		
5. 脇見をしていたとき		
6. 雑談をしていたとき		
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき		
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）		
9. 傘などで視界が悪かったとき		
10. お酒に酔っていたとき		
11. 自動車が来ていないとき		
12. 自動車が止まってくれたとき		
13. 自動車が来ても、その前にわたりきれる自信があるとき		
14. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき		
15. だれも見ていないとき		
16. まわりの人がわたっているとき		
17. いっしょにいる友人や家族がわたっているとき		
18. 自動車用の信号がまだ青色のとき		
19. 歩行者用信号に気づかないとき		
20. 信号の色が見えにくいとき		
21. 信号の場所が悪くて見えにくいとき		
22. その他（　　）		
23. 必ず青信号でわたっている		

問3 歩いて道路をわたるとき、あなたが横断歩道が見えているのに横断歩道以外のところを、わたってしまうのはどういうときですか。
また一般に、高齢者が横断歩道以外のところを、わたってしまうのはどういうときだと思いますか。

それぞれについて、
もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「１」のみ、2つしかない場合は「１」「２」のみで結構です。）

	ここに数字を記入	
	あなた ご自身	一般の 高齢者
1. 寒いとき（暑いとき）		
2. 雨が降っているとき		
3. 暗いとき		
4. ふと用事を思い出したとき		
5. 脇見をしていたとき		
6. 雑談をしていたとき		
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき		
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）		
9. 傘などで視界が悪かったとき		
10. お酒に酔っていたとき		
11. 自動車が来ていないとき		
12. 自動車が止まってくれたとき		
13. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき		
14. だれも見ていないとき		
15. まわりの人がわたっているとき		
16. いっしょにいる友人や家族がわたっているとき		
17. 興味あるところを見つけたとき		
18. 横断歩道まで行くと、遠回りになるとき		
19. 横断歩道の近くは横断歩道をわたらなければならないということを知らなかった		
20. いつも気にせずそうしている		
21. その他（　　）		
22. 必ず横断歩道付近では横断歩道をわたっている		

問4 自転車に乗っているとき、あなたが左右を確認しないで交差点に進入してしまうのはどういうときですか。
また一般に、高齢者が左右を確認しないで交差点に進入してしまうのはどういうときだと思いますか。

それぞれについて、
もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「１」のみ、2つしかない場合は「１」「２」のみで結構です。）

	ここに数字を記入	
	あなた ご自身	一般の 高齢者
1. 寒いとき（暑いとき）		
2. 雨が降っているとき		
3. 暗いとき		
4. ふと用事を思い出したとき		
5. 脇見をしていたとき		
6. 雑談をしていたとき		
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき		
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）		
9. 傘などで視界が悪かったとき		
10. お酒に酔っていたとき		
11. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき		
12. 目の前を自動車がとおっていないとき		
13. 自動車のエンジン音がしないなど、自動車が来る気配がないとき		
14. 自動車がうしろから迫っていて、あわてたとき		
15. 自動車が多くて、はやく行きたいとき		
16. いつも気にせずそうしている		
17. その他（　　）		
18. 必ず安全を確認している		

問5 自転車に乗っているとき、あなたが一時停止するよう定められている場所（「止まれ」の標識がある場所）で止まらずに通行してしまうのはどういうときですか。
また一般に、高齢者が一時停止するよう定められている場所で止まらずに通行してしまうのはどういうときだと思いますか。

それぞれについて、
もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「１」のみ、2つしかない場合は「１」「２」のみで結構です。）

	ここに数字を記入	
	あなた ご自身	一般の 高齢者
1. 寒いとき（暑いとき）		
2. 雨が降っているとき		
3. 暗いとき		
4. ふと用事を思い出したとき		
5. 脇見をしていたとき		
6. 雑談をしていたとき		
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき		
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）		
9. 傘などで視界が悪かったとき		
10. お酒に酔っていたとき		
11. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき		
12. 目の前を自動車がとおっていないとき		
13. 自動車のエンジン音がしないなど、自動車が来る気配がないとき		
14. 自動車がうしろから迫っていて、あわてたとき		
15. 自動車が多くて、はやく行きたいとき		
16. 「止まれ」の標識などに気づかないとき		
17. 自転車も止まらなければいけないということを知らなかった		
18. その他（　　）		
19. 必ず一時停止している		

問6 あなたは、信号無視や危険な横断、自転車に乗っているときの安全不確認や一時不停止などの行動を絶対にしないのはどういうときですか。

もっともよくあてはまるものには数字の「1」を、
2番目によくあてはまるものには数字の「2」を、
3番目によくあてはまるものには数字の「3」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 車が接近しているなど危ないことが分かっているとき	
2. 友人や家族といっしょにいるとき	
3. 警察官や巡視員に見られているとき	
4. 天気がわるかったり夜で暗かったりして、見通しがわるいとき	
5. 短い時間で道路を横断できないなど、自分の体力の不安があるとき	
6. 時間にゆとりがあるとき	
7. 天気がよいときなど、のんびりここちよい気分のとき	
8. はじめてとおる場所など、地理が不案内のとき	
9. その他（　　）	
10. いつも絶対にしない	

次に、交通安全教育についておうかがいします。

問7 あなたは最近3年程度の間に、運転免許の更新時の講習や高齢者講習以外の交通安全教育を受けたことがありますか。
受けたことがある場合、その交通安全教育を受講したきっかけはなんですか。
もっともあてはまるものを<u>ひとつ</u>選んで番号に○をつけてください。

1. 友人・知人にすすめられて
2. 家族にすすめられて
3. 警察官や交通安全協会の人にすすめられて
4. いきつけの商店や病院などの張り紙を見て
5. 家に配られたチラシを見て
6. 市区町村の広報紙を見て
7. 警察や交通安全協会などのホームページを見て
8. テレビやラジオの放送を見聞きして
9. その他（　　）
10. 交通安全教育を受講したことがない

問8 今後、どのような時間帯に行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。
もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. 朝方（午前5時～午前9時）	2. 午前中（午前9時～正午）
3. 昼間（正午～午後3時）	4. 夕方（午後3時～午後6時）
5. 夜間（午後6時～午前5時）	

問9 今後、どのような日に行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。
もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. 平日	2. 休日
3. 平日・休日どちらでもよい	

問10 今後、どのような場所で行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、
２番目に参加したいものには数字の「２」を、
３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 自宅	
2. 地域や趣味の仲間の家	
3. 家の近くの公民館	
4. 地域の学校の校庭や体育館	
5. 人が多く集まる商店街やスーパー	
6. 大きなホール	
7. 病院や介護施設	
8. 自動車教習所	
9. その他（　　）	

問11 今後、どのような人の集まりで行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、 ２番目に参加したいものには数字の「２」を、 ３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。 （1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）	ここに数字を記入
1. いっしょに住んでいる家族	
2. 自治会などの、ご近所の集まり	
3. 老人会などの、高齢者の方の集まり	
4. 趣味の活動や、運動などをするクラブ	
5. 病院の待合室や、介護施設などで顔を合わせる人の集まり	
6. いつもいっしょにお買物をする、買物仲間	
7. 地域の子どもたちや、自分の孫たちといっしょの集まり	
8. 運動会やお祭りなどのイベント	
9. 集まりではなく、個別に指導やアドバイスをしてほしい	
10. その他（　　）	

問12 今後、どのようなかたちの交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、 ２番目に参加したいものには数字の「２」を、 ３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。 （1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）	ここに数字を記入
1. 講師の話を聞く	
2. 警察官の話を聞く	
3. 寸劇や漫談などで交通安全について学ぶ	
4. ビデオなどの映像を見る	
5. 実際に体を動かして、安全な行動を学ぶ	
6. 数人で交通安全について話し合う	
7. 実際に事故があった場所などに行ってみる	
8. 個人診断テストを受けてアドバイスをもらう	
9. 広報紙やインターネットから交通安全に関する情報を得る	
10. 自分や仲間などと交通安全教育を企画したり実施したりする	
11. その他（　　）	

問13 今後、どのような内容の交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、
２番目に参加したいものには数字の「２」を、
３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 実際の事故を再現するもの	
2. 自分の危険な行動に気づかせてくれるもの	
3. 自動車ドライバーが歩行者や自転車の危険な行動を教えてくれるもの	
4. 事故にあわない歩き方や自転車の乗り方を教えてくれるもの	
5. 近所の交通事故が起こりやすい場所や、その場所で気をつけることを教えてくれるもの	
6. その他（　　）	

最後に、あなたご自身についておうかがいします。

問14 あなたは、現在おいくつですか。あなたの年齢について、この中から
あてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. 65～69歳	2. 70～74歳
3. 75～79歳	4. 80～84歳
5. 85歳以上	

問15 あなたは、家から出かけることは、週に何日くらいありますか。
もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. ほとんど毎日	2. 週に4～5日
3. 週に2～3日	4. 週に1日程度
5. 月に2～3日以下	

問16 現在、いっしょにお住まいの方は、次のうちどなたですか。いわゆる二世帯住宅や敷地内で別の棟に住んでいる方も含めて、**あてはまるものをすべて選んで番号に○をつけてください。**

1. ひとり暮らし	2. 配偶者（夫または妻）
3. あなたまたは配偶者の親	4. 子ども
5. 子どもの配偶者	6. 孫
7. 兄弟姉妹	8. その他の親族
9. 親族以外の者	

問17 あなたはふだん、どのような地域コミュニティに参加していますか。
あてはまるものをすべて選んで番号に○をつけてください。

1. スポーツ・ウォーキングなど、体を動かす活動
2. 絵をかいたり、歌をうたったりするなど、室内でする活動
3. 野菜など、自分で作ったものを売る活動
4. 生活のための知識や、自分が興味があるものを勉強する活動
5. ご近所の高齢者のお宅を訪問する活動
6. 地域清掃・リサイクルなど、ボランティア活動
7. お祭りや、地域のイベントなどの活動
8. 若い人たちに知識や経験などを話したりして、伝える活動
9. 地域や政治などについて考えて、それを外に向かって発信する活動
10. その他（　　）
11. 参加していない

ご協力いただき、ありがとうございました。

返信用封筒にこのアンケートを入れ切手をはらずに、11月24日（水）までに投函してください。
12月末日までに、500円相当の図書カードをお礼として送らせていただきます。

追加の調査についてご協力のお願い

今回の調査の一環として、高齢者の交通行動についてくわしくお話をうかがうための座談会を計画しております。実施が決まりました場合、座談会にご参加いただくことはできますでしょうか。お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、ご協力をお願いいたします。
参加いただける方は「１」に、参加いただけない方は「２」に、○をつけてください。

１．座談会が決まったら参加してもよい　　２．座談会には参加したくない

（実施が決まりました際には、日時や場所などのご案内をお送りします。恐縮ながら、案内状をお送りする方が抽選になる場合がございますことを、ご了承ください。）

交通事故に関する意識調査

2010年11月

調査主体：警察庁交通局交通企画課
調査実施：東京海上日動リスクコンサルティング㈱

【ご記入にあたって】

この調査票は、最近交通事故にあわれた方にお送りしております。
ご記入にあたっては、調査票を送付させていただいたご本人様に、ご回答をお願いしたいと存じます。別紙の「アンケート調査へのご協力のお願い」をお読みいただき、ご協力ください。

【回答の仕方について】

A. 黒ボールペン、または黒鉛筆をご使用ください。
B. 回答は、あてはまる順位を数字でご記入いただくものと、あてはまるものを選んで番号に○をつけるものがあります。
C. あてはまるものを選ぶ問いでは、問いごとに、「ひとつ」、「すべて」というように、○を付ける個数が指定してありますので、ご注意ください。
D. 「その他（　　）」に該当の場合は、なるべく詳しく（　　）内に回答内容をご記入ください。

最初に、日常の交通行動についておうかがいします。

問1 あなたは出かけるとき、どのような交通手段を使いますか。
**もっともよく使うものには数字の「1」を、
2番目によく使うものには数字の「2」を、
3番目によく使うものには数字の「3」をご記入ください。**
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

＜回答例＞※問2～6、問10～13、問22、24も同様です。

もっともよく使うものが「徒歩」、
2番目によく使うものが「自転車」、
3番目によく使うものが「タクシー」
の場合は、
右記のようにご記入ください。

	ここに数字を記入
1. 徒歩	1
2. 自転車	2
3. 電動車いす・シニアカー	
4. スクーターやオートバイ	
5. タクシー	3
6. その他（　　）	

	ここに数字を記入
1. 徒歩	
2. 自転車	
3. 電動車いす・シニアカー	
4. スクーターやオートバイ	
5. 自分で運転する自動車	
6. 家族が運転する自動車	
7. 知人・友人が運転する自動車	
8. タクシー	
9. バスや電車などの公共交通機関	
10. その他（　　）	

問2 一般に、歩行者用信号が赤色でも、高齢者がわたってしまうのはどういうときだと思いますか。

もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 寒いとき（暑いとき）	
2. 雨が降っているとき	
3. 暗いとき	
4. ふと用事を思い出したとき	
5. 脇見をしていたとき	
6. 雑談をしていたとき	
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき	
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）	
9. 傘などで視界が悪かったとき	
10. お酒に酔っていたとき	
11. 自動車が来ていないとき	
12. 自動車が止まってくれたとき	
13. 自動車が来ても、その前にわたりきれる自信があるとき	
14. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき	
15. だれも見ていないとき	
16. まわりの人がわたっているとき	
17. いっしょにいる友人や家族がわたっているとき	
18. 自動車用の信号がまだ青色のとき	
19. 歩行者用信号に気づかないとき	
20. 信号の色が見えにくいとき	
21. 信号の場所が悪くて見えにくいとき	
22. その他（　　）	

問3 一般に、横断歩道が見えているのに横断歩道以外のところを、高齢者が歩いてわたってしまうのはどういうときだと思いますか。

もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 寒いとき（暑いとき）	
2. 雨が降っているとき	
3. 暗いとき	
4. ふと用事を思い出したとき	
5. 脇見をしていたとき	
6. 雑談をしていたとき	
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき	
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）	
9. 傘などで視界が悪かったとき	
10. お酒に酔っていたとき	
11. 自動車が来ていないとき	
12. 自動車が止まってくれたとき	
13. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき	
14. だれも見ていないとき	
15. まわりの人がわたっているとき	
16. いっしょにいる友人や家族がわたっているとき	
17. 興味あるところを見つけたとき	
18. 横断歩道まで行くと、遠回りになるとき	
19. 横断歩道の近くは横断歩道をわたらなければならないということを知らなかった	
20. いつも気にせずそうしている	
21. その他（　　）	

問4 一般に、高齢者が自転車に乗って、左右を確認しないで交差点に進入してしまうのはどういうときだと思いますか。

もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 寒いとき（暑いとき）	
2. 雨が降っているとき	
3. 暗いとき	
4. ふと用事を思い出したとき	
5. 脇見をしていたとき	
6. 雑談をしていたとき	
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき	
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）	
9. 傘などで視界が悪かったとき	
10. お酒に酔っていたとき	
11. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき	
12. 目の前を自動車がとおっていないとき	
13. 自動車のエンジン音がしないなど、自動車が来る気配がないとき	
14. 自動車がうしろから迫っていて、あわてたとき	
15. 自動車が多くて、はやく行きたいとき	
16. いつも気にせずそうしている	
17. その他（　　）	

問5 一般に、高齢者が自転車に乗って、一時停止するよう定められている場所（「止まれ」の標識がある場所）で止まらずに通行してしまうのはどういうときだと思いますか。

もっともよくあてはまるものには数字の「１」を、
２番目によくあてはまるものには数字の「２」を、
３番目によくあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「１」のみ、2つしかない場合は「１」「２」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 寒いとき（暑いとき）	
2. 雨が降っているとき	
3. 暗いとき	
4. ふと用事を思い出したとき	
5. 脇見をしていたとき	
6. 雑談をしていたとき	
7. 考え事などをしていてボーッとしていたとき	
8. とても疲れていたとき（すごく眠い状況だったとき）	
9. 傘などで視界が悪かったとき	
10. お酒に酔っていたとき	
11. とおりなれた道で、ふだん自動車が来ない場所のとき	
12. 目の前を自動車がとおっていないとき	
13. 自動車のエンジン音がしないなど、自動車が来る気配がないとき	
14. 自動車がうしろから迫っていて、あわてたとき	
15. 自動車が多くて、はやく行きたいとき	
16. 「止まれ」の標識などに気づかないとき	
17. 自転車も止まらなければいけないということを知らなかった	
18. その他（　　）	

問6 あなたは、信号無視や危険な横断、自転車に乗っているときの安全不確認や一時不停止などの行動を絶対にしないのはどういうときですか。

もっともよくあてはまるものには数字の「1」を、
2番目によくあてはまるものには数字の「2」を、
3番目によくあてはまるものには数字の「3」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 車が接近しているなど危ないことが分かっているとき	
2. 友人や家族といっしょにいるとき	
3. 警察官や巡視員に見られているとき	
4. 天気がわるかったり夜で暗かったりして、見通しがわるいとき	
5. 短い時間で道路を横断できないなど、自分の体力の不安があるとき	
6. 時間にゆとりがあるとき	
7. 天気がよいときなど、のんびりここちよい気分のとき	
8. はじめてとおる場所など、地理が不案内のとき	
9. その他（　　）	
10. いつも絶対にしない	

つぎに、交通安全教育についておうかがいします。

問7 あなたは最近3年程度の間に、運転免許の更新時の講習や高齢者講習以外の交通安全教育を受けたことがありますか。
受けたことがある場合、その交通安全教育を受講したきっかけはなんですか。
もっともあてはまるものを<u>ひとつ</u>選んで番号に○をつけてください。

1. 友人・知人にすすめられて
2. 家族にすすめられて
3. 警察官や交通安全協会の人にすすめられて
4. いきつけの商店や病院などの張り紙を見て
5. 家に配られたチラシを見て
6. 市区町村の広報紙を見て
7. 警察や交通安全協会などのホームページを見て
8. テレビやラジオの放送を見聞きして
9. その他（　　）
10. 交通安全教育を受講したことがない

問8 今後、どのような時間帯に行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。
もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. 朝方（午前5時～午前9時）	2. 午前中（午前9時～正午）
3. 昼間（正午～午後3時）	4. 夕方（午後3時～午後6時）
5. 夜間（午後6時～午前5時）	

問9 今後、どのような日に行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。
もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. 平日	2. 休日
3. 平日・休日どちらでもよい	

問10 今後、どのような場所で行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、
２番目に参加したいものには数字の「２」を、
３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 自宅	
2. 地域や趣味の仲間の家	
3. 家の近くの公民館	
4. 地域の学校の校庭や体育館	
5. 人が多く集まる商店街やスーパー	
6. 大きなホール	
7. 病院や介護施設	
8. 自動車教習所	
9. その他（　　）	

問11 今後、どのような人の集まりで行われる交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、
２番目に参加したいものには数字の「２」を、
３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. いっしょに住んでいる家族	
2. 自治会などの、ご近所の集まり	
3. 老人会などの、高齢者の方の集まり	
4. 趣味の活動や、運動などをするクラブ	
5. 病院の待合室や、介護施設などで顔を合わせる人の集まり	
6. いつもいっしょにお買物をする、買物仲間	
7. 地域の子どもたちや、自分の孫たちといっしょの集まり	
8. 運動会やお祭りなどのイベント	
9. 集まりではなく、個別に指導やアドバイスをしてほしい	
10. その他（　　）	

問12 今後、どのようなかたちの交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、
２番目に参加したいものには数字の「２」を、
３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 講師の話を聞く	
2. 警察官の話を聞く	
3. 寸劇や漫談などで交通安全について学ぶ	
4. ビデオなどの映像を見る	
5. 実際に体を動かして、安全な行動を学ぶ	
6. 数人で交通安全について話し合う	
7. 実際に事故があった場所などに行ってみる	
8. 個人診断テストを受けてアドバイスをもらう	
9. 広報紙やインターネットから交通安全に関する情報を得る	
10. 自分や仲間などと交通安全教育を企画したり実施したりする	
11. その他（　　）	

問13 今後、どのような内容の交通安全教育に参加したいと思いますか。

もっとも参加したいものには数字の「１」を、
２番目に参加したいものには数字の「２」を、
３番目に参加したいものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 実際の事故を再現するもの	
2. 自分の危険な行動に気づかせてくれるもの	
3. 自動車ドライバーが歩行者や自転車の危険な行動を教えてくれるもの	
4. 事故にあわない歩き方や自転車の乗り方を教えてくれるもの	
5. 近所の交通事故が起こりやすい場所や、その場所で気をつけることを教えてくれるもの	
6. その他（　　）	

次に、あなたご自身についておうかがいします。

問14 あなたは、家から出かけることは、週に何日くらいありますか。
もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。

1. ほとんど毎日	2. 週に4～5日
3. 週に2～3日	4. 週に1日程度
5. 月に2～3日以下	

問15 現在、いっしょにお住まいの方は、次のうちどなたですか。いわゆる二世帯住宅や敷地内で別の棟に住んでいる方も含めて、**あてはまるものをすべて選んで番号に○をつけてください。**

1. ひとり暮らし	2. 配偶者（夫または妻）
3. あなたまたは配偶者の親	4. 子ども
5. 子どもの配偶者	6. 孫
7. 兄弟姉妹	8. その他の親族
9. 親族以外の者	

問16 あなたはふだん、どのような地域コミュニティに参加していますか。
あてはまるものをすべて選んで番号に○をつけてください。

1. スポーツ・ウォーキングなど、体を動かす活動
2. 絵をかいたり、歌をうたったりするなど、室内でする活動
3. 野菜など、自分で作ったものを売る活動
4. 生活のための知識や、自分が興味があるものを勉強する活動
5. ご近所の高齢者のお宅を訪問する活動
6. 地域清掃・リサイクルなど、ボランティア活動
7. お祭りや、地域のイベントなどの活動
8. 若い人たちに知識や経験などを話したりして、伝える活動
9. 地域や政治などについて考えて、それを外に向かって発信する活動
10. その他（　　）
11. 参加していない

あなたが経験された今回の交通事故についておうかがいします。

問17 あなたが事故にあったのは歩いているときですか、自転車に乗っているときですか。**あてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 歩いているとき → **問18**へおすすみください。
2. 自転車に乗っているとき → **問20**へおすすみください。

問18 今回の歩行中の事故の発生に関係があると思われるあなたの行動はありますか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 信号無視をした
2. 信号を見落とした
3. 横断歩道が見える場所で横断歩道以外の場所をわたった
4. その他危険な方法で横断した
5. 左右の安全確認をしなかった
6. 道路の左側を歩いた
7. 歩道がある場所で、車道を歩いた
8. その他（　　）
9. 1～8のような行動はしていない

→ 9を選択された方は、**問22**へおすすみください。

問19 あなたはなぜ問18のような行動をとったのですか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 脇見をしていた
2. 雑談をしていた
3. 傘などで視界が悪かった
4. 考え事などをしていてボーッとしていた
5. 相手がルールを守ると思った
6. 相手が譲ってくれる（停止してくれる）と思った
7. 他の事故（危険）を避けようと思った
8. とても疲れていた（すごく眠い状況だった）
9. お酒に酔っていた
10. 信号機に気づかなかった
11. その他（　　）

次は、問22へおすすみください。

問20 今回の自転車乗用中の事故の発生に関係があると思われるあなたの行動はありますか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 信号無視をした
2. 信号を見落とした
3. 左右の安全確認をしなかった
4. 道路の右側を通行した
5. 自転車で走行中、一時停止の標識があるところで止まらなかった
6. その他（　　）
7. 1～6のような行動はしていない

→ 7を選択された方は、問22へおすすみください。

問21 あなたはなぜ問20のような行動をとったのですか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 脇見をしていた
2. 雑談をしていた
3. 傘などで視界が悪かった
4. 考え事などをしていてボーッとしていた
5. 相手がルールを守ると思った
6. 相手が譲ってくれる（停止してくれる）と思った
7. 他の事故（危険）を避けようと思った
8. とても疲れていた（すごく眠い状況だった）
9. お酒に酔っていた
10. 一時停止の標識や信号機に気づかなかった
11. 自転車のブレーキやハンドルの操作を誤った
12. その他（　　）

次は、問22へおすすみください。

問22 今回の事故の発生に関係あると思われる相手方の行動はありますか。
ある場合は、どういうものでしょうか。

もっとも関係あると思うものには数字の「１」を、
２番目に関係あると思うものには数字の「２」を、
３番目に関係あると思うものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 信号無視（一時不停止）	
2. スピード違反	
3. 前をよく見ていなかった	
4. 周囲（私）をよく見ていなかった	
5. 歩行者（自転車）がいるのに止まらなかった	
6. その他（　　）	

問23 今回の交通事故における、不注意の度合いをどのようにお考えですか。
あなたと相手方それぞれについて、「大」「中」「小」「なし」の中から
ひとつ選んで○をつけてください。

あなたの不注意の度合いは	大	中	小	なし
相手方の不注意の度合いは	大	中	小	なし

問24 あなたがどういう行動をとっていたら今回の交通事故を防ぐことができたと思いますか。

もっともあてはまるものには数字の「１」を、
２番目にあてはまるものには数字の「２」を、
３番目にあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 左右の安全を確認していたら	
2. 横断歩道を歩いていたら	
3. 信号を守っていたら	
4. 一時停止を守っていたら	
5. 相手をもっと早く発見していたら	
6. もう少し早く歩けて（進めて）いたら	
7. 右側（自転車の場合は左側）を通行していたら	
8. 反射材などを身につけていたら	
9. 明るい道をとおっていたら	
10. 広い道をとおっていたら	
11. スピードを落としていたら	
12. その他（　　）	
13. 私がどうやっても事故は防ぐことができなかった	

ご協力いただき、ありがとうございました。

返信用封筒にこのアンケートを入れて切手をはらずに、12月13日（月）までに投函してください。

交通事故に関する意識調査

2010年11月

調査主体：警察庁交通局交通企画課
調査実施：東京海上日動リスクコンサルティング㈱

【ご記入にあたって】

この調査票は、最近交通事故にあわれた方にお送りしております。
ご記入にあたっては、調査票を送付させていただいたご本人様に、ご回答をお願いしたいと存じます。別紙の「アンケート調査へのご協力のお願い」をお読みいただき、ご協力ください。

【回答の仕方について】

A. 黒ボールペン、または黒鉛筆をご使用ください。
B. 回答は、あてはまる順位を数字でご記入いただくものと、あてはまるものを選んで番号に○をつけるものがあります。
C. あてはまるものを選ぶ問いでは、問いごとに、「ひとつ」、「すべて」というように、○を付ける個数が指定してありますので、ご注意ください。
D. 「その他（　　）」に該当の場合は、なるべく詳しく（　　）内に回答内容をご記入ください。

あなたご自身についておうかがいします。

問1 あなたは、家から出かけることは、週に何日くらいありますか。
もっともあてはまるものを<u>ひとつ</u>選んで番号に○をつけてください。

1. ほとんど毎日	2. 週に4～5日
3. 週に2～3日	4. 週に1日程度
5. 月に2～3日以下	

問2 現在、いっしょにお住まいの方は、次のうちどなたですか。いわゆる二世帯住宅や敷地内で別の棟に住んでいる方も含めて、**あてはまるものを<u>すべて</u>選んで番号に○をつけてください。**

1. ひとり暮らし	2. 配偶者（夫または妻）
3. あなたまたは配偶者の親	4. 子ども
5. 子どもの配偶者	6. 孫
7. 兄弟姉妹	8. その他の親族
9. 親族以外の者	

問3　あなたはふだん、どのような地域コミュニティに参加していますか。
あてはまるものをすべて選んで番号に○をつけてください。

1. スポーツ・ウォーキングなど、体を動かす活動
2. 絵をかいたり、歌をうたったりするなど、室内でする活動
3. 野菜など、自分で作ったものを売る活動
4. 生活のための知識や、自分が興味があるものを勉強する活動
5. ご近所の高齢者のお宅を訪問する活動
6. 地域清掃・リサイクルなど、ボランティア活動
7. お祭りや、地域のイベントなどの活動
8. 若い人たちに知識や経験などを話したりして、伝える活動
9. 地域や政治などについて考えて、それを外に向かって発信する活動
10. その他（　　）
11. 参加していない

あなたが経験された今回の交通事故についておうかがいします。

問4　あなたが事故にあったのは歩いているときですか、自転車に乗っているときですか。**あてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 歩いているとき ⟶ **問5**へおすすみください。
2. 自転車に乗っているとき ⟶ **問7**へおすすみください。

問5　今回の歩行中の事故の発生に関係があると思われるあなたの行動はありますか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 信号無視をした
2. 信号を見落とした
3. 横断歩道が見える場所で横断歩道以外の場所をわたった
4. その他危険な方法で横断した
5. 左右の安全確認をしなかった
6. 道路の左側を歩いた
7. 歩道がある場所で、車道を歩いた
8. その他（　　）
9. 1～8のような行動はしていない

⟶ 9を選択された方は、**問9**へおすすみください。

問6　あなたはなぜ問5のような行動をとったのですか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 脇見をしていた
2. 雑談をしていた
3. 傘などで視界が悪かった
4. 考え事などをしていてボーッとしていた
5. 相手がルールを守ると思った
6. 相手が譲ってくれる（停止してくれる）と思った
7. 他の事故（危険）を避けようと思った
8. とても疲れていた（すごく眠い状況だった）
9. お酒に酔っていた
10. 信号機に気づかなかった
11. その他（　　）

次は、**問9**へおすすみください。

問7　今回の自転車乗用中の事故の発生に関係があると思われるあなたの行動はありますか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 信号無視をした
2. 信号を見落とした
3. 左右の安全確認をしなかった
4. 道路の右側を通行した
5. 自転車で走行中、一時停止の標識があるところで止まらなかった
6. その他（　　）
7. 1～6のような行動はしていない

→ 7を選択された方は、**問9**へおすすみください。

問8　あなたはなぜ問7のような行動をとったのですか。**もっともあてはまるものをひとつ選んで番号に○をつけてください。**

1. 脇見をしていた
2. 雑談をしていた
3. 傘などで視界が悪かった
4. 考え事などをしていてボーッとしていた
5. 相手がルールを守ると思った
6. 相手が譲ってくれる（停止してくれる）と思った
7. 他の事故（危険）を避けようと思った
8. とても疲れていた（すごく眠い状況だった）
9. お酒に酔っていた
10. 一時停止の標識や信号機に気づかなかった
11. 自転車のブレーキやハンドルの操作を誤った
12. その他（　　）

次は、**問9**へおすすみください。

問9　今回の事故の発生に関係あると思われる相手方の行動はありますか。
ある場合は、どういうものでしょうか。
もっとも関係あると思うものには数字の「１」を、
２番目に関係あると思うものには数字の「２」を、
３番目に関係あると思うものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 信号無視（一時不停止）	
2. スピード違反	
3. 前をよく見ていなかった	
4. 周囲（私）をよく見ていなかった	
5. 歩行者（自転車）がいるのに止まらなかった	
6. その他（　　）	

問10 今回の交通事故における、不注意の度合いをどのようにお考えですか。
あなたと相手方それぞれについて、「大」「中」「小」「なし」の中から
ひとつ選んで○をつけてください。

あなたの不注意の度合いは	大	中	小	なし
相手方の不注意の度合いは	大	中	小	なし

問11 あなたがどういう行動をとっていたら今回の交通事故を防ぐことができたと思いますか。
もっともあてはまるものには数字の「１」を、
２番目にあてはまるものには数字の「２」を、
３番目にあてはまるものには数字の「３」をご記入ください。
（1つしかない場合は「1」のみ、2つしかない場合は「1」「2」のみで結構です。）

	ここに数字を記入
1. 左右の安全を確認していたら	
2. 横断歩道を歩いていたら	
3. 信号を守っていたら	
4. 一時停止を守っていたら	
5. 相手をもっと早く発見していたら	
6. もう少し早く歩けて（進めて）いたら	
7. 右側（自転車の場合は左側）を通行していたら	
8. 反射材などを身につけていたら	
9. 明るい道をとおっていたら	
10. 広い道をとおっていたら	
11. スピードを落としていたら	
12. その他（　　）	
13. 私がどうやっても事故は防ぐことができなかった	

ご協力いただき、ありがとうございました。

返信用封筒にこのアンケートを入れて切手をはらずに、12月13日（月）までに投函してください。

３章. 海外調査

１．ドイツ

（１） 基礎情報

① 高齢者を取り巻く状況

ア 人口・面積・人口密度・高齢化率

ドイツの人口は約８，２５０万人（２００８年）と日本の２/３程度であり、同国の面積はほぼ同程度である。そのため、人口密度は日本（３４２人/km²）よりも低い（２３０人/km²）。

また、高齢化率は約２０．５％（２０１０年）である。近年は１９８０～１９９０年を除き増加傾向にあり、２０５０年には約３２．５％になると推計されている。

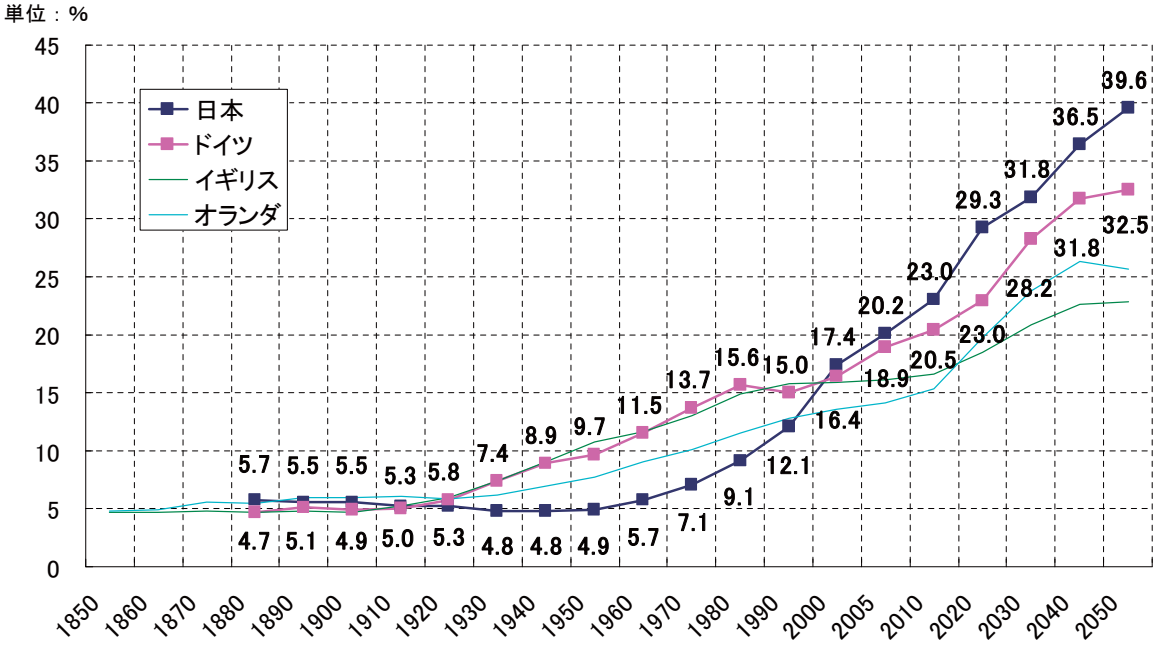
図表 ９８ ドイツの人口・面積・人口密度・高齢化率

	人口（千人）（2008 年）	面積（1,000 km²）（2008 年）	人口密度（人/km²）（2008 年）	高齢化率（%）（2010 年）
ドイツ	82,491	357	230	20.5
日本（参考）	127,768	378	342	23.0

【出典】人口・面積・人口密度：総務省統計局『世界の統計』

高齢化率：国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集２０１１』より作成

図表 ９９ 日本及び欧州諸国における高齢化率の長期推移・将来推計（２０１１年版）



【出典】国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集２０１１』より作成

イ　地理的な特徴

西部は北ヨーロッパ平原に位置し、多くの河川が流れる平坦な地形が広がる。特に、ノルトラインヴェストファーレン州は、自転車利用が盛んなミュンスター市等を擁しており、歩行や自転車利用に適している場所が多いと考えられる。

中央部及び南部は、さまざまな規模の丘や山脈が連なり起伏も多い。

ウ　交通安全教育の所管省庁

ドイツにおける交通安全教育は、連邦レベルでは連邦交通・建設・都市開発省が担当している。また、学校教育の中の交通安全教育については文部省、警察を動員した教育では内務省と連携している。

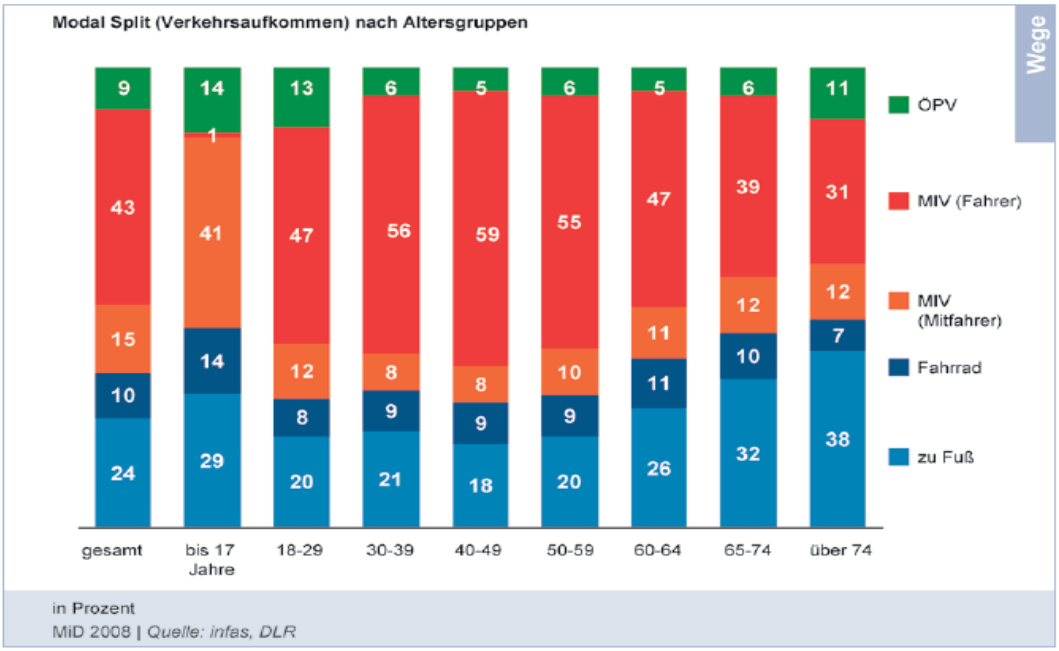
また、州レベルでは、ノルトラインヴェストファーレン州を例に見てみると、交通省を中心に文部省や内務省が連携して交通安全教育を実施している。

エ　移動分担率

２００８年の連邦交通・建設・都市開発省の調査によると、１日当たりの代表移動手段では、「車両（運転）」が約４３％、歩行が約２４％、「車両（同乗）」が約１５％、「自転車」が約１０％、「公共交通」が約９％となっている（四捨五入しているため全項目の合計が１００％にはならない。）。

また、年齢別に見ると、全体では「車両（運転）」が約４３％、「歩行」が約２４％、「自転車」が約１０％であるのに対して、例えば６５～７４歳では「車両（運転）」が約３９％、「歩行」が約３２％、「自転車」が約１０％となっており、加齢とともに「車両（運転）」の割合が減り、「歩行」が増える傾向が見られた。

図表　１００　ドイツの年齢別移動分担率（２００８年）



右側の項目：（上から）公共交通、車両（運転）、車両（同乗）、自転車、徒歩
下側の項目：（左から）合計、１７歳以下、（中略）、７４歳以上

【出典】Mobilität in Deutschland 2008, Kurzbericht, Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends, Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung（ドイツ連邦交通・建設・都市開発省）

オ　気候

ドイツの気候は、比較的冷涼、曇りがち、湿潤であることを特徴とする。海洋性気候のため、緯度が高い割には温和であるが、東部の一部地域では、冬季は長期に渡って寒さが厳しく氷点下の日々が続く一方、夏季は気温が上がり、乾燥した期間が続く。

１９７１年から２０００年の間の平均気温の最高月と最低月の平均を見ると、最高月は約１９．２度、最低月は約０．８度となっており、日本と比較すると冷涼であることが分かる。

図表　１０１　ドイツの最高気温と最低気温（１９７１年から２０００年の間の最高月と最低月の平均）

	ドイツ	日本（参考）
最高	19.2	27.1
最低	0.8	5.8

【出典】総務省統計局『世界の統計』

カ　宗教

ドイツにおける最大の宗教は、キリスト教である。このうち、カトリックとドイツ福音主義教会に属するプロテスタントが半々を占めている。カトリックは南部と西部、プロテスタントは北部と

東部に集中している。次に多い宗教は、イスラム教である。次いで仏教、ユダヤ教、ヒンズー教である。

全体の約３４％が無宗教であり、旧東ドイツ地域と大都市圏に多い。

キ　文化

ドイツには多くの劇場、交響楽団、博物館、美術館、図書館があり、これらの文化施設は多くの人々に利用されている。国際連合教育科学文化機関（ユネスコ）は、ドイツにおいて３６件の遺構を世界遺産リストに登録している。

また、ドイツでは、男女平等、障害者の権利促進、同性愛者に対する法的社会的寛容を確立するための取組を進めている。

ク　交通法令

横断歩道や自転車利用に関する交通法令は、連邦交通・建設・都市開発省が策定する道路交通規則（StVO）に定められている。

運転免許の事故・違反時の点数制度では、その違反・事故の程度に伴って１～７点が付される。累積で１８点になると免許が取り消され、これらの点数はセミナーへの参加を持ってのみ控除される。１３点までは自発的な参加であるが、１４点に達するとセミナーへの参加が必須となる。

運転免許更新制度については、これまで職業免許を除いて更新はなく、また普通免許で７．５トンまで運転可能であったが、１９９９年の法改正により上限を３．５トンとし、それ以上については５年の有効期間を設けて定期的に再検査を受けなければならないこととされた。

＜文献による記述：ドイツの交通法令＞

- **車道を横断する際には、路面標示（ゼブラ）のある横断歩道や信号が青になっている横断歩道に関しては、歩行者が車両より優先である。**
- **右左折する車両が入ろうとしているあらゆる車道においても、車道を渡っている最中の歩行者が車両より優先である。それ以外の場合は、車両が優先である。**
- **歩行者は車道を横断中に車両を確認したならば、車道を速やかに横方向の最短距離で渡るべきであり、交通事情によっては信号機と路面標示により指定されている空間以外の場所では横断してはならないと定められている。**
- **車両のドライバーは、横断歩道において、渡ろうとする意向を明確に伝えている歩行者や車いすを使っている者を確認したならば、その者が横断を終えるまで待たなければならない。**

【出典】ドイツ車検協会（DEKRA）『２０１１年交通安全報告書（歩行者・自転車）』

ケ　交通事故に係る保険制度

ドイツにおける保険制度によると、自動車の対人・対物賠償責任保険は強制保険となっている。強制保険は、ドイツ国内の保険会社での購入が義務付けられている。１９９６年から損保協会が保

険料率の算出方法を改定し、馬力にリンクした従来の体系から過去の事故統計に基づいた車種別体系とした。損保各社は、より細分化した車種区分・独自の割引等を導入して差別化を図っている。

当局への届け出が必要ない車両保険（任意保険）では、１９９５年から各社が一斉に独自の保険料テーブルを適用し始めたため、会社間における保険料の単純比較は不可能な状態となっている。

飲酒運転で事故を起こした場合、対人・対物（賠償責任）保険は支払われるが、保険会社から契約者に対して償還請求がなされる。請求金額は、保険会社によって差がある。また、車両保険に関しては、血液中のアルコール濃度により支払われる場合と支払われない場合がある。

コ　運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数

ドイツの運転免許保有率は約６４．８％（２００４年）と日本を若干上回っており、同国の人口１人当たり自動車保有台数も同じように若干上回っている。

また、人口１人当たり自転車保有台数は約０．７７台であり、日本を若干上回っている。

図表　１０２　ドイツの運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数

	運転免許保有率（%）	人口１人当たり自動車保有台数（台）	人口１人当たり自転車保有台数（台）
ドイツ	64.8（2004 年）	0.61（2007 年）	0.77（2002 年）
日本（参考）	63.4（2009 年）	0.58（2009 年）	0.67（2005 年）

【出典】運転免許保有率：内閣府『平成２３年版交通安全白書』

人口１人当たり自動車保有台数：内閣府『平成２３年版交通安全白書』

人口１人当たり自転車保有台数：一般社団法人日本自動車工業会『自転車との安全な共存のために～安全に通行できる道路整備と意識改革を目指して～』２００９年

サ　幹線道路における自転車の交通分離

ドイツの幹線道路における自転車走行空間は、大別すると「混合利用」「部分的な交通分離」「交通分離」の３つの形態に分けることができる。

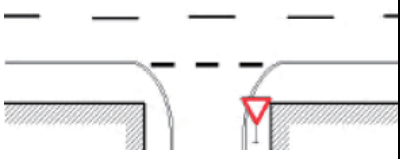
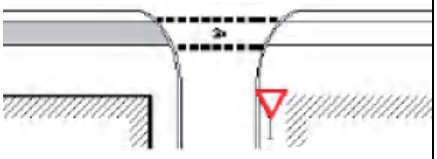
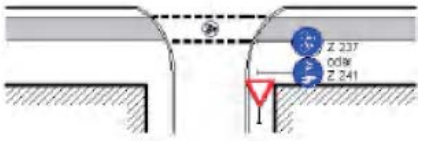
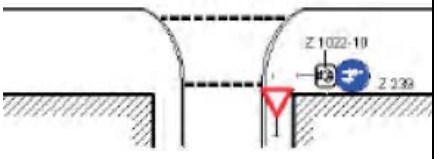
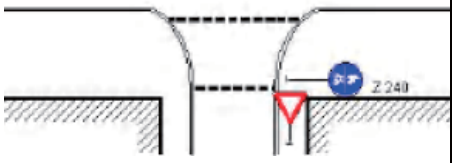
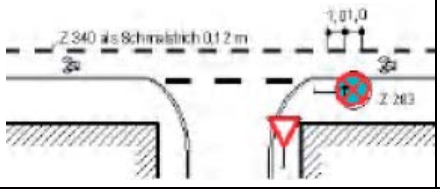
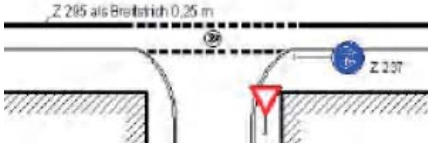
「混合利用」とは、車道内で自転車と自動車等の混合利用が行われていることを指す。ゾーン３０（歩行者等の通行が最優先とされ、自動車等の最高速度が３０km/h に規制されている地区）内では一般的である。

「部分的な交通分離」では、「走行義務のない自転車道」「自転車通行可能な歩道」「自転車保護車線」の３つのパターンがある。走行義務のない自転車道は、整備されている自転車道が舗装や幅員等に関する安全基準を満たさないため自転車道の指定がなく、標識もない自転車道である。自転車通行可能な歩道とは、自転車が走行可能な歩道で、自転車に走行義務はないが、走行の際には自転車利用者が歩行者に特別に気を配り、人が歩く速度で走行すべきとされている歩道である。最後に、自転車保護車線とは、自転車専用道路や自転車専用車線の整備が不可能で、自動車交通量が比較的多く、大型トラックが交通に占める割合が５％以下の道路で、自転車のために十分に空間を

確保するべき箇所に設定される車線である。

「交通分離」は、「走行義務のある自転車道」「歩道・自転車道」「自転車専用車線」の３つのパターンがある。走行義務のある自転車道とは、自転車専用道路（車道や歩道から構造的に完全に分離された自転車道）や自転車専用車線の整備が不可能で、歩行者との混合利用が不可能な道路区間に設定される。歩道・自転車道とは、自転車専用道路や自転車専用車線の整備が不可能で、歩行者との混合利用が可能な道路区間に設定され、自転車利用者は歩行者の安全を脅かしてはいけないとしている。最後に、自転車専用車線とは、自動車交通量が比較的多く、自転車専用道の整備が不可能な道路区間に設定されるものである。

図表　１０３　ドイツの幹線道路における自転車の交通分離

混合利用	部分的な交通分離	交通分離
車道内の混合利用 （標識なし） 	走行義務のない自転車道 （標識なし） 	走行義務のある自転車道 
	自転車通行可能の歩道 （自転車通行許可の補助標識と組合せて設置） 	歩道・自転車道 
	自転車保護車線 （標識なし） 	自転車専用車線 

【出典】ＤＶＲのプレゼンテーション資料より作成

② 交通事故発生状況

ア 経年推移

１９７０年から２００９年までの間、交通事故死者数は約８１％減少し、負傷事故件数は約２５％減少している。特に、２０００年から２００９年の間に、死者数は約４５％も減少している。

図表 １０４ ドイツの交通事故死傷者数（１９７０年から２００９年）

Table 1. Reported road fatalities and injury crashes
1970-2009

	1970	1980	1990	2000	2005	2008	2009	2009 % changeover 2008	2000	1970
Fatalities	21 332	15 050	11 046	7 503	5 361	4 477	4 152	-7%	-45%	-81%
Injury crashes	414 362	412 672	389 350	382 949	336 619	320 614	310 806	-3%	-19%	-25%

左側の項目：（上から）死者数、負傷事故件数
右上「２００９ % changeover」：２００９年対各年の増減率

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

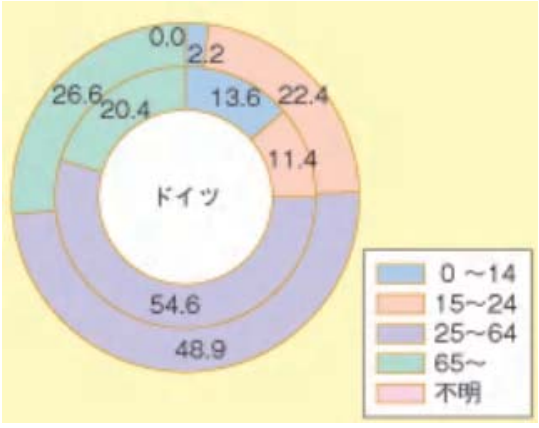
イ 年齢別

ドイツでは、１８～２０歳のグループが最も人口１０万人当たり死者数が多く、続いて２１～２４歳が高い。１８～２０歳の人口１０万人当たり死者数は、全体の人口１０万人当たり死者数の約３倍となっている。１８～２４歳の間の死亡リスクを考えると、乗用車の運転者の死者数が最も多くなっている。必要な教育を受け、運転免許を取得したにも関わらず、この年代が最も交通事故死亡率が高い点が問題となっている。

近年では、高齢者は死者数の減少幅が小さくなっている。

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

図表 １０５ ドイツの年齢別交通事故死者数の構成率（外円）と人口構成率（内円）（２００９年）



【出典】内閣府『平成２３年版交通安全白書』

＜文献による記述：ドイツ国内における６５歳以上高齢者の交通事故＞

高齢化の進展に伴い、高齢者が関連する交通事故がドイツ国内で増えつつある。現在は、ドイツ連邦の総人口の２０%が６５歳以上の高齢者である。２０１０年１０月２０日には、連邦統計局が「２００９年における高齢者の道路交通事故」特別報告書をまとめた。この報告書によると、４４，６４９人の高齢者が２００９年にドイツ国内で道路交通事故に遭い、そのうち１，１０４人が死亡した。同年の国内交通事故死者４，１５２人に関しては、高齢者が２７%を占め、全人口における高齢者の割合を７%上回っている。

五感の鋭さや歩行速度等移動に必要な能力の程度や一般的な健康状況に関しては、高齢者間でも大きな差異があるとされている。しかし、高齢者になると、人体が持つ回復力は年々明確に低下していく。多くの高齢者が「車体により保護されていない」歩行者や自転車利用者として道路交通に参加しているので、交通事故の際に重傷を負うリスクや死亡するリスクが高い。高齢者の交通事故死傷者は、徒歩や自転車の人が５０%以上を占めている。１９７８年の最高値と比べて、徒歩や自転車で移動した際に交通事故に遭って死亡した高齢者数が８０%減少した。

【出典】ドイツ車検協会（DEKRA）『２０１１年交通安全報告書（歩行者・自転車）』

ウ　状態別

ドイツは世界で最も進んだ自動車大国の１つである。毎年の交通事故死者数に占める乗用車の運転者数は多い。歩行中及び自転車乗用中死者数は減少が進んでいるものの、２０００年から２００９年までの間で、全死者数に占める歩行中及び自転車乗用中死者数の構成率はそれぞれ増加している。

図表　１０６　ドイツの状態別交通事故死者数（１９７０年から２００９年）

Table 3. Reported fatalities by road user group
1970, 1990, 2000, 2009

	1970		1990		2000		2009		2009 % changeover 2000	2009 % changeover 1970
Bicyclists	2 094	10%	908	8%	659	9%	462	11%	-30%	-78%
Motorised two-wheelers	2 415	11%	1 443	13%	1 102	15%	749	18%	-32%	-69%
Passenger car occupants	9 400	44%	6 256	57%	4 396	59%	2 110	51%	-52%	-78%
Pedestrians	6 843	32%	2 113	19%	993	13%	591	14%	-40%	-91%
Other	580	3%	326	3%	353	5%	240	6%	-32%	-59%

左側の項目：（上から）自転車、二輪車、乗用車、歩行者、その他
右上「２００９　%　changeover」：２００９年対各年の増減率
（１９７０年から２００９年までの各列の数値は、左が死者数、右が構成率）

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

エ　自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数

ドイツの自動車１万台当たり死者数は約０．９８人（２００７年）と日本を上回っている。一方、同国の自動車走行１億キロメートル当たり死者数は約０．５９人（２００９年）であり、日本を下回っている。

図表　１０７　ドイツの自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数

	自動車１万台当たり死者数（人）	自動車走行１億キロメートル当たり死者数（人）
ドイツ	0.98（2007 年）	0.59（2009 年）
日本（参考）	0.78（2009 年）	0.77（2009 年）

【出典】内閣府『平成２３年版交通安全白書』

③　関係組織

ア　交通安全教育組織

ドイツにおける代表的な交通安全教育組織として、ドイツ交通安全協会（ＤＶＲ）やドイツ交通安全評議会（ＤＶＷ）などがある。また、自転車関連団体としてドイツ自転車連盟（ＡＤＦＣ）があり、自転車の利用促進とともに安全教育も手掛けている。

特に、ＤＶＲは交通安全教育において主導的な役割を果たしている団体として認知されており、連邦交通・建設・都市開発省の助成のもと大規模な高齢者対象の交通安全教育プログラムを実施している。ＤＶＲは、「安全に移動する」プログラムと呼ばれる高齢者対象の教育プログラムの維持・運用、講師の育成、広報等を担当しており、実際にドイツ各地でプログラム受講希望者からの問合せの窓口となっている。講師を動員するのは「実施機関」と呼ばれる６つの団体であり、代表的な実施機関として、ＤＶＷ、全ドイツ自動車クラブ（ＡＤＡＣ）等がある。

その他、自動車メーカーや保険会社、自動車教習所など多様な職種の民間団体が交通安全教育に関わっている上、自治体の交通部局、建設部局、教育部局や学校、警察等の公的団体も各地で交通安全教育施策を展開している。

＜代表的な民間交通安全教育組織＞

団体名	活動内容等
ＤＶＲ （ドイツ交通安全評議会）	・　１９６９年設立。本部所在地はボン。 ・　主な目的は交通関連技術、交通教育、交通関連法や交通医療学等を通しての交通安全向上である。対象は歩行者、自転車、公共交通と自動車を含む全ての交通手段である。ＤＶＲが約２２０の会員団体の取組を調整する他、独自の交通安全プログラムを実施している。 ・　会員は交通関連の連邦の省と州の省、保険会社、交通関連の団体、自動車関連の団体、自動車メーカー、公共交通機関、産業関連団体、教会等である。 ・　ＤＶＲは内部に６つの部会を設置している（「交通に参加する大人」、「車両技術」、「法律」、「交通に参加する子供と青少年」、「交通技術」と「交通医療と救急」） ・　ＤＶＲの会員団体は「安全に移動する」プログラムの実施団体（＝教育の実施機関）となることができる。
ＤＶＷ （ドイツ交通安全協会）	・　１９２４年設立。本部所在地はベルリン。 ・　全国に約７万人の会員がいる。主な活動は交通安全キャンペーンの実施、交通安全イベントの開催や交通安全教育の実施等である。対象は幼稚園児、小学生、青少年、運転免許を取ったばかりの若者から高齢者まで。 ・　自転車安全週間キャンペーンを推進しており、また自転車教育プロジェクトも実施している。各地で、子どもや１０歳代を対象とした自転車整備に関するワークショップを開催している。
ＡＤＦＣ （ドイツ自転車連盟）	・　１９７１年設立。本部所在地はブレーメン。 ・　全国に約１２万人の会員がいる。本部には約３０人、各支部には２～３人のスタッフがいる。 ・　自転車の利用促進とともに安全利用の促進まで幅広くドイツの自転車政策に携わっている。 ・　年間４００万ユーロの事業費のうち大半を会費収入で賄い、残りを連邦交通・建設・都市交通省等からの助成金等で構成している。

【出典】ＤＶＲ：http://www.dvr.de

ＤＶＷ：http://www.deutsche-verkehrswacht.de

ＡＤＦＣ：http://www.adfc.de

＜ＤＶＲ「安全に移動する」プログラムの実施機関（ＤＶＷを除く。）＞

団体名	活動内容等
ＡＤＡＣ（全ドイツ自動車クラブ本部）	・ １９０３年にオートバイのクラブとして設立。その後はオートバイ、自動車とボートのクラブとして活動。会員数は約１，７００万人。本部所在地はミュンヘン。 ・ 主な活動内容はロードサービス、旅行サービス、ローンサービス、弁護サービス、旅行・自動車関連情報提供、自動車関連品質評価やロビー活動等である。サービスの対象地域は欧州内。 ・ ＤＶＲが発信しているニュースレターによると、ＡＤＡＣは２００８年において５２人のモデレータ（講師）を養成し、３，１３３人の高齢者に対してプログラムを提供している。
ＡＣＥ（オートクラブヨーロッパ）	・ １９６５年にドイツ労働組合総同盟（ＤＧＢ）により設立。本部所在地はシュツットガルト。会員数はドイツで約５５万人。 ・ 主な活動内容はロードサービス、観光情報提供、旅行計画、保険、交通安全、消費者保護、弁護サービス等。ベルリン・オフィスを通しての連邦政府へのロビー活動もしている。
ＡＲＣＤ（ドイツ自動車・旅行クラブ）	・ 学校教員の自動車クラブとして１９２８年に設立。本部所在地はヴィンドスハイム。 ・ １９５５年以降は公務員、１９９３年以降は一般市民も会員になれるようになった。会員数はドイツ全国で約１０万人。 ・ 活動内容は会員の欧州内の自動車関連・旅行関連保険やロードサービス、旅行関連の情報提供、旅のルート提案サービス、ホテル等の割引サービス等。
ブルーダヒルフェ家族福祉アカデミー	・ １９５１年設立。本部所在地はカッセル。 ・ 教会や教会関連等の福祉団体で活動している者を対象とした保険会社（ボランティア、教会の職員、介護士や教育者等へのあらゆる保険）として活動している。
自動車講師団体連邦協会	・ 本部所在地はミュンヒンゲン。１８の地方自動車講師団体が会員である。ほとんどの自動車教習所経営者とその従業員である講師が地方団体の会員となり、ドイツ全国で活動している。 ・ 主な活動内容は、自動車教習所の経営者と従業員のためのロビー活動（ＥＵと連邦の立法活動に対して）、さらには交通安全向上、環境配慮の強化、自動車講師の教育等である。

【出典】ＡＤＡＣ：http://www.adac.de

ＡＣＥ：http://www.ace-online.de

ＡＲＣＤ：http://www.arcd.de

ブルーダヒルフェ家族福祉アカデミー：http://www.bruderhilfe.de

自動車講師団体連邦協会：http://www.fahrlehrerverbaende.de

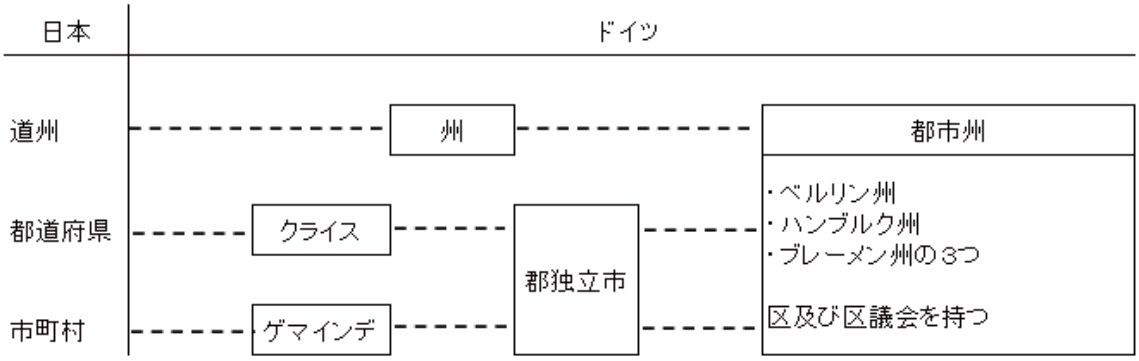
イ　政府・州・郡機関等の構造及び権限

ドイツでは連邦制をとっており、連邦政府のもとに１３の州政府と３つの都市州があり、さらに州政府のもとに「クライス」と呼ばれる郡があり、さらに「ゲマインデ」と呼ばれる市町村が存在

している。州は、基本法の規定の枠内で地方自治に関する法的な規定や行政の監督を行う権限を有しているため、各州における地方自治体の法的・行政的形態はそれぞれ異なっている。

また、州の中には郡の他に「独立市」と呼ばれる郡と同様の権限を有する自治体があり、ミュンヘン、デュッセルドルフ、ケルン等が該当している。さらに、市町村と郡の他に、「市町村連合」が設置されている。市町村連合は、それを構成する市町村が各々小規模なために事業の遂行が困難な場合や、個々の市町村を超えたより大きな領域での事業の実施がより効果的である場合に形成され、所属市町村に代わってその業務を遂行する。

図表　１０８　ドイツの地方自治体の構造



		都市州	郡独立市
広域自治体との包括関係		道、県の区域外	道に包括されるが、県の区域外
分権に関する特徴	自治体の位置付け	連邦を構成する州、県、市町村の位置付けを併せ持つ	県、市町村の位置付けを併せ持つ
	事務配分の特例	連邦を構成する州、県、市町村の事務を行う	県、市町村の事務を行う
	組織の特例	その内部に区を有する/直接公選の議員からなる区議会あり	州によっては、その内部に区を設定することができる

注)「クライス」を「県」、「ゲマインデ」を「市町村」と表現。

【出典】財団法人福岡アジア都市研究所『広域自治都市のあり方に関する研究報告書』２００８年より作成

（２） 調査内容

① デュッセルドルフ日本クラブ

ア 組織・取組内容

デュッセルドルフ日本クラブは、主にデュッセルドルフ周辺地域に在住している日本人及びドイツ人が参加している会員制クラブである。

基本的には、会員の国籍、年齢、職業等は問わないとしている。設立は１９６４年であり、現在の個人会員数は約４，１００人、法人会員数は約２５０社となっている。

【出典】デュッセルドルフ日本クラブ：http://www.jc-duesseldorf.de

イ インタビュー実施結果

長年ドイツに在住されている２人の在独日本人に、日本とドイツの交通事情の違いや交通安全教育等についてインタビューした。

インタビュー対象者からは、「ベラータ」と呼ばれる専任の警察官が地区の高齢者団体等を回って、交通安全教育を実施しているとの話を伺った。また、ドイツ人は「自分の身は自分で守る」という意識を保持していると感想を持っていた。さらに、連邦レベルから地区レベルまで社会福祉協議会（AWO）が組織され、地区ごとに高齢者向けの施設「アドバイスセンター」があり、催事ごとに高齢者が集まっているという情報を得た。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月１３日（火）１０：００～１１：３０
場所	ドイツ・デュッセルドルフ
形式	クラブ職員及び長期在独の日本人に対してインタビュー
先方出席者 （２名）	・ ７０歳代男性（在独約５０年） ・ ４０歳代女性（日本クラブ職員）

＜ヒアリング内容＞

＜交通安全教育参加への動機付け＞

・ ドイツには社会福祉協議会（AWO）があり、連邦レベルから地区レベルまで組織されている。各地区には、高齢者向けの施設「アドバイスセンター」がある。
・ アドバイスセンターでは、高齢者向けの会合が定期的に開催されており、地域の仲間に会えるため高齢者がよく集まる。警察官が講師として来て反射材について講演した会合に参加したことがある。

＜その他参考情報＞

・ ドイツ人の普段の行動を見ていると、「自分の身は自分で守る」という意識を持っていると考えられる。総じて、交通違反の取締りも厳しいと感じる。
・ 警察署の中には数人の「ベラータ」と呼ばれる警察官がいる。ベラータは直訳するとコンサルタントという意味である。交通のベラータは、各地区を回って交通安全教育を行っている。教会等の団体がベラータを呼んで高齢者向けのイベントを開催しており、その中で交通安全関係のもの（例：反射材等）も実施している。

②　ＤＶＲ（ドイツ交通安全評議会）

ア　組織・取組内容

１９６９年に設立された。主な目的は交通関連技術、交通教育、交通関連法や交通医療学等を通しての交通安全向上である。

高齢者がなるべく長く、なるべく安全に移動できるように、ＤＶＲとその加盟団体が全ての交通手段に関しての教育コースを提供している。ＤＶＲはプログラム企画・教材作成・モデレータ（講師）養成（３日間の研修）を行う。モデレータが実際の受講生確保、教育を実施するが、モデレータには、警察官や教習所教官ＯＢが多い。

【出典】ＤＶＲ：http://www.dvr.de

イ　インタビュー実施結果

ＤＶＲで交通安全教育施策の実施に携わっている担当者２人からドイツ国内における交通事故情勢、ＤＶＲの活動内容、高齢者対象の交通安全教育の考え方等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。

担当者からは、なぜ法令があるのかを高齢者自身に考えさせるような教育を実施しているとの発言があった。また、高齢者に対しては、注意として伝えるのでなく、ポジティブな言い方で伝える（例：○○の方が安全）ことが大切になるとの指摘もあった。

参加者確保の面からは、高齢者の多い団体（デイケア施設、スポーツクラブ等）に声を掛けることが重要であるとのことであった。団体の代表者に教育の内容を正しく伝え理解してもらうことが重要であり、ＤＶＲは警察や協会等の団体・組織が参加するネットワークを持っているので、その中で各参加団体が情報の交換が可能とのことであった。また、ポイントとしては、歩行・自転車だけでなく、全ての交通手段に焦点を当てることも講座への集客には必要との指摘があった。

その他には、国内に存在する多くの交通安全関連の団体から吸い上げるアイディアをベストアイディア集としてまとめているということも伺った。

＜実施概要＞

日時	２０１１年９月１４日（水）９：４５～１２：１５
場所	ドイツ・ボン
形式	先方の活動内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （２名）	・　高齢者交通安全担当 ・　自転車交通安全担当

＜ヒアリング内容＞

＜安全行動への動機付け＞

・　高齢者に自分で考えさせるような教育を実施している。交通法令を守るのは当然であり、重要なのはなぜそのルールがあるのか理解すること。理想は、参加者がその理由に気付いて、一人で安全に行動できるようになること。

＜交通安全教育参加への動機付け＞

・　交通手段が１つだけという人はいない（歩行者であっても、車に乗り、公共交通を利用する）。全ての交通手段を扱った方が参加者を確保しやすい。
・　参加者の確保は、基本的にはモデレータが、高齢者が多くいる団体に声を掛けて行う。例えば、デイケア施設やスポーツクラブ、企業の高齢者団体（ＯＢクラブ）等。
・　交通安全教育の参加者確保のためには、高齢者が集まる団体の担当者・代表者に直接話すのが一番。最も重要なことは教育の中での言い方である。「してはいけない」というのではなく、「安全上のポイントとしてこのようなことが言える」というようにポジティブな表現にする。団体からの交通安全教育実施の要望が挙がり、参加者も集まる。
・　ＤＶＲの組織構造そのものが特徴的である。多くの団体が加入しているネットワーク組織で、その中で警察や教会、高齢者団体、メーカー等が情報交換している。

＜その他参考情報＞

・　交通安全教育の参加者数は、８～２０名が理想。２０名以上になるとディスカッションがうまくいかない。１．５～２時間程度が基本的な１回当たりの時間である。
・　モデレータ（講師）は登録制で、２年に１回更新がある。更新時教育では、法改正の内容等新しい情報を学習する。これまで約６００人に教育を行い、そのうち約５００人が現在も活動を続けている。
・　ドイツには交通安全関連の小さな団体が多い。それらから多くのアイディアがあがってくる。それらをＤＶＲがまとめてベスト・アイディア集等を作成している。

＜ＤＶＲ「安全に移動する」プログラムについて＞

＜概要＞
・　「安全に移動する」プログラムは２００８年に発足した
・　対象者は高齢歩行者・自転車乗用者、高齢ドライバー及び公共交通を使う高齢者
・　連邦交通・建設・都市開発省により支援

＜「安全に移動する」の教育イベント＞
・　参加者数は最低８名、最大２０名
・　開催時間はおよそ１．５～２時間
・　一回だけのイベントもあり、連続的なイベントもある
・　ＤＶＲが育成したモデレータがファシリテーター（進行役）となって実施

＜費用＞
連邦交通・建設・都市開発省からの補助があるため、開催者負担及び参加者負担のいずれもなし

＜扱うテーマ＞
・　参加者や開催する団体などの関心により変化
・　一回だけのイベントか、連続的なイベントかは参加者や開催者による

＜進行方法＞
・　参加者の関心事が議題の中心となる
・　モデレータが参加者の意見を取りまとめ、専門家として質問を答える
・　講演は全く行わない

＜「安全に移動する」の普及＞
・　６つの団体がプログラムを実施している
・　約５００人のモデレータが活動をしている
・　毎年約９万６０００人の参加者がいる

【出典】ＤＶＲプレゼンテーション資料

図表　１０９　ＤＶＲの参加者意識調査結果（２０１０年、回答総数１，２２０）

	gut aus-reichend	gerade ausreichend	eher zu knapp	deutlich zu knapp
Veranstaltung Zeitrahmen	64,1	23,4	10,8	1,7

左側の質問：このイベントを第三者に推薦しますか
上側の回答：（左から）絶対に推薦する、大体推薦する、あまり推薦しない、絶対に推薦しない
（数値はパーセント）

【出典】ＤＶＲ提供資料

＜モデレータ（講師）について＞

＜役割＞
モデレータの役割としては、高齢者が集まる施設と常時連絡をとることが求められる。高齢者施設、クラブや公民館等の開催は多いが、今後は生涯学習機関、家庭学習機関、教会等を視野に入れなければならない。一般の高齢者や自治体が積極的にモデレータに声を掛けることが少ないので、なるべく多くの施設や団体に積極的に声を掛けることが重要であり、これには大変時間がかかる場合がある。

＜求められる基本的な能力＞
- 全ての交通機関に関する知識と経験、情報を集める能力
- 自動車運転免許
- 生涯学習への関心、生涯学習の経験
- 「教えること」ではなく、「議論を管理する」能力
- 議論を創造的に進める能力、トラブルが発生しても怒らない性格
- コースの参加者を正しく評価できる能力
- 予測されない出来事や参加者の声に適切に対応できる柔軟性
- 人の意見を良く聞き、一番の関心所を把握できる能力
- 自分の意見が異なっても人の関心や問題意識を理解できる力
- グループワークへの関心
- 参加者募集とコース実施に関する能力
- ３年間に少なくても１５回のコースを開く余裕

【出典】ＤＶＲ：http://www.dvr.de

（３） 現地の状況（事務局撮影）

■歩行と自転車のための空間が分離されている様子（写真中央の標識は、走行義務のある自転車道であることを示している）

■交差点で信号待ちをしている自転車乗用者の様子（写真中央の自転車専用空間は、走行義務のない自転車道）

２．オランダ

（１） 基礎情報

① 高齢者を取り巻く状況

ア 人口・面積・人口密度・高齢化率

オランダの人口は約１，６５０万人（２００９年）と日本の１/８程度であり、同国の面積は１/１０程度である。そのため、人口密度は日本（３４２人/km²）よりも高い（４４０人/km²）。

また、高齢化率は約１５．４％（２０１０年）である。近年は増加傾向にあり、２０４０年には約２６．３％になるとされているが、その後２０５０年には約２５．６％に減少すると推計されている。

図表 １１０ オランダの人口・面積・人口密度・高齢化率

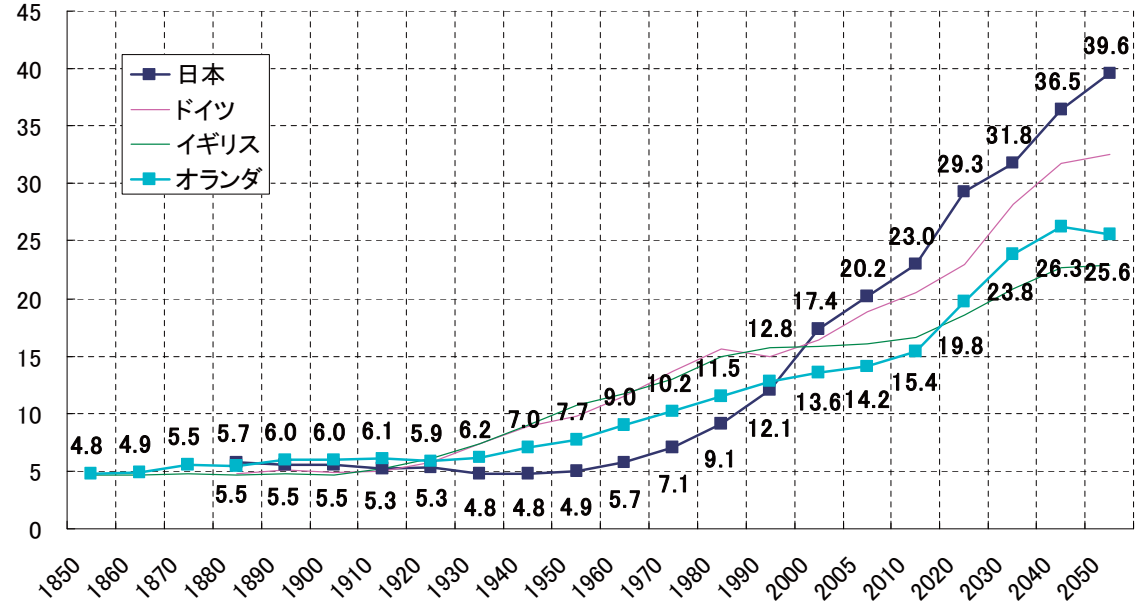
	人口（千人）（2008 年）	面積（1,000 km²）（2008 年）	人口密度（人/km²）（2008 年）	高齢化率（%）（2010 年）
オランダ	16,105	37	440	15.4
日本（参考）	127,768	378	342	23.0

【出典】人口・面積・人口密度：総務省統計局『世界の統計』

高齢化率：国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集２０１１』より作成

図表 １１１ 日本及び欧州諸国における高齢化率の長期推移・将来推計（２０１１年版）

単位：%



【出典】国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集２０１１』より作成

イ　地理的な特徴

オランダはライン川下流の低湿地帯に位置し、国土の多くをポルダーと呼ばれる干拓地が占め、国土の約４分の１は海抜０メートル以下に位置する。

国土のかなりの部分をダムで川や海を堰き止め、干拓地を造り続けた結果、平坦な地形が広がり、自転車が利用しやすい環境であると考えられる。

ウ　年齢別移動距離

年齢別に移動距離を見ると、３５～３９歳で約１９，５２３キロメートルと最も総移動距離が長くなり、その後は高齢になるとともに距離が短くなる。６０～６４歳で約８，３５８キロメートルなので、最も長い３５～３９歳と比較すると約半分程度となる。自動車等を運転し始める２０歳から距離が急激に長くなることが分かる。

また、移動手段別に見ると、「徒歩」は３５～３９歳、「自転車」は１２～１４歳、「自動車（運転）」は３５～３９歳がピークとなることが分かる。

図表　１１２　オランダの年齢別移動距離（２００３年、単位 km）

	徒歩	自転車	モペッド（原動機付自転車）	自動二輪車	自動車（運転）	自動車（同乗）	バス／トラム／鉄道	その他	合計
0～5歳	231	480	3	0	0	6,636	182	28	7,560
6～11歳	239	817	6	8	0	5,249	367	25	6,711
12～14歳	82	1,296	1	1	0	1,832	588	23	3,823
15～17歳	94	1,132	280	26	0	1,820	1,476	45	4,873
18～19歳	73	505	98	8	1,000	1,307	2,594	28	5,613
20～24歳	162	764	70	193	4,706	3,097	4,168	75	13,235
25～29歳	219	786	61	161	8,765	3,294	2,468	103	15,857
30～34歳	249	915	54	150	12,501	3,537	1,598	83	19,087
35～39歳	259	1,091	83	109	12,863	3,179	1,840	99	19,523
40～44歳	247	1,120	67	202	11,469	2,955	1,357	99	17,516
45～49歳	250	1,016	51	233	10,669	2,701	1,478	86	16,484
50～54歳	236	1,077	32	67	9,428	3,042	1,200	106	15,188
55～59歳	215	872	31	39	7,746	2,934	923	101	12,861
60～64歳	212	739	26	4	4,654	1,946	748	29	8,358
65～69歳	179	525	12	11	2,694	1,432	616	37	5,506
70～74歳	127	379	3	5	1,720	1,189	398	51	3,872
75～79歳	91	200	12	1	1,052	639	280	7	2,282
80歳～	59	93	9	4	478	628	234	6	1,511
合計	3,226	13,807	899	1,222	89,745	47,417	22,515	1,029	179,860

【出典】Institute Scientific Research on Road Safety（ＳＷＯＶ）, Research

http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/90_gegevensbronnen/inhoud/quality_aspects.htm より作成

エ　交通安全教育の所管省庁

オランダにおける交通安全施策は、交通・公共事業・水利管理省が担当している。また、学校教育課程の中で行う交通安全教育については、交通・公共事業・水利管理省と教育省が連携して担当

している。その他、自転車ライト点灯運動や自転車盗難防止運動等では、法務省や警察機関も携わっている。

オ　年齢別移動分担率

１９９９年から２００３年までの移動分担率を年齢別に見ると、「徒歩」は子ども及び高齢者にとって重要な手段であることが分かる。７５歳以上の高齢者は、「徒歩」での移動が約３４％となっている。「自動車」の利用率は約３８％と「徒歩」を若干上回っているが、約半分以上を「自動車」で移動する２５～５９歳と比較すると、高齢者の「自動車」は減少していることが分かる。一方で、７５歳以上の高齢者の自転車利用は約１７％に過ぎない。

「自転車」は、最も若い０～１１歳と１２～１７歳では重要度の高い移動手段である。０～１１歳の年齢層は、「歩行」と同じくらい頻繁に「自転車」で移動する。同じことは、１８～２４歳についても当てはまる。１２～１７歳については、「自転車」が最も重要な手段であり、全ての移動の約５２％に「自転車」を使用している。

図表　１１３　オランダの年齢別移動分担率（１９９９年から２００３年）

Age / Mode	0-11	12-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-74	75+
Walking	29%	18%	20%	19%	18%	17%	18%	25%	34%
Cycling	29%	52%	23%	17%	20%	23%	22%	24%	17%
Moped/light moped	0%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	1%
Motorcycle/scooter	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Car	40%	17%	37%	56%	56%	55%	54%	46%	38%
Bus	1%	5%	8%	2%	1%	1%	2%	2%	4%
Tram/metro	0%	1%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
Train	0%	2%	6%	3%	2%	2%	1%	1%	1%
Rest	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%
Unknown	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Table 12.1. *Used transport modes per trip by people from different age categories in the period 1999-2003. Source: Statistics Netherlands.*

左側の項目：（上から）徒歩、自転車、モペッド（原動機付自転車）、自動二輪車、自動車、バス、トラム／地下鉄、鉄道、その他、不明

【出典】Advancing Sustainable Safety, National Road Safety Outlook for 2005-2020,
SWOV Institute for Road Safety Research, 2006

カ　年齢別トリップ数

年齢別にトリップ数を見ると、３５～３９歳で約２５，０００回と最も多くなり、その後は加齢とともに回数が減る。６５～６９歳で約１０，０００回なので、最も多い３５～３９歳と比較すると約５分の２となる。また、自動車等を運転し始める２０歳から急激に回数が多くなっている。

また、移動手段別に見ると、「徒歩」と「自転車」は６～１１歳、「自動車（運転）」の運転は３５～３９歳が最もトリップ数が多いことがわかる。

図表 １１４　オランダの年齢別トリップ数（２００３年）

	徒歩	自転車	モペッド（原動機付自転車）	自動二輪車	自動車（運転）	自動車（同乗）	バス／トラム／鉄道	その他	合計
0～5歳	3,658	3,208	5	0	0	7,109	131	117	14,228
6～11歳	5,926	6,682	21	4	0	6,348	261	36	19,278
12～14歳	1,536	5,114	3	1	0	1,701	374	34	8,763
15～17歳	1,580	4,475	553	34	0	1,485	955	28	9,110
18～19歳	1,234	1,734	197	12	806	869	1,139	18	6,009
20～24歳	2,244	2,581	121	49	3,996	1,625	1,841	19	12,476
25～29歳	2,663	2,651	81	60	6,416	1,876	910	45	14,702
30～34歳	3,778	3,895	91	91	9,808	2,160	781	52	20,656
35～39歳	4,594	5,520	120	70	11,547	2,244	863	104	25,062
40～44歳	4,008	5,881	115	107	11,188	2,127	821	62	24,309
45～49歳	3,855	4,813	141	82	9,929	2,177	854	132	21,983
50～54歳	3,590	4,898	85	45	8,632	2,183	722	59	20,214
55～59歳	3,363	4,028	110	40	7,366	2,214	627	122	17,870
60～64歳	2,912	3,341	60	21	4,792	1,820	439	77	13,462
65～69歳	2,625	2,575	53	20	3,182	1,362	393	87	10,297
70～74歳	2,091	1,889	18	21	2,244	1,124	315	108	7,810
75～79歳	1,530	1,022	44	16	1,316	785	253	81	5,047
80歳～	1,107	519	13	69	700	611	152	118	3,289
合計	52,294	64,824	1,831	742	81,922	39,820	11,831	1,299	254,563

【出典】Institute Scientific Research on Road Safety（ＳＷＯＶ）, Research

http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/90_gegevensbronnen/inhoud/quality_aspects.htm より作成

キ　気候

オランダの気候は、暖流の北大西洋海流の影響を受け、緯度が高い割には温暖な気候である。季節による降水量の偏りはあまり見られない。北海からの風が強い点が特徴であり、オランダはこの風を風力として長らく活用してきた。冬季は年によって寒暖の差が激しく、真冬日や氷点下１０度以下の寒さになることも珍しくない。

１９７１年から２０００年の間の平均気温の最高月と最低月の平均を見ると、最高月は約２２．０度、最低月約１．０度となっており、日本と比較すると冷涼であることがわかる。

図表 １１５　オランダの最高気温と最低気温（１９７１年から２０００年の間の最高月と最低月の平均）

	オランダ	日本（参考）
最高	22.0	27.1
最低	1.0	5.8

【出典】総務省統計局『世界の統計』

ク　宗教

オランダ国民のうち、キリスト教のカトリックが約３０％、プロテスタントが約１９％を占めており、次いでイスラム教が約４％、その他が約５％、無宗教が約４２％となっている。

【出典】外務省『各国・地域情勢』：http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/netherlands/data.html

ケ　文化

オランダは、他国からの移民を積極的に受け入れてきた歴史を持っている。そのため、何ごとに対しても寛容であることが最大の特徴と指摘されることもある。現在でも、他の欧州諸国と比較して多くの移民が合法・非合法を問わず在住している。合法的に入国を果たしたＥＵ域外からの移民については、オランダ語講習、社会化講習、就職相談等をセットにした、いわゆる「市民化講習」の実施を他のヨーロッパ諸国に先駆けて行う等、一定の移民対策も講じている。

コ　交通法令

オランダでは、道路交通法第５条において「路上の危険を引き起こすあるいは引き起こすかもしれないような振る舞い、あるいはその道路交通が妨害されるか妨害されるかもしれないような振る舞い」を禁止している。

運転免許の交通事故・違反時の点数制度では、２００２年以降は免許初取得後５年以内に３点を付された者は免許を失効するとされている。点数は危険行動、速度違反、事故引き起こし等によって付される。

＜オランダにおける交通安全規制の構造＞

交通安全に関するオランダの法律は、次の様な３つの機能に細分できる。

（１） 道路交通規則
道路利用者がどこへ行こうと遵守しなければならない道路の通行方法、赤信号での停止、制限速度、強制安全装置等の具体的な内容を定めている。

（２）道路網の質に関する規制
交通インフラの設計や乗車装置の安全基準等に関する内容を定めている。

（３）道路利用者のリスクに関する規制
例えば、プロ・ドライバー用の運転や休憩時間、適切な運転技能に基づく道路網の利用に関する内容を定めている。

【出典】Advancing Sustainable Safety, National Road Safety Outlook for 2005-2020,
SWOV Institute for Road Safety Research, 2006

サ　交通事故に係る保険制度

オランダにおいては、自動車保険（対人・対物）が強制保険となっている。

任意の自動車保険については、ブローカー経由で加入することになる。オランダには自動車保険を扱う保険会社は大小取り混ぜ、数多く存在する。オランダで新車、中古車を問わず販売店から購入する際は、求めれば販売店が保険ブローカーを紹介してくれる。個人から中古車を買う場合は　同僚等個人の口コミでブローカーを紹介してもらうといった方法が一般的である。

＜オランダの自動車保険（強制保険）の最低保険金額＞

対人損害：５，０００，０００ユーロ（一事故当たり）
対物損害：１，０００，０００ユーロ（一事故当たり）
※　乗車定員８人以上の乗用車やバスには追加規定あり

【根拠法】Wet Lansprakelijkheidsverzekering Motorijkrigen(WAM),

Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

シ　運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数

オランダの運転免許保有率は約６３．１％（２００４年）と日本を若干下回っており、同国の人口１人当たり自動車保有台数も同じように若干下回っている。

また、人口１人当たり自転車保有台数は約１．１１台であり、日本を上回っている。

図表　１１６　オランダの運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数

	運転免許保有率（%）	人口１人当たり自動車保有台数（台）	人口１人当たり自転車保有台数（台）
オランダ	63.1（2009 年）	0.52（2009 年）	1.11（2002 年）
日本（参考）	63.4（2009 年）	0.58（2009 年）	0.67（2005 年）

【出典】運転免許保有率：内閣府『平成２３年版交通安全白書』

人口１人当たり自動車保有台数：内閣府『平成２３年版交通安全白書』

人口１人当たり自転車保有台数：一般社団法人日本自動車工業会『自転車との安全な共存のために～安全に通行できる道路整備と意識改革を目指して～』２００９年

ス　自転車道の整備状況

オランダでは、１９７０年代以降、自動車交通の活性化に伴い増加した交通事故、交通渋滞等の問題、そして、国民の地球環境問題への意識の高まり等の社会情勢の変化に対して、自転車が有効な交通手段であることが改めて認識され、積極的かつ大胆な自転車施策が行われてきた。

オランダの自転車道の延長は約１４，５００km（１９８５年）と日本を大幅に上回っており、同国の総道路延長に対する割合も同じように大幅に上回っている。

図表　１１７　主要国の自転車用走行空間の整備状況

表－１　主要国の自転車用走行空間の整備状況

国　名	年	自転車道の延長（km）	総道路延長に対する割合（%）	国土面積あたりの延長（m／km²）	自転車千台あたりの延長（m／千台）
オランダ	1985	14,500	8.6	349	1,317
ドイツ	1985	23,100	4.7	65	660
日　本	2002	6,705	0.6	18	79

注）日本の自転車道の延長は、自転車歩行者道（自転車通行帯付）、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の合計

出典：国土交通省資料

【出典】財団法人国土技術研究センター「自転車利用環境整備の海外事例」、『JICE REPORT』、２００３年

② 交通事故発生状況

ア 経年推移

オランダの交通事故統計では、２０００年以降、警察に報告された事故件数だけでなく、病院等で把握している事故死者数も集計している。前者については、警察に報告された事故件数をカバーするものであり、病院のデータや死亡証明の発行数等を考慮すると、実際の死傷者数はより多いと考えられる（【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group）。

なお、オランダにおいても、交通事故発生時には、事故当事者は事故が発生した旨を警察に申告する義務があるのは日本と同様である。

警察に報告された事故件数を見ると、１９７０年から２００９年までの間、交通事故死者数は約８０％減少し、負傷事故件数は約６７％減少している。特に、２０００年から２００９年の間に、死者数は約４１％も減少している。

図表 １１８ オランダの交通事故死傷者数の推移（１９７０年から２００９年）

Table 1. Number of road fatalities, seriously injured and injury crashes 1970-2009

							2009 % changeover		
Reported numbers	**1970**	**1980**	**1990**	**2000**	**2008**	**2009**	**2008**	**2000**	**1970**
Fatalities	3 181	1 996	1 376	1 082	677	644	-4.9%	-40.5%	-79.8%
Seriously injured (hospitalised)		18 616	13 658	11 505	9 310	7 028	-24.5%	-38.9%	
Injury crashes[1]	58 883	49 383	44 915	37 947	23 708	19 378	-18.3%	-48.9%	-67.1%
Real numbers									
Fatalities				1 66	750	720	-4.0%	-38.3%	
Seriously injured (MAIS 2+)				16 700	17 600				

左側の項目（Reported numbers「警察に報告された数字」）：
（上から）死者数、重傷者数（入院を必要とする）、負傷事故件数
左側の項目（Real numbers「病院等のデータを考慮した実際の数字」）：
（上から）死者数、重傷者数
右上「２００９ % changeover」：２００９年対各年の増減率

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

イ 年齢別

オランダでは、死者数は年齢層によって様々である。運転経験の浅いドライバーは、他の道路利用者と比較して死亡リスクが高く、負傷しやすい。自転車乗用中に死亡した者の大半は１２～２５歳であり、自動車乗用中に死亡した者の大半は１８～２５歳である（【出典】IRTAD Road Safety ２０１０ Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group）。

１９７０年から２００９年にかけて全ての年齢層において死者数は減少しているが、最も印象的な変化を見せたのは０～１４歳までの若年層である。この年代においては、１９７０年に４５９人

だった死者数が２００９年には２３人となっており、約９５％も減少している。

図表 １１９　オランダの年齢別交通事故死者数の推移（１９７０年から２００９年）

	1970年	1980年	1990年	2000年	2008年	2009年	2009年対各年の増減率		
							2008年	2000年	1970年
0～5歳	175	36	22	15	6	3	-50.0%	-80%	-98%
6～9歳	144	78	28	14	2	4	100.0%	-71%	-97%
10～14歳	140	89	50	27	15	16	6.7%	-41%	-89%
15～17歳	222	147	81	54	32	26	-18.8%	-52%	-88%
18～20歳	280	253	129	118	47	53	12.8%	-55%	-81%
21～24歳	309	206	152	109	60	73	21.7%	-33%	-76%
25～64歳	1263	726	607	510	341	282	-17.3%	-45%	-78%
65歳～	648	461	307	235	174	187	7.5%	-20%	-71%

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group より作成

＜文献による記述：オランダの高齢者関連事故＞

- 高齢歩行者の死亡事故の約７５%は、道路横断中の衝突の結果として亡くなった。このうち約３８%は、横断歩道で道路を渡っていた。
- 自転車走行キロ数に対する死傷者数の割合を見ると、高齢者は全体より、死傷者数の割合が高いことが分かる。１０億人/km当たりの入院リスクは、自転車乗用者と比較して、高齢自転車乗用者では５倍も高い。
- 高齢歩行者・自転車乗用者の高致死リスクの主要な原因は、高齢者の身体的な脆弱性である。高齢者の骨は若者より脆く、軟骨組織の弾力性が低いので、例え衝突の力が同じであるとしても、高齢者の重傷リスクはより高くなる。また、高齢者は移動に必要な機能が加齢とともに低下する。例えば、姿勢の急激な変化に対応する(バランスを保つ)能力が低下する。

【出典】Advancing Sustainable Safety, National Road Safety Outlook for 2005-2020,
SWOV Institute for Road Safety Research, 2006

ウ　状態別

全ての道路利用者において死者数の減少が見られるが、特に歩行者や自転車といった負傷しやすいグループにおける数字の改善が特徴である。１９７０年から２００９年の間に、「徒歩」と「モペッド（原動機付自転車）」の死者数は９０%以上も減少している。また、「自転車」についても約７３%も減少している。

２００９年時点においては、「自動車」が３１２人と最も多く全体の約半数を占める。次いで多いのが、「自転車」の１３８人となっている。

図表　１２０　オランダの状態別交通事故死者数の推移（１９７０年から２００９年）

Table 3. Reported fatalities by road user group
1970, 2000, 2008 and 2009

	1970		2000		2008		2009		2009 % changeover 2008	2000	1970
Bicyclists	512	16%	198	18%	145	21%	138	21%	-4.8%	-30%	-73%
Mopeds	540	17%	107	10%	51	8%	47	7%	-7.8%	-56%	-91%
Motorcycles and scooters	85	3%	89	8%	67	10%	68	11%	1.5%	-24%	-20%
Passenger car occupants	1 322	42%	513	47%	330	49%	312	48%	-5.5%	-39%	-76%
Pedestrians	609	19%	106	10%	56	8%	63	10%	13%	-41%	-90%
Other	113	4%	69	6%	28	3%	16	2%	-43%	-77%	-86%

左側の項目：（上から）自転車、モペッド（原動機付自転車）、自動二輪車、自動車、徒歩、その他
右上「２００９　％　changeover」：２００９年対各年の増減率
（１９７０年から２００９年までの各列の数値は、左が死者数、右が構成率）

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

エ　自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数

オランダの自動車１万台当たり死者数は約０．７５人（２００９年）と日本を若干下回っている。一方、同国の自動車走行１億キロメートル当たり死者数は約０．７７人（２００３年）であり日本と同程度となっている。

図表　１２１　オランダの自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数

	自動車１万台当たり死者数（人）	自動車走行１億キロメートル当たり死者数（人）
オランダ	0.75（2009 年）	0.77（2003 年）
日本（参考）	0.78（2009 年）	0.77（2009 年）

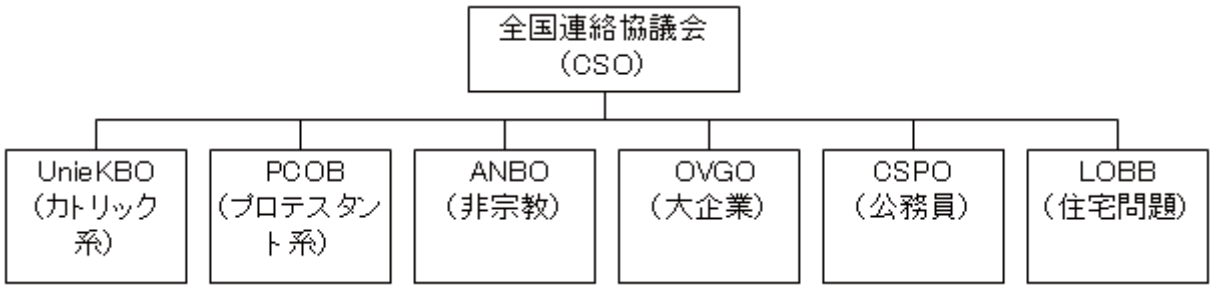
【出典】内閣府『平成２３年版交通安全白書』

③　関係組織

ア　高齢者組織

オランダにおける高齢者問題を扱う組織は多種多様であり、それぞれが全国レベル、自治体レベル、コミュニティレベル等に分けられて組織化がされている。それら複数の高齢者関係組織を取りまとめている全国連絡協議会（ＣＳＯ）という組織が、政府への高齢者の住宅、健康･福祉、教育、社会･文化問題に関する諮問機関として認定され、活動している。地方レベルにおいても、高齢者組織と行政の連携が図られている。

図表　１２２　オランダの全国連絡協議会（ＣＳＯ）



【出典】独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構

『諸外国における高齢者の就業形態の実情に関する調査研究Ⅰ（主要国編）』２００２年より作成

イ　交通安全教育組織

オランダにおける代表的な交通安全教育組織は、以下の３つがある。

オランダ交通安全協会（ＶＶＮ）は、「全ての人が安全な交通を受ける権利がある」という理念のもと１９３２年に設立され、交通安全教育活動や教育ツールの販売事業等を主な活動としている。全国組織のもとに各州、各自治体に地域組織がある。多数のボランティア会員と専門家を抱え、「飲酒運転の撲滅」「悪質な運転行為の防止」「住宅地での交通安全の向上」「スピード違反の撲滅」等に取組んでいる。

オランダ自転車協会（Fietsersbond）は、自転車利用者による国内最大の組合である。自転車利用者の利益を増進し、自転車利用環境の改善を図ることを活動目的としている。行政、警察、公共交通機関等とも連携して、自転車道改善、駐輪場の確保、自転車の盗難防止等に取組んでおり、交通安全教育についても積極的に取組んでいる。

また、オランダ自転車協議会（Fietsberaad）は、自転車利用の促進や、安全性の向上を促進するための情報や技術について取りまとめ、各自治体の支援を行っている。２００８年に国際部門が設置され、オランダの自転車に関する知識や経験を海外に普及している。国際部については、交通・公共・水利管理事業省からの補助金で運営されている。

＜代表的な民間交通安全教育組織＞

団体名	活動内容等
ＶＶＮ （オランダ交通安全協会）	・　１９３２年設立。本部所在地はアメルスフォールト。 ・　交通安全協会として高齢者・成人等に対する歩行・自転車利用についての交通安全教育を実施している。 ・　高齢歩行者・高齢自転車乗用者・高齢二輪車乗用者に対して最新の交通法令、都市部での通行方法をミーティングやテスト形式で学ぶ機会を提供している。 ・　国の戦略計画策定の協力団体に唯一名を連ねている民間団体である。
Fietsersbond （オランダ自転車協会）	・　１９７５年設立。本部所在地はユトレヒト。 ・　オランダ最大の自転車利用者団体であり、会員団体数は約３５，０００余りとされ、全国に約１５０余りの支部を置いている。 ・　European Cyclists Federation（欧州自転車連合、ＥＣＦ）のメンバーでもある。 ・　自転車利用の促進を図るため、一般市民に情報提供やキャンペーンを実施している。
Fietsberaad （オランダ自転車協議会）	・　２００１年に設立。本部所在地はユトレヒト。 ・　各自治体の自転車政策について協議する全国的組織であり、自転車利用促進に向けた普及啓発活動を実施している。 ・　国際部門では海外に向けてオランダの先進的な自転車政策等の発信を行っている。

【出典】ＶＶＮ：http://www.veiligverkeernederland.nl

Fietsersbond：http://www.fietsersbond.nl

Fietsberaad：http://www.fietsberaad.nl

ウ　政府・州・郡機関等の構造及び権限

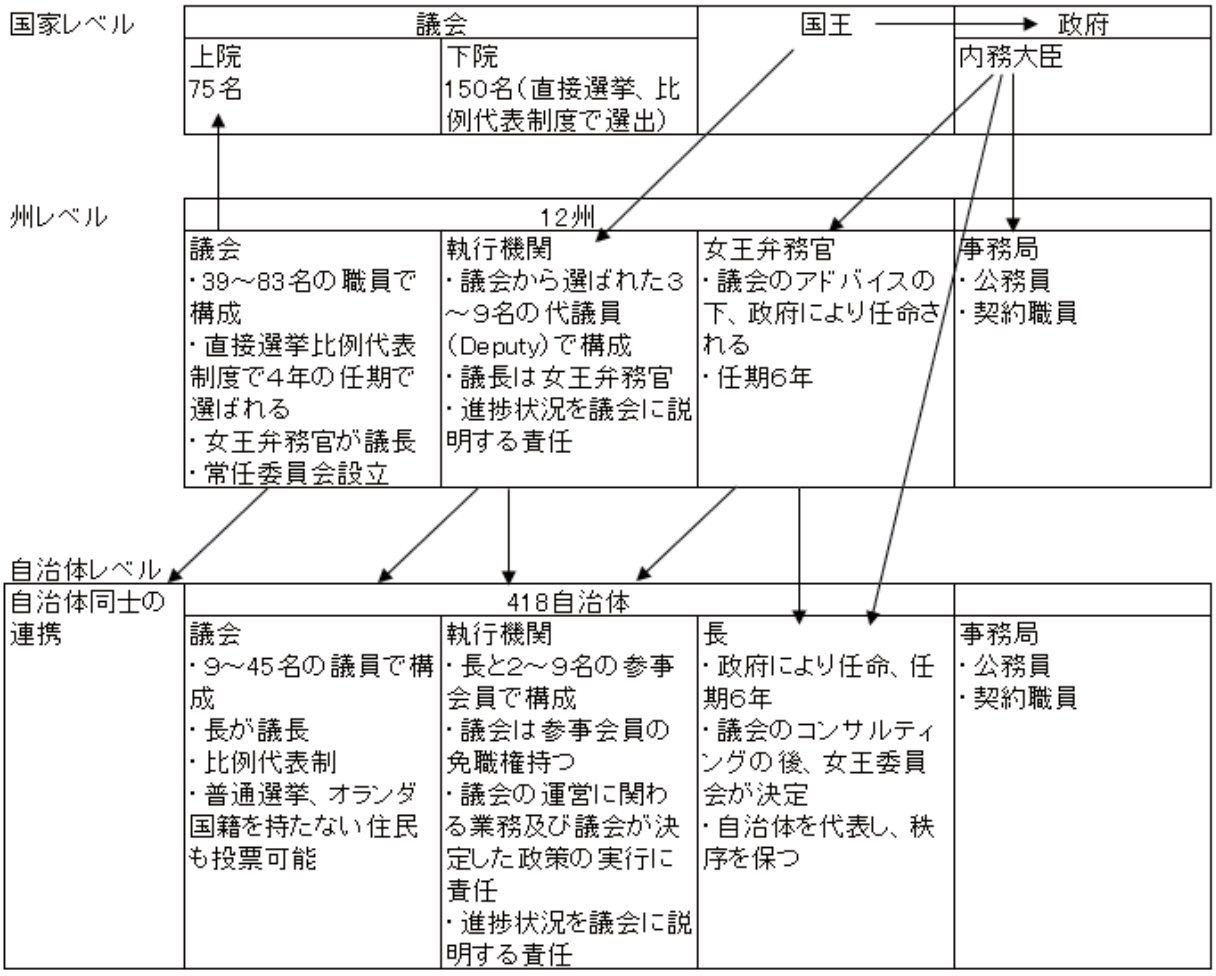
オランダでは分権的統一国家制度のもとで、国、州（日本の都道府県に相当）、その他自治体（日本の市町村に相当）の３つの行政主体が密接に相互補完的な関係を保ちながら、最も適当な行政レベルで行政サービスを提供できるよう設計されている。州は日本の都道府県に相当し、広域行政を所管する一方で、住民に近いサービスは日本の市町村に当たる自治体が実施している。

２０１０年時点では、オランダには１２の州と４１８のその他自治体が設置されている。

【出典】国土交通省国土計画局「各国の国土政策の概要」：

http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/netherlands/index.html

図表　１２３　オランダの国・州・その他自治体の構造



【出典】財団法人自治体国際化協会『オランダの地方自治』２００６年より作成

（２） 調査内容

① Fietsersbond（オランダ自転車協会）

ア 組織・取組内容

オランダ最大の自転車利用者団体であり、会員団体数は３５，０００余り、全国に１５０余りの支部を設置している。自転車利用の促進を図るため、一般市民に情報提供やキャンペーンを実施している。また、２箇所ある自転車学校において自転車利用者のための交通安全教育を実施している。

【出典】Fietsersbond：http://www.fietsersbond.nl

イ インタビュー実施結果

Fietsersbond で組織の運営及び交通安全教育施策の実施に携わっている担当者３人からオランダ国内における自転車事故情勢、Fietsersbond の活動内容、高齢者対象の交通安全教育の考え方等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。また、ＴＮＯ（オランダ応用科学研究機構）との共同プロジェクトについて、ＴＮＯの研究者からプレゼンテーションを受けた。

担当者からは、Fietsersbond が実施する高齢者対象の教育プログラムの内容は、①新しいルールや交通標識の学習、②高齢者にとって難しい交通状況とその対応の紹介、③視聴覚の反応テスト、④日常使用する自転車のチェック、⑤サーキットで技能訓練、⑥近辺をグループでツアーの６つで構成されているとの説明を受けた。

また、高齢者は頑固な傾向があり、若い頃と今の違い等を理解しようとしないので、テスト等をして具体的に身体機能の低下等をはっきり理解させることを心掛けているということを伺った。

参加者確保については、個人宛に市役所から正式な招待状を送付すると高齢者は喜ぶとの話が出た。それ以外にも、地方紙上での宣伝も実施しているとのことであった。さらに、教育に娯楽性を取り入れる試みも実施しているとのことだった。具体的には、学習後に近辺をサイクリングツアーするというプログラムを実施しているとのことであった。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月１５日（木）１０：００～１２：１５
場所	オランダ・ユトレヒト
形式	先方の活動内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （４名）	・ 自転車乗用者の安全やインフラ担当 ・ 高齢者教育プログラムの取りまとめ担当 ・ 対外窓口部門の責任者 ・ ＴＮＯの SaveCAP プロジェクト（※）のプロジェクトマネージャー ※ 「自動ブレーキ」と「アウターエアバッグ」により歩行者や自転車乗用者との衝突を防ぐ、あるいは衝突した際のダメージを低減させるシステムの開発・普及を目的とするＥＵプロジェクト。

＜ヒアリング内容＞

＜安全行動への動機付け＞

・ 教育は、娯楽性を取り入れて行う。具体的には、学習後に近辺をサイクリングツアーするというプログラムを実施している。
・ 教育プログラムでは、①新しいルールや交通標識の学習、②高齢者にとって難しい交通状況とその対応を紹介、③視聴覚の反応テスト、④持参してきた自転車のチェック（主にサドル。これまでの問題がサドルの位置一つで解決することもある。）、⑤サーキットで技能訓練、⑥近辺をグループでツアーの６つで構成されている。
・ 高齢者は頑固な傾向がある。若い頃と今の違い等を理解しようとしないので、テスト等をして理解させる。

＜交通安全教育参加への動機付け＞

・ 参加者確保で一番良いのは、個人宛に市役所から正式な招待状を送ること。また、地方紙上での宣伝、高齢者クラブの会員への呼び掛けをしている。成人した子どもが高齢になった親に代わって申し込むことも多い。中には、自転車操作に関する技能的には何ら問題ないような高齢者もいる。
・ 交通安全に取組んでいる Stay Safety Mobile という団体を、自転車学校の情宣に活用している。
・ 国や自治体の補助金があるため、参加者に費用は発生しない。自発的に申し込んでくるグループでは、参加者から費用を集めているところもある。

＜その他参考情報＞

・ オランダの自転車乗用者は総じてルールはよく守っていると思われる。
・ 教育は９：００～１６：００まで１日中実施する。午後の部の、近辺のツアーの調整は、教官ではなく、Fietsersbond の地域組織が行う。
・ Fietsersbond、教官、市役所の交通アドバイザー、医師、自転車販売店、理学療法士（筋肉の使い方等を指導）、警察、高齢者組織の代表等が参加している。
・ 高齢者ではないが、若者の意識を変えさせるためには、二人一組で「体験」させる。例えば、携帯電話使用運転時と非使用時で、停止距離の違いを体験させる。

＜Fietsersbond の自転車学校について＞

＜自転車学校「Fietsschool」＞
- ２００７年に設立
- 目的：自転車を利用する全ての人に安全な自転車乗用方法を教授し、促進するため
- 対象グループ：子ども（小学生）、青少年（高校入学時）、移民、外国人及び高齢者
- オフィススタッフ３名（パートタイム）
- オランダ国内各地に計５０名の自転車講師

＜なぜ自転車のレッスンが必要なのか＞
- 交通事故死者の増加（特に若者と高齢者の自転車乗用者）
- 自転車乗車経験がないまま成長するオランダ国民の増加
- 運動不足による健康問題の深刻化

＜対象とする高齢者グループ＞
- ６５歳以上を対象
- 通常この年齢層は交通規制に従う（小学校で交通義務教育を受けてから長い歳月が経過しているにも関わらず）
- 乗ることができる限り、彼らは自転車乗用を楽しんでいる

＜なぜ事故が増えるのか＞
- 加齢による身体能力及び自転車操作技能の低下
- 新しい交通法令等を認識していない

＜自転車のレッスンは下記を通じて交通安全を向上できる＞
- 自転車操作技能を訓練する
- 新しい交通法令等を学習する
- 経験を積む

【出典】Fietsersbond プレゼンテーション資料

②　ＴＮＯ（オランダ応用科学研究機構）

ア　組織・取組内容

民間の研究機関として、交通分野では、安全技術（安全運転支援、車両挙動制御、操縦安定性、乗員安全等）や環境技術（ディーゼル排ガス制御、ハイブリッドシステム、トランスミッション等）に関する研究を行っている。

【出典】ＴＮＯ：http://www.tno.nl/index.cfm

イ　インタビュー実施結果

ＴＮＯで各種交通関係の調査･研究に携わっている担当者５人からオランダ国内における高齢歩行者・自転車乗用者交通事故情勢、道路デザイン、屋外での転倒事故等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。

研究者からは、オランダの高齢者は機能が低下しているとの自覚があり、気を付けて行動するとの指摘があった。特に、高齢者はより安全を意識して横断施設をよく使う傾向があるとのことだった。

また、技能テストにより、自身の限界を知ってもらい行動を修正させることができるとの報告もあった。インフラやサポート技術等により過度に高齢者の恐怖心を取り除いてしまうことは、好ましいことではないとの指摘もあった。

教育に参加していない高齢者へのアプローチに関しては、現状ではキャンペーン以外は想定できないとのことであった。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月１５日（木）１４：２０～１６：３０
場所	オランダ・スーステルベルク
形式	先方の研究内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （５名）	・ 歩行者安全、モビリティ、ナビゲーションに関する調査研究を担当する人間工学分野の研究者 ・ 交通における疲労、倦怠感や人間の行動に関する調査研究を担当する人間工学分野の研究者 ・ 交通行動に関する調査研究を担当する人間行動と社会科学分野の研究者 ・ ライフスタイルに関する調査研究を担当する研究者 ・ モビリティと物流最適化に関する調査研究を担当する研究者

＜ヒアリング内容＞

＜高齢者の行動とその心理的な背景＞

- 個人差はあるが、通常、高齢者は身体機能等が低下しているとの自覚があり、気を付けた行動すると考えられる。また、高齢者は横断施設をよく使う。なぜならば、より安全に横断したいという判断があるからと考えられる。
- 高齢者の屋外での転倒事故に関する研究から、通常、高齢者は体のバランスが悪くなることにより身体の衰えを感じ、歩行する際に恐怖心を抱くということが分かった。それによって、自分の行動を制限する。

＜安全行動への動機付け＞

- 知識を問うテストを実施することにより交通に関する新しい情報を学習することができる。また、技能テストを実施することにより高齢者に自身の限界を知ってもらい、行動を修正してもらうことができる。
- 能力の低下を補う方策の検討が必要。恐怖心を完全に取り除いてしまうのは、あまり良くない。

＜交通安全教育参加への動機付け＞

- 教育に参加していない高齢者へのアプローチでは、キャンペーン以外想定できない。

＜その他参考情報＞

- 高齢歩行者には、歩行速度が遅い、一度立ち止まった後の動き出しに時間がかかる、自動車を見付けられない、近づいてくる自動車の速度を判断できない、反応速度が遅い等、問題も多い。
- 転倒事故に関する研究からは、屋内では加齢とともにリスクが高まるが、屋外ではあまり変化は見られなかった。また、転倒に対する恐怖心は屋内ではあるが、屋外ではない。高齢者は屋外での転倒をリスクと考えていない。

③　ＳＷＯＶ (道路安全科学研究機構)

ア　組織・取組内容

国内にある交通安全対策についての研究を行う民間の研究機関。国内では最大の交通安全対策に関する研究機関であることから、オランダ政府の施策の基礎資料としてＳＷＯＶの研究結果が使われることが多い（ＳＷＯＶが発行するレポート『Fact Sheet』の中には、高齢者に関する統計・施策等のデータを提供しているものもある。）。

【出典】ＳＷＯＶ：http://www.swov.nl/index.html

＜文献による記述：オランダにおける高齢歩行者・高齢自転車乗用者関連情報＞

＜歩行者事故について＞
- 特に子どもと７５歳以上の高齢者の歩行中事故が多い。
- 高齢者が巻き込まれた事故の多くは「高齢歩行者が横断中」に発生している。
- 車両事故のうち対歩行者との事故が最も多い。

【出典】SWOV Fact Sheet -Pedestrian, SWOV, 2010

＜自転車事故について＞
- 特に１２～１７歳と６０歳以上の自転車乗用者の事故が多い。
- ６０歳以上の自転車乗用者のうち特に７５歳以上は事故の際に重症化するリスクが高い。
- 自転車事故は車との接触が多く、都市部での発生が多い。

【出典】SWOV Fact Sheet -Cyclists, SWOV, 2009

＜高齢者関連事故について＞
- 高齢者は他の年代よりも事故被害に遭っている。
- 特に、７５歳以上の高齢者になると身体的な変化が事故の原因になっている。

【出典】SWOV Fact Sheet - The elderly in traffic, SWOV, 2010

イ　インタビュー実施結果

ＳＷＯＶで各種交通関係の調査･研究に携わっている担当者２人からオランダ国内における高齢歩行者・自転車乗用者の交通事故情勢についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。

研究者からは、事故時の原因が交通法令違反というデータはないが、自転車が右左折するときの合図を出していなかったり、信号を無視していたりするケースは多いと考えられるとの見解が示された。

また、高齢者は一般的には自分の限界を理解し、若いときよりも一時停止等の安全な行動をとるが、横断時間が長く、渡りきれずにはねられる事故も多いとの指摘もあった。さらに、高齢者の事故での死亡・重傷化率の高さの理由には、体の脆弱性がある（特に自転車事故で顕著）ということについて事故データから説明を受けた。高齢者は、トレーニングするだけでは自信過剰になり、気持ちが大きくなってしまうので注意が必要ではあるが、過剰にリスクを強調すると恐怖心を与えてしまうのでバランスが大事であるとのことだった。

キャンペーンについては、高齢者でも分かるスポーツ選手や俳優等、高齢者にとって影響力のあると考えられる人物を起用したキャンペーン等も効果的ではないかとの意見が述べられた。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月１６日（金）９：５５～１２：０５
場所	オランダ・ライツヘンダム
形式	先方の研究内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （２名）	・ 交通安全キャンペーン、交通規制、交通安全教育プログラム、人間行動科学関係の上席研究員 ・ 人間行動科学、交通安全教育、運転免許システム、初心運転者対策、医学テスト関係の上席研究員

＜ヒアリング内容＞

＜高齢者の行動とその心理的な背景＞

・ オランダの高齢者は一般的に自分の限界を理解している。よって、今まで以上に一時停止等の安全な行動をとる。しかし、横断時間が長くなるので、渡りきれずにはねられる事故も多い。

＜安全行動への動機付け＞

・ 高齢者向けに、交通場面に合わせてお勧めの交通手段をアドバイスするキャンペーンをこれから始めるところである。
・ ただトレーニングするだけでは自信過剰になり、行動や気持ちが大きくなってしまう。また、恐怖心を与えてしまうので、過剰にリスクを強調することもよくない。バランスが大事である。
・ あるインタビュー調査の結果、行動や意識を変えるためには、オランダでは恐怖心を与えるキャンペーンは避けるべきということが分かった。例えば、高齢者は若者の言うことは聞かないので、往年の俳優やスポーツ選手等のヒーローを行動の規範となる存在としてＣＭを作るのは良いと思われる。

＜その他参考情報＞

・ 年齢毎に３４歳を１００として死亡等リスクを見ると、自転車乗用者は高齢者になるとリスクが急上昇する。
・ 事故時の原因が交通法令違反であるというデータは特にないが、自転車が右左折するときの合図を出していない、信号無視等は多いと考えられる。
・ もう一つの死亡事故の理由に、体の弱さがある。若者であれば怪我で済むものも、死亡に至ってしまう。特に自転車事故でそのようなデータが出ている。

④　ＶＶＮ（オランダ交通安全協会）

ア　組織・取組内容

広く歩行・自転車利用についての交通安全教育を実施しており、高齢歩行者・高齢自転車乗用者・高齢二輪車乗用者に対して最新の交通法令、都市部での通行方法をテスト形式等で学ぶ機会を提供している。国の交通安全戦略計画策定の協力団体に唯一名を連ねている民間団体である。

【出典】ＶＶＮ：http://www.veiligverkeernederland.nl

イ　インタビュー実施結果

ＶＶＮで交通安全教育施策の実施に携わっている担当者１人からＶＶＮの活動内容、高齢者対象の交通安全教育プログラムの概要等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。また、実際に高齢者に教育を実施するボランティア講師１人から講義の実演も受けた。

担当者からは、オランダ国内で増加している高齢自転車乗用者の主な事故原因は、①高齢者は反応が遅く、技能も不足しており、肉体が衰えている、②変化する新しい交通法令について無知であることの２つであり、ＶＶＮの教育内容はこれらの状況を改善する意図があるとの説明を受けた。教育は、講習会がメインであり、１日がかりのプログラムになる。多いパターンとしては、午前中に理論（座学）、午後に実習をするとのことである。

理論パートの内容は、①道路標識の知識を再学習、②道路デザイン、施設、法令を紹介、③自動車からの見え方、視点、振り返り等高齢自転車乗用者の事故防止に重要なポイントを紹介、④電気自転車についての４つをメインにしているとの説明があった。ノウハウについて教育することに留意しており、（「○○をしてはいけない」という伝え方でなく）「ここに止まると安全」といった形で伝えるようにしているとの紹介もあった。

実習では、操作技術の講習を行う。市町村や高齢者組織がＶＶＮに講習会を依頼する。高齢者組織の事務局がＶＶＮを招待して主催する形になるが、主催組織は高齢者が日々接している組織なので、高齢者は安心して参加することができる。

座学は、講師が参加者に問いかけるクイズのような形式で実施しており、ゲーム性を持って行うようにしている。コーヒーブレイクを入れたり、楽しくリラックスした雰囲気の昼食等を入れたりすることが重要なポイントであるとの指摘があった。

＜実施概要＞

日時	**２０１１年９月１６日（金）１４：３０～１６：３０**
場所	**オランダ・アメルスフォールト**
形式	**先方の活動内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー**
先方出席者（２名）	**・　高齢者プロジェクトのプロジェクトリーダー** **・　ボランティア講師**

＜ヒアリング内容＞

＜安全行動への動機付け＞

- 増加している高齢自転車乗用者の事故原因は、①高齢者は反応が遅く、技能も不足しており、身体が衰えている、②変化する交通法令についていけないこととされている。教育内容は①と②を改善するもの。
- 講習会がメインであり、１日がかりのプログラムである。午前中に理論（座学）、午後に実習を行う。理論の内容は、①新しいものも多いので道路標識について学習、②道路デザイン、施設、法令を紹介、③自動車からの見え方や視点、振り返り等高齢自転車乗用者の事故防止のために重要なポイントを紹介、④電気自転車について扱う。ノウハウについて教育することに留意しており、「ここに止まると安全」といった形で伝えるようにしている（「〇〇をしてはいけない」という伝え方でなく）。実習では、操作技術の講習を行う。
- ＶＶＮは規則を守る人々の行動形態を良くするような教育をする。例えば、車間距離を法定よりも長めに空けるようにアドバイスする等である。
- 座学は、参加者に問いかけるクイズのように、ゲーム性を持って行う。

＜交通安全教育参加への動機付け＞

- 市町村や高齢者組織がＶＶＮに講習会を依頼する。なかでも高齢者福祉協会の存在が大きい。高齢者は一市民であり、簡単には連絡できない。そのような協会を通じて月刊誌やパンフレットを配布している。
- 高齢者組織の事務局が高齢者を招待する形になる。招待した組織は高齢者が日々接している組織なので、安心して参加することができる。
- 高齢者に自発的に来てもらうには、楽しい内容でなければならない。コーヒーブレイクを入れたり、楽しくリラックスした雰囲気の昼食等を入れたりすることが重要なポイントである。
- 年間数百人が受講するが、あまり多い数ではない。なぜならば、１日のプログラムで昼食を出すのでコストが高くなってしまうからである。理論だけの半日コースにして、昼食ではなく簡単にお茶を出す程度にすれば数千人単位で実施できるかもしれない。

＜その他参考情報＞

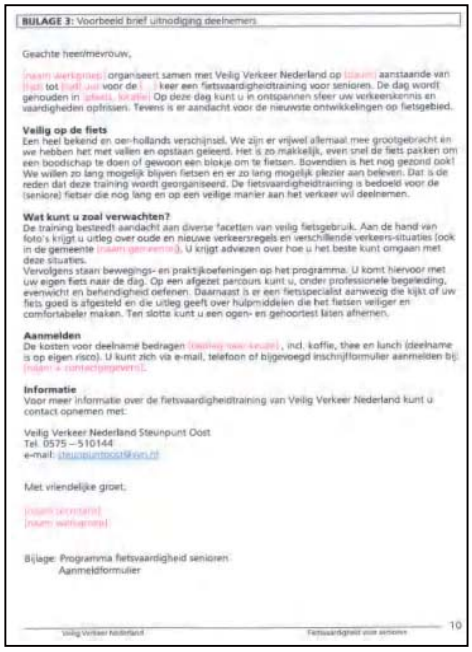
- 講師はボランティアで、謝礼は交通費を補うことができる程度である。必ずＶＶＮで組織内教育を行う。定期的に行っており、お互いの知見・経験を持ち寄ってそれぞれが専門家として話し合うことによって講師の能力のばらつきをなくしている。

図表　１２４　自転車教室（実技編）の実技例（ＶＶＮで事務局撮影）

自転車に乗車しバランスを保ちながらコーンの上に置かれたボールを取らせるテスト。

図表　１２５　最後まで受講した者に配布される参加証明書（ＶＶＮ提供資料）

図表　１２６　自転車教室実施団体の担当者向け手順書（ＶＶＮ提供資料）



左：ＶＶＮの自転車教室の実施を希望する団体担当者のために作成された実施手順書
右：参加者招待状の雛型

（右側の参加者招待状の雛形の内容）
拝啓、紳士淑女の皆さま

●●（団体名）はＶＶＮ（オランダ交通安全協会）と共に●日の●時から●時まで、●回目の高齢者のための自転車に関する情報学習コースを実施します。このコースは●●（場所）において開催されます。このコースはリラックスした雰囲気の中であなたの交通に関する知識や技能を甦らせることができます。また、同時に自転車に関する新しいルールについても理解を深めることができます。

「安全に自転車に乗る」
自転車はオランダの典型的な乗り物です。我々は自転車と共に成長し、自転車に乗って倒れることも、起き上がることも学んできました。自転車はとても便利な乗り物で、急いで買い物に行き荷物を積むこともできれば、あるいは近所を自転車で走ることも多いです。その上、自転車に乗ることは健康にもとても良いのです！ですから、我々はできるだけ長く、また快適に自転車に乗り続けたいと思っています。以上が、この学習を企画した理由です。この自転車技能学習は、できるだけ長く安全に自転車に乗り、道路を走りたいと願う高齢者のためのものです。

「この学習コースでどんなことが期待できるか？」
学習コースは、安全に自転車を利用するための多様な側面に注意を向けます。また、●●（自治体名）における様々な交通状況及び新旧の交通規則について写真を使って説明します。これらの交通状況に対して、あなたがどのように対応していけばよいのかについて、アドバイスを受けることができます。
さらに、プログラムには運動能力を高める練習及び実地練習が含まれています。学習場所には自分の自転車で来てもらいます。設定された自転車走路で、プロの付き添いのもとにバランスや敏捷性の訓練をすることができます。また、自転車スペシャリストも参加して、あなたの自転車が上手く調整が行われているかを点検し、より安全で、より快適な自転車にするための機器についての説明も行います。最後に、あなたの視力及び聴力のテストも行います。

「応募」
コーヒー、紅茶及び昼食を含めた、参加費用は●●（金額）です。参加は e-メール、電話あるいは添付の申込用紙で応募することができます。

「情報」
ＶＶＮ（オランダ交通安全協会）の自転車技能学習に関する詳しい情報が知りたい場合には以下に連絡をしてください。
●●

（３） 現地の状況（事務局撮影）

■アムステルダム市内中心部に整備されている自転車道（カラー舗装の部分）を走行する自転車の様子

■郊外の幹線道路に設置されている自転車道を原付で走行している様子

■自転車と電動車いす（「スクートモビル」と呼ばれる）が自転車道で信号待ちしている様子

３．イギリス

（１） 基礎情報

① 高齢者を取り巻く状況

ア 人口・面積・人口密度・高齢化率

イギリスの人口は約６，２００万人（２００９年）と日本の半分程度であり、同国の面積は２/３程度である。そのため、人口密度は日本（３４２人/km²）よりも低い（２５３人/km²）。

また、高齢化率は約１６．６％（２０１０年）である。近年は緩やかな増加傾向であったが、２０１０年以降は増加のペースが上がり、２０５０年には約２２．９％になると推計されている。

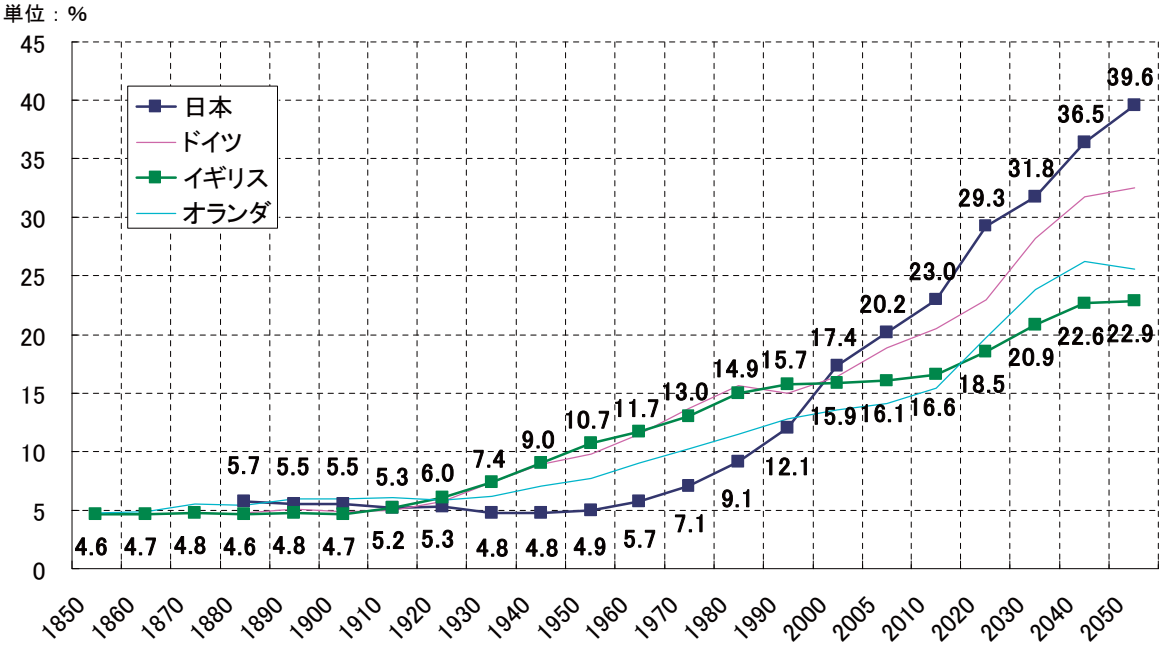
図表 １２７ イギリスの人口・面積・人口密度・高齢化率

	人口（千人）（2008 年）	面積（1,000 km²）（2008 年）	人口密度（人/km²）（2008 年）	高齢化率（%）（2010 年）
イギリス	58,789	243	253	16.6
日本（参考）	127,768	378	342	23.0

【出典】人口・面積・人口密度：総務省統計局『世界の統計』

高齢化率：国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集２０１１』より作成

図表 １２８ 日本及び欧州諸国における高齢化率の長期推移・将来推計（２０１１年版）



【出典】国立社会保障・人口問題研究所『人口統計資料集２０１１』より作成

イ　地理的な特徴

イギリスは、グレートブリテン島のイングランド、ウェールズ、スコットランド及びアイルランド島の北部アイルランドで構成されている。

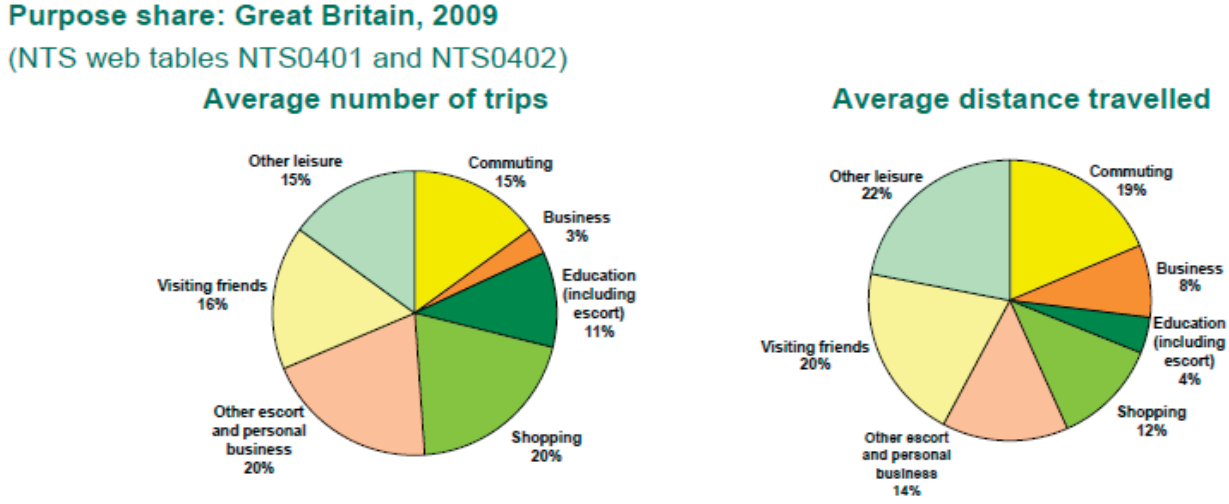
国土の大半はなだらかな丘陵地及び平原で占められており、国土の約９０％が可住地となっている。そのため、国土面積自体は日本の２/３程度であるが、可住地面積は日本の２倍近くある。

ウ　移動目的

イギリス交通省が２００９年にグレートブリテン（イングランド、スコットランド及びウェールズ）で実施した調査から移動する目的をトリップ数で見ると、「買物」と「個人的な用事」がともに約２０％と最も多かった。次いで、「知人を訪問」が約１６％、「通勤」と「その他」が約１５％となっている。

移動距離別に見ると、「その他」が約２２％と最も多かった。次いで、「知人を訪問」が約２０％、「通勤」が約１９％となっている。

図表　１２９　グレートブリテンでの移動目的（２００９年、左円：平均トリップ数、右円：平均移動距離）



項目：（右上から時計回りに）通勤、仕事、通学（付き添いを含む）、買物、個人的な用事、知人を訪問、他のレジャー
（図表　１２９は、イングランド、スコットランド及びウェールズ内の状況を示す。）

【出典】National Travel Survey: 2009, Department for Transport UK

エ　交通安全教育の所管省庁

イギリスにおける交通安全施策全般は交通省が担当しており、以下のような取組みを実施している。

＜イギリス交通省の方針・取組み＞

取組み名	内容等
Strategic Framework for Road Safety	・　２０１１年５月発表の交通安全に関する方針。死傷者の低減を目的としている。 ・　関係者（「市民」「公共セクター」「コミュニティ」「民間セクター」「ボランティア」等）の役割を明示するとともに、車両の技術開発や「教育」等の切り口でのターゲットを表している。 ・　２０３０年までに死者数を４０～５０%削減を目標としている。
THINK! Project	・　交通安全に関する（主に自動車の運転）キャンペーン方式の取組。 ・　教育の面では、各種冊子の提供等を行っている。 ・　特に子どもを対象にした教育では、ツールの開発・販売や教育者のサポートも実施している。

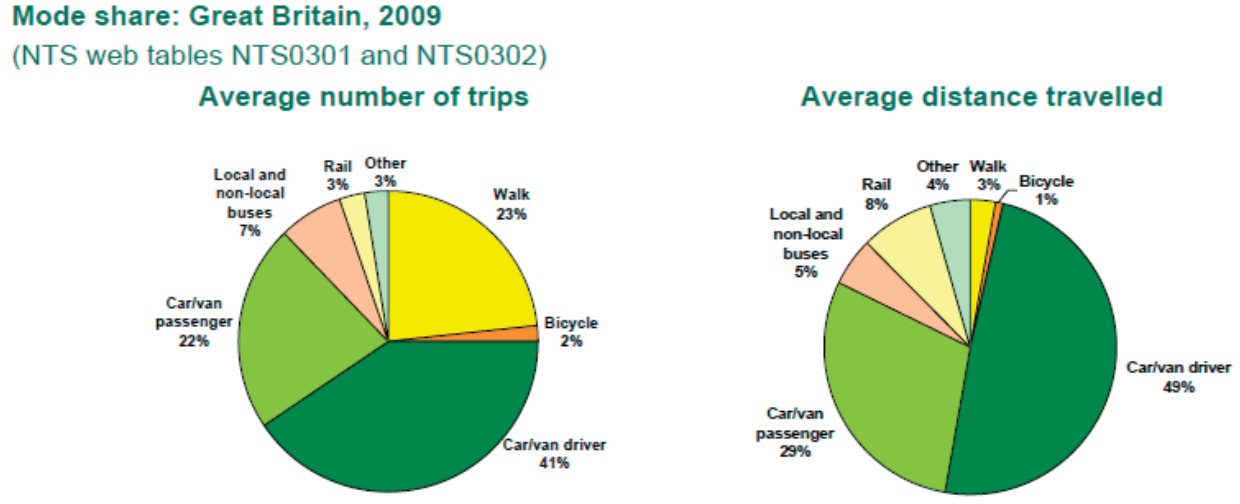
【出典】イギリス交通省：http://www.dft.gov.uk

オ　移動分担率

イギリス交通省が２００９年にグレートブリテン（イングランド、スコットランド及びウェールズ）で実施した調査から移動手段をトリップ数（平均）で見ると、「車両（運転）」が約４１％と最も多い。次いで、「徒歩」が約２３％、「車両（同乗）」が約２２％となっている。

移動距離（平均）で見ると、「車両（運転）」が約半数程度と最も多い。次いで、「車両（同乗）」が約２９％となっている。

図表　１３０　グレートブリテンでの移動分担率（２００９年、左円：平均トリップ数、右円：平均移動距離）



項目：（右上から時計回りに）徒歩、自転車、車両（運転）、車両（同乗）、バス、鉄道、その他 （図表　１３０は、イングランド、スコットランド及びウェールズ内の状況を示す。）

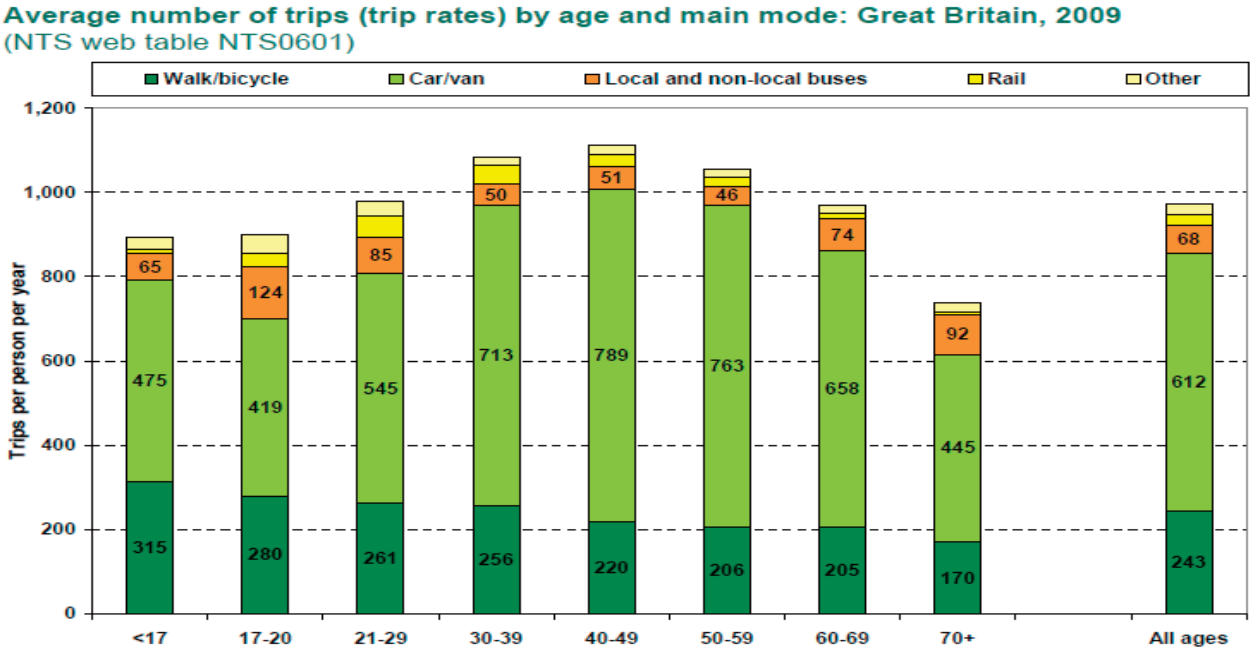
【出典】National Travel Survey: 2009, Department for Transport UK

カ　年齢別トリップ数

イギリス交通省が２００９年にグレートブリテン（イングランド、スコットランド及びウェールズ）で実施した調査から年齢別にトリップ数を見ると、４０～４９歳で最も多くなり、その後は加齢とともに回数が減る。７０歳以上になると、最も多い４０～４９歳の２/３程度となることが分かる。

また、移動手段別に見ると、「歩行／自転車」は加齢とともに回数を減らし、「車両」は、４０～４９歳をピークに高齢になるとともに回数を減らし、「バス」は６０歳以降に回数を増やしていることが分かる。

図表　１３１　グレートブリテンの年齢別平均トリップ数（２００９年）



上側の項目：（左から）徒歩／自転車、車両、バス、鉄道、その他
（図表　１３１は、イングランド、スコットランド及びウェールズ内の状況を示す。）

【出典】National Travel Survey: 2009, Department for Transport UK

キ　気候

暖流の北大西洋海流の影響下にあるため、北緯５０度から６０度という高緯度にも関わらず温暖である。ロンドンは北海道よりも緯度が高いが、暖流と偏西風の影響で、それほど寒くはない。それでも真冬はかなり冷え込む。夏は、猛暑の年もあるが、空気が乾燥している。年間を通じて雨が降りやすい。

１９７１年から２０００年の間の平均気温の最高月と最低月の平均を見ると、最高月は約１７．１度、最低月約４．４度となっており、日本と比較すると冷涼であることがわかる。

図表　１３２　イギリスの最高気温と最低気温（１９７１年から２０００年の間の最高月と最低月の平均）

	イギリス	日本（参考）
最高	17.1	27.1
最低	4.4	5.8

【出典】総務省統計局『世界の統計』

ク　宗教

イギリス国民のうち、キリスト教徒が約７４．７％を占めており、次いでイスラム教徒が約２．３％、ヒンドゥー教徒が約１．１％となっている。

【出典】外務省『各国・地域情勢』：http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/uk/data.html

ケ　交通法令

ＤＦＴ（イギリス交通省）が発行する「highway code」と呼ばれるルールブックには、歩行者や自転車乗用者のための交通規則が掲載されている。

運転免許の交通事故・違反後の点数制度としては、その違反・事故の大小に伴って２～１１点が付けられる。また、一度の事故で複数の項目を課されることがある。これらの得点が３年以内に１２点に達した場合、免許返納となる。ただし、これは裁判所の決定を要する。

さらに、１９９５年からは、最初に免許を取得後２年以内に６点を超過した場合は免許返納となり、再取得のためには再度の教育、試験が必要となる。

【参考】イギリスの免許取得においてはまず仮免許の交付を受ける。２年以内に試験を受け、本免許に切り替えを行うことで取得となる。この仮免期間中は違反３点で失効する。

＜「highway code」（抜粋）＞

＜歩行者のための規則 ＞　（番号は規則番号）

７．　道路横断

Ａ　まず、安全に横断でき、反対側の歩道に達するスペースがある場所を見つける。横断歩道があればそれを使用する。地下道、歩道橋、 アイランド（二段階方式）、ゼブラ（歩行者優先式）、ペリカン（押しボタン式）、toucan（自転車用信号併設式）、あるいはpuffin（センサー感知式）横断歩道を利用して渡る、あるいは警官や学童横断路パトロール又は交通巡視員によって制御される通過地点を渡るのが、より安全である。そうでないなら、全ての方向を明確に見ることができる場所を選ぶ。駐車車両の間、ブラインドカーブあるいは坂の上の近くでの横断することは避けるようにする。ドライバー及びライダーに、はっきり自分が見える場所に移動する。道路を斜めに渡らない。

Ｂ　何かが来ているかどうか見ることができる縁石の手前で停止する。車道に近づきすぎない。歩道がない場合は、道路の端にとどまるが、近づいてくる車両を見ることができるよう確認する。

Ｃ　周囲の全方向の交通を見て、音を聞く。車両はどの方向からも来る可能性がある。音も聞くこと、時には車両が見える前にその音を聞くことができるからである。

Ｄ　車両が来ている場合、それを通過させる。再び周りを見て、耳を傾ける。車との安全な間隔と、十分な時間があることが確実になるまで渡らない。車は遠く離れている場合でさえ、非常に速く近づく可能性があることを覚えておく。

Ｅ　安全である時に、道路をまっすぐに渡り、走らない。見えなかった車がいた場合や、他の車が急に現われた時のため、横断している間も目と耳で注意を続け、車の車線の間を通行する自転車利用者及びバイク利用者に注意する。道路を斜めに横断しない。

１９．ゼブラ式横断歩道

車から十分前もって自分が見えるようにし、横断開始前に停止する。道路が滑りやすい時、車両はより多くの時間を必要とする。横断する前に、両方向の車が止まるか、道路が空くまで待つこと。誰かが横断歩道へ踏み出すまでは、車両に停止する必要はないことを覚えておく。ドライバー又はライダーがあなたを見ておらず、停止車両を追い越しをかける場合のために、両方向を見て音を聞き続ける。

＜自転車利用者のための規則 ＞

６３．　自転車レーン

これらには、車道に沿った白線(点線の場合もある)の印が付けられる。自転車レーンを使用するときは、できる場合はレーン内にとどまること。自転車レーンを離れる場合は、レーンを出る前に安全を確認し、他の道路使用者にはっきり分かるように自分の意図を示す。自転車レーンの使用は義務付けられておらず、それぞれ経験及び技量に依存するが、それらは走行をより安全にすることができる。

６４．　歩道を自転車で走ってはならない。

【出典】The OFFICIAL HIGHWAY CODE, The Driving Standards Agency for the Department for Transport,2007

コ　交通事故に係る保険制度

自動車保険（対人・対物）が強制保険となっている。公道を走る全ての自動車は、対人及び対物の賠償責任保険に加入することが義務付けられている。日本との比較でいうと、保険加入が法律で義務付けられている点は日本と同様であるが、日本の自賠責保険の様に国が運営する制度ではなく、民間保険会社の保険に加入することになる。

＜イギリスの自動車保険（強制保険）の概要＞

- 最低保険金額
  - ○　対人賠償責任保険：無制限(一事故当たり)
  - ○　対物賠償責任保険：　２５０,０００ポンド(一事故当たり)
- 保険料率
  法令で定められた統一された料率はなく、引受保険会社が車種・排気量・主要な使用地区・車両使用年数・運転者年齢・運転歴・自己負担額等の条件を考慮し保険料を決定する。

【出典】Financial Services Authority（FSA）：http://www.fsa.gov.uk

サ　運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数

イギリスの運転免許保有率は約７０.０％（２００８年）と日本を上回っているが、同国の人口１人当たり自動車保有台数は約０.５４台であり日本を若干下回っている。

また、人口１人当たり自転車保有台数は約０．３８台であり、日本を下回っている。

図表　１３３　イギリスの運転免許保有率・人口１人当たり自動車保有台数・人口１人当たり自転車保有台数

	運転免許保有率（%）	人口１人当たり 自動車保有台数（台）	人口１人当たり 自転車保有台数（台）
イギリス	70.0（2008 年）	0.54（2009 年）	0.38（2002 年）
日本（参考）	63.4（2009 年）	0.58（2009 年）	0.67（2005 年）

【出典】運転免許保有率：内閣府『平成２３年版交通安全白書』

人口１人当たり自動車保有台数：内閣府『平成２３年版交通安全白書』

人口１人当たり自転車保有台数：一般社団法人日本自動車工業会『自転車との安全な共存のために～安全に通行できる道路整備と意識改革を目指して～』２００９年

シ　歩行者のための道路設備

イギリスにはいくつかの種類の横断歩道があり、それらは利用者や状況に応じて異なった設計となっている。代表的なものとして、ゼブラ・クロッシング、ペリカン・クロッシング、パフィン・クロッシング、トゥーカン・クロッシング、パラレル・クロッシングの５つがある。

ゼブラ・クロッシングとは、信号機のない横断歩道である。車道に白と黒の縞模様が描かれているので、ゼブラ（＝シマウマ）と呼ばれている。横断歩道の両岸には、ベリーシャ・ビーコンと呼

ばれるランプが設置されている。これは白黒のポールの上にオレンジ色の球が設置された物で、夜間など周囲が暗くなると球が点滅する。ゼブラ・クロッシングでは歩行者が優先とされている（２０９ページ上から２つ目の写真参照）。

ペリカン・クロッシングとは、日本でいうところの「押しボタン式横断歩道」であり、横断歩道の両端に押しボタン・ユニットがあり、歩行者はボタンを押して信号が変わるのを待つことになる。

また、イギリスにおいては歩行者のための横断施設として交通島（道路中央部にある歩行者等の滞留場所）が数多く設置されている。交通島が設置されている箇所では、横断者は横断を始める際に右方向を確認して横断し、中央帯で一旦止まり、次は左方向を確認して横断することになり、片側ずつ注意して横断することになる。これらの足元には、歩行者向けに「LOOK RIGHT」「LOOK LEFT」と一方向に注意を促すペイント標示がなされている。

図表 １３４ イギリスにおける代表的な横断歩道

名称	使用者	構造	利点	欠点
ゼブラ	歩行者	白い印とベリーシャ・ビーコン	・車が止まればすぐ歩行者が渡れるため、交通量の少ない道路ではよりすばやく横断することができる ・設置・維持コストが安い	・速度の速い道路に不向き ・運転者が歩行者に気付くかに依存 ・歩行者の利用が多いと渋滞を起こす
ペリカン	歩行者	押しボタン式で変化する赤・黄・青の信号	・歩行者に交通の流れを遮断する権利を与える ・連続する信号システムの一部になることができる	・交通の流れを部分的に停滞させる ・歩行者用信号が対岸に設置されているため、視覚に問題のある人にはより利用しにくい ・信号を設置し維持する分ゼブラより高価 ・信号が変わるのにかかる時間が、歩行者にとって長すぎると感じられることがある
パフィン	歩行者	押しボタン式及び歩行者検知器で変化する赤・黄・青の信号	・自動車を止める時間を決定する権利が歩行者にある ・歩行者に交通の流れを遮断する権利を与える ・連続する信号システムの一部になることができる ・歩行者用信号が手前側に設置されているため歩行者に見やすい	・交通の流れを部分的に停滞させる ・信号を設置し維持する分ゼブラより高価 ・信号が変わるのにかかる時間が、歩行者にとって長すぎると感じられることがある
トゥーカン	歩行者及び自転車	パフィンと同様だが、歩行者と場所を共有し、自転車にもその操作ができるようにされている	・パフィンと同様だが、自転車も横断を許可されている。	・パフィンと同様 ・より広い横断場所と待ちスペースが必要 ・自転車と歩行者の衝突の可能性がある ・点滅しないため、交通の停滞を伸ばす
パラレル	歩行者及び自転車	歩行者と自転車を分離し、並行して渡れるようにしている信号区間	・自転車と歩行者を分離 ・自転車が横断可能	・交通の流れを部分的に停滞させる ・より広い横断場所と待ちスペースが必要 ・信号や構造を設置し維持する分高価

【出典】SHARED ZEBRA CROSSING STUDY, TRL Limited, 2006 より作成

■イギリスの交差点に設置されている交通島（写真中央右側）

【出典】ロンドンで事務局撮影

■イギリスの道路中央の交通島への横断に右方への注意喚起を行うペイント（写真下部）

【出典】ロンドンで事務局撮影

② 交通事故発生状況

ア 経年推移

１９７０年から２００９年の間に、車両台数が約１４１％増加したにも関わらず、死者数は約７０％、警察に報告された負傷者数も約３８％減少している。特に、２０００年から２００９年の間に死者数が約３５％減少している。

図表　１３５　イギリスの交通事故死傷者数の推移（１９７０年から２００９年）

Table 1. Number of road fatalities, seriously injured and injury crashes 1970-2009

UK	1970	1980	1990	2000	2005	2008	2009	2009 % change over 2008	2009 % change over 2000	2009 % change over 1970
Fatalities	7 771	6 182	5 402	3 580	3 336	2 645	2 337	-11.6%	-35%	-70%
Injury crashes	272 765	257 282	265 600	242 117	213 043	176 814	169 805	-4%	-30%	-38%

左側の項目：（上から）死者数、負傷事故件数
右上「２００９　％　changeover」：２００９年対各年の増減率

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

イ　年齢別

１９７０年から、死者数の変化は全ての年齢層において見られるが、最も大きな変化を見せたのは、死者数が９３４人（１９７０年）から６９人（２００９年）にまで約９３％も減少した若年層（０～１４歳）である。２００９年にはこの年齢層では６９人が死亡しているが、これは前年と比較すると４１人少なく、約３７％減少していることになる。

図表　１３６　イギリスの年齢別交通事故死者数の推移（１９７０年から２００９年）

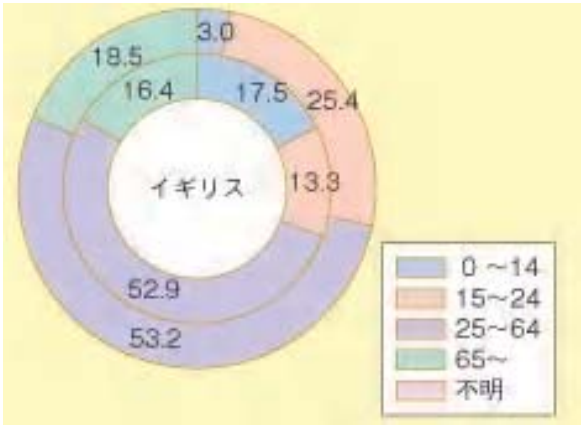
Table 5. Reported fatalities by age group (UK)

	UK							2009 % change over		
	1970	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2008	2000	1970
0-5	388	142	123	41	28	30	17	-43	-59	-96
6-9	285	139	108	41	20	23	13	-43	-68	-95
10-14	261	218	163	89	48	57	39	-32	-56	-85
15-17	513	559	335	169	192	160	126	-21	-25	-75
18-20	706	864	558	342	311	272	243	-11	-29	-66
21-24	673	578	616	304	328	270	224	-17	-26	-67
25-64	3 119	2 270	2 223	1 908	1 549	1 333	1 243	-7	-35	-60
>65	1 824	1 407	1 241	679	575	499	432	-13	-36	-76

右上「２００９　％　changeover」：２００９年対各年の増減率

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

図表　１３７　イギリスの年齢別交通事故死者数の構成率（外円）と人口構成率（内円）（２００９年）



【出典】内閣府『平成２３年版交通安全白書』

ウ　状態別

１９８０年から２００９年の間で、歩行中事故死者数は約７４％、自転車乗用中は約６７％、自動二輪車乗用中は約５９％、乗用車乗用中は約５２％減少した。

２００９年には、全てのグループにおいて死者数が前年対比で減少した。乗用車乗用中については、前年対比約１５％の減少を記録している。次いで、全体の約２２％を占める歩行中は前年対比約１１％の減少であった。一方で、自動二輪車乗用中については前年対比約４％しか減少していない。２００９年においては、自動二輪車乗用中は死者数全体の約２１％を占めている。

図表　１３８　イギリスの状態別交通事故死者数の推移（１９８０年から２００９年）

Table 3. Reported fatalities in UK by road user group
1980, 2000, 2008 and 2009

UK									2009 % change over		
	1980		2000		2008		2009		2008	2000	1980
	No.	% of total	No.	% of total	No.	% of total	No.	% of total			
Passenger cars	2 360	38	1 784	50	1 323	50	1 130	48	-15	-37	-52
Bicyclists	316	5	131	4	117	4	104	4	-11	-21	-67
Pedestrians	2 035	33	889	25	591	22	524	22	-11	-41	-74
Motorcycles (all)	1 187	19	612	17	509	19	488	21	-4	-20	-59
Other road users	284	5	164	5	105	4	91	4	-13	-45	-68
Total	6 182	100	3 580	100	2 645	100	2 337	100	-12	-35	-62

左側の項目：（上から）乗用車、自転車、徒歩、自動二輪車、その他、合計
右上「２００９　％　changeover」：２００９年対各年の増減率
（１９８０年から２００９年までの各列の数値は、左が死者数、右が構成率）

【出典】IRTAD Road Safety 2010 Annual Report, IRTAD International Traffic Safety Data & Analysis Group

エ　自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数

イギリスの自動車１万台当たり死者数は約０．７０人（２００９年）と日本を下回っている。同様に、同国の自動車走行１億キロメートル当たり死者数は約０．５７人（２００７年）であり日本を下回っている。

図表　１３９　イギリスの自動車１万台当たり死者数・自動車走行１億キロメートル当たり死者数

	自動車１万台当たり死者数（人）	自動車走行１億キロメートル当たり死者数（人）
イギリス	0.70（2009 年）	0.57（2007 年）
日本（参考）	0.78（2009 年）	0.77（2009 年）

【出典】内閣府『平成２３年版交通安全白書』

③　関係組織

ア　交通安全教育組織

イギリスにおける全国的な交通安全教育組織としてＲｏＳＰＡ(王立事故防止協会)がある。ＲｏＳＰＡは、道路安全だけでなく、労働環境、水、レジャー、家庭の安全等も扱っており、国民の健康と安全に関する幅広いテーマについて活動を行っている。ＲｏＳＰＡは多方面の安全に関する教材を出版しており、幼児向け交通安全教育教材等も開発している。

また、イギリスには道路安全官（Road Safety Officer）という制度が導入されており、道路安全官を擁する自治体が交通安全教育を責任を持って推進することになっている。道路安全官は、地域における交通安全教育の立案、調整、管理を担っており、学校等の現場で教員と連携し、指導や助言を与えている。

【出典】公益財団法人国際交通安全学会『諸外国における交通安全教育の実態に関する調査研究』１９９８年

イ　政府・州・郡機関等の構造及び権限

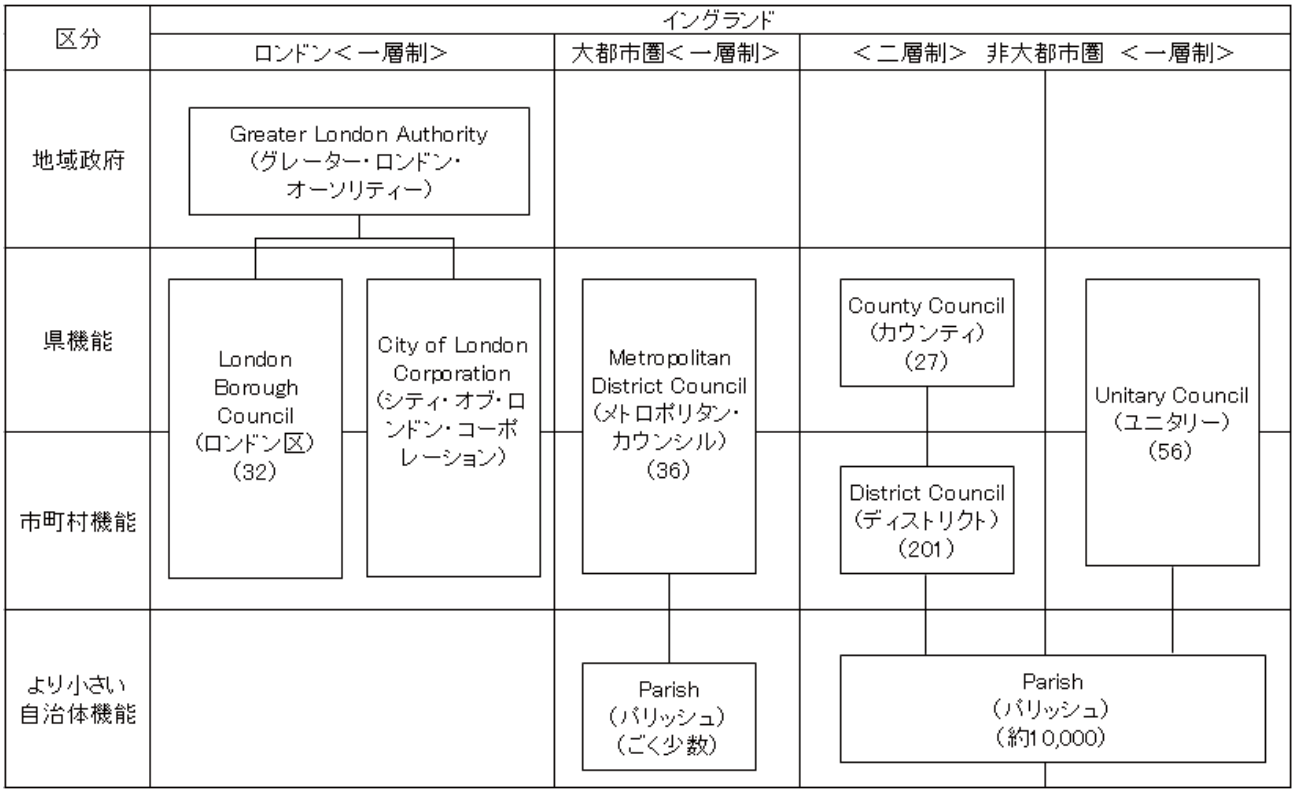
イギリスではイングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドによって地方自治体の種別構成が異なる。イングランドの一部を除き州政府（地域政府）があり、地方自治体はイングランドにおいては二層制と一層制が混在し、ウェールズ・スコットランド・北アイルランドにおいては一層制に統一されている。

イングランドにおける二層制は、「カウンティ」と「ディストリクト」で構成される。一層制の自治体としては、大都市圏に存在する「大都市圏ディストリクト」、非大都市圏の「ユニタリー」が挙げられる。ロンドンは、「グレーター・ロンドン・オーソリティー」「ロンドン・ボロー・カウンシル」「シティ・オブ・ロンドン・コーポレーション」から構成されている。

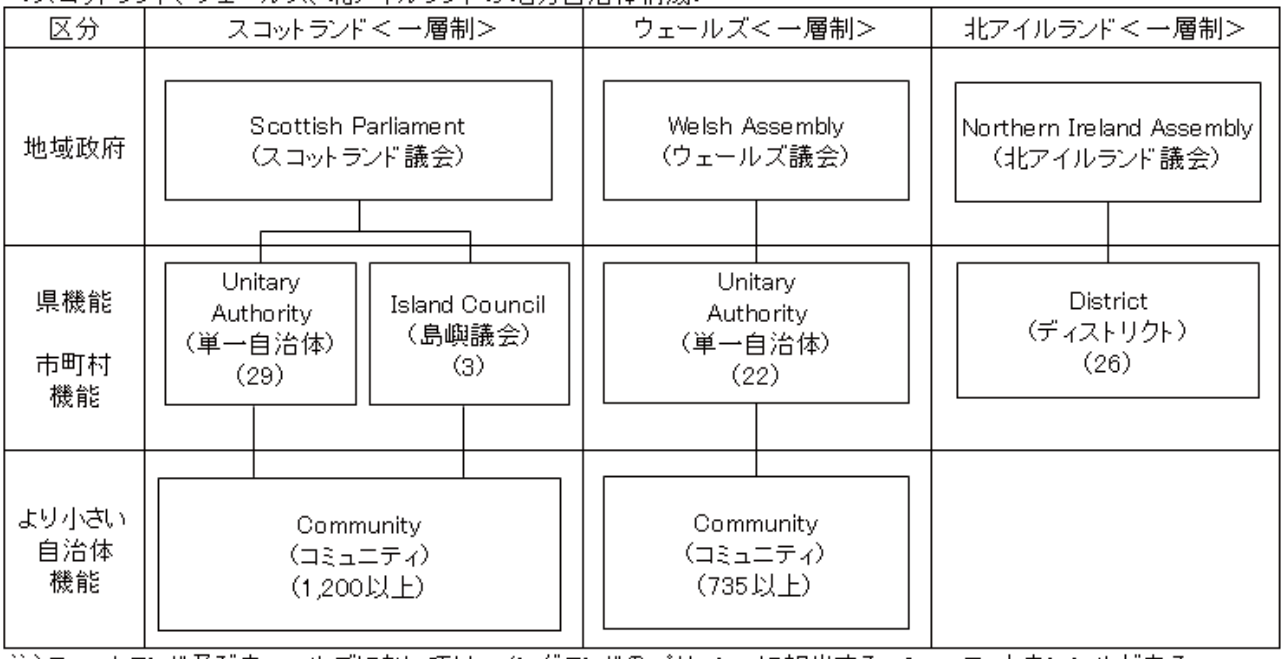
また、ウェールズ、スコットランドの一層制自治体はユニタリー、北アイルランドではディストリクトと呼ばれている。

図表　１４０　イギリスの地方自治体の構造

＜イングランドの地方自治体構成＞



＜スコットランド、ウェールズ、北アイルランドの地方自治体構成＞



注）スコットランド及びウェールズにおいては、イングランドのパリッシュに相当するコミュニティカウンシルがある。

【出典】財団法人自治体国際化協会『英国の地方自治』２０１１年より作成

（２） 調査内容

① ラフボロー大学交通安全研究センター

ア 組織・取組内容

１９８３年に交通事故による死傷者削減を目的に設立された。交通安全や交通関連技術の研究を行っている。事故調査・分析等を通じて、安全に関する規則制定等に寄与している。また、道路利用者の行動やマナーに関する研究も実施している。

【出典】ラフボロー大学交通安全研究センター：http://www.lboro.ac.uk/departments/lds/research/groups/tsrc

イ インタビュー実施結果

ラフボロー大学で交通安全関連の調査・研究を実施している研究者５名による大学の研究内容等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。

研究者からは、教育だけで人間の行動を変えるには時間がかかるとの指摘があった。例えば、飲酒運転防止キャンペーン等では、２０年前は死亡事故の約２０％が飲酒関連事故だったが、この間キャンペーンを実施し続けて約１７％程度（約３ポイント減）になったにすぎないとのことであった。将来の高齢者問題解決を図るのであれば、現在の若者等に働き掛ける必要があるとの意見が述べられた。

また、イギリスの高齢者は、自分の体の状態について意識が高く、視力や反応速度の低下を感じると、行動を変化させるとの報告があった。例えば、雨が降ったり、暗くなったりすると外出を控える傾向があるとのことである。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月１９日（月）９：４５～１２：５０
場所	イギリス・レスターシャー
形式	先方の研究内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （９名）	・ 交通安全研究センター所長、教授 ・ 交通安全研究センター上席管理者 ・ 車両安全分野のリーダー ・ 上席研究員 ・ 上席研究員 ・ 研究員 ・ 研究員 ・ 研究員 ・ 博士課程在籍者

＜ヒアリング内容＞

＜高齢者の行動とその心理的な背景＞

・ イギリスの高齢者は、自分の体の状態について意識が高い。視力や反応速度の低下を感じると、行動を変化させる。例えば、雨が降ったり、暗くなったりすると外出を控える傾向がある。

＜その他参考情報＞

・ 高齢者といっても多様である。視聴覚等の体の問題もあるが、トリップ数や住んでいる地域が都市部なのか郊外なのか等も行動に影響する。
・ 一般的に、高齢者は考えを変えることはなかなか難しい。よって、イギリスでは高齢者向けのキャンペーンはあまり思いつかない。若者向けにはシートベルト着用や速度抑制等いくつかあった。
・ システムやルールを変えるのも高齢者とともに行うのが理想である。高齢者の行動やニーズが分かれば、それに合わせてインフラを整備することもできるし、教育することも可能になる。集めた情報や、ルール等の変更内容を高齢者に対してどのように伝えるかが非常に重要になる。
・ 高齢者に発生する問題の一つに骨密度の低下がある。ある事故分析では、正面衝突事故のデータをまとめたところ、６５歳以上は１７～６４歳に比べて死亡リスクが５倍も高いことがわかった。多くは肋骨とその周辺の骨の骨折が原因であり、骨の強度が影響していると考えられる。
・ 交通安全を推進する手段は２つある。一つは事故の原因となるようなものを道路から取り除くハード的な対応、もう一つは、教育やキャンペーン等のソフト的な対応である。
・ 教育だけで人間の行動を変えるには時間がかかる。飲酒運転防止キャンペーン等では、２０年間キャンペーンを実施して死亡事故の約２０%だった飲酒運転が約１７%に減少したに過ぎない。この理由は、運転者人口が入れ替わること等が考えられる。よって、明日の問題解決を図るのであれば、現在の若者等に働き掛ける必要がある。

② バーミンガム市交通安全教育チーム

ア 組織・取組内容

イギリスでは、道路交通の安全のための教育・訓練は、全ての自治体に義務付けられており、その対応組織としてバーミンガム市では交通安全教育チーム（RSET、Road Safety Education Team）を設置している。RSET の役割は、教育訓練の実施とニュース等の刊行物の発行による啓発活動である。教育は子どもから大人（高齢者を含む。）までを対象としており、そのうち子ども向けの教育については国が定めた学校教育に関するカリキュラムで求められている内容に対応した教育を実施している。トレーニングは、「子どもの歩行者」「自転車乗用者」「高齢者」「コミュニティ」等を対象にしている。

【出典】バーミンガム市交通安全教育チーム：http://www.birmingham.gov.uk/roadsafety

イ　インタビュー実施結果

バーミンガム市で交通安全教育施策の実施に携わっている担当者２人から教育内容等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。

担当者からは、歩行者については、高齢者団体や宗教団体等を通じて参加者を募っているとの説明があった。広告や新聞、ラジオ等もあるが、重要なのは直接の声掛けとのことである。

教育では「SENIOR」を踏まえているとの報告があった。すなわち、S は「Specific＝特定の」、E は「Environment＝環境」、N は「Neutral＝中立的」、I は「Interesting＝興味深い」、O は「Ongoing＝継続的」、R は「Review＝見直し」である。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月１９日（月）１４：３０～１６：３０
場所	イギリス・バーミンガム
形式	先方の活動内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （２名）	・　交通開発局道路安全チームの道路安全担当官 ・　交通安全教育チームの担当者

＜ヒアリング内容＞

＜安全行動への動機付け＞

・　イギリスでは高齢者のことを OAP’s（高齢年金受給者）と呼ぶことが多いが、これを活かした「OAP」で高齢歩行者教育を実施している。すなわち、O は「Often＝しばしば(定期的・継続的に)」、A は「Amusing＝面白く」、P は「Practical＝実用的に」な教育を実施している。

＜交通安全教育参加への動機付け＞

・　歩行者については、高齢者団体や宗教団体等を通じて参加者を募っている。自転車では、CTC というツーリングの全国組織と連携しているほか､地域組織等を通じてアプローチしている。
・　教育では「SENIOR」を踏まえている。S は「Specific＝特定の」で高齢者に対象を絞っている。E は「Environment＝環境」で高齢者の習慣を尊重して都合の良い時間・場所を選定する。N は「Neutral＝中立的」で高齢者であれば誰でも参加できる。I は「Interesting＝興味深い」で楽しく交通法令を思い出せるようにビンゴゲーム等を取り入れている。O は「Ongoing＝継続的」で同じ対象者に継続的に実施することを目指している。R は「Review＝見直し」で、常に内容を見直して高齢者のニーズに合った楽しいものにするよう手直しをしている。
・　広告や新聞、ラジオ等もあるが、重要なのは直接の声掛けである。

＜その他参考情報＞

・　紹介しているプログラムは２００８年から開始したが、３年間で事故件数、死者数、歩行者の負傷者数は減少している。まだ完全に評価はできないが、取組を継続していく。
・　高齢者は、道路利用者として豊かな経験があるが、感覚や反応の衰えが見られる。

③　ＴＦＬ（ロンドン市交通局）

ア　組織・取組内容

ロンドン市の交通局として各種施策の実施機関となっている。また、統計データの整理や、「歩行者安全に関する影響因子の研究」といった活動も行っている。

ロンドンにおける道路の安全確保増進（公共交通、歩行者、自転車）を目的とした戦略「London Safety Road Plan ２００１」の中でも歩行者や自転車乗用者の防護は主要テーマの一つとなっている。

【出典】ＴＦＬ：http://www.tfl.gov.uk

イ　インタビュー実施結果

ＴＦＬで交通安全施策の立案・実施に携わっている担当者３人から活動内容等についてプレゼンテーションを受けた後、質疑応答を通してインタビューをした。

担当者からは、取締りの効果も重要視しているとの説明があった。ＴＦＬには約４０人の特別チームがおり、毎日約１０人が街中で信号無視をした通行人等に直接話しかける活動を実施しているとのことであった。取締り（罰金措置）と教育のバランスが大切との指摘もあった。例えば、軽微な違反の場合は罰金の代わりに教育を行うことがあるとのことである。また、教育や情報提供を行う際は、対象集団をしっかり絞ることが重要であるとの指摘もあり、例えば、事故に遭いやすいグループに配布するチラシやルールブックを作成することがある。

＜実施概要＞

日時	２０１１年9月２０日（火）１０：４５～１２：５０
場所	イギリス・ロンドン
形式	先方の活動内容等に関するプレゼンテーション及び質疑応答を通したインタビュー
先方出席者 （５名）	・　主任政策担当官 ・　調査・統計分析官 ・　主任道路安全技師 ・　「よりよい道路と地域」部の交通・運送要望管理官 ・　自転車乗用企画課の担当者

＜ヒアリング内容＞

＜その他参考情報＞

- ロンドン市内の歩行者については、死傷者の約１０%が６５歳以上である。加齢とともに死者数と重傷者数が増加していく傾向は見られるものの、これまではより事故が多い若者向けの教育に力を入れてきた。
- ロンドン市内の自転車乗用者については、加齢とともに事故リスクが高くなることはない。１９８６～２０１０年にかけて２５～５９歳の死傷者が大幅に増加したが、自転車利用者が増加したこと等が影響していると考えられ、問題視はしていない。
- ロンドン市では事故削減のため３Ｅ戦略をとっており、３つのＥの一つに「Education＝教育」がある。高齢者向け教育プログラムはないが、子ども（３～５歳）向けは多い。なぜならば、子どもの時の教育がその後の自動車・歩行・自転車乗用中の行動に大きく影響するからである。
- その他、若者向けにはバイクに関するキャンペーンや学生向けに「友達を守ろう」というキャンペーンもあり、地下鉄等にポスターを貼っている。
- 教育や情報提供を行う際は、対象集団をしっかり絞ることが重要である。例えば、事故に遭いやすい集団に配布するチラシやルールブックを作成することがある。
- 大型車の死角の問題を警告するキャンペーンでは、ポスターを貼るだけでなく、インターネット上や映画館で映像を公開している。
- 取締りの効果も重要視している。ＴＦＬには約４０人の特別チームがおり、毎日約１０人が街中で信号無視をした通行人等に直接話し掛ける活動を実施している。
- 取締り（罰金措置）と教育のバランスが大切である。例えば、軽微な違反の場合は罰金の代わりに教育を行うことがある。
- 大型車と自転車の事故が最近増加し、問題となっている。そこで、大型車を運行する企業にドライバー教育を徹底させたり安全を啓発するステッカーを配布したりしている。

④　英国人高齢者グループ・インタビュー

インタビュー実施結果

ロンドン近郊在住の英国人高齢者１１人に対して、２回にわけてグループ・インタビューを実施した。

英国人高齢者からは、小学校時代に一通りの交通法令は教わり、その後、交通法令が変わったこと等は、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌等で知ることが多いとの話があった。過去のテレビのキャンペーンは、繰り返し広告されたので記憶に残っており、また、法律はルールではなく、ガイドラインのようなものと考えているとのことであった。人生は一度きりで死にたくはないし、子どものころに受けた教育が習慣となって、あまりルール違反はしないとの自覚を持っている高齢者が多数見られた。さらに、自動車側が歩行者側に常に注意しているとは思えず、自分が注意をしなければならないと考えている高齢者も見られた。

交通安全教育については、中学校時代に自転車（の交通安全）に関する学科と実技の試験があり、学校対抗で競ったことがあるとの話が聞かれた。優秀者には自転車が贈呈されたとのことである。孫や子どもと一緒であれば楽しく教育を受けることができるとの声も多数聞かれた。但し、一緒に学ぶのではなく、あくまでも孫に教えるというスタンスが基本とのことであった。孫に正しいルー

ルを教える一方、自分がそれを守らなければ嘘つきになってしまうのでルールは守るべきと考える高齢者が見られた。

「いつまでも健康で長生きをして子どもや孫の顔を見ていたい。」「事故に遭って怪我等をすると、子どもや孫にも迷惑を掛けてしまう。」「自分の体の衰えに応じて、自分の身を守るために気を付けて行動している。 」といった声が多数聞かれた。

＜実施概要＞

日時	＜１回目＞ ２０１１年9月２０日（火）１３：３０～１５：００ ＜2回目＞ ２０１１年9月２０日（火）１５：４５～１７：００
場所	イギリス・ロンドン
形式	英国人高齢者に対して交通法令の遵守や交通安全教育等についてインタビュー
先方出席者	＜１回目＞ ６４歳、男性 ６６歳、男性 ７１歳、女性 ７６歳、女性 ８０歳、女性 ８２歳、男性 ９０歳、男性 ９０歳、女性 ６０歳代男性：２人 ７０歳代女性：２人 ８０歳代男性：１人 ８０歳代女性：１人 ９０歳代男性：１人 ９０歳代女性：１人 ＜２回目＞ ６７歳、男性 ７０歳、男性 ７７歳、女性 ６０歳代男性：１人 ７０歳代男性：１人 ７０歳代女性：１人

＜ヒアリング内容＞

＜高齢者の行動とその心理的な背景＞

- イギリスの高齢者には、老後は自分の責任で暮らすべきという考えがあり、子ども達による支援は期待していない。
- 自動車側が歩行者側に常に注意しているとは思わない。自分が注意をしなければならない。それがとても重要である。
- 自分の体の衰えに応じて、自分の身を守るために気を付けて行動している。
- 信号や横断歩道がある場所などでは良く周囲を確認して行動する。常識を持って普通に行動すれば問題ないと認識している。
- 人生は一度きりで死にたくはないし、子どもの頃に受けた教育が習慣となってあまりルール違反はしない。また、孫や子どものために暮らしているので簡単に死ねない。事故に遭って怪我等をすると、子どもや孫にも迷惑を掛けてしまう。
- いつまでも健康で長生きをして子どもや孫の顔を見ていたい。そのためには事故に遭わないようにする。

＜その他参考情報＞

- 小学校時代に一通りの交通法令は教わる。その後、交通法令が変わったこと等は、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌等で知ることが多い。
- テレビのキャンペーンは記憶に残っている。シートベルト着用や自転車キャンペーン等あったが、当時のキャッチフレーズを覚えていることは多い。それは繰り返し広告されたからである。
- 中学校時代に、自転車（の交通安全）に関する学科と実技の試験があり、学校対抗で競ったこともあった。優秀者には自転車が贈呈されたりした。
- 孫や子どもと一緒であれば楽しく教育に参加することができると思う。一緒に学ぶのではなく、あくまでも孫に教えるという位置付けである。孫に正しいルールを教える一方、自分がそれを守らなければ嘘つきになってしまう。
- 交通島が多くあり、一つ渡ってまた一つ渡るので安全に横断しやすい。一方で、渡りたいところに横断歩道等がない場合は、わざわざ毎回遠回りする人はいないと思う。
- 周囲の確認や遠回りのための数秒を惜しんだ結果、事故に遭うこともある。
- 法律はルールではなく、ガイドラインのようなものと考えている。

（３） 現地の状況（事務局撮影）

■交差点に設置されている歩行者用押しボタン

■ベリーシャ・ビーコンと交通島が設置されているゼブラ式横断歩道の様子（横断歩道手前の車道にペイントされている波線は、その先に横断歩道があることを示している）

■自転車から降りて歩道を通行する様子（ヘルメットと視認性の高い服を着用している）

４章．国内調査

１．国内現地調査の実施

国内で実施されている取組について、取組内容や参加者の意見を聴取し、今後の高齢歩行者等の交通安全対策への提言に資する情報を得ることを目的として、国内現地調査を実施した。

（１） 調査内容の検討

１年目の調査において、「交通安全教育への参加者確保」「交通安全内容の充実」を図り、「教育の繰り返し実施」が今後の交通安全教育を検討するに当たり、重要なポイントであることが判明した。

２年目の調査では、それらの問題を解決する方策を検討するため、海外現地調査等を実施し、具体的方策等を整理した上で、国内での現地調査を行った。

① 参加継続策の検討

国内現地調査においては、参加継続を実現するための教育活動の枠組み及び高齢者に何度も繰り返し交通安全教育を受講させる（リピーターとする）ための方策について調査を行った。

具体的な方法としては、以下の点について交通安全教育の「実施者（実施組織の担当者）」「講師」「参加高齢者」へのヒアリングを実施した。

- 実施者側の工夫、講師側が工夫していること、参加者が「参加したい」「次も行きたい」と思う理由
- 「交通安全教育自体の工夫」と「他のイベントとの融合」等の具体的な事例

② 海外における取組の日本への導入可能性の検討

海外現地調査によって得られた高齢者の安全行動に関する情報や、交通安全教育の手法、参加者確保のための工夫等について、日本の教育現場で活用可能かどうかの検討を行った。

具体的な方法としては、日本と海外の交通事故実態や意識の違いを高齢者に示しその反応を確認するとともに、海外で実施されている教育内容や参加者確保の工夫について、以下の点について、「実施者（実施組織の担当者）」「講師」「参加高齢者」へのヒアリングを実施した。

・　実施者：海外での取組事例を提示し、現場での活用可能性について意見を聴取
・　講師：海外での取組事例を提示し、現場での活用可能性について意見を聴取（講師としての考え方の違い等）
・　参加高齢者：「日本と海外の交通事故実態や意識の違い」を示したときの反応を確認

（２） 調査対象の選定ポイント

国内現地調査を実施するに当たり、１年目の調査で得られた課題及び海外現地調査で得られた知見を基に、「継続的な参加を実現する枠組」「『内容の充実』と『参加者確保』の工夫が認められる取組」の２点を国内現地調査で把握するべきこととして、調査対象を選定する際のポイントとして位置付けた。

① 継続的な参加を実現する枠組

高齢者に対して、継続的な参加を求めるために、以下のように地域組織との連携・協働ができていること。

・　高齢者を組織化、グループ化して（既存組織を活用して）定期的、継続的な活動ができている
・　警察、自治体、地域自治組織、社会福祉関連組織等、複数の組織（団体）が協働する体制ができている

② 「内容の充実」と「参加者確保」の工夫が認められる取組

「内容の充実」「参加者確保」のために、以下の効果につながる工夫が認められること。

・　同一高齢者に複数回の教育を行う取組
・　高齢者の主体的な参加を促す取組、参加者が相互に意見を交換する取組
・　高齢者にインセンティブを与える取組（実績を自慢しあう、競争心やプライドをかきたてる取組、心理的報酬がある取組等）
・　終了後、高齢者が地域に戻って活動を行っている取組

（３） 調査対象の選定手順

① 国内の交通安全教育活動事例の収集

国内の交通安全教育活動の事例について、各都道府県警察での交通安全教育の取組を集約するとともに、内閣府が取りまとめている高齢者の交通安全施策に関する資料より、情報を収集・整理した。

図表 １４１ 国内の交通安全教育活動事例の収集方法及び収集内容

収集方法	収集内容
各都道府県警察での取組を集約（２２０件）	施策内容、実施体制、連携組織、目標及び効果
内閣府「平成２３年度都道府県・政令指定都市高齢者の交通安全施策の概要[1]」より、各都道府県・政令指定都市の取組を整理（１３５件）	開始年度、実施日・場所、対象者、目的、事業内容及び実施方法

② 「継続性」「組織との連携」「参加者確保のための工夫」の観点からの調査候補抽出

文献調査から得られた取組事例のうち、講習会形式を中心として、前述の選定ポイントを踏まえ、抽出した。

各都道府県警察の取組から１０県１１施策を抽出し、実施担当者に電話ヒアリングを行い、施策の詳細について確認を行った。その結果、４県５施策を調査先候補に選定した。

また、内閣府資料の取組については、実施機関（各県の担当者）に電話ヒアリングを行い、詳細を確認し、１施策について候補として追加した。

選定した５県６施策の候補について検討を重ね、最終的に４施策について調査を実施した。

[1] 内閣府「平成２３年度都道府県・政令指定都市高齢者の交通安全施策の概要 」
（http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/23sisaku/index.html）

図表　１４２　国内現地調査を行った４施策の取組概要

１１月２１日	和歌山県	岩出市ときめき交通大学
【取組概要】 □　地域の交通リーダーとしての自覚を醸成し、相互の啓発、交通安全意識の輪を地域・家庭に浸透させるため、各自治体と警察が協力し参加・体験・実践型交通安全教室を実施している。 □　大学のように、講義や体験学習を通じて、同一の高齢者が一定期間内に複数回受講する形式をとっている。実施期間、受講者数等は自治体により異なるが、各校とも期間は１年程度、受講者数は２０人前後で、年間５回から１０回開講。人材を育成し、地区の交通安全のリーダー的存在を育成することが目的である。		
１１月２４日	広島県	交通安全仲良しクラブ
【取組概要】 □　運転免許未保有・老人クラブ未加入等、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を、地域交通安全活動推進委員等のクラブリーダーが訪問活動を通じて募集するほか、警察や交通安全協会等の関係団体も募集を行っている。リーダーは、会員の家を原則として毎月１回訪問し，県内の事故状況等をまとめた「交通安全仲良しクラブニュース」を配布するとともに、交通安全情報の提供、交通安全アドバイス、公民館等で行われる講習会への参加の働き掛けを行っている。 □　仲良しクラブが一つの単位となり、集まりを通じて仲良くなりながら、会員同士が交通安全に対する関心を高めて自らの安全行動を促進させることが目的である。		
１２月９日	岡山県	高齢者交通安全モデル活動
【取組概要】 □　県下２２署の警察署が高齢者の交通安全活動を促進するためにモデル地区をそれぞれ１か所選定し、地区内の高齢者に総合的かつ計画的な交通安全対策を推進するとともに、その活動を他の地区へも波及させて高齢者の交通事故防止を図っている。 □　モデル地区において、交通安全講習、夜間反射材実験、身体機能の低下を把握するための体験型学習（４トントラックに体験型の機材を載せて巡回）、危険を知らせる看板の設置等が行われている。また、危険個所マップの作成をし、公民館に貼っている。		
１２月１２日	福島県	夜間横断事故防止懇談会
【取組概要】 □　身近に発生している高齢歩行者事故の代表的な事故パターンである「夜間横断事故」を題材として取り上げ、「いかにすれば自分の身を守ることができるか」を自ら考え、実践させるという講習会（懇談会）を各地区の老人クラブ等と連携しながら実施している。		

（４） 現地調査の実施

現地調査では、教育現場の視察及び関係者に対するヒアリングを実施した。

① 教育現場の視察

教育現場を視察し、実施体制や実施内容を把握した。

② ヒアリングの実施

教育現場の視察を実施した上で、交通安全教育の関係者にヒアリングを実施した。

参加高齢者については３～４名での座談会を実施した。講師については、交通安全教育を実施した講師に対して、交通安全教育を高齢者に行う立場からの意見を聴取した。実施者については、施策の実施主体である自治体職員や所轄警察署職員に対して、企画された交通安全教育を実施する立場からの意見を聴取した[2]。

また、岡山県の取組においては、過去にモデル活動実施地区に指定され、その後も活発な活動を行っている地区の老人クラブの会長へのヒアリングを実施し、地域コミュニティで交通安全教育を活発に行うための方法について聴取した。

図表 １４３ ヒアリングの実施状況

		高齢者座談会	その他ヒアリング
和歌山県	岩出市ときめき交通大学	実施	講師ヒアリング、実施者（岩出市職員）ヒアリング
広島県	交通安全仲良しクラブ	実施	実施者（所轄警察署職員）ヒアリング ※講師も参加高齢者であり、高齢者座談会で講師に対しても意見聴取を行った。
岡山県	高齢者交通安全モデル活動	実施 （但し一部内容省略[3]）	講師ヒアリング、過去のモデル活動実施地区の老人クラブ会長ヒアリング
福島県	夜間横断事故防止懇談会	実施	講師ヒアリング

[2] 交通安全教育を企画する立場である各都道府県警察に対しては、現地調査に先がけて、別途電話、書面等によるヒアリングを実施した。

[3] 時間の都合上、“日本と海外の交通事故実態や意識を示しその反応を確認する”ヒアリングは割愛した。

（５） ヒアリングでの質問内容

ヒアリングでの質問項目を、「４章.１.（２）調査対象の選定ポイント」での内容を踏まえて、参加高齢者、講師、実施者の三者に対してそれぞれ設定した。

以下に、高齢者座談会、講師、実施者の三者に対するヒアリングでの質問内容を示す。

① 高齢者座談会　質問内容及び時間配分

ａ．最初のあいさつ、自己紹介	５分
ｂ．当日実施された講習会（教育現場）について	１５分
ｃ．交通安全教育への継続的な参加や受講後の展開について	２５分
ｄ．日本と海外の交通事故実態や意識の違いを示し、その反応を確認する	３０分
ｅ．最後に高齢者の方々よりひとこと	１０分
（予備）	５分
合計	９０分

a. 最初のあいさつ、自己紹介

このたびは、お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

（ヒアリング調査実施者の自己紹介）

この調査は、警察庁交通局交通企画課から委託されたもので、本日の調査の他にも３つの地域で同様の調査を実施しています。

この調査は、歩行中や自転車乗用中の高齢の方々に安全な交通行動をしようという気持ちになっていただくために、どんな情報提供や勉強の機会が有効かについて考えをおうかがいすることを目的としております。

なお、みなさまのご発言やご意見については、決して個人が特定されることのないよう十分に配慮した形でとりまとめをいたします。本日、録音や記録をしておりますが、データや記録がそのままの形で報告書に掲載されること等はありませんので、ご安心ください。

それでは、まず、お一人お一人に簡単な自己紹介をお願いします。お名前、お住まいの地域の他、最近の関心事や趣味等を交えながらお願いします。

b. 当日実施された講習会（教育現場）について

問．参加のきっかけ（情報入手先）は何ですか？

問．参加しようと思った理由は何ですか？（表面的ではなく、その理由について経緯や考え方等をできるだけ深くお聞きするようにする）

問．講習会で関心を持った（興味深かった）内容は何ですか？

c. 交通安全教育への継続的な参加や受講後の展開について

i. 交通安全教育の定義

問．皆さんは、本日、交通安全講習会（実際には「各取組名」を言う）に参加された訳ですが、この他にどんな交通安全教育の場に参加したことがありますか？参加したことがない方は、「交通安全教育」と言われたとき、どんな場面を思い浮かべるか教えてください。

ii. 高齢者が何度も繰り返し交通安全教育を受講したくなるための工夫

問．交通安全講習会について、どのような講習会であれば継続的に参加したくなると思いますか？

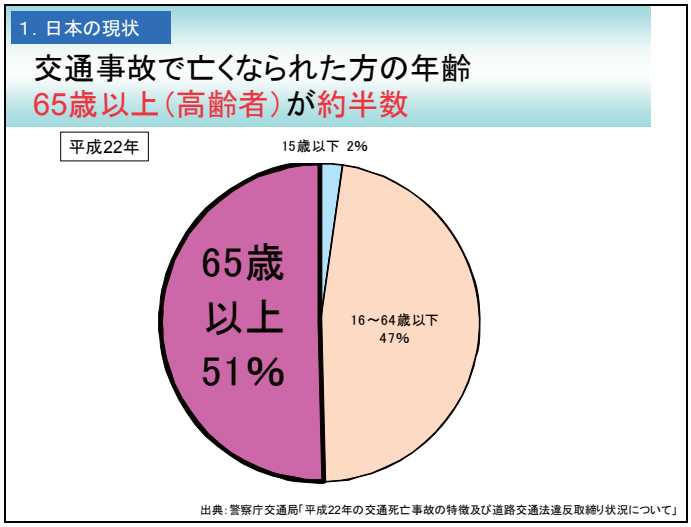
iii. 受講した高齢者が自分の知識や意識を地域に広める活動について

問．交通安全教育で受講した内容等を、友人や身近な高齢者等に伝えたいと思いますか？また交通安全に関する話を地域に広める活動に関心がありますか？

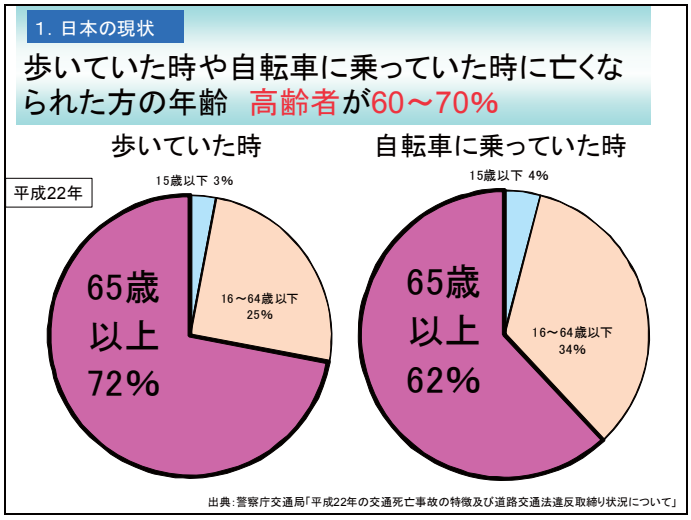
d. 日本と海外の交通事故実態や意識の違いを示し、その反応を確認する

続いて、高齢者の方々へ以下の資料を配布した。内容は海外の高齢者の交通事故実態や意識を日本の高齢者に伝えるもので、以下の説明を加えた。

i. 配布資料の説明

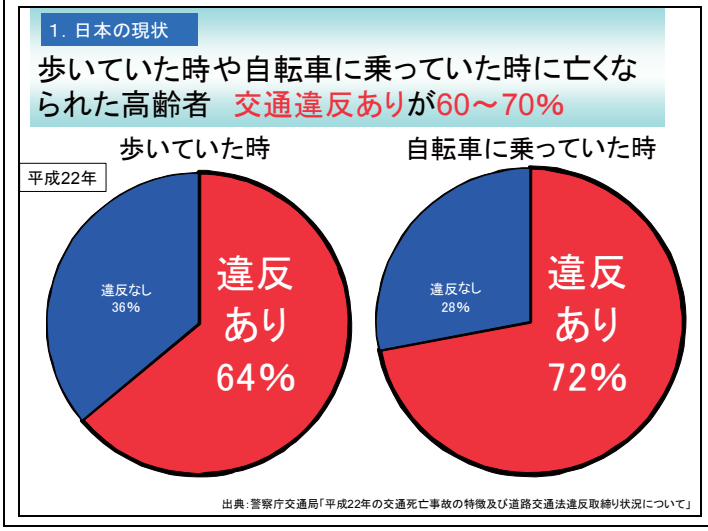


まず、交通事故で亡くなられた方の年齢をみると、日本全体では約半数が高齢者の方です。



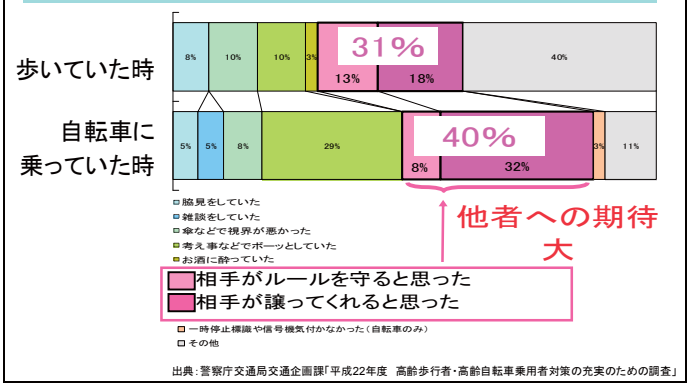
歩いていた時に事故に遭って亡くなられた人の７２％、自転車に乗っていた時に事故に遭って亡くなられた人の６２％が高齢者の方です。

それくらい、高齢者の事故は多いということです。



事故に遭われた方ですが、高齢者の方が事故に遭って亡くなられていますが、実は高齢者の方ご自身が交通違反をしていたという人が多いそうです。

歩いていた時に事故に遭って亡くなった方の６割、自転車に乗っていた時に事故に遭って亡くなった方の７割が違反していたということです。



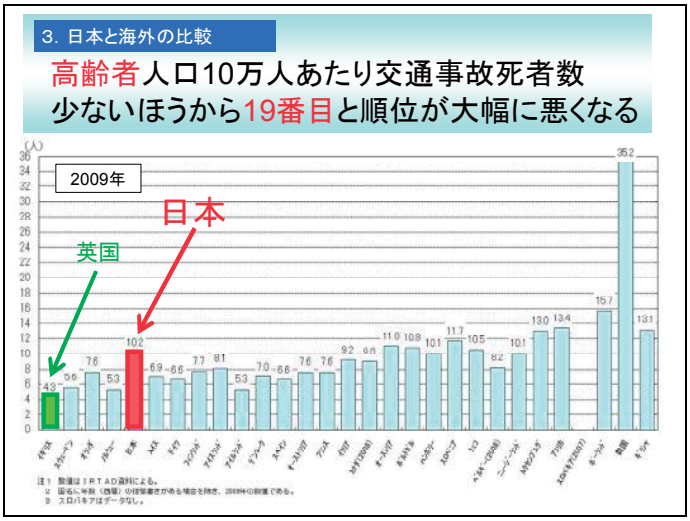
交通事故にあった高齢者にお話を聞き、「どうしてそういう事故の原因になるような行動をしたのですか？」と調べました。

そうしたら、３割から４割の方が、「相手がルールを守ってくれると思った」とか、「相手が譲ってくれると思った」とか、そのように仰っていました。

「自分が」ということではなく、相手に対して期待しているというのが多いということが、特徴として表れています。

ここから、海外の話が少し出てきます。

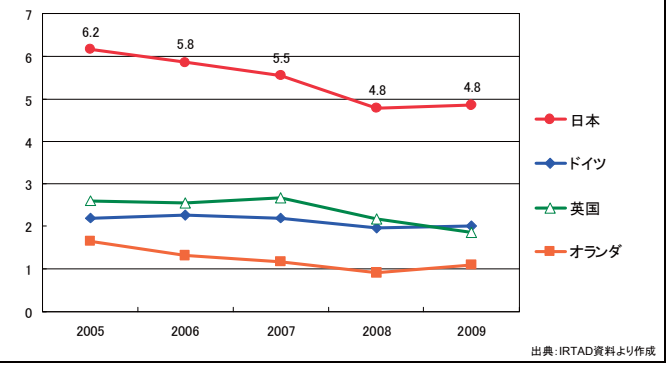
まず、日本はここに挙げた２９か国中５番目に交通事故死者数が少ない国です。イギリスが、２００９年のデータでは人口当たりの事故が一番少ないという結果になっています。



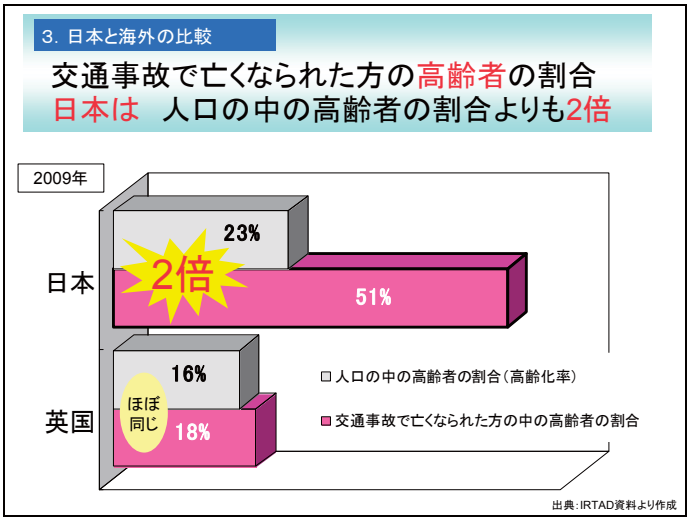
ところが、高齢者の交通事故死者数でみますと、日本はここに挙げた２９か国中１９番目です。

全年代を平均してみると５番目ですが、高齢者だけで見ると、１９番目になってしまいます。

これはつまり、日本は高齢者の方がたくさん事故に遭って亡くなられている国だということがいえると思います。



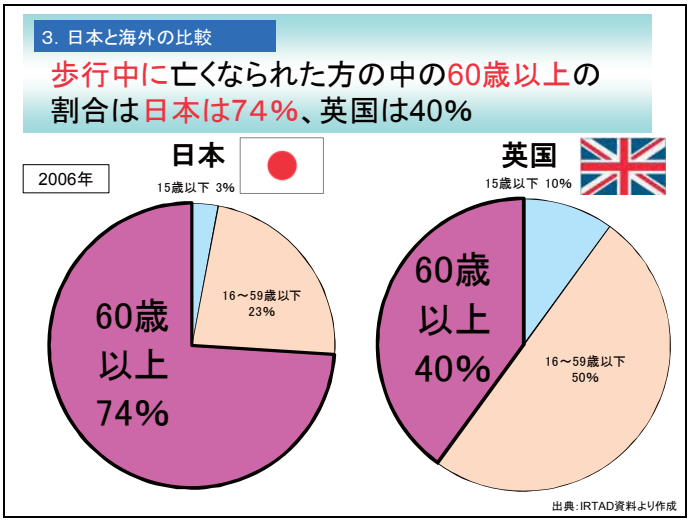
これを違う数字で見てみますと、高齢者が歩行中に事故に遭って亡くなられる人数は、ヨーロッパのほかの国に比べると、日本は２倍以上となっています。



日本は、高齢化率が高いといわれています。だから人口に占める高齢者の割合が他の国より高いので、それは多少しようがないのではないかという風に考えるかもしれません。

しかし、このグラフを見ていただくと、灰色のところは人口の中に占める高齢者の割合、すなわち高齢化率ですが、日本は２３％くらい。イギリスは１６％くらいです。では、次に交通事故で亡くなられた方に占める高齢者の割合をみてみますと、日本はおおよそ半分くらいであるのに対して、イギリスは２割くらいです。

この結果を見ると、日本は多すぎないかと思うのです。



もう一つ、イギリスとの比較で、歩行中に亡くなられた方のうち、６０歳以上の割合（ここでは 65 歳ではありませんが）は、イギリスは４０％です。ところが日本は７４％です。

つまり、高齢者だから歩いているときに事故に遭って亡くなってもしようがない、ということでは必ずしもないと思います。そうではない国もあるんだということが、今私たちが研究していて気がついたことです。

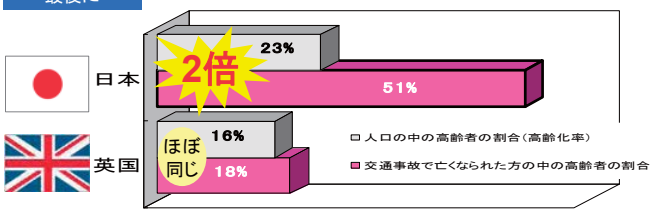
この写真はイギリスで高齢者が道を横断しようとしているところです。

高齢者は、身体的な衰えを自覚して、自分で注意し安全に行動しています。だから事故に遭う人が少ないというのがイギリスやオランダの高齢者を研究している人の言葉です。

イギリスに住んでいる高齢者の方にお話を直接聞きました。

そうしたら、自分の身は自分で守るということが非常に重要だという意見が多く、周囲の確認や遠回りのための数秒を惜しんだ結果、事故に遭って死ぬということは、ばかばかしくしてしたくないという意見が挙がりました。

また、自動車が歩行者に注意してくれるとは期待していない、（さっき日本の事故の原因で挙がっていた）「相手が守ってくれると思う」というのは違うのではないかという意見や、ケガをすると自分もつらいが、家族にも迷惑がかかってしまうという意見が多く聞か

	れました。 　そのような気持が高齢者の事故を少なくしている要因の一つではないかと思われます。
最後に  **これが日本の高齢者の本来の状態だとは信じていません。日本の高齢者も** **「自分の身は自分で守る」** **安全行動をすれば、英国のようになるはずです。**	先ほど、交通事故で亡くなられた方の高齢者の割合は、人口に占める高齢者の割合の２倍であるというグラフがありましたが、これが日本の本来の姿だということではないと思います。 　日本の高齢者も「自分の身は自分で守る」という安全行動をすれば、英国のようになるはずです。
最後に **自分の身は自分で守る** **＝　交通ルールを守る** **いつも交通ルールを守っている人は、ぜひまわりの人にもつたえてください。**	ですので、最後になりますが、「自分の身は自分で守る」ということは何でしょうか。いちばん簡単なのは、交通ルールを守るということです。 　皆さんは交通安全教育で学んでいますので、交通ルールを守っていらっしゃるとは思いますが、そういう方は周りの方にこの話をぜひ伝えてほしいと思います。 　私たちもこうしたメッセージを多くの人に伝えたいと思います。

ii. アンケートの実施

さらに、日本と海外の交通事故実態や意識の違いを示した内容が座談会に参加した高齢者に驚きを与え、「安全な行動をしよう」という気持ちになったかについて確認した。

> 先ほどの話を聞いて、どのように感じたか、それぞれの項目について当てはまるものを１つ選んでください（５段階評価：とても驚いた/驚いた/どちらともいえない/あまり驚かなかった/全く驚かなかった）。

図表　１４４　当日配布したアンケート用紙

iii.「安全な行動をしよう」というメッセージを高齢者に伝える

本日は、日本の高齢者の歩行中や自転車乗用中の交通事故について、日本の交通事故死者数に占める割合が非常に高いこと、海外の場合は必ずしも同じような状況ではなく、たとえばイギリスの場合は、歩行者死亡事故に占める高齢者の割合は決して高くないこと等を聞いていただきました。

なぜイギリスの高齢者の割合は、日本の場合と比べて少ないのかを知るために、私たちは高齢者研究をしている専門家の話や、イギリスの高齢者の生の声を聞いてきました。

その結果、海外の高齢者は「自分自身の身を守ろうという意識が高く、実際に安全行動をしている」ことが分かりました。

日本の高齢者にも同じように、自分の身を守る能力は備わっています。団結力の強い日本人なら、地域一丸となって、更にその意識を強め、「自分の身は自分で守る行動」ができると思います。

そして、「横断歩道を渡る、いつでも信号を守る」等“交通ルールを守ること”が、自分の身を自分で守るための最も良い方法です。

iv.「安全な行動をしよう」というメッセージについての高齢者の感想

問．先ほどの話を聞いて、どのような感想をもたれましたか？また、一般的な高齢者は、この話を聞いてどう感じると思いますか？（一人ずつ話をしてもらう）

＜話に関心を持った、と答えた方に対して、以下をさらに質問する＞

問．（話に関心を持ったとお答えいただきましたが）今よりも安全な行動をしようという気持ちになりましたか？

具体的にどんな行動に気をつけたいと思いますか？

e. 最後に高齢者の方々よりひとこと

今日のこの座談会に参加した感想を１人一言ずつお願いします。

f. 最後のあいさつ

本日は、貴重なご意見を多数いただき、誠にありがとうございました。本日うかがったお話は、今後、検討いたします高齢者の方々を対象とした交通安全教育の実施方法や内容に、ぜひ生かしていきたいと思っております。ありがとうございました。

② 講師へのヒアリング　質問内容及び時間配分

a．当日実施された講習会（教育現場）について	２０分
b．継続的な参加を実現する枠組みについて	２０分
c．内容の充実の工夫	１０分
d．参加者確保の工夫	１０分
合計	６０分

＜前置き＞

このたびは、お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

（ヒアリング調査実施者の自己紹介）

この調査は、警察庁交通局交通企画課から委託されたもので、本日の調査の他にも３つの地域で同様の調査を実施しています。

この調査は、歩行中や自転車乗用中の高齢の方々に安全な交通行動をしようという気持ちになっていただくために、どんな情報提供や勉強の機会が有効かについて考えをおうかがいすることを目的としております。

本日は、講師としての立場から、「当日実施された講習会（教育現場）について」「継続的な参加を実現する枠組み」「内容の充実の工夫」「参加者確保の工夫」をテーマにお話をうかがいたいと思います。

宜しくお願いします。

a. 当日実施された講習会（教育現場）について（教育内容について）

問．本日実施した講習会で特に伝えたかったこと、内容で具体的に工夫した点について教えてください。

問．本日の講習会について、以下の点について、特に工夫したことはありましたか？それぞれの工夫の内容について教えてください。

- 参加者の方々が講習の内容に関心を持っていただくための工夫
- 実際の交通安全行動の変化につなげるための工夫
- 楽しんで参加していただくための工夫

b. 継続的な参加を実現する枠組みについて

＜警察官が講師の場合は、ⅰ．ⅱ．については質問しない＞

i. 講師への定期的な情報提供について

問．講師に対して、実施者より定期的な情報提供はありますか？　また情報提供や講師向け教育に対するご意見があれば教えてください。

ii. 講師の確保について

問．今回、講師として参加するきっかけとなったのはどのようなことでしたか？　また講師の事前登録制度や講師間のネットワークはありますか？

iii. 参加者の継続参加のための工夫について

問．参加者が継続的に参加するために工夫した点について教えてください。特に力を入れている点について教えてください。

（例：知的好奇心/楽しさ/仲間作り、時間の短縮による高齢者への負担軽減　等）

c. 内容の充実の工夫（他地域（海外を含む。）で実施している手法の実現可能性）

問．他の地域では、次のような手法を取り入れています。取り入れたいと思う手法はありますか？

もし、取り入れるとしたら、どのような効果が期待できると思いますか?

取り入れる場合の問題点があると思いますか？

- 「なぜそのルールができたのか」を高齢者自身に考えさせる
- ゲームを行う（例えば、クイズやカルタ、ビンゴ等)
- 身体機能を測るテストを行う

d. 参加者確保の工夫（他地域（海外を含む。）で実施している手法の実現可能性）

問．他の地域では、次のような手法を取り入れています。取り入れたいと思う手法はありますか？

もし、取り入れるとしたら、どのような効果が期待できると思いますか?

取り入れる場合の問題点があると思いますか？

＜教育手法の工夫：集客のために内容を多様化する＞

- イベント等の他の事業（集まり）で一部時間をもらって話をする
- 健康や防犯等のテーマと組み合わせる
- 歩行者、自転車、自動車等複数の交通手段の話を組み合わせる

＜情報伝達の工夫：参加のきっかけづくり＞

・　自治体から高齢者個人宛に交通安全講習会への招待状を送付する

③ 実施者へのヒアリング　質問内容及び時間配分

a．当日実施された講習会（教育現場）について	２０分
b．継続的な参加を実現する枠組みについて	２０分
c．内容の充実の工夫	１０分
d．参加者確保の工夫	１０分
合計	６０分

＜前置き＞

本日はお時間を頂きましてありがとうございます。これまで主に電話で数回にわたり、事業の全体像をご説明頂き、ありがとうございます。

本日は、「当日実施された講習会（教育現場）について」「継続的な参加を実現する枠組み」「内容の充実の工夫」「参加者確保の工夫」についておうかがいしたいと思います。

宜しくお願いします。

a. 当日実施された講習会（教育現場）について

i. 地域組織との連携について

問．老人クラブや自治会等の地域組織との連携や協働で苦労したことや、工夫していることを教えてください。

ii. インセンティブの付与について

○ 参加した証しや賞品を付与することについて

問．（実施している組織）この講習会では、参加すると修了証がもらえることになっていますが、修了証を付与する効果について教えてください。具体的には、もらってうれしいという声や、もらうと参加の張り合いになるといった声があるかどうか、修了証を作るにあたって、特に工夫していること等を教えてください。また、修了証だけでなく賞品を付与することについて、検討したことがあるか教えてください。

問．（実施していない組織）他の地域の取組では、参加証や賞品を付与するものがありますが、この取組では、そういったことの検討はありますか？

問．（検討があった場合）実施に至らなかった障害としてはどのようなものがあるでしょうか？

○ 心理的報酬について

問. 参加証や賞品のほかにも、“参加すると楽しいし、仲間ができる”といった、喜びがあったり、参加したことが自慢になったりするというような、“参加したら良いことがある、参加したくなる”気持ちにさせる工夫があると思います。この取組では特に工夫していること、力を入れていることがありますか？

b. 継続的な参加を実現する枠組みについて

i. 検討の有無について

問. （実施している組織）同一高齢者に継続的に参加してもらうための仕組みづくりとして、特に苦労された点や工夫しているところを教えてください。他の地域で同様の仕組みを導入する際のアドバイスも合わせてお願いします。

問. （実施していない組織）同一高齢者に継続的に参加してもらうような教育機会について、検討されたことはありますか？
もし、検討されたことがあれば、その内容や導入しなかった理由もお知らせください。

ii. 地域組織との連携による実現可能性について

問. （実施している組織）老人クラブや自治会等地域組織との連携はありますか？連携がある場合、その効果や連携のための工夫等を教えてください。

問. （実施していない組織）老人クラブや自治会等の地域組織と連携することによって、高齢者の継続的な参加を実現する仕組みができると思いますか？連携に際しての障壁や問題点があれば教えてください。連携するとすれば、他にどんな組織があると思いますか？

iii. インセンティブの付与による実現可能性について

問. （実施している組織）参加高齢者にとって、修了証の付与が、継続的に参加する動機付けになっていると思われますか？
この他に、継続的な参加を促進するためにどんな工夫をされていますか？
また、貴地域では実施されてはいないが、参加継続するために効果的だと思われる手法がありましたらお知らせください。

問. （実施していない組織）参加証や賞品、参加すると楽しい等 “参加したら良いことがある、参加したくなる”という気持ちにさせる工夫があると、継続的な参加が可能になると思いますか？
特にどのような工夫が効果的だと思いますか？

c. 内容の充実の工夫

i. 本取組について工夫していること

問．この取組について、内容をより良いものにするために、どんな工夫をしていますか？特に力を入れている点について教えてください。

ii. 他地域（海外を含む。）で実施している手法の実現可能性

問．他の地域では、次のような手法を取り入れています。取り入れたいと思う手法はありますか？

もし、取り入れるとしたら、どのような効果が期待できると思いますか？

取り入れる場合の問題点があると思いますか？

- 「なぜそのルールができたのか」を高齢者自身に考えさせる
- ゲームを行う（例えば、クイズやカルタ、ビンゴ等）
- 身体機能を測るテストを行う

d. 参加者確保の工夫

i. 本取組について工夫していること

問．この取組について、参加者を確保するために、どんな工夫をしていますか？特に力を入れている点について教えてください。

ii. 他地域（海外を含む。）で実施している手法の実現可能性

問．他の地域では、次のような手法を取り入れています。取り入れたいと思う手法はありますか？

もし、取り入れるとしたら、どのような効果が期待できると思いますか？

取り入れる場合の問題点があると思いますか？

＜教育手法の工夫：集客のために内容を多様化する＞

- イベント等の他の事業（集まり）で一部時間をもらって話をする
- 健康や防犯等のテーマと組み合わせる
- 歩行者、自転車、自動車等複数の交通手段の話を組み合わせる

＜情報伝達の工夫：参加のきっかけづくり＞

- 自治体から高齢者個人宛に交通安全講習会への招待状を送付する

２．国内現地調査結果

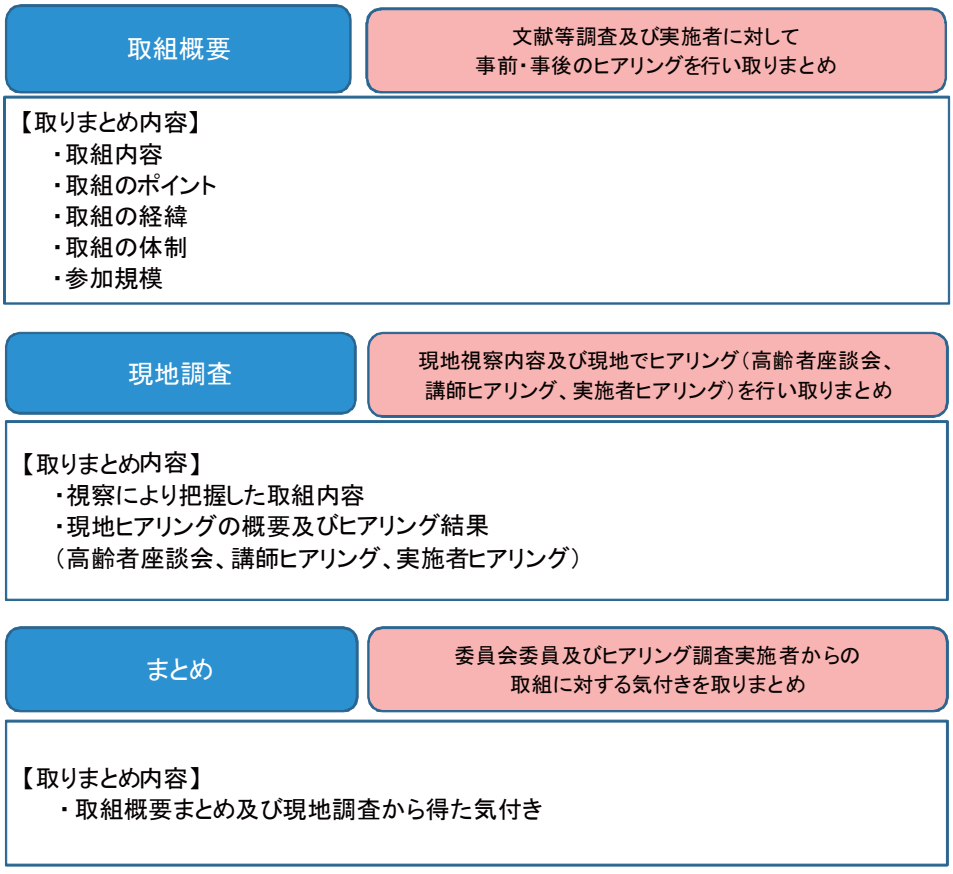
国内現地調査を平成２３年１１月から１２月にかけて４か所実施した。

現地調査では、教育現場を視察するとともに、高齢者座談会及び関係者（講師、実施者等）に対するヒアリングを実施した。

和歌山県	岩出市ときめき交通大学
広島県	交通安全仲良しクラブ
岡山県	高齢者交通安全モデル活動
福島県	夜間横断事故防止懇談会

それぞれの取組について、以下のとおり取りまとめた。

図表　１４５　国内現地調査結果の取りまとめ方法



（１） 和歌山県（高齢者大学（岩出市ときめき交通大学））

① 取組概要

a. 取組内容

特色	複数講座型の実践（複数回の実施）
開始年度	平成 11 年より実施（岩出市） （和歌山県警察本部が各自治体に呼び掛けて実施したのは平成９年）
本取組の着目点	・　高齢者に何度も繰り返し教育を受講させる取組 ・　自治体が主体となっている運営手法（地域連携） ・　受講証進呈の心理的報酬効果

従来の高齢者交通安全教育は、単発的で座学中心のものが多かったことから、これを自治体自身で年間カリキュラムを策定し、計画的かつ体系的な参加・実践・体験型の学習を行い、教養効果を高めることを期待して、平成９年から警察本部の呼び掛けで開始された。

各自治体での実施状況は以下の通りである。

図表　１４６　和歌山県で行われている高齢者大学

自治体名	名称	開始年月
紀の川市	紀の川市交通大学[4]	平成８年１１月
かつらぎ町	シルバーセーフティースクールかつらぎ	平成９年　９月
岩出市	岩出市ときめき交通大学	平成１１年　５月
紀美野町	紀美野町シルバー交通安全大学	平成１３年　９月
田辺市	いきいき田辺交通安全大学	平成２１年　７月
海南市	海南市シルバー交通安全大学	平成２４年　１月

岩出市ときめき交通大学では、地元のリーダーや過去に受講したことのある高齢者は受講できないという参加条件を課していることから、交通安全に対する意識が強くない高齢者を対象としている点が特徴である。

[4] 交通大学の形態をとった交通安全教育では県下で初めてとなる取組。紀の川市の前身である桃山町を管轄する岩出警察署交通課が桃山町に働き掛け、平成８年１１月に「桃山町交通大学」としてスタートした。その後、高齢者大学の取組を和歌山県全域に広めるため、平成９年から和歌山県警察本部が各自治体に呼び掛け、各自治体で実施されるようになった。「桃山町交通大学」は平成１７年に桃山町が市町村合併により紀の川市となった後も、「紀の川市交通大学」として継続している。

平成２３年度の岩出市ときめき交通大学のカリキュラムは以下の通り。事前に年間計画として作られているのではなく、開催２か月ほど前に、過去の参加者の意見を踏まえて、自治体担当者が内容を決定している。

図表　１４７　平成２３年度岩出市ときめき交通大学のカリキュラム

開催月	場所	内容
４月	岩出市総合保健福祉センター（あいあいセンター)多目的ホール	入学式
５月	岩出市総合保健福祉センター（あいあいセンター）会議室	岩出警察署　交通課長講話（主に岩出市における交通の実情）
６月	那賀消防組合消防本部（岩出市）	救急講習、心肺蘇生等 ※これまでは修了証がもらえる本格的な講習を実施していたが、高齢者の足腰に負担がかかるため、簡易なものに変更
７月	台風のため中止	
８月	岩出自動車学院（岩出市）	運転適性テスト、自動車学校講師と同乗し、運転技術の採点（免許保有者のみ）、シートベルト効果体験
９月	大宮緑地総合運動公園（岩出市）	（紀の川市と合同で開催） 夜間照射実験、蒸発現象等
１０月	三重県交通安全研修センター（三重県津市）	センターの施設を利用した講習
１１月	和歌山県警察本部岡崎庁舎、和歌山県立和歌山交通公園（和歌山市）	交通管制センターの見学、講習
１２月	岩出市総合保健福祉センター（あいあいセンター）会議室	危険認知等

b. **取組のポイント**

・　地域の交通リーダーとしての自覚を醸成し、相互の啓発、交通安全意識の輪を地域・家庭に浸透させるため、各自治体と警察が協力し参加・体験・実践型交通安全教室を実施している。

・　大学のように、講義や体験学習を通じて、同一の高齢者が一定期間内に複数回受講する形式をとっている。実施期間、受講者数等は自治体により異なるが、各校とも期間は１年程度、受講者数は２０人前後で、年間５回から１０回開講している。人材を育成し、地区の交通安全のリーダー的存在を育成することが目的である。

c. **取組の経緯**

・　平成９年の和歌山県の交通事故状況は、高齢者人口が全体の約２割に対して、事故死者に占める高齢者の割合が約４割であった。高齢ドライバーは、平成９年に免許人口の１１．９％を占めており、これに伴い高齢ドライバーが加害者となる交通事故が増加してきた。また、高齢歩行者の特徴として、自宅近くで交通事故に遭うケースが多いことから、地域ぐるみで高齢者交通安全対策を推進する必要があった。

図表　１４８　平成９年の和歌山県の交通事故状況

	平成９年中の交通事故	うち高齢者の事故	全体に占める高齢者の割合
件数	７，９３１件（１２２．１）	１，４９６件（１８４．０）	１８．９％
死者	９６人（　６８．１）	３６人（１２０．０）	３７．５％
傷者	９，６５０人（１１７．５）	１，０９４人（１６８．６）	１１．３％

注）括弧内は昭和６３年を１００とした指数。

・　高齢者の交通事故防止を目的として、平成９年９月から県下各警察署ごとに重点地域を指定し、高齢者に対する交通安全教育、交通安全指導、交通環境の整備等の諸対策を推進する中で、自治体首長を校長とする自治体による高齢者交通安全大学の開校を警察本部から自治体に対して呼び掛けた。

d. **取組の体制**

それぞれの役割は以下のように分かれている

主幹	各自治体（市町村）
学長	自治体の首長
副学長	所轄の警察署長又は交通安全協会の支部長
講師	主に警察署交通課長（その他、講習内容に応じて、消防署職員、自動車教習所講師等）

e. 参加規模

・　岩出市ときめき交通大学の平成２３年度の参加者は６４歳から７９歳まで２５名（男性１１名、女性１４名）であった。

・　どの自治体も参加者の規模は１１人から２５人程度であるが、和歌山最大面積の市である田辺市では５３名集まった。

② 現地調査

a. 教育現場視察

１１月２１日（月）に和歌山県和歌山市の和歌山県警察本部岡崎庁舎及び和歌山県立和歌山交通公園で行われた岩出市ときめき交通大学（以下大学）を視察し、高齢者座談会、講師ヒアリングを行った。

翌２２日（火）に和歌山県岩出市の岩出市役所にて、実施者に対するヒアリングを行った。

日時		内容	場所
平成２３年 １１月２１日 （月）	１３時３０分 ～１４時３０分	交通管制センターの見学 和歌山県警察本部担当者による解説、ビデオ視聴	和歌山県警察本部 岡崎庁舎
	１４時３０分 ～１５時３０分	講話：和歌山県の事故実態、斜め横断の危険、反射材の効果（反射材配布） 体験：手と足による光に対する反応時間の測定 ・参加者：大学在籍者２５名のうち１８名参加 ・講師：和歌山県警本部交通企画課安全教育係係長２名	和歌山県立 和歌山交通公園 会議室

・参加高齢者は、岩出市で用意したマイクロバスで送迎

i. 交通管制センターの見学（１１月２１日１３時３０分～１４時３０分）

大学に参加する高齢者は、岩出市役所から岩出市で用意されたマイクロバスに乗って、和歌山県警察本部岡崎庁舎へ移動し、同庁舎内にある交通管制センターの見学を行った。

交通管制センターでは、ビデオでセンターのあらましを見た後、ガラス越しに管制室の見学を行った。管制室のモニターでは和歌山県全域の交通情報が表示されており、表示されている内容が何を示しているか、担当警察官より簡単な説明がなされた。

ii. 講話と体験（１１月２１日１４時３０分～１５時３０分）

大学に参加する高齢者とともに、和歌山県警察本部岡崎庁舎から和歌山県立和歌山交通公園の会議室に移動し、和歌山県警察本部 交通部交通企画課 安全教育係の係長２名による講習を視察した。

講話では、まず和歌山県の事故実態について簡単な紹介があったあと、斜め横断の危険について話が行われた。講師２名が説明役と高齢者役に分かれて演じ、模範的な横断と安全確認を行わない横断を行ったあとで、パネルを利用して、斜め横断を行うことによる危険を説明した。

次に、反射材着用について、各人に配布された反射材について説明が行われた。串本市在住の８２歳の女性が反射材のタスキを日常的に長期間着用したことによって、色が変色するまでになったという事例が紹介された。

その後、埼玉県警察が作成した「交通事故現場直送 『交通安全あじのひらき』～高齢者事故防止啓発ビデオ～」を視聴した。冒頭にスタントマンによる模擬事故映像を交えた、スケアード・ストレイト方式[5]の内容であった。

体験では、俊敏性を計測できる機材（クイックアーム）を用いて高齢者に俊敏性を測ってもらった。「俊敏性年齢は〇〇歳」と結果が出ることから、恥ずかしがる人もいたが、概ね積極的に参加していた。

図表 １４９ 講話の様子

[5] スケアード・ストレイト（scared straight）方式とは、「恐怖を直視させる」という意味で、受講者に「恐れ」を与え、恐れさせることにより、社会通念上望ましくない行為をさせないようにする教育手法の一つであり、具体的にはスタントマンを用いて事故を再現することなどで行われる。

図表　１５０　俊敏性を計測できる機材（クイックアーム）の体験

b. ヒアリング調査

以下の日時、場所にて高齢者座談会、講師ヒアリング、実施者ヒアリングのそれぞれの調査を行った。

日時		内容	場所
平成２３年 １１月２１日 （月）	１５時３０分 ～１７時００分	高齢者座談会　： 講習会に参加した方のうち３名 （男性２名、女性１名） 講師ヒアリング： 和歌山県警察本部 交通部交通企画課 安全教育係　係長２名	和歌山県立 和歌山交通公園 会議室
平成２３年 １１月２２日 （火）	９時００分 ～１１時４５分	実施者ヒアリング： 岩出市 総務部 総務課 交通防犯係	岩出市役所 総務課

c. ヒアリング調査で聴取されたポイント、問題、要望等

交通安全教育の参加 （参加者確保の工夫）	参加者	・　高齢者大学への参加は、過去の受講者からの紹介である。
	講師	・　参加者を集めるのはなかなか難しい。老人会の会長宅を訪問したり、リーダーの集まりに参加する等で、口コミを利用して参加者確保を行っている。 ・　高齢者はなかなか家から出てこられないという事情もあるため、バスをチャーターする等、移動には気を遣っている。

交通安全教育の参加 （参加者確保の工夫）	実施者	・ 募集は主に全戸配布する市の広報やホームページで参加者を募っている。また毎年参加者に対して近所の高齢者への勧誘をお願いしている。 ・ 募集定員はマイクロバス等での移動が可能な２０～２５名で設定しており、今年度は２５名集まった。
教育内容の充実	参加者	・ 講話では具体的な図や数字が示されて分かりやすい。
	講師	・ 言葉遣いは最も気を遣っている。警察用語を使わないようにしている。 ・ 台本を読むような講義スタイルはやめて、パネルを使ったり、実際に行動で示したりしている。 ・ 最近、近隣で起こった事例を取り入れるようにして、内容がごく身近であることを印象付けている。 ・ 講習の合間にビデオを見るようにしているが、その内容も高齢者に覚えてもらえるようにと考えて、いくつかのビデオを比較した結果、やや古いものではあるが、現在のスケアード・ストレイト教育技法を用いたビデオ作成をしている埼玉県警察のビデオにたどり着いた。 ・ 今回は行っていないが、人形劇や替え歌体操を行う等、内容が面白くなるように工夫している。
	実施者	・ 高齢者の反応が良いものを残しているが、年初にカリキュラムを１年分組むのではなく、２か月ほど前に行う内容を決めている。 ・ 高齢者に人気がないものを止めていったところ、講義型の講習が少なくなり、ほとんどが体験型の講習となった。
継続的な参加を実現するための交通安全教育の工夫	講師	・ 高齢者の体力や集中力を考慮すると、講義形式の教育や体験型学習等、色々組み合わせると１回の交通安全教育の実施時間は６０分から９０分が高齢者にとって適度な長さであり、その時間の中で印象深い講習とするために伝えたいテーマを絞ると良い。
高齢者へのインセンティブ付与	参加者	・ 大学に参加することによって、交通センターの見学等、自分たちで行く機会がない場所にバスで見学に行けるのが良い。
	実施者	・ 警察や自動車学校の協力があって、多くの体験型学習ができるカリキュラムが実施できている。実施者（市役所職員）が警察からの出向者ということで、一般人では普段入ることができない警察関係施設での講習をセットできることがメリットとなっている。 ・ 高齢者大学の講義初回で警察官による和歌山県の現況を講話することで、その後、普段入ることができない警察関係施設に行った際に、より学習効果が深まることを狙っている。

課題	参加者	・　地元の老人クラブでも警察の人に来てもらって話を聞くが、集まるメンバーには、同じ話を聞かされる等、内容はほとんどいつも同じだというイメージがある。そのため参加が敬遠され、実際に集まりも悪い。
要望	参加者	・　（交通安全教育といわれるといつも同じ話を聞くというイメージがあるので）毎回同じことをするのではなく、興味を惹くように前回よりレベルアップした内容のカリキュラムを組んでほしい。 ・　（健康への関心が高いので）大学の体育の先生に来ていただき講演していただくのも良いと思う。

③ まとめ

（事務局意見）

- 全戸配布される市の広報紙や口コミでの参加を呼び掛けているものの、多くは過去の参加者からの口コミによるものであり、参加者の確保が難しいことがうかがえる。
- 普段行けない場所に行けるという点については、実施者側の意図していたインセンティブが高齢者に感じ取られているようである。
- カリキュラムについては、実施の２か月ほど前に決定している点について、高齢者からはもう少し前から決まっていれば予定が立てやすく参加しやすいという声がある。参加する高齢者にとっては、年間を通じて予定が明確に立てられている方が、行動パターンを都度変えることがないため、参加しやすいと感じるようである。

（２） 広島県（交通安全仲良しクラブ）

① 取組概要

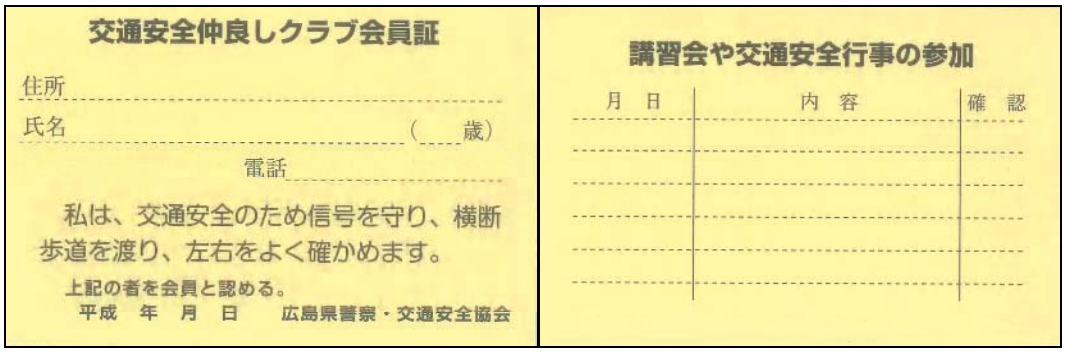
a. 取組内容

特色	会員（高齢者）同士の交流 複数回の情報提供や講習を受けた方に対して贈呈品等の企画
開始年度	平成１７年度
本取組の着目点	・　高齢者の主体的な参加、参加者が相互に意見を交換する取組 ・　「自分の身は自分で守る」がキーワードの１つ

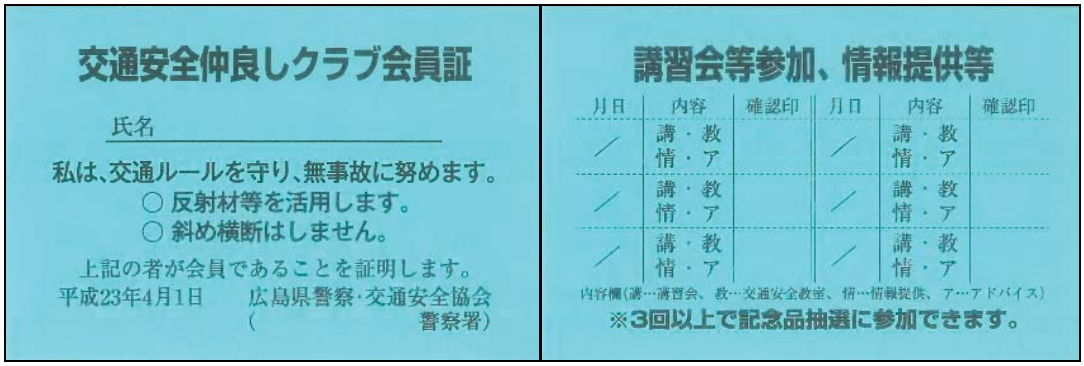
- 広島県下の約６７万人の高齢者のうち、老人クラブ加入者が約１８万人、運転免許保有者が約３２万人いるが、交通安全教育を受ける機会の少ない老人クラブ未加入・運転免許未保有等の高齢者をカバーするための取組である。２０１１年4月現在、４０８グループ、５，７９８人が活動している。
- クラブリーダーから会員に対して、交通安全情報の提供、アドバイスがなされている。
- 参加者には各所轄警察署、交通安全協会連名の「会員証」を発行している。その他に以前は「会員バッチ」を交付していたが廃止し、参加賞として参加者全員にタオルを贈呈していた。その後、受講者の参加意欲を促進するため、平成２３年度からは協賛団体の協力を得て、①期間中無事故で過ごし、②講習会の受講やクラブリーダーからの交通安全情報の提供、アドバイスを合計３回以上受けた者という条件を満たした高齢者の中から１００名に５，０００円相当のカタログギフトを贈呈している。

図表　１５１　交通安全仲良しクラブの会員証

（平成２２年度）



（平成２３年度）



注）平成２３年度の会員証には、３回以上の交通安全教育受講で記念品抽選に参加できる旨が記載されている。

b. 取組のポイント

・　運転免許未保有・老人クラブ未加入[6]等交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を、地域交通安全活動推進委員等のクラブリーダーが訪問活動を通じて募集するほか、警察や交通安全協会等の関係団体も募集を行っている。リーダーは、会員の家を原則として毎月１回訪問し，県内の事故状況等をまとめた「交通安全仲良しクラブニュース」を配布するとともに、交通安全情報の提供、交通安全アドバイス、公民館等で行われ

[6] 仲良しクラブは本来「運転免許がない」「老人クラブに参加していない」方が参加することになっているが、高齢者への交通安全教育が本来の目的であるため、それらの条件を満たしていない高齢者であっても、参加の意思を示している高齢者については参加を受け付けることもある。今回視察した仲良しクラブも２５人の会員のうち３名（リーダーを含む。）が運転免許を持つ会員であり、今回の現地調査時に集まった会員の１人（女性）も運転免許を持っている会員である。

る講習会への参加の働き掛けを行っている。

・　仲良しクラブが一つの単位となり、集まりを通じて仲良くなりながら、会員同士が交通安全に対する関心を高めて自らの安全行動の促進させることが目的である。

c. 取組の経緯

・　平成１６年に広島県での高齢者交通事故死者８０人のうち４４人が歩行中の事故であり、さらに４４名中４２人が免許未保有であったことから、免許を持たない歩行者を中心とした教育が実施できないかを検討し、取組をスタートさせた。参加者は２０１１年４月で５，７９８人であり、４０８のグループが活動（それぞれにリーダーがいる。）している。高齢者が高齢者を教育・啓発することを目標としている。

d. 取組の体制

・　広島県、広島県警察、広島県交通安全協会、各地区交通安全協会が主催者となり、トラック協会、バス協会等が協賛団体となっている。

・　運転免許未保有・老人クラブ未加入等交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を、地域交通安全活動推進委員等のクラブリーダーが訪問活動を通じて募集するほか、警察や交通安全協会等の関係団体も募集を行っている。そのため、地元のリーダーによる積極的な協力が不可欠である。

・　例えば、今回調査した東広島警察署管内の仲良しクラブのリーダーは、交通安全協会でも活動をしており、仲良しクラブ発足の際、東広島警察署の前任の係長からリーダーになってほしいと要望され、引き受けた。東広島警察署管内で会員の人数が多い（２５人）仲良しクラブのリーダーである。

さらに交番連絡協議会でも委員を務めており、交番から配付されるチラシ（約２００枚）の配布等の活動にも協力するなど、交通安全活動に関わる地域の役割を複数担当している。東広島交通安全協会西条支部の元支部長であり、交通の他、地域の防犯活動についても地区内のパトロール等を企画・実施し、中心的な役割を担っ

図表　１５２　仲良しクラブの募集チラシ

ている。

・　仲良しクラブリーダーとしての日常的な活動は、毎月の個別訪問によるチラシ配布が中心である。訪問した際、会員が在宅の場合は立ち話程度にチラシの概要等について説明し、留守の場合はポストに投函する。

e. 参加規模

・　全県での参加者は、２０１１年４月で５，７９８人であり、４０８のグループが活動している。

・　今回調査した交通安全仲良しクラブはメンバーが２５名。男性は免許を持っている人が多いため、会員の多くが女性で、このクラブの場合、男性は２５人中７名である（広島県全体でも会員の約６８％が女性）。東広島警察署管内では、リーダーが１０名、メンバーが１５８名である。

② 現地調査

a. 教育現場視察及びヒアリング調査（広島県東広島市）

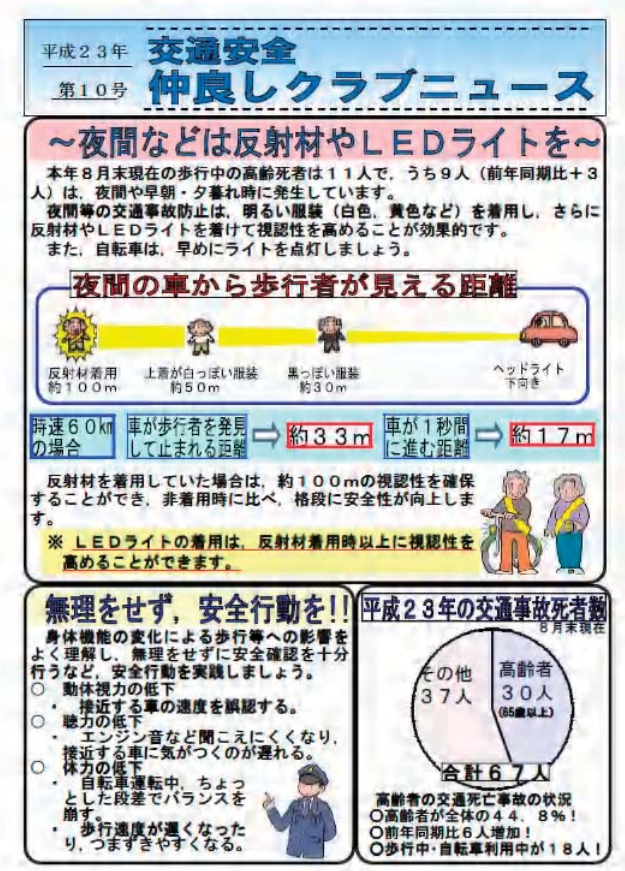
１１月２４日（木）に広島県東広島市で行われた仲良しクラブの活動を視察し、高齢者座談会を行った。２５日（金）に実施者ヒアリングを行った。

日時		内容	場所
平成２３年 １１月２４日 （木）	１３時３０分 ～１４時００分	講話：仲良しクラブで配布しているチラシ、リーダーが選んだ新聞記事をもとに、リーダーより交通安全の話（道路横断の注意、反射材の効果、ゴミ出し中の事故について）。 ・参加者：仲良しクラブ会員全２５名のうち３名（全て女性）及びオブザーバー（リーダーの奥様）１名が参加 ・講師：仲良しクラブリーダー（男性）	東広島市西条町 仲良しクラブ リーダー宅

i. 仲良しクラブリーダーによる講話（１１月２４日１３時３０分～１４時００分）

仲良しクラブリーダーの家にリーダー、３名のクラブ会員、そしてオブザーバーとしてリーダーの奥様が集まり、講話が行われた。講話の内容は、まず仲良しクラブで配布されているチラシに基づいて、道路横断の注意、反射材の効果に関する話が行われた。その後、リーダーが選定した新聞記事を元に、近隣地域である呉市倉橋地区で最近増えているゴミ出し中の事故に関する話がなされた。さらに、反射材が配布され、使い方の説明が行われた。

図表　１５３　配布された仲良しクラブニュース及び講話の様子



ii. ヒアリング調査

以下の日時、場所にて高齢者座談会、実施者ヒアリングのそれぞれの調査を行った。

日時		内容	場所
平成２３年 １１月２４日 （木）	１４時００分 ～１５時３０分	高齢者座談会： 活動に参加したリーダーと会員３名、オブザーバー（リーダーの奥様）１名の合計５名（男性１名、女性４名）が、座談会に参加	東広島市西条町 仲良しクラブ リーダー宅
平成２３年 １１月２５日 （金）	１０時００分 ～１１時３０分	実施者ヒアリング： 広島県東広島警察署 交通課 交通総務係 係長	東広島警察署

b. 教育現場視察及びヒアリング調査（広島県呉市）

１１月２５日（金）及び２６日（土）に、広島県呉市で行われている仲良しクラブの活動（個別訪問）を視察。個別訪問では防犯（振り込め詐欺防止）が主であり、その中に交通安全仲良しクラブの活動、火災警報器設置の確認等が合わせて行われた。

日時		内容	場所
平成２３年 １１月２５日 （金）	１５時３０分 ～１７時００分	実施者ヒアリング： 広島県音戸警察署地域交通課交通総務係主任	音戸警察署
平成２３年 １１月２６日 （土）	９時３０分 ～１１時３０分	個別訪問による、振り込め詐欺防止の啓蒙、交通安全仲良しクラブのチラシ配布、火災警報器設置の確認（消防署からの依頼による。） ・参加者：仲良しクラブ会員全３２名のうち２０名が参加	呉市音戸町南隠渡地区

i. 実施者へのヒアリング（１１月２５日１５時３０分～１７時００分）

実施者ヒアリングとして、広島県音戸警察署地域交通課交通総務係主任より、音戸地区で行われている仲良しクラブの活動の現況について話を聞いた。

音戸地区では若年者の新規転入が少なく、さらに高齢者以外が転出していくという状況であり、地区内での顔見知りの高齢者の割合が増えてきている。そのため、自治会の結束が非常に強く、自治会の活動に警察の活動を混ぜて行ってもらっている。

音戸警察署管内での仲良しクラブの活動は、他の活動と合わせて行っているため、仲良しクラブが前面に出ているわけではない。

ii. 個別訪問の視察（１１月２６日９時３０分～１１時３０分）

個別訪問に出発する前に南隠渡区集会所で個別訪問の壮行会が行われ、仲良しクラブリーダー、音戸警察署長、音戸市民センター長から挨拶が行われた。

今回の活動は防犯モデル地区活動が主体で振り込め詐欺への注意を呼び掛けるとともに、交通安全に関するチラシの配布、火災警報器設置の確認を行うことが参加高齢者に伝えられた。

その後、４つのグループに分かれて、割り振られた名簿を元に、高齢者の家を個別訪問した。

調査対象のグループでは１７か所訪問した。約半分は自宅に不在であったが、畑仕事に出ている等、メンバーが不在者の動向を把握しているため、外出先の本人とアクセスできたケースも多かった。

また、訪問した高齢者の中には体調を崩した独居老人もいたため、自治会や警察の個別訪問で継続して声掛けをすることも合わせて申し合わせが行われた。

図表　１５４　壮行会及び個別訪問の様子

c. ヒアリング調査で聴取されたポイント、問題、要望等

交通安全教育の参加 （参加者確保の工夫）	参加者	・　参加は仲良しクラブリーダーからの勧誘によるものである。
	実施者	・　「安全教育を行う」と堅く捉えるのではなく、気軽に来て雑談ができるという雰囲気作りをすると、高齢者は継続して参加しようと感じるようである。
教育内容の充実	参加者	・　講習の内容が勉強になるという意見の参加者がいる一方で、講習を受けていてもその内容がなかなか定着せず、すぐに忘れてしまうため、印象に残ったものと聞かれると難しいという意見の参加者もいた。
	実施者	・　交通安全教育の内容は仲良しクラブのリーダーが決めているが、リーダーを集めての研修は行われていない。リーダーが警察の協力者ということもあって、普段から警察との情報交換がなされている。

継続的な参加を実現するための交通安全教育の工夫	参加者	・　仲良しクラブの会報が毎月定期的に配布されるため、時間があった時に読もうと思う。時々見るだけでも意味がある。 ・　（綴じるためのバインダーが配られているため）綴じて保存し、時々見返している。
	実施者	・　仲良しクラブニュースを使った活動を行っているリーダーが多いようだが、記憶力テスト等を行ったり、新聞記事等で最近の出来事を織り込んで講話をしているリーダーもいる。
高齢者へのインセンティブ付与	参加者	・　孫が最近免許を取ったが不安がある。孫がいると、孫の安全を気遣って交通安全に関する情報は読ませようと思う。
	実施者	・　高齢者は単に物品をもらっても、使い方が分からなかったり、提供者自身が使いたいと思えるものを高齢者に提供されていない場合、興味を示さず、それほど喜ばない。 ・　賞状や置物等を公的機関からもらい表彰を受けると、社会に貢献しているというプライドから、高齢者は誇らしげに飾る傾向にあるようだ。今回の講習でもリーダーが表彰を受けた際に授与された置物を見せてくれたのが証左である。
課題	実施者	・　東広島市は広島大学の移転以降、急激に都市化が進み、マンション、アパート住まいの高齢者が増えてきた。しかし、それらの方々は老人クラブや町内会の集まりになかなか参加しないため、実態については地域コミュニティでも把握できていないことがネックとなっている。
要望	参加者	・　仲良しクラブの会員は、自動車の免許を持っていない人がほとんどなので、交通ルールの知識が少なく、特に標識を知らないと思われる。標識の一覧表を会員に配布したい。全ての標識でなくても良いので（居住地区内にある標識を集めたものでも良い）、表示を大きくして印刷したものを用意して配付したい。 ・　（今日の話題で自転車の歩道通行について、高齢者が通行できるかどうかの理解が不十分な人がいることが分かったので）高齢者の自転車の歩道通行について、正確なルールを知らせるためのチラシのようなものが欲しい。

③ まとめ

（委員意見）

・　高齢者の方から、講習を受けていてもその内容がなかなか定着せず、すぐに忘れてしまうため、印象に残ったものと聞かれると難しいという意見が聞かれた。自分の意見は持っていて発言もするが、新しい知識や複雑な話題に対してはついていくのがやっとであるという後期高齢者の典型的な特徴のように思われる。高齢者は難聴等の身体的な能力等について個々人の能力の差があるため、集合教育においてはその差に合わせて教育を行うのは難しい。

（事務局意見）

- 交通安全教育においては、夜光反射材等の物品提供がなされることが多いが、高齢者が物品をもらった際に「使い方まで説明がなされていない」「実際に使用するのが面倒くさい」「提供者自身が使いたいと思えるものを高齢者に提供していない（又は既に高齢者が所持している等）」といった場合、もらっても喜ばない。提供する際には利用方法を丁寧に説明する必要があるように感じた。
- 本事業では地元のリーダーの尽力によって成り立っている部分が大きいが、地元のリーダーが複数の役割を担っていることで、一人に役割が集中するため、それぞれの役割をこなすだけとなり、安全教育の実施を期待することが困難という課題がある。
- 仲良しクラブのリーダーによる講話の後、合間の時間で雑談となった。その際に、今回の講話の内容とは関係のない、「自転車の歩道通行について高齢者が通行できるかどうか」という話になり、その場では現役警察官の説明により、疑問を投げ掛けた高齢者の疑問を解消することができた。疑問を投げ掛けた高齢者の方は熱心に会話に参加し、その方からは座談会の席上、「その内容に関するチラシが欲しい」という前向きな意見が聞かれた。このように、高齢者が相互に意見交換する中で雑談として出てくる内容が高齢者の関心事であり、雑談の内容を把握しておくことが、高齢者が交通安全教育で何を知りたいか、ニーズを掴む一つの手法になると考えられる。

（３） 岡山県（高齢者交通安全モデル活動）

① 取組概要

a. 取組内容

特色	モデル地区を選定し、その中で複数の取組を総合的に実施
開始年度	平成１５年７月１日から実施。平成１７年以降年度での実施となった。
本取組の着目点	・　モデル校区指定により地域連携を強化 ・　対象地域の拡大や持続実施に対応したプログラムのパッケージ化

モデル地区は県下２２署がそれぞれ選定した学校区が基本となっているが、各署の諸情勢により学校区に捉われず設定する署もあり、柔軟な運用がなされている。平成２３年度は各署１か所ずつの２２のモデル地区が選定された。春の交通安全運動に合わせて、前年度の３月半ばにモデル地区を選定している。

b. 取組のポイント

・　県下２２署の警察署が高齢者の交通安全活動を促進するためにモデル地区をそれぞれ１か所選定し、地区内の高齢者に総合的かつ計画的な交通安全対策を推進するとともに、その活動を他の地区へも波及させて高齢者の交通事故防止を図っている。

・　モデル地区において、交通安全講習、夜間反射材実験、身体機能の低下を把握するための体験型学習（４トントラックに体験型の機材を載せて巡回）、危険を知らせる看板の設置等が行われている。また、危険個所マップを作成し、公民館に貼っている。

図表　１５５　下津井公民館に貼られた危険箇所マップ

c. **取組の経緯**

・　今回調査した下津井地区が選定されたのは、児島警察署管内で最も高齢化率が高いにも関わらず、老人クラブ加入率が低いため、交通安全教育が行き届かないこと、そして歩行中の高齢者が関与する人身事故が発生していることがその理由である。

・　また同地区では、自転車の飲酒運転やヘルメット非着用のオートバイが見かけられること等、交通ルールに関する意識を高める必要があることから、同地区を高齢者交通安全モデル地区に指定することで、交通安全に対する集中的な取組を行い、高齢者の交通事故の防止を図ることとなった。

d. **取組の体制**

・　今回調査した下津井地区においては、既存の高齢者関係団体として下津井地区婦人会、そして今回のモデル指定により指定された高齢者交通安全活動推進委員[7]が中心となって活動している。

・　交通安全教育においては、高齢者専門の交通指導員であるシルバー・セーフティ・サポーターが重要な役割を担っている。シルバー・セーフティ・サポーターの設置は平成１２年に県の緊急雇用創出事業（高齢者交通死亡事故抑止対策事業）で始まったが、平成１７年度に事業が終了した後も継続して行われている[8]。シルバー・セーフティ・サポーターは高齢者の交通指導に熱意がある方であれば経験の有無を問わずになることができる。県下２２警察署に配置され、交通安全協会のパートとして年度を通じた非常勤として雇用されている。

---

[7] 高齢者交通安全活動推進委員は、道路交通法第１０８条の２９で定める地域交通安全活動推進委員とは異なる岡山県警察独自の取組。交通安全に熱意と識見を有し、高齢者の交通安全指導ができる老人クラブ等の会員の中から警察署長が委嘱している。

[8] 平成１２年から平成１７年までは緊急雇用創出基金活用により（財）岡山県交通安全協会へ委託して事業を行っていた。平成１７年からは、県費予算事業と地区安全協会の事業として実施され、平成２１年度から地区安全協会等が単独事業として実施し（一部地区では市町村・事務組合で実施）、現在に至っている。

e. 参加規模

下津井地区がモデル地区に指定された後の活動実績は以下の通りである（人数は活動対象者数）。高齢者だけではなく小学生等も参加しており、地域全体の取組となっている。

図表 １５６　下津井地区における活動実績（平成２３年度）

- 地区推進委員等と連携した個別訪問：５回　６２８世帯　８２４人
- 訪問活動[9]：４６回　４０１世帯　４０１人
- 交通安全教室：１８回　５５５人
- 自転車教室（高齢者による小学生への指導）：５回　１６６人
- イベント・総会での啓発活動
- 小学生によるキッズレター作戦（下津井西小学校、下津井東小学校の生徒が高齢者に交通安全レターを書いて手渡すことにより、小学生自身及び高齢者の交通安全意識を高揚させる取組）
- シルバー・セーフティ・ロードの指定と現場点検（法定外標示「横断者注意」を６か所、看板・横断幕を設置）

② 現地調査

a. 教育現場視察

平成２３年１２月９日（金）に岡山県倉敷市の下津井公民館で行われた高齢者交通安全会モデル活動を視察し、高齢者座談会、講師ヒアリングを行った。

また、過去にモデル地区に指定され、その後も活発に活動されている地域のリーダーへのヒアリングを合わせて実施した。

[9] 「地区推進委員等と連携した個別訪問」ではモデル地区の世帯を重点的に行っており、１回複数人に実施している。一方、「訪問活動」はシルバー・セーフティ・サポーターの活動として、老人クラブ未加入の高齢者や一人暮らしの高齢者等、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を主な対象として、一人ひとりに交通安全教育を実施している。

日時		内容	場所
平成２３年 １２月９日 （金）	１２時３０分～ １３時３０分	交通安全体験車「おかやま ふれ愛号」視察	倉敷市下津井公民館
	１３時３０分 ～１４時４５分	平成２３年度高齢者交通安全会モデル地区（下津井地区※） 交通安全講習会 講話：飲酒運転防止、ヘルメット着用の徹底、反射材の活用、体操 ・参加者：約５０名参加 ・講師：児島警察署シルバー・セーフティ・サポーター２名	

注）下津井地区は下津井東学区と下津井西学区を合わせた地域。

i. 交通安全体験車「おかやま ふれ愛号」視察（１２時３０分～１３時３０分）

岡山県警察が所有する交通安全体験車について、高齢者が体験している様子を視察した。

「おかやま ふれ愛号」では、いくつかの機器を積む形で交通安全体験ができるようになっているが、今回は「歩行環境シミュレーター」、「夜間視認性体験装置」、「視野診断計」、「運転・歩行能力診断機」の４つの機材が用意された。

図表 １５７ 「おかやま ふれ愛号」外観と設置機器

図表　１５８　設置された機器で反応速度テストや横断体験をする高齢者

ii. 平成２３年度高齢者交通安全会モデル地区（下津井地区）交通安全講習会（１３時３０分～１４時４５分）

児島警察署シルバー・セーフティ・サポーター（高齢者への交通安全教育に熱意のある方を交通安全協会のパートとして採用）２名による講習を視察した。

講習の内容は主に飲酒運転防止、ヘルメット着用の徹底がテーマで、高齢者に扮した講師が参加者に名指しで話し掛けながら進められた。また、飲酒運転防止に関連して、講師と参加高齢者１名がアルコールパッチテストを行った。

また、反射材用品（傘、バッグ、ジャケット等）を着た高齢者をモデルに見立てた簡易なファッションショーや、配布した携帯ライトの利用法についての指導が行われた。

最後は参加者全員でオリジナルの音楽に合わせて体操を行い、終了した。

図表　１５９　反射材活用について

図表　１６０　飲酒運転防止について（アルコールパッチテスト、アルコールの影響に関する資料の配布）

図表　１６１　音楽に合わせた体操

b. **ヒアリング調査**

以下の日時、場所にて高齢者座談会、講師ヒアリングのそれぞれの調査を行った。

また、過去にモデル地区に指定され、その後も活発に活動されている地域のリーダーへのヒアリングを合わせて実施した。

日時		内容	場所
平成２３年 １２月９日 （金）	１５時００分 ～１５時３０分	高齢者座談会： 講習会に参加した方のうち、４名（男性２名、女性２名）が座談会に参加。 （座談会参加者は、モデル事業を推進する立場の方で、推進委員、婦人会会長、自治会理事等の役割を地域で担っている方達） 講師ヒアリング： 児島警察署シルバー・セーフティ・サポーター２名	倉敷市下津井公民館
	１６時１０分 ～１７時１０分	過去の高齢者交通安全会モデル地区代表者へのヒアリング： 平成２２年度高齢者交通安全会モデル地区（味野学区）　老人クラブ会長	児島警察署

c. ヒアリング調査で聴取されたポイント、問題、要望等

交通安全教育の参加（参加者確保の工夫）	参加者	・ 参加者は、地域の各自治会や婦人会、老人クラブ等各々の活動が活発であるため、それらを通じて高齢者に声掛けを行った。人づてに伝えた方が早いし、集まりも良い。
	講師	・ 講師が日頃の地区活動によって高齢者と顔を合わせる回数を増やすことで、講師と高齢者との間で信頼関係を築き、高齢者に継続的な参加をしてもらっている。
教育内容の充実	参加者	・ 気を付けるべき場所についての説明で、地元の具体的な場所で、「〇〇さんのところの通り」や「〇〇屋さんの前の交差点」といった言い方をしてくれるので分かりやすかった。
	講師	・ 時季の話題を挨拶の中に盛り込むようにしている。 ・ 寸劇形式で分かりやすさを心掛けている。 ・ 講習会で取り上げるテーマは極力絞り、1 回の講習会の中で何度も同じ事を伝えるようにしている。 ・ 高齢者に話し掛けることによって、自分の体験等を話してもらうようにしている。その際に講師が日頃の地区活動から高齢者の名前を覚え、高齢者に対して親しみを持って接している。 ・ 講師が指導する際、内容が難しくならないように気を付けている。また一方通行ではなく、高齢者にも話してもらえるように声を掛けながら進めている。 ・ シルバー・セーフティ・サポーターがサポーター同士で連携を図り、情報共有を行うことで、高齢者に分かりやすい交通安全教育を提供できるように工夫している。
継続的な参加を実現するための交通安全教育の工夫	参加者	・ 多くの人が参加できるよう何度も開催すること。 ・ ざっくばらんに話のできる講師が必要。 ・ ビデオや写真もふんだんに使って分かりやすくする。 ・ 高齢者は感覚が鈍っているので、体験型の実習があると良い。 ・ シルバー・セーフティ・サポーターの方が、様々な集まりで、機会を捉えて話をしてくれるので、高齢者も意識が高まっている。 ・ 高齢者はモデル地区活動（講習会への参加、個別訪問活動等）に協力的なので、これを機会にして永続的な安心できるまちづくり活動にしていきたい。
課題	講師	・ （指導者に対する教育）モデル地区に指定された際に、地元の老人クラブ会長等、地区のリーダー的な人だけが啓蒙活動を行っても広まらない。地区のリーダーが地区に置かれている地域交通安全活動推進委員と連携して交通安全教育を行うことが重要であり、そのためには地域交通安全活動推進委員に対する情報提供等が重要となる。

d. 過去の高齢者交通安全会モデル地区代表者へのヒアリング

i. 過去の高齢者交通安全会モデル地区の概要

岡山県倉敷市の味野学区は前年（平成２１年）の人身事故分析により、人身事故の発生率が高いほか、高齢者による乱横断等が散見され、近い将来、高齢者の関与する重大交通事故の発生が危惧されることから、平成２２年度の児島警察署における交通安全会モデル地区に指定された。

モデル地区に指定された期間における活動としては、以下の通りである。

- 春蘭（じじばば）交通大学[10]の実施（月１回の定期的な交通安全講習）
- モデル地区内ヒヤリ地図の作成
- 反射材着用指導、交通安全体験車（「おかやま ふれ愛号」）等の参加・体験・実践型の交通安全講習会の実施
- 老人クラブ等未加入者世帯に対する集中訪問（２か月間）

活動実績としては以下の通りである（人数は活動対象者数）。

図表 １６２ 味野地区における活動実績（平成２２年度）

- 交通安全教室等実施回数：２５回（参加人数延べ約１，８００人）[11]
- 訪問活動 ：５７７世帯７５５人
- 街頭活動 ：延べ１，４２４人（街頭活動による広報等対象者（街の高齢者等））

モデル地区指定が解除された年（平成２３年度）の活動状況は以下の通りである。木曜日の午前中に活動を行うこととし、交通安全に関する各分野から講師等を探し、交通安全教育等を実施して、地区高齢者の交通安全意識の高揚に努めている。

---

[10] 「春蘭交通大学」の春蘭とは春に咲く蘭の一種で、この地域では春蘭の花を塩漬けにしてお茶に入れて飲むなど、高齢者にとってはなじみの深い花であり、その花を地元の方言で「じじばば」ということから、「春蘭（じじばば）交通大学」と名付けられた。

[11] ほとんどの交通安全教室等では、高齢者の参加者数は１６人から６０人程度であるが、１回のみ管内の老人クラブに加入する高齢者を集めた老人クラブ大会での交通安全指導があり、１，１００人以上の人員が集まった。

図表　１６３　平成２３年度の味野地区における交通安全教育活動

日時	参加人数	内容
６月３０日（木）	２４人	・　交通安全教育講師団[12]による交通安全教室（講話、反射材、夜間の色別効果、体操、ビンゴ）
７月２１日（木）	２４人	・　児島警察署生活安全課長による講話 ・　腹話術による交通安全講話 ・　高齢者死亡事故緊急抑止対策（シルバー・セーフティ・サポーター）
７月２８日（木）	２０人	・　運転適性検査 ・　警察官による自転車に関する交通安全講話 ・　シルバー･エイジの交通安全（シルバー・セーフティ・サポーター）
９月１日（木）	２０人	・　交通安全用品を取り扱う企業を招いて、反射材の紹介と照射実験、交通安全用品の販売 ・　運転適性検査結果と見方・注意点の説明 ・　自転車についての講話
９月８日（木）	２０人	・　児島警察署生活安全課長による講話 ・　腹話術による交通安全講話 ・　交通事故事例（シルバー・セーフティ・サポーター）
９月２９日（木）	２０人	・　いきいき運転講座（脳トレ、歩行者・自転車編）
１２月７日（木）	２０人	・　高齢者交通安全ビデオの視聴 ・　腹話術による交通安全講話 ・　体操

[12] 交通安全教育講師団は、岡山県が行っている事業であり、昭和５０年に開始された。地域における交通安全教育を推進するため、交通安全の知識が豊かで、交通安全に対して熱意と理解のある人を岡山県知事が１年間講師として委嘱し、交通安全関係団体等が開催する交通安全教室や講習会に派遣する事業である。

同事業については平成１９年度から「委託事業」となり、更に平成２０年度から「明示型公募方式」で行っている。

今回のヒアリング調査では、地元の老人クラブの会長より、モデル地区指定の前後での活動の変容等について意見をうかがった。

ii. ヒアリング調査で聴取されたポイント等

モデル地区に指定された期間における地区の活動	・ 老人クラブではモデル地区に指定される前も定期的な活動を行っていたが、モデル地区に指定されたことを機に、目玉となる活動として交通安全大学を始めた。 ・ 交通大学を実施するに当たっては、シルバー・セーフティ・サポーターから講習内容について助言を受けた。大学での教材は日本自動車工業会作成の「いきいき運転講座」を使っている。またコストのかからない講師選定を心掛けたため、大きな負担にはならなかった。 ・ 脳トレについては、周りと成績を比べられているような気がして出席しない人も出てきたが「脳トレの結果は人と比べたり、見せ合うものではない」と説得した。 ・ 会費は参加者から１回１００円ずつ集めているが、２～３か月で１，０００円程度になるので、たまにお弁当を買って食事会を実施している。 ・ 場所は公民館が無料で借りられることが運営の上では重要なことである。毎週同じ時間帯を借りることにすれば、公民館側も他団体に貸すことなく、場所を確保することが容易となる。
モデル地区指定が終わった後の地区の活動について	・ 老人クラブ内で交通安全に対する意識が高まり、モデル地区指定が終わった後も引き続き行うこととなった。 ・ 活動を続けるに当たって、毎週木曜日の９時からというように、曜日と時間帯を指定して「行けば必ず何かやっている」という環境を作り、高齢者の行動パターンを変えないこと、食事会やお茶のみを挟むことによって、それを目当てにくる高齢者もうまく取り込んできた。 ・ 定期的な活動にすることで、地元の施設を同じ時間帯で押さえることができる。さらにいつも同じ時間、場所のため、参加者確保が容易である。 ・ 最近は老人クラブへの若い人（６０歳位）の入会が少なく、悩みの一つになっている。若い人と現メンバーをつなぐ接点を探すのが難しいが、「飲み会」や「健康」をキーワードにして活動を行っている。
警察との連携について	・ 警察官は、第一印象は怖いが、講習会に出てくる警察官が笑顔を見せることで、高齢者はそのギャップに驚き、またうれしさを感じるようである。 ・ 振り込め詐欺や交通一般に関する情報は TV では見るが、実際のところはどうなのかを警察官から直接情報提供してもらえている。身近で被害にあった人の話を聞くと参考になる。

③ まとめ

（委員意見）

・　今回見学をしたシルバー・セーフティ・サポーターは交通安全教育の経験を多く積んだ結果、細かなところまで丁寧に指導をしているように感じた。また寸劇で参加者を惹き付けている様子がうかがえ、指導能力が高いと思われる。

（事務局意見）

・　事業終了後も高齢者が地域で活動を行っている取組では、終了前後で活動を変化させるのではなく、定期的な活動として交通安全教育を組み込むことによって、日頃の活動の活発化につなげている。

（４） 福島県（夜間横断事故防止懇談会）

① 取組概要

a. 取組内容

特色	「自ら考えて実践する」講習会の実施
開始年度	平成２２年度より実施
本取組の着目点	・　高齢者の主体的な参加、参加者が相互に意見を交換する取組。 ・　「自分の身は自分で守る」がキーワード。

・　「夜間横断事故」を題材として取り上げた座談会を開催している。座談会の規模は数十人規模でこまめにやることを心掛けている。司会進行は警察官や老人クラブのリーダーが行う。
・　座談会で取りまとめられた内容はＡ４版の紙にまとめ、宣言、提言としていく。その内容を老人クラブに郵送したりしている。
・　座談会の題材であり、柱となる「夜間横断事故防止」のテーマは変わらないが、他に付け加えた内容を入れ込むことがある。体験実習もその一環である。

・　基本的な進行要領は以下の通りである。

高齢者の夜間横断中の事故発生実態に関する講習	以下の点を盛り込んだ講習を行う。使用するパワーポイントは福島県警察本部交通部交通企画課で作成している。
夜光反射材の活用についてのＤＶＤ上映	夜光反射材の活用についてのＤＶＤを上映する。
懇談会 （事故防止対策検討会）	指導担当者の講習が終了した後、「どのようにしたら高齢者の夜間横断中の事故を防ぐことができるか」について、「夜間横断事故」の代表的な事故パターンの事例を提示し、参加した高齢者自身に考えてもらい、意見を発表してもらう。
「安全の誓い」「提言」のとりまとめ	懇談会で出された意見を集約し、夜間における横断事故防止のため、高齢者自身が守るべき事項を「安全の誓い」、高齢者以外の道路交通関与者に対する要望事項を「提言」としてまとめる。
広報	懇談会で採択された「安全の誓い」「提言」について、地域の公民館で掲示する等の方法で住民への周知徹底を図っている。

・　座談会を始める前に、歩行者の道路横断を疑似体験させる機器（横断者疑似体験システム）を利用した体験実習を実施しているところもある。体験型学習は、同一の高齢者でも同じ結果が出るとは限らないため、何度体験しても興味深いと高齢者に感じてもらいやすいこと、また、その場では体験できなかった高齢者が「次は体験したいから来よう」という動機付けをすることができるため、リピーターが確保できるのではないかと実施者側では考えている。
・　横断者疑似体験システムは県下に３セットあり、２セットが福島県警察本部交通企画課で、１セットが郡山警察署で運用している。

b. **取組のポイント**

・　身近に発生している高齢歩行者事故の代表的な事故パターンである「夜間横断事故」を題材として取り上げ、「いかにすれば自分の身を守ることができるか」を自ら考え、実践させるという講習会(懇談会)を各地区の老人クラブ等と連携しながら実施している。
・　これまでの講義形式では一方通行になることから、懇談会形式での交通安全教育に取組むようになった。当日パワーポイントで提供される基礎情報は県内で統一的に使い、事例は各署の実情に合わせて変えて行われている。また、講師を担当する警察官への講習会を行うことで情報交換がなされている。
・　高齢者は身近な話に耳を傾けてくれるため、極力身近な話を入れている。また、高齢者に名指しで呼び掛けることで、高齢者から意見を引き出し、さらにそこから他のメンバーも話せるような雰囲気作りを心掛けている。

c. **取組の経緯**

・　これまで福島県内で行われてきた高齢者の事故防止講習会の内容は、交通安全の話を聞くことや、実施機関側が準備した参加・体験型機材の体験等、受け身の交通安全教育であった。平成２２年２月から、高齢者参加の懇談会を開催し、高齢者に事故の発生実態や加齢による身体機能の変化（衰え）を認識してもらう教育を実施した上で、「どのように行動すると自分の身を守ることができるか」を高齢者自身が考え、意見発表をし、とりまとめた交通安全の誓い等を実践してもらうことにより、高齢者による能動的な交通事故防止を図ることを目指した。

d. **取組の体制**

・　取組は、各地区の老人クラブ等と連携しながら開催している。老人クラブを通じて、場所の確保（公民館等が選ばれている）や広報活動等が行われている。座談会の規模

は数十人規模でこまめにやることを心掛けている。老人クラブのメンバーが、懇談会の司会進行を務めることもある。

・　座談会の内容についても、老人クラブが主となって懇談会の内容の検討を行うことがある。また、懇談会でまとめられた提言を老人クラブで広報することもある。

・　懇談会開催前には、警察が事前の打ち合わせで夜間横断事故に関する情報提供を行い、座談会がスムーズに流れるように運営側を指導している。

e. 参加規模

・　平成２２年は全県で２５５回開催、８，０６５名の参加があった。平成２３年は全県で２５０回開催、８，０００人の参加を目標としていたが、東日本大震災の影響により取組が縮小し、平成２３年の実績は全県で５８回開催、１，３５８人の参加であった。

② 現地調査

a. 教育現場視察

１２月１２日（月）に福島県郡山市の久留米公民館で行われた夜間横断事故防止懇談会を視察し、高齢者座談会、講師ヒアリングを行った。

本視察には、調査検討委員会より春日座長、西田委員、溝端委員の３名にご同行いただいた。

日時		内容	場所
平成23年 12月12日 （月）	14時00分～ 15時30分	懇談会：福島県下における交通事故の現況、高齢者の身体機能低下、夜間横断事故のメカニズム、夜光反射材の効用 ・参加者：19人参加 ・講師：郡山警察署　交通第一課長	郡山市役所 久留米地域公民館

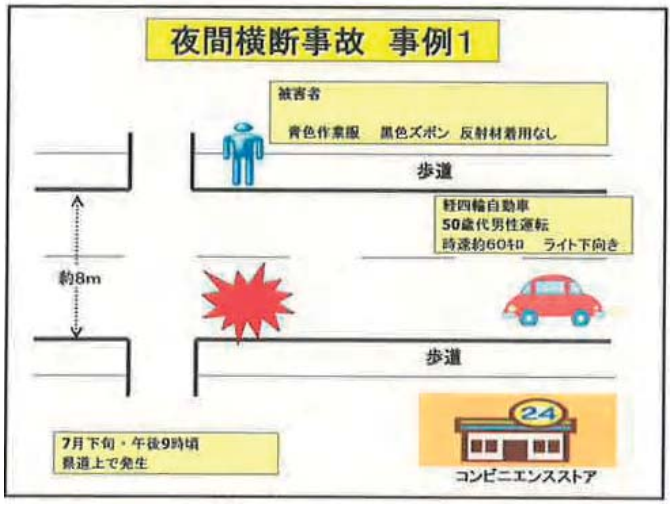
i. 懇談会（１４時００分～１５時３０分）

まず、郡山警察署交通第一課長より、福島県下における交通事故の現況、高齢者の身体機能低下、そして夜間横断事故のメカニズム、夜光反射材の効用に関して講習が行われた。

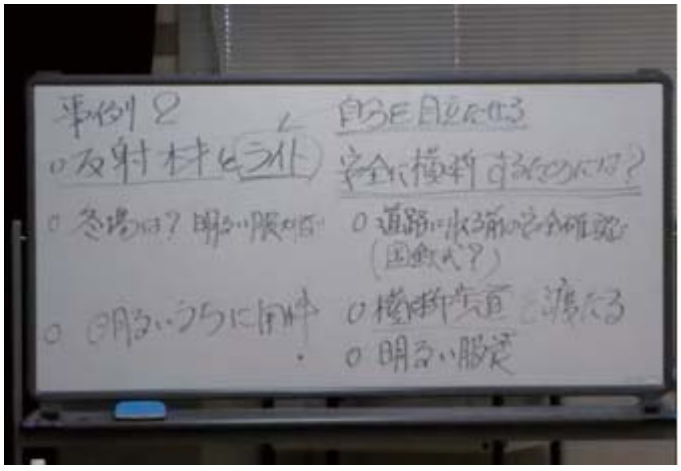
その後、実例を基に、「どのように対応したら事故が防げたか」という点について、高齢者から意見を集めた。高齢者から出た「道路に出る前に安全確認を行う」「多少遠くても横断歩道を渡る」「外出時は明るい服装を心掛ける」といった意見を、警察官が逐一板書をしてまとめていった。

最後に自治会長から、「交通安全の誓い」として、交通安全に対する取組への提言がなされた。

図表　１６４　スライドを使った講習



図表　１６５　懇談会の様子と出された意見（板書）



図表　１６６　交通安全の誓いを読み上げる自治会長

b. **ヒアリング調査**

以下の日時、場所にて高齢者座談会、講師ヒアリングのそれぞれの調査を行った。

日時		内容	場所
平成23年 12月12日 （月）	15時30分～ 16時30分	高齢者座談会： 講習会に参加した方のうち、4名（男性3名、女性1名）に対して座談会を実施 座談会参加者は、町会会長や老人会会長、民生委員等、地域で交通安全啓発活動を推進する立場の地域のリーダーとして活躍されている方 講師ヒアリング： 郡山警察署交通第一課長、係長、福島県警察本部交通部交通企画課課長補佐の3名	郡山市役所 久留米地域公民館

c. **ヒアリング調査で聴取されたポイント、問題、要望等**

交通安全教育の参加 （参加者確保の工夫）	参加者	・ 町会や老人会等を通じて参加者を集めたことに加え、「グラウンドゴルフ」の仲間に声を掛ける等趣味の集まりを通じて声掛けも行った。 ・ 社会福祉協議会でも高齢者を集めた講習会をやっている（いきいきサロン）。月１で開催されており、６５歳以上の一人暮らしの方、８０歳以上の高齢者の方等が毎回１００人近く集まる。これについては、民生委員が把握している高齢者世帯に対して、１軒１軒訪問して招待状を手渡して誘っている。それで参加者は半数程度である。それでもこれを定期的に繰り返し実施しているので、参加者が増えている。
	講師	・ 高齢者教室を行う場合、社会福祉協議会、民生委員、福寿会（老人クラブ）等の協力を得て、１軒１軒訪問して参加を呼び掛けている。個別連絡をしたら高齢者が足を運んでくれるようになったという話を聞いている。

教育内容の充実	参加者	・　交通安全（教育）のためだけで人は集まらないと思う。何かの（楽しい）集まりを企画して、その中で今日のような資料を見せると効果的だと思う。
	講師	・　高齢者の興味を惹くのは難しいが、近所で起こった事故等身近な話を取り上げると興味を持っていただけるため、講習に入れている。 ・　受けている講習の内容を高齢者により身近に感じてもらうために、講習を行う地区における事故の特徴を講習の中に組み入れるようにしている。 ・　全県で広めるに当たって、基本的な講習内容については一律化を図った。パワーポイントでの教材は同じものを利用し、講師となる警察官に対する講習会を行っている。 ・　高齢者を指名して意見を求めることによって、指名された高齢者からまず何らかの意見を引き出し、さらにそれを呼び水として他のメンバーも話せるような雰囲気作りを心掛けている
継続的な参加を実現するための交通安全教育の工夫	参加者	・　連合町会には（交通安全教育の）機会がたくさんある。そのような機会を利用して交番の警察官を呼んで、交通安全教育をしてもらっている。
	講師	・　印象に残ることを重視している。例えば体験型学習を行う際、夫婦で参加している高齢者については、２人一緒に出てきてもらい、手を握って同じ体験をしてもらっている。

③ まとめ

（委員意見）

- 教育内容、配布する資料は単純明快なものにする。資料は、家に持ち帰れる形にして、何度も目にして思い出すことができるようにすることが大切である。
- 交通だけのテーマで参加を募るのは難しい。また、募集する人もされる側も人間関係で来ている感が強く、まず来てもらうことが大事。複数回の募集は、集まりが楽しいと感じてもらうことが重要である
- ＬＥＤライトやグッズ等の配布にも、多少はインセンティブはあるかもしれないが、あまり高くないように感じた。 やはり、他者からの評価や賞賛がもっともインセンティブがあるのではないか。
- 高齢者座談会で用いた資料自体が相互の意見交換の素材として活用可能であると感じた。振り返り、気付きを促す切り口として、諸外国の状況や諸外国の高齢者との意識の比較を行うことも有効かもしれない。

（事務局意見）

- 地域の多数が積極的に参加することで、これまで参加していなかった高齢者に参加を促す効果が出てくる。
- 高齢者が自ら企画を立てるのは難しいため、自治体、警察との協働により、材料や受け皿・場所を提供する必要がある。

（５） 他地域での手法の実現可能性（内容の充実の工夫、参加者確保の工夫）

講師及び実施者に対するヒアリングにおいて、実施している交通安全教育に関する内容の他に、内容の充実の工夫、参加者確保の工夫に関する他地域での手法の実現可能性について質問をした。

① 内容の充実の工夫

内容の充実については、以下の３つの手法について実現可能性をたずねた。

①「なぜそのルールができたのか」を高齢者自身に考えさせる。 ②ゲームを行う（例えば、クイズやカルタ、ビンゴ等） ③身体機能や新しいルール等を測るテストを行う

「『なぜそのルールができたのか』を高齢者自身に考えさせる」については、高齢者自身に考えさせる方法として座談会形式を取った場合、話をするのが好きな方とそうでない方がおり、話をするのが好きな人に意見が引っ張られるのではないかという意見が聞かれた。また、最初は様子見でなかなか話したがらない方も多く、議論が活発になされないのではないかという意見が挙げられた。

「ゲームを行う（例えば、クイズやカルタ、ビンゴ等）」については、例えばクイズを実施する場合、時間の関係もあるため、ヒントを事前に用意する等の時間削減の工夫が必要だという意見が挙がった。また体験型のゲームについては、利用に際して教育実施者が機器使用に関する講習を受ける等しないと機材の操作や事前のセッティングができないだけではなく、機材が重いために高齢者に使ってもらうことが困難という場合もあり、運営側としては機材のセッティングが容易であり、かつ、簡単に運べるようなゲームでないと体験型学習の実施は難しいという意見が聞かれた。

「身体機能や新しいルール等を測るテストを行う」については、体験型学習の一環として、俊敏性を計測できる機材や歩行環境シミュレーター等を利用して行っている地域も見られるが、実施するに当たって、体験型の講習にすることで高齢者が身体を動かす良い機会になるという意見が聞かれた。

② 参加者確保の工夫

参加者確保の工夫については、集客のために内容を多様化する手法及び参加のきっかけづくりの手法として、以下の４つの手法について実現可能性をたずねた。

＜教育手法の工夫：集客のために内容を多様化する＞
①イベント等の他の事業（集まり）で一部時間をもらって話をする
②健康や防犯等のテーマと組み合わせる
③歩行者、自転車、自動車等複数の交通手段の話を組み合わせる

＜情報伝達の工夫：参加のきっかけづくり＞
④自治体から高齢者個人宛に交通安全講習会への招待状を送付する

「イベント等の他の事業（集まり）で一部時間をもらって話をする」については、少しの時間をもらって交通安全教育をしても、人は集まっても時間が短いため十分な教育が行えないという意見があった。

「健康や防犯等のテーマと組み合わせる」については、近隣の大学で身体を動かすと集中力が高まるという研究をしている先生が行う健康セミナーの内容を参考として、交通安全と健康を組み合わせるということを考えているという意見が聞かれた。また、防犯（振り込め詐欺等）に交通安全、消防署管轄の火災警報器設置の確認を組み合わせた活動を実施しているところも見られたが、高齢者が交通安全教育に参加するためのハードルを低くするために、他のテーマと合わせることについては、ヒアリング調査においても賛同する意見が多く聞かれた。

「歩行者、自転車、自動車等、複数の交通手段の話を組み合わせる」については、自動車免許を持っていない高齢者に運転適性テストを受けてもらうことで、自動車乗用者の立場を体験してもらう方法があるという意見が聞かれた。

また、参加のきっかけづくりとして、「自治体から高齢者個人宛に交通安全講習会への招待状を送付する」という点については、事前に広報を行わないと、不審な郵便物が届いたということで、警察に問い合わせが来る、日本では防犯指導が徹底しているため、この方法は馴染まないのではないかという意見があった。

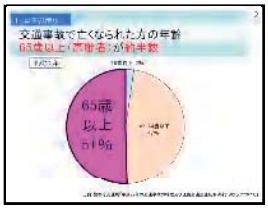
（６） 日本と諸外国の交通事故実態、意識の違いを示した交通安全教育に対する高齢者の反応

２１８ページで示したスライド１１枚（１枚目～１１枚目）について以下の質問を行い、「とても驚いた」から「全く驚かなかった」までの５段階で評価してもらった。なお、回答者は１２名（男女６名ずつ）、和歌山県、広島県、福島県の３地区での調査結果である。

質問：諸外国の状況や諸外国の高齢者の意識についての話を聞いて、どのようにお感じになりましたか。①～⑪のそれぞれについて、当てはまるものを１つ選んで○を付けてください

例：

①《日本の現状》交通事故で亡くなられた方の年齢　65歳以上（高齢者）が約半数



とても驚いた　驚いた　どちらともいえない　あまり驚かなかった　全く驚かなかった

集計結果については、「とても驚いた」を５点、「全く驚かなかった」を１点として、平均得点を算出した。その結果が以下のグラフである。

（ｎ＝１２）

その結果を見ると、日本の現状で、特に高齢者の交通事故死者数が多いこと、そして、日本と諸外国で比較した際に、日本が諸外国に比べて高齢者の交通事故死者数が多いことについて驚いたという結果が得られた。

また、このアンケートを受けた高齢者の感想として、「海外の話を聞く機会は少ないので良いのではないか」「ここで聞いた話を他の人に伝えるのは、啓発になって良い」という意見が聞かれ、諸外国の状況や諸外国の高齢者の意識についての資料が参加高齢者の興味関心を惹くものであったと思われる。

さらに、この場で提供した資料自体が、相互の意見交換の素材として活用可能であり、日本と諸外国との違いに驚き、自らの交通行動の危険や過度の避譲期待意識等に気付き、法令遵守行動に向けた意欲を持つことが期待できるという意見が委員より聞かれた。

５章．事例集

１．【提言１】　交通安全教育への参加者を確保する

（１）交通安全教育自体に娯楽性などインセンティブを付与し、交通安全教育が高齢者にとって楽しいものにする

【事例】ビンゴゲームを取り入れた交通安全教育（イギリス・バーミンガム市交通安全教育チーム）

高齢者対象の教育は、１回当たり６０～９０分で実施し、いわゆる「講義」の部分は最初の１５分程度である。その後は、高齢者の方々が若い頃に放映された交通安全に関するテレビＣＭを視聴したり、ビンゴゲーム式の教育を実施したりしている。

ビンゴゲームは、楽しく交通法令を思い出せるようにするために取り入れている。ビンゴゲームに用いるイラストは全部で５５枚あり、ビンゴ玉の番号が振ってある。講師がビンゴ玉を一つ一つ取り出し、その番号のイラストについてクイズを出したり解説を加えたりしている。

参加者全員にキーホルダーや反射材などのプレゼントがあり、ゲームの勝者には反射材付きバッグ等、特別な賞品も用意されている。

■ビンゴゲーム実施手順

- 参加者にイラストを配布する。
  （５５種類のイラストを１回の教育で全て使うことはしない。その日のテーマ等に合わせたものを選択して用紙を作成することにより、シリーズで教育を複数回実施することができる。）
- ゲーム機で１つずつビンゴ玉を出し、ビンゴ玉の番号に対応するイラストがある場合は、通常のビンゴゲームと同様、チェックする。
- その場で、当該イラストに関する交通安全上の簡単なクイズやワンポイントレッスンを行う。
- ビンゴゲームの勝者には、反射材付きバッグや傘等の交通安全グッズをプレゼントする。

■ビンゴゲームの様子と使用するゲーム機（バーミンガム市提供資料）

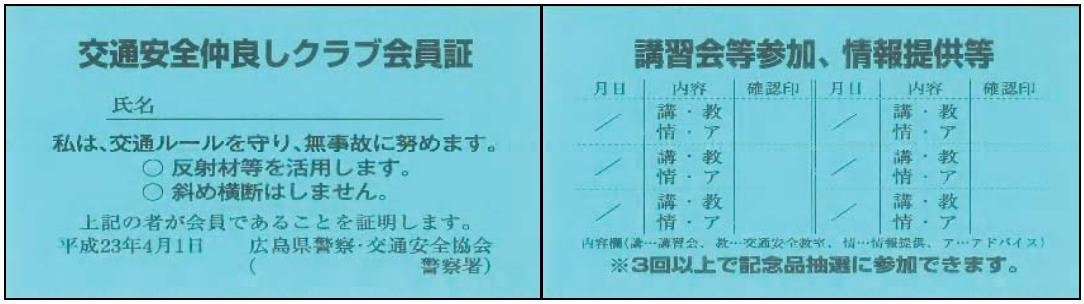
■ビンゴゲームに用いるイラスト（バーミンガム市提供資料）

（数字はビンゴ玉の番号）
左：「危険な歩行者：駐車中の車の間を通り抜けての横断（写真）」
右：「安全性：視認性の高い服装」

【事例】交通安全教育受講に対する物品の提供（広島・交通安全仲良しクラブ）

交通安全教育受講に対する一定の要件（①期間中無事故で過ごし、②講習会の受講やクラブリーダーからの交通安全情報の提供又はアドバイスを合計３回以上受けた者）を満たすと記念品抽選に参加でき、抽選でカタログギフト（１００名に５，０００円相当）がもらえる。

■交通安全仲良しクラブの会員証（平成２３年度）



注）平成２３年度の会員証には、３回以上の交通安全教育受講で記念品抽選に参加できる旨が記載されている。

【事例】交通安全教育受講者への優遇措置のある講習受講済証の交付（高知県宿毛警察署）

高知県宿毛警察署では交通安全教育を受講した高齢者に対して、受講修了証を交付するとともに、スーパーマーケットのポイントカードに講習を受けたことを証明する識別シールを貼付している。

受講した高齢者は県民交通安全の日（注１）の９時から１５時までの間（注２）にスーパーマーケットで買い物をした際にそのカードを提示するとポイント加算が５倍になる。

特典の有効期限は１年間と設定されている。高齢者に１年に１回程度のペースで定期的な交通安全教育を受けてもらい、交通安全に対する意識を高めてもらうことを目的としているためである。

（注１）毎月２０日（ただし、２０日が土曜日・日曜日・祝日等休日に当たる時は、次の平日が県民交通安全の日となる。）

（注２）夕暮れ時に高齢者の関係する重大事故が多く発生しているため、特典の利用は昼間の時間帯に設定されている。

【事例】一般人が立ち入ることの少ない警察施設の見学（和歌山・岩出市ときめき交通大学）

実施者（市役所職員）が警察からの出向者であることから、一般人では普段入ることができない警察関係施設での講習をセットし、高齢者の興味を惹いている。

例えば、和歌山県警察本部岡崎庁舎の交通管制センターでは、ビデオでセンターのあらましを見た後、ガラス越しに管制室の見学を行った。管制室のモニターでは和歌山県全域の交通情報が表示されており、表示されている内容が何を示しているか、担当警察官より簡単な説明が行われた。

また、三重県交通安全研修センターではセンターの施設を利用した講習を行った。

この２施設への移動はマイクロバスで行われ（交通大学の募集人数もマイクロバスの乗車定員に合わせて設定されている。）、参加者から自分たちで行けない遠方に出かけるので良い、という意見が聞かれた。

【事例】食事や喫茶等を取り入れた交通安全教育（オランダ・オランダ交通安全協会（ＶＶＮ））

高齢者に自発的に来てもらうには、楽しい内容でなければならないと考え、交通安全教育プログラムの中にコーヒーブレイクを入れたり、楽しくリラックスした雰囲気の昼食等を入れたりしている。

昼食を挟むとなると、教育プログラムは１日がかりのものとなるが、楽しい食事等

が付いているので、高齢者は最後まで受講してくれるとのことである。

昼食等を挟むことで１日かけて集中的に教育を実施することができ、結果、参加者からは「（教育を受けることができて）安心した」「自信を持って外に出かけられるようになる」といった積極的な反応があった。

■食事を取り入れた自転車教育プログラム例

＜午前：座学＞
・　交通法令や道路施設について学習する。
・　自転車は、自動車からどのように見えるのか学習する。
＜昼食＞
・　楽しくリラックスした雰囲気で昼食を取る。
・　食後は、コーヒーを飲みながら談笑する。
＜午後：実技＞
・　ミラーやサドルの位置等、自転車整備に関する解説をする。
・　敷地に並べたコーンを避けて走行したり、バランスを保ちながらコーンの上に置かれたボールを取ったりする等して自転車操作技術のテストをする。

【事例】サイクリングツアーを取り入れた交通安全教育（オランダ・オランダ自転車協会（Fietsersbond））

交通ルール等の座学での学習後に近辺をサイクリングツアーするというプログラムを実施している。座学で学習したことを踏まえながら、実際の交通環境の中で安全行動等を実践することが可能となっている。また、高齢者が仲間と一緒に楽しくツアーすることができるという点が重要である。

■教室の最後にサイクリングツアーを取り入れた自転車教育プログラム例

＜学習＞
・　改正された交通法令や、新しい道路施設について学習する。
・　高齢者にとって難しい交通状況とそれへの対応について学習する。
＜テスト＞
・　視聴覚や反応能力を計測するテストをする。
＜実技＞
・　持参してきた自転車のミラーやサドル等のチェックをする。
・　自転車の安全走行に必要な操作技術の解説と実技を行う。
・　地元の地域組織が企画したサイクリングツアーを実施し、これまで学習してきたことを確認しながら、近辺を周回する。

教育の実施前と後にアンケートを取っているが、「来てよかった」という声が多く出ている。また、教育の実施後は、参加高齢者の自転車利用が増えているというデータも取れている。教育実施後に、参加者の中には、視力検査の結果を受け、病院で

自身の視力に合わせて眼鏡を調整したり、自身の自転車を自転車店に持っていき、より安全に整備したりする高齢者もいたとのことである。

（２）受講高齢者から周辺高齢者へ内容を伝播させる

【事例】口コミによる勧誘（和歌山・岩出市ときめき交通大学）

参加者の多くが過去の受講者からの紹介をきっかけに参加している。

口コミで交通大学への参加者を広く募集するために、講師が普段の交通安全教育の中で、老人会の会長宅を訪問したり、地元のリーダーの集まりに参加したりする等で高齢者大学の情報を提供し、参加を呼び掛けている。

また主催者側でも、参加者に対して近隣高齢者への勧誘をお願いしている。

（３）老人クラブ等の地域組織と連携し、地域組織活動の中に交通安全教育を組み込む

【事例】交通安全教育の定期的な実施（岡山・高齢者交通安全モデル活動・過去の取組（倉敷市味野学区））

老人クラブが主体となって、毎週木曜日の午前９時からと日時を指定し、さらに場所も無料で利用できる地区公民館を利用して、活動を実施している。定期的な活動にすることで、公民館側も老人クラブから指定された日時は他の団体に貸すことがなくなるため、地元の施設を同じ時間帯で押さえることができる。

さらにいつも同じ時間、場所で行うことで、「行けば必ず何かやっている」という環境ができ、参加する高齢者の行動パターンを変えることがなくなるため、参加者確保が容易になる。

【事例】民生委員からの勧誘（福島・高齢者座談会より聴取）

郡山地区社会福祉協議会久留米支部で行っている高齢者向け講習会（いきいきサロン）は、月１回開催されており、久留米地区で毎回１００名近く集まる催し物となっている。

この講習会では高齢者と接する機会の多い民生委員が、把握している高齢者世帯に対して、１軒１軒訪問して招待状を手渡して誘っている。参加者は招待状を渡した高齢者の半数程度であるが、これを定期的に繰り返し実施しているので、参加者が増えている。

２．【提言２】　法令遵守行動の動機付け及び実践すべき行動の理解のための教育内容を工夫する

（１）日本と諸外国の高齢歩行者・高齢自転車乗用者の交通事故実態、交通行動及び意識の相違等を伝える

【事例】日本と諸外国の高齢歩行者・高齢自転車乗用者の交通事故実態、交通行動及び意識の相違等を伝える

国内現地調査３か所（和歌山県、広島県、福島県の３地区）で、「参考資料 第４章１．（５）① d. 日本と海外の交通事故実態や意識の違いを示し、その反応を確認する」を行った。

高齢者の反応を見たところ、「海外の話を聞く機会は少ないので良いのではないか」「ここで聞いた話を他の人に伝えるのは、啓発になって良い」という意見が聞かれ、日本と海外の交通事故実態や意識の違いを示した資料が高齢者の方々の興味関心を惹くものであったと思われる。

また、福島県の高齢者座談会で、諸外国の状況や諸外国の高齢者との意識の比較を行った資料を提示して感想を聞いたところ、参加高齢者から「この配布資料が欲しいが、何部かもらえないだろうか。簡単にまとまっていて分かりやすいので、周りの高齢者に配布したい」という意見が聞かれた。

■日本と諸外国の高齢歩行者・高齢自転車乗用者の交通事故実態、交通行動及び意識の相違等を伝える（広島県）

（２）居住地域の実態に即した話など高齢者に必要な情報提供を行い、内容を浸透させる

【事例】具体的な説明による交通安全教育（岡山・高齢者交通安全モデル活動）

交通安全講習会で、地元である下津井地区の危険箇所についての説明を行う際に、講師が撮影した写真とともに、「〇〇屋の前の交差点は車と自転車の事故が多い」など、具体的に場所を説明することで、参加高齢者が危険箇所についてイメージできるように工夫している。

高齢者からは、気を付けるべき場所が具体的な説明だったので、分かりやすかったという意見が聞かれた。

（３）自尊心を適切に刺激することにより、動機付けをより強固なものとする

【事例】ポジティブな表現を心掛けさせたり自ら考えさせたりすることによって安全行動を動機付けさせる交通安全教育（ドイツ・ドイツ交通安全評議会（ＤＶＲ））

高齢者はプライドが高いので、講師の話し方は重要なポイントである。「してはいけない」というように否定するのではなく、「安全上のポイントとしてこのようなことが言えるので、こうした方がよい」というようにポジティブな表現を心掛ける。

また、高齢者に自分で考えさせるような教育を実施している。交通法令を守るのは当然であり、重要なのはなぜそのルールがあるのか理解すること。ＤＶＲの理想は、参加者がその理由に気付いて、一人で行動できるようになることである。

モデレータ（講師）は高齢者に対する話し方に注意し、なるべく高齢者自身に問題を考えさせる教育を実践しており、参加高齢者に受入れられているようである。参加高齢者を対象としたアンケート調査結果では、受講後の高齢者に対して「このイベントを周りの人に勧めますか」という設問に対して、全体の約８割以上が「勧める」と回答している。

■教育プログラムの中での高齢者同士の議論（ＤＶＲ提供資料）

■参加者意識調査結果（2010 年、回答総数 1, 220）

	gut aus-reichend	gerade ausreichend	eher zu knapp	deutlich zu knapp
Veranstaltung Zeitrahmen	64,1	23,4	10,8	1,7

左側の質問：このイベントを第三者に推薦しますか
上側の回答：（左から）絶対に推薦する、大体推薦する、あまり推薦しない、絶対に推薦しない
（数値はパーセント）

【事例】高齢者に自ら考えさせる交通安全教育（福島・夜間横断事故防止懇談会）

「夜間における横断事故を防止する」という内容で、実際に起きた夜間横断事故の事例を基に、高齢者に「どのように対応したら事故が防げたか」という点について、自ら考えてもらい、意見を出し合う形式で行われている。

その際に、講師が参加高齢者を指名して意見を求めることによって、指名された高齢者からまず何らかの意見を引き出し、さらにそれを呼び水として他のメンバーも話せるような雰囲気作りを心掛けている。

また、実際に起きた夜間横断事故の事例についても、近所で起こった事故の特徴を取り上げると、高齢者には身近な出来事としてイメージがしやすく、興味を持って話し合いに参加してもらえるようである。

高齢者から出た「道路に出る前に安全確認を行う」「多少遠くても横断歩道を渡る」「外出時は明るい服装を心掛ける」といった意見を、警察官が逐一板書をしてまとめていき、それらの意見を集約し、最後に参加者の代表者に夜間横断事故防止についての提言を発表してもらっている。

提言は地域の公民館に掲示する等の方法で住民への周知徹底を図っている。

■相互に意見交換をする場の提供（懇談会の様子）

３．【提言３】　交通安全教育を継続的に受講する仕組みをつくる

（１）継続的な教育への参加意欲を高めるための様々なプログラムを組み合わせる

【事例】様々な内容を組み合わせた交通安全教育（ドイツ・ドイツ交通安全評議会（ＤＶＲ））

歩行者であっても、車に乗り、公共交通を利用するように、交通手段が１つだけという人はいないので、全ての交通手段を扱った方が参加者を確保しやすいと考え、様々な内容を組み合わせた交通安全教育を実施している。

１回の教育の中で複数のテーマを扱うこともできるし、シリーズ化して複数回教育を実施することができる。

■ＤＶＲが扱うテーマ（ＤＶＲ提供資料より）

＜主なテーマ＞

- 視界と天候（悪天候時の注意点等）
- 交通法令と思いやり（基本的な交通ルールとマナー等）
- 身体能力と健康（加齢に伴う身体の変化等）
- 交通手段の選択（徒歩、自転車、自動車、公共交通の注意点等）
- 自動車等の運転技術（加齢に伴う注意点等）
- 自動車の同乗者として必要なこと（基本的なマナー等）
- 荷物の運び方（自転車や自動車で運搬する際の固定方法等）

＜個別のイベントのテーマ（例）＞

- 「元気に交通に参加する」
  自動車をどうやって安全に使い、移動手段を保つか
- 「賢い移動」
  自動車、自転車、路線バスと鉄道を賢く使い分けること
- 「なんでそんなことをやってくれるの？」
  道路交通における思いやりに関して考えること
- 「聞いたことあるわ･･･」
  新しい交通法令を正しく守ること

【事例】年間を通じてカリキュラム化する（和歌山・岩出市ときめき交通大学）

毎年年間を通して行うプログラムである。初回の警察官の講話で県内の交通事故状況等を理解してもらうことで、その後の講習が、交通安全にどのように役立つかを考えることができ、学習効果を深めている。

■平成２３年度岩出市ときめき交通大学のカリキュラム

開催月	場所	内容
４月	岩出市総合保健福祉センター（あいあいセンター）多目的ホール	入学式
５月	岩出市総合保健福祉センター（あいあいセンター）会議室	岩出警察署　交通課長講話（主に岩出市における交通の実情）
６月	那賀消防組合消防本部（岩出市）	救急講習、心肺蘇生等 ※これまでは修了証がもらえる本格的な講習を実施していたが、高齢者の足腰に負担がかかるため、簡易なものに変更
７月	台風のため中止	
８月	岩出自動車学院（岩出市）	運転適性テスト、自動車学校講師と同乗し、運転技術の採点（免許保有者のみ）、シートベルト効果体験
９月	大宮緑地総合運動公園（岩出市）	（紀の川市と合同で開催） 夜間照射実験、蒸発現象等
１０月	三重県交通安全研修センター（三重県津市）	センターの施設を利用した講習
１１月	和歌山県警察本部、和歌山県立和歌山交通公園（和歌山県和歌山市）	交通管制センターの見学、講習
１２月	岩出市総合保健福祉センター（あいあいセンター）会議室	危険認知等

【事例】視覚・聴覚等の検査を取り入れたプログラム（和歌山・岩出市ときめき交通大学）

講義のあとに、体験型学習の一環として、高齢者の俊敏性を計測できる機材（クイックアーム）を導入している。

高齢者が手と足を使って光に対する反応時間を測定することで俊敏性を計測し、その検査結果は「俊敏性の年齢は〇〇歳」のように出る。

■俊敏性を計測できる機材（クイックアーム）の体験

【事例】視覚・聴覚等の検査を取り入れたプログラム（岡山・高齢者交通安全モデル活動）

岡山県警察本部では、「おかやま ふれ愛号」という交通安全体験車両を所有しており、高齢者交通安全モデル活動でも活用している。

「おかやま ふれ愛号」では、いくつかの機器を積む形で交通安全体験ができるようになっている。今回は、車の行き交う複雑な交通環境を再現し、横断体験ができる「歩行環境シミュレータ」、夜間には何色が見えやすく、何色が見えにくいのか、実際に自分の目で確認することができる「夜間視認性体験装置」、運転や歩行に大きく影響のある視野を診断する「視野診断計」、反応の速さ、正確さなどをモグラ叩きゲームの要領で体験できる「運転・歩行能力診断機」の４つの機材が用意された。

■設置された機器で体力テストや横断体験をする高齢者

（２）取組の継続性を担保するため多様な地域組織と連携する

【事例】高齢者関連団体への声掛け（ドイツ・ドイツ交通安全評議会（ＤＶＲ））

参加者の確保は、基本的にはモデレータ（各地の講師）が、高齢者が多くいる団体に声を掛けて行う。例えば、デイケア施設やスポーツクラブ、企業の高齢者団体（ＯＢクラブ）等。交通安全教育の参加者確保のためには、高齢者が集まる団体の代表者や担当者に直接話すのが一番であると考えている。

■ＤＶＲに加盟している団体（ＤＶＲプレゼンテーション資料）

ＤＶＲには図の通り多様な団体が加盟しており、モデレータと呼ばれる各地の講師が、高齢者が多く所属している団体等と連携して交通安全教育プログラムを実施している。

（右上から時計回りに）連邦交通・建設・住宅省、労働組合、教会、自動車講師団体連邦協議会、保険業界、自動車産業、自動車関連団体、ドイツ各地の交通安全機構、ドイツ各州、法定事故保険

【事例】市役所から直接招待状を送る取組（オランダ・オランダ自転車協会（Fietsersbond））

高齢者クラブの会員への呼掛けをしている。具体的には、個人宛に市役所から正式な招待状を送っている。

基本的には、個人情報等の問題もあるので、直接個人に対してアクセスできないし、できたとしてもあまり効果がないと思われる。しかし、市役所から市長の名前で「公式」な招待状が届くと喜んで出席してくれる高齢者が多い。

【事例】自治体や地域組織の担当者向けに実施マニュアルを策定している（オランダ・オランダ交通安全協会（ＶＶＮ））

ＶＶＮの高齢者を対象とした交通安全教育を実施する場合、ＶＶＮの教室を活用する自治体や地域組織の担当向けに、教材や教育手順等について全国統一の仕様を準備している。

自治体や地域組織の担当者は、ＶＶＮの実施マニュアルに付属している各種文書の雛型を活用しながら、交通安全教室実施の手続きを進めていくことができる。

■自転車教室実施団体の担当者向けマニュアル（ＶＶＮ提供資料）

（実施マニュアル目次）
１．序論
（１）統計データ
（２）高齢者の交通安全
（３）オランダ交通安全協会の自転車教室
２．プログラム
（１）学習コースの分類
（２）計画及び時間割
３．組織
（１）オランダ交通安全協会の協力
（２）連携組織
（３）スケジュール
（４）費用の見積もり
（５）受講人数の規模
（６）保険
（７）場所
（８）ボランティア及び地元の専門家
（９）宣伝及び指導
（１０）学習コース終了後

（付録資料）
付録１　準備および必需品
付録２　補助金申請例
付録３　参加者招待状例
付録４　プログラム例
付録５　申込書式例
付録６　ニュースリリース例
付録７　参加承認文書例
付録８　評価文書書式例
付録９　自転車点検チェックリスト
付録１０　費用の見積もり

■実施マニュアルに掲載されている参加者招待状例（ＶＶＮ提供資料より）

拝啓、紳士淑女の皆さま

●●（団体名）はＶＶＮ（オランダ交通安全協会）と共に●日の●時から●時まで、●回目の高齢者のための自転車に関する情報学習コースを実施します。このコースは●●（場所）において開催されます。このコースはリラックスした雰囲気の中であなたの交通に関する知識や技能を甦らせることができます。また、同時に自転車に関する新しいルールについても理解を深めることができます。

「安全に自転車に乗る」
自転車はオランダの典型的な乗り物です。我々は自転車と共に成長し、自転車に乗って倒れることも、起き上がることも学んできました。自転車はとても便利な乗り物で、急いで買い物に行き荷物を積むこともできれば、あるいは近所を自転車で走ることも多いです。その上、自転車に乗ることは健康にもとても良いのです！ですから、我々はできるだけ長く、また快適に自転車に乗り続けたいと思っています。以上が、この学習を企画した理由です。この自転車技能学習は、できるだけ長く安全に自転車に乗り、道路を走りたいと願う高齢者のためのものです。

「この学習コースでどんなことが期待できるか？」
学習コースは、安全に自転車を利用するための多様な側面に注意を向けます。また、●●（自治体名）における様々な交通状況及び新旧の交通規則について写真を使って説明します。これらの交通状況に対して、あなたがどのように対応していけばよいのかについて、アドバイスを受けることができます。
さらに、プログラムには運動能力を高める練習及び実地練習が含まれています。学習場所には自分の自転車で来てもらいます。設定された自転車走路で、プロの付き添いのもとにバランスや敏捷性の訓練をすることができます。また、自転車スペシャリストも参加して、あなたの自転車が上手く調整が行われているかを点検し、より安全で、より快適な自転車にするための機器についての説明も行います。最後に、あなたの視力及び聴力のテストも行います。

「応募」
コーヒー、紅茶及び昼食を含めた、参加費用は●●（金額）です。参加は e-メール、電話あるいは添付の申込用紙で応募することができます。

「情報」
ＶＶＮ（オランダ交通安全協会）の自転車技能学習に関する詳しい情報が知りたい場合には以下に連絡をしてください。
●●

【事例】地元のリーダーとの協働（広島・交通安全仲良しクラブ）

地域にはその地域を束ねる「地元のリーダー」と呼べる高齢者がおり、交通安全協会や交番・駐在所連絡協議会の役員として名を連ねていることが多い。

交通安全活動に関わる地域の役割を複数担当したり、地域の防犯活動についても地区内のパトロール等を企画・実施し、中心的な役割を担っているケースもある中で、地元のリーダーは日常的に警察とのコミュニケーションをとり、情報交換を行っている。

交通安全仲良しクラブでは、警察や交通安全協会等関係団体でも募集を行うが、地元のリーダーが、訪問活動を通じて、運転免許未保有・老人クラブ未加入等交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を募集している。

参加者の募集は、地域の高齢者の家族構成や健康状態、行動パターン等を把握している地元のリーダーの力を借りることでスムーズに進められている。

【事例】自治体との協働（和歌山・岩出市ときめき交通大学）

岩出市ときめき交通大学は、岩出市が主体となって実施している。

実施する場所は市の施設を利用しており、参加者募集等の広報は、岩出市内に全戸配布している広報紙で実施している。

自治体との役割分担は以下の通りである。

主幹	各自治体（市町村）
学長	自治体の首長
副学長	所轄の警察署長又は交通安全協会の支部長
講師	主に警察署交通課長（その他、講習内容に応じて、消防署職員、自動車教習所講師等）

また、大学になぞらえて、修了証は学長である岩出市長名で出しているが、機関の長名の証書は通常では手に入らないという点で、高齢者の優越感を多少なりとも刺激する効果があると思われる。