

# 香川県の交通安全教育の さらなる活性化をめざして

平成23年3月

高松大学地域経済情報研究所



# 目 次

目 次	i
図表目次	v
執筆分担	vii
課題抽出編	
第1章 本調査研究について	1
第1節 交通安全教育の位置づけ	1
① 道路交通法の精神	1
② 各種の交通安全対策について	3
③ 交通安全教育の果たすべき役割	4
第2節 香川県交通安全教育推進会議	4
① 香川県交通安全教育推進会議とは	4
② 新たな教育教材の開発	6
③ 新たな教育手法の開発	8
第3節 本調査研究について	9
① 推進会議の今後の方向性の模索	9
② 使用するアンケート調査の紹介	9
③ 本報告書の構成	13
第1章の引用文献・資料	15
第1章のまとめ	16
第2章 交通事故とマナーの現状	17
第1節 香川県の交通事故の特徴	17
① 香川県の交通事故の特徴	17
② 高齢者の事故の特徴	20
③ 若者の事故の特徴	22
第2節 香川県の交通マナーの特徴	24
① 交通マナーについて	24
② 県民による交通マナーの指摘	24
③ 県民の交通マナーの現状	26
第3節 交通事故減少とマナーアップをめざすためには	31
① 交通事故減少とマナーアップをめざす理由	31
② 交通事故とマナーについての県民の意向	32
③ 交通事故減少とマナーアップのためには	35
第2章の参考文献・資料	39
第2章のまとめ	40

第3章 交通安全教育の現状と意義の再認識	41
第1節 体系的な交通安全教育	41
① 交通安全教育指針	41
② 交通安全教育の定義	45
③ 対象別の担当者	46
第2節 交通安全教育の実施状況	47
① 全体の外観	47
② 職場についての実情	52
③ 若者についての実情	56
第3節 交通安全教育の意義の再認識	60
① 現状の考察	60
② 交通事故に遭う確率	62
③ 交通安全教育の意義の再認識	63
第3章の参考文献・資料	65
第3章のまとめ	66
第4章 交通安全教育の活性化	67
第1節 香川県交通安全教育推進会議の活動の県民への浸透度	67
① 国際交通安全学会賞の受賞	67
② 県民の認知度	68
③ 交通安全教育教材の浸透度	69
第2節 交通安全教育の活性化	71
① 交通安全教育自体の啓発	71
② 重点的に教育を実施する対象	72
③ 香川県交通安全教育推進会議の新体制移行	73
第3節 望ましい組織体制について	74
① 組織体制	74
② 参加意向	75
③ 運営体制	77
第4章の参考文献・資料	81
第4章のまとめ	82
提言編	
第5章 交通安全教育の啓発促進のために	83
第1節 参加と広がり	83
① 参加と広がり	83
② 経済団体との連携	83
③ 意識の転換	84

第2節 新たに採用する手法	85
① かがわスマートドライバー	85
② 自動車ディーラーによる教育	88
③ メディアとのタイアップ	89
第3節 広報体制の充実	90
① 既存動画教材の独自配信	90
② 投稿サイトの運営	91
③ マスコミとの連携	92
第5章の参考文献・資料	93
第5章のまとめ	94
第6章 成人及び若者に対する四輪車教育	95
第1節 教育の場について	95
① 職場	95
② 自動車教習所	97
③ 若者に対する教育	101
第2節 ドライブレコーダーを用いた教育実践	104
① 最近のドライブレコーダーについて	104
② 職場での運用イメージ	105
③ 動画投稿による情報共有	107
第3節 コメンタリードライビングの推奨	108
① コメンタリードライビングの留意点	108
② パッケージ化について	110
③ 普及のために	111
第6章の参考文献・資料	115
第6章のまとめ	116
第7章 高齢者に対する教育（対策）	117
第1節 高齢者事故を減少させるために	117
① 既存教育の継続	117
② 発想の転換	117
③ 既存動画教材の活用	119
第2節 歩行者に対する教育	120
① 既存教育の深化	120
② 既存動画教材の活用	120
③ 電動車イスについての教育	122
第3節 高齢ドライバーに対する教育	122
① 既存教育の深化	122
② 既存動画教材の活用	123
③ 原付・二輪車についての教育	125

第7章の参考文献・資料	127
第7章のまとめ	128
<b>第8章 自転車利用者に対する教育</b>	<b>129</b>
第1節 教育の場について	129
① 職場	129
② 高校生、大学生に対する教育	130
③ 高齢者に対する教育	132
第2節 ルールの定着	133
① 自転車安全利用五則の周知啓発	133
② 既存動画教材の活用	134
③ 車両であることの認識	136
第3節 楽しみとしての自転車	136
① 自転車できちんと走ること	136
② 危険予測とコミュニケーション	138
③ 既存動画教材の活用	139
第8章の参考文献・資料	141
第8章のまとめ	142

## 資料編

交通安全教育に関するアンケート調査	原票
交通安全教育に関するアンケート調査	集計結果－選択式－
交通安全教育に関するアンケート調査	集計結果－記述式－

# 目 次

## 第 1 章

- 図 1-1-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和 41 年～平成 21 年）
- 図 1-1-2 年齢層別交通事故死者数の推移（昭和 50 年～平成 16 年）
- 図 1-1-3 警察による交通安全対策の全体構造
- 図 1-2-1 香川県交通安全教育推進会議の組織概要
- 図 1-2-2 香川県交通安全教育推進会議の活動概要
- 表 1-2-1 香川県交通安全教育推進会議の重点テーマ一覧
- 表 1-2-2 毎年度の教材一覧
- 表 1-3-1 交通安全教育に関するアンケート調査（回答者のプロフィール）
- 表 1-3-2 交通安全教育に関するアンケート調査（設問項目）
- 図 1-3-1 危険感受性と危険敢行性
- 図 1-3-2 ふだんの運転スタイルについて、同乗者の観点から見たタイプ
- 図 1-3-3 危険予測に関するふだんの運転中の態度
- 表 1-3-3 本報告書の構成

## 第 2 章

- 図 2-1-1 年齢層別構成率（交通事故死者数）
- 図 2-1-2 状態別構成率（交通事故死者数）
- 図 2-1-3 事故類型別構成率（交通事故死者数）
- 図 2-1-4 年齢層別構成率（交通事故負傷者数）
- 図 2-1-5 状態別構成率（交通事故負傷者数）
- 図 2-1-6 事故類型別構成率（交通事故負傷者数）
- 表 2-1-1 香川県の全交通事故中に占める高齢者構成率
- 表 2-1-2 香川県の高齢者事故状況（上段：負傷者数、下段：死者数）
- 表 2-1-3 香川県の全交通事故中に占める若者構成率
- 表 2-1-4 香川県の若者事故状況（上段：負傷者数、下段：死者数）
- 表 2-1-5 香川県内指定自動車教習所を卒業した初心運転者事故状況（普通免許）
- 図 2-2-1 香川県民の交通マナーについてのイメージ（他県居住経験別）
- 図 2-2-2 香川県内のドライバーの交通マナー（違反）について気になること（他県居住経験別）
- 図 2-2-3 香川県内のドライバー以外の交通参加者の交通マナー（違反）について気になること（他県居住経験別）
- 図 2-2-4 渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際のふだんの運転行動
- 図 2-2-5 車線変更時、右左折時の合図に関するふだんの運転行動
- 図 2-2-6 歩車分離が十分になされていない道路で、歩行者・自転車の脇を通過する際のふだんの運転行動

- 図2-2-7 薄暮時等のライト点灯に関するふだんの運転行動
- 図2-2-8 片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際のふだんの運転行動
- 図2-2-9 信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合のふだんの運転行動
- 図2-3-1 交通事故の発生理由
- 図2-3-2 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性
- 図2-3-3 交通事故とマナーを損ねる運転行動に対する憂慮
- 図2-3-4 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針

### 第3章

- 表3-1-1 交通安全教育指針の構成
- 表3-1-2 交通危険学における道路交通環境の理解について
- 表3-1-3 教育対象ごとの実施主体
- 表3-2-1 幼児に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-2 児童に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-3 中学生に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-4 高校生に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-5 成人（免許取得時）に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-6 成人（免許取得後：四輪車）に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-7 成人（免許取得後：二輪車）に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-8 成人（歩行者等）に対する交通安全教育の評価
- 表3-2-9 高齢者に対する交通安全教育の評価
- 図3-2-1 職場において定期的実施している交通安全教育の回数（職場の内容別）
- 図3-2-2 職場において交通安全教育を定期的実施していない理由
- 図3-2-3 職場における交通事故による人員の損耗、マナーを損ねる運転行動によるイメージダウンの意識（職場の内容別）
- 図3-3-1 自然災害・事故等の年発生確率の比較

### 第4章

- 図4-1-1 香川県交通安全教育推進会議についての意見
- 図4-1-2 視聴もしくは利活用したことのある動画教材
- 図4-2-1 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために、重点的に教育を実施する対象
- 表4-3-1 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その1
- 表4-3-2 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その2
- 表4-3-3 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その3
- 表4-3-4 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その4
- 図4-3-1 新香川県交通安全教育推進会議の体制案

## 第5章

## 第6章

- 表6-1-1 平成15年度教材の構成
- 表6-1-2 平成21年度教材の構成
- 表6-1-3 香川県における若者の職業別事故状況（平成22年）
- 図6-2-1 ドライブレコーダー導入の検討
- 図6-3-1 コメンタリードライビングについての意見
- 図6-3-2 会場内配置図

## 第7章

- 表7-1-1 平成20年度教材の構成
- 表7-2-1 平成17年度教材の構成
- 表7-3-1 平成18年度教材の構成

## 第8章

- 図8-2-1 自転車の安全利用の推進
- 表8-2-1 平成19年度教材の構成
- 図8-2-2 自転車の通行ルールに関する認知度
- 表8-3-1 香川県・近県のセンチュリーラン
- 表8-3-2 平成14年度教材の構成

## 執筆分担

- 所長 正岡 利朗 下記以外の部分
- 所員 高塚 順子 第2章第1節第3項, 第3章第2節第3項, 第6章第1節第3項,  
第8章第1節第2項



# 課題抽出編



## 第1章 本調査研究について

この章では、本調査研究着手の経緯等について述べることにする。そのためにまず、第1節で本調査研究の対象である交通安全教育の位置づけについて説明し、続いて、第2節で本調査研究の前提となる香川県交通安全教育推進会議の活動の概況と得られた成果について整理する。そして、第3節で香川県交通安全教育推進会議の活動を通じて得られた知見について整理し、その上で本調査研究の構成について説明する。

### 第1節 交通安全教育の位置づけ

#### ① 交通事故減少のために

『平成17年警察白書』では、「世界一安全な道路交通を目指して」と題する特集を組んでいる。<sup>1)</sup>そして、その第1章において、昭和30(1955)年代以降の交通事故の発生状況について詳述している。これによると、図1-1-1に見られるように、「昭和30年代から、交通事故発生件数、交通事故死者数が共に激増し、40年代半ばにピークとなって、それ以降、交通事故発生件数、交通事故死者数が共に減少に転じたが、50年代半ばから、再び増加に転じ」、その後、「交通事故死者数は、平成5年以降、再び減少に転じたが、交通事故発生件数は、現在に至るまでほぼ一貫して増加し続けている」という。<sup>2)</sup>

さらに、同白書では、昭和30(1955)年代の激増の理由を、自動車交通が急成長した一方で、交通安全施設の整備や交通警察官の増員等の「交通安全対策」がこれに追いつかなかつたためであるとし、この時期、交通事故問題は、行政各分野が協力して取り組むべき重要な政策課題と位置付けられるようになったと認識する。そこで、昭和45(1970)年に、「交通安全対策基本法」が制定され、同法に基づく「中央交通安全対策会議」が設置された。以降、

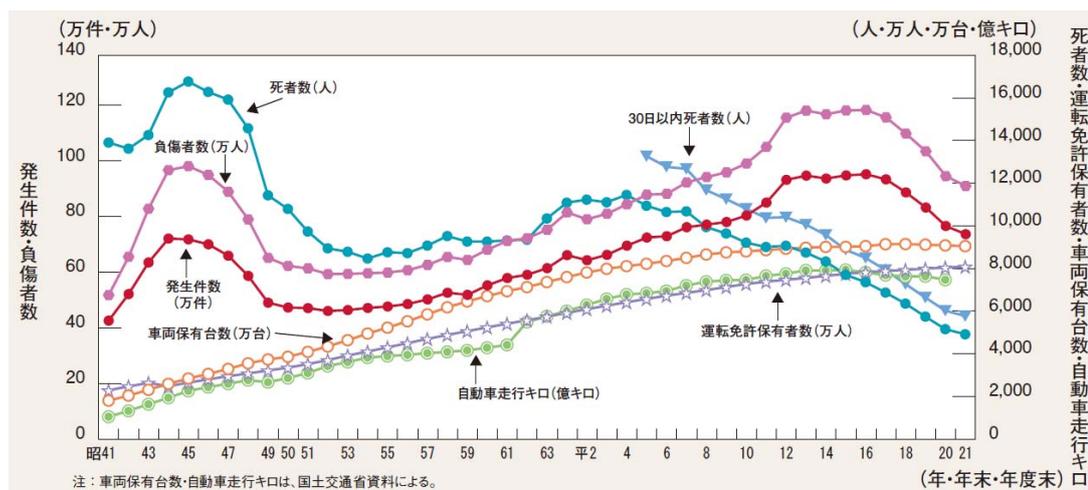


図1-1-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和41年～平成21年）

（資料）警察庁 [4] より引用。

1) 毎年の警察白書では、時宜にあった特集を組んでいる。警察庁 [5] 参照。

2) 警察庁 [3] 参照。

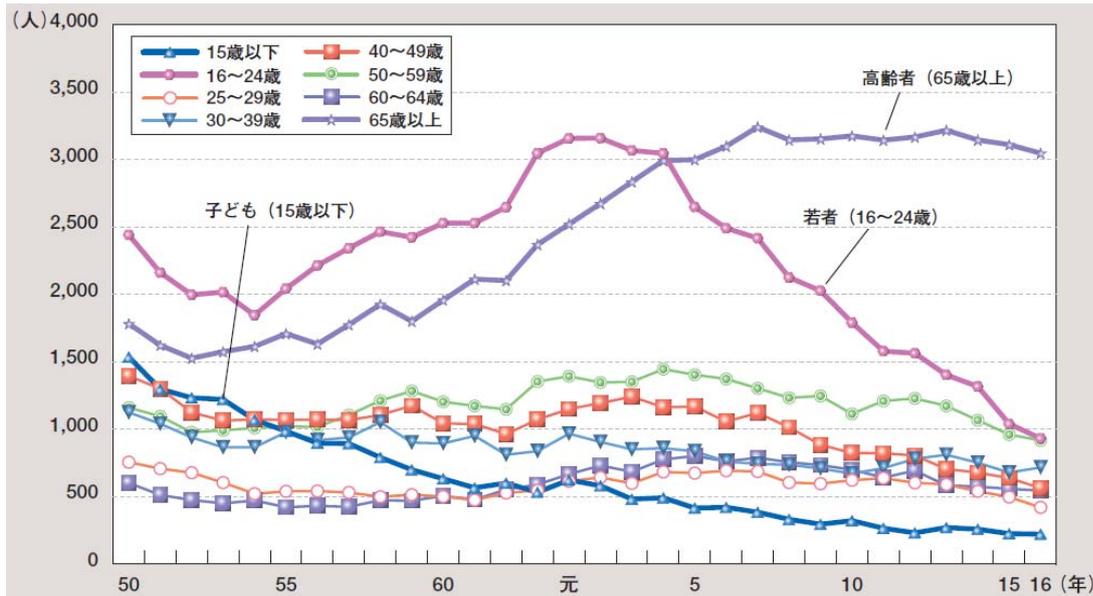


図1-1-2 年齢層別交通事故死者数の推移 (昭和50年～平成16年)

(資料) 警察庁 [3] より引用。

同会議で作成する「交通安全基本計画」に基づいた総合的な交通安全対策が講じられることとなり、わが国における交通安全対策の基本的枠組みが形成された」と説明する。<sup>3)</sup>

この時期における交通警察活動の重点は、交通違反取締りの強化、安全な道路交通環境づくりをねらいとした交通安全施設等の重点的整備、死傷者の中心である「歩行者」を対象とする交通安全教育の充実等であった。このような努力により、交通事故は減少に転じていたが、その後、昭和50 (1975) 年代半ばより、再び増加に転じる。そして、死傷者の中心は「自動車乗車中」に移る。

この理由を、同白書では、車両保有台数、免許保有者数の急増に対して、国や地方公共団体が交通違反取締りを行うための交通警察官の増員や、交通安全施設等の整備等を推進するための予算を十分に措置することができなくなったため、とする。<sup>4)</sup>

そこで、この時期、警察では、これらに代えて、死傷者の中心である「四輪ドライバー」を対象とする交通安全教育の充実を図ることになる。それらは、指定自動車教習所の学科教習の見直しや、運転免許更新時の講習の見直しである。また、自動車乗車中のシートベルト着用を、昭和60 (1985) 年にすべての道路で運転者及び助手席同乗者につき義務化し、さらに、最高速度違反や飲酒運転のような死亡事故につながりやすい悪質・危険な運転行為に対して、逐次、罰則の引上げを行っている。このため、これらの行為に起因する交通事故死者数は確実に減少していった。

そして、現在、全体での交通事故死者数は激減しつつあるものの、図1-1-2に見られるように、高齢者の死者数が依然として減少しないことが注目を集めている。今後、高齢者の全人口に占める割合はますます増加することから、交通事故死者数を減少させる上で、高齢者についての交通安全対策が最も重要な課題の一つであると認識されている。<sup>5)</sup>

3) 警察庁 [3] 参照。

4) 警察庁 [3] 参照。

5) 警察庁 [3] 参照。

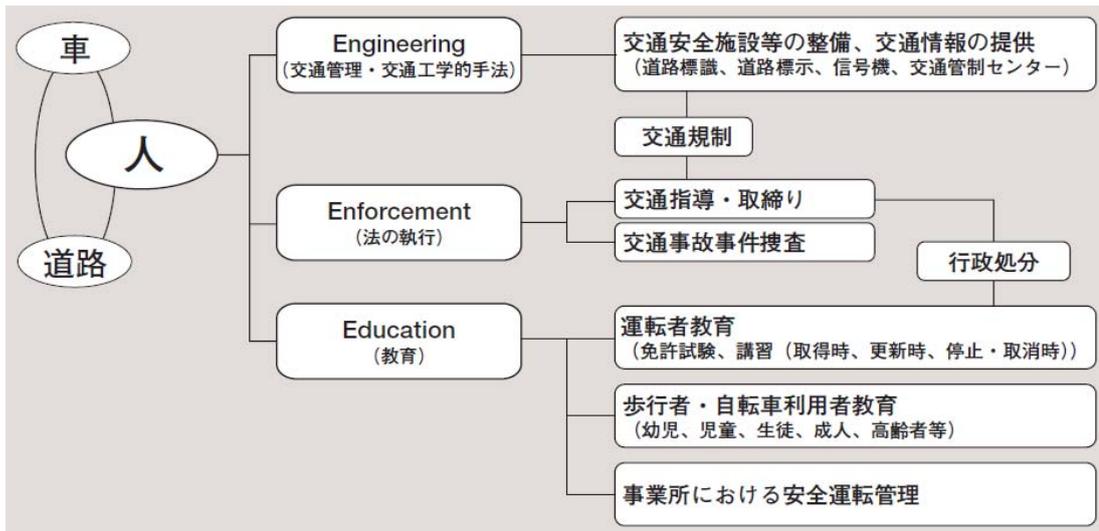


図1-1-3 警察による交通安全対策の全体構造

(資料) 図1-1-2に同じ。

## ② 各種の交通安全対策について

以上のように、わが国では、交通事故を減少させるために、警察を中心とする各種の交通安全対策が採られ、着実に成果を上げてきたものと判断できる。ここで、交通安全対策の内容について整理を行う。

交通安全対策は、交通事故発生 の 要因となる「車」、「道路」、「人」の3つの要素に注目する。このうち、「車」については、例えば、自動車メーカーによる車への安全装備の改良、装着等が、「道路」については、道路管理者による歩道や立体横断施設、道路照明、防護さく等の整備が対策として該当する。

そして、「人」については、主として警察が対策を担当している。それは、「交通管理・交通工学的的手法 (Engineering)」、「法の執行 (Enforcement)」、「教育 (Education)」の「3E」と呼ばれる手段を組み合わせて実施される。もちろん、警察以外にも、適切な役割分担のもと、さまざまな行政機関、民間団体、事業者等によっても実施されている。

これらの具体的手段は、「交通管理・交通工学的的手法 (Engineering)」として、信号機等による交通規制が、「法の執行 (Enforcement)」として、交通指導取締りや行政処分等の実施が、「教育 (Education)」として、指定自動車教習所の教習や、運転免許更新時の講習等がそれぞれ挙げられる。これらの全体構造は、図1-1-3の通りである。

ここで重要なことは、「交通指導取締り」は、取締権限を有する警察が監視・指導を行うことで交通違反を防止するとともに、交通違反が行われた場合には、取締権限を行使して罰則等の制裁を課することにより、交通ルールを遵守させるもの」であり、さらに、「交通規制は、交通指導取締りという強制力をもってその実効性を担保している」ことである。<sup>6)</sup> すなわち、公権力による強制力の発動であり、より成果を上げるためには、さらなる交通警察官の増員や施設関係予算の確保を必要とする。そこで、強制力の発動に適合しやすい重大事故の防止には大いに有効であるが、軽微な事故の防止にまでは手が回らず、これらの対策はすでに限界に近づきつつあるというのが偽らざる実情である。

6) 警察庁 [3] 参照。

### ③ 交通安全教育の果たすべき役割

事実、交通事故死者数は減少しているものの、交通事故負傷者数は死者数ほどの劇的な減少が見られないことから、交通事故の減少には別のアプローチが必要とされている。ここにおいて、「教育 (Education)」がクローズアップされてくる。すなわち、「交通安全教育は、運転者や歩行者に自らの意思に基づく安全な運転行動を促す、有効な交通事故防止手段」であり、<sup>7)</sup> 強制力の発動より望ましいのは、道路利用者が交通安全の必要性・重要性を理解し、自主的に行動できるようになることなのである。

ただし、「教育 (Education)」には一般的に即効性が望めない。それゆえ、今後、交通事故自体を減少させていくためには、息の長い取り組みが必要とされる。言うなれば、交通安全教育は、わが国の交通状況について、「長期的な体質改善」をめざして取り組む対策であると位置づけられる。

## 第2節 香川県交通安全教育推進会議

### ① 香川県交通安全教育推進会議とは

筆者を含めた調査研究グループは、平成 13 (2001) 年度に、「香川県における体系的交通安全教育の効果的推進に関する調査研究」(以下、「平成 13 (2001) 年度調査研究」と略称)を行った。この調査研究は、当時の香川県内の交通事故発生件数の状況、とりわけ人口 10 万人当たりの死者数が全国ワースト上位の常連になっている状況を深く憂慮した香川県警が、「交通事故多発県からの脱却を図り、しかも、他県に誇れる交通マナーの向上をめざす」という目標のために、これらを交通安全教育の手法により改善させる方向を探るべく、<sup>8)</sup> 筆者らに依頼したものである。<sup>9)</sup>

そこで、筆者らは調査研究を進めていったが、同時に、香川県の交通安全教育に携わる機関・団体と、本調査研究会との合同で組織する「香川県交通安全教育推進検討会」が発足し、本調査研究は、調査研究期間内の適切な時期に、同検討会の構成メンバーとの各種意見交換をしながら進捗させていったのである。そして、調査研究の成果を受けて、これらを実現するべく、平成 14 (2002) 年 4 月より、「香川県交通安全教育推進会議」が発足したのである。

同推進会議では、「交通死亡事故多発県からの脱却」及び「他県に誇れる交通マナーの向上を図る」ことを目的とする。そのために、構成メンバー間の「民学官の連携」を取り、交通安全教育に関するさまざまな活動を行っている。その概要は図 1-2-1、図 1-2-2 の通りである。<sup>10)</sup> なお、同推進会議には、「評価専門委員」として、正岡が発足当初より、高塚が平成 21 (2009) 年度より参画している。

---

7) 警察庁 [3] 参照。

8) その問題意識の根底では、香川県警が「公権力による強制力の発動」に限界を感じていたものと思われる。ただし、このことは、自らによる交通事故減少対策を放棄したということではなく、その後も、香川県警等では、平成 18 (2006) 年 3 月よりの交差点におけるウインカーの点灯率向上を目的とした「「オーリーブマーク」の設置」、平成 19 (2007) 年 6 月よりの黄色信号での交差点進入抑止を目的とした「さぬき(き)とまろう運動」、平成 23 (2011) 年 1 月よりの交差点の存在を目立たせる「はっきりくっきりさぬき路作戦」など、さまざまな対策を展開している。

9) この調査研究を行う以前には、平成 10 (1998) 年に香川県警よりの依頼を受けて、「香川県の高齢者交通事故調査研究」を行っている。

10) これらの内容の詳細については、香川県交通安全教育推進会議HP [2] 参照。

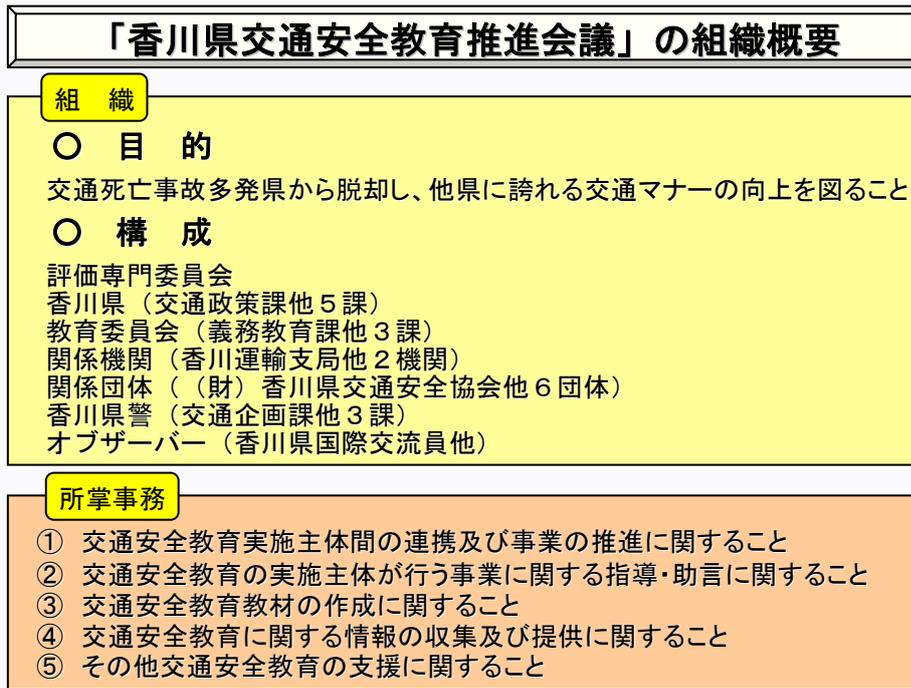


図1-2-1 香川県交通安全教育推進会議の組織概要

(資料) 筆者作成。

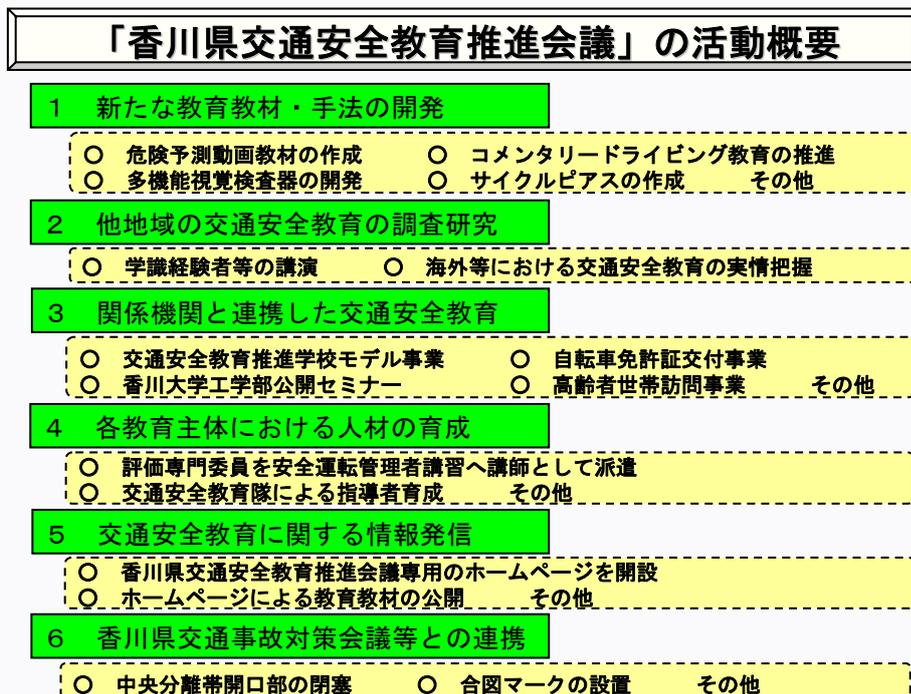


図1-2-2 香川県交通安全教育推進会議の活動概要

(資料) 筆者作成。

同推進会議の活動期間は、当初、平成16(2004)年度までの3年間とされていた。それがこのような組織の重要性に鑑み、その後、「第Ⅱ期(平成17(2005)年度～平成19(2007)年度)」、「第Ⅲ期(平成20(2008)年度～平成22(2010)年度)」と継続され、この間、毎年度の重点テーマを設定しながら、実践活動を展開してきたのである。その重点テーマに

表1-2-1 香川県交通安全教育推進会議の重点テーマ一覧

平成14年度	中高生の自転車教育
平成15年度	若者、成人の四輪車教育
平成16年度	高齢者、幼児の安全教育
平成17年度	高齢歩行者の安全教育
平成18年度	高齢運転者の安全教育
平成19年度	高齢者の自転車教育
平成20年度	高齢者に配慮できる一般ドライバー教育
平成21年度	自転車に関わる安全教育
平成22年度	推進会議の総括と展望

(資料) 筆者作成。

については、表1-2-1の通りである。

これらの活動のうち、最も主要なものは、図1-2-2における「新たな教育教材・手法の開発」であった。そこで、以下では、これらの内容について説明を行う。

## ② 新たな教育教材の開発

香川県交通安全教育推進会議では、「交通事故を減少させ、交通マナーを向上させる」ために、「危険予測」とそれに基づく「立場の交換」の考え方を採用している。これらの考え方については第3章で改めて述べるが、この考え方を、交通安全教育を指導する立場に当たる方々に具体的に理解してもらおうべく、そしてさらに、彼らが時間的・金銭的に大きな負担をせずとも交通安全教育を実施することができるように、オリジナルな教材を開発してきた。

なにゆえオリジナルな教材なのかについてであるが、筆者らが平成13(2001)年度調査研究を行った際に、市販されている既存の教材に目を通したところ、下記のような理由により、採用したいと思わせるものがなかったからである。

- ・紙メディアのものは、(イラストなどによる)仮設の道路交通環境によるものが多いこと。また、「静止画」であること。
- ・ビデオメディアのものは、「作品」として制作されているものが多いこと。30分前後の所要時間の相当が、その作品理解のために費やされてしまうこと。
- ・ドライビングシミュレータはきわめて高価で、普及に難があること。

すなわち、「複雑かつ雑多な道路交通環境の場面」や「時間の概念」を取り入れ、「栄養価の高い事例」を数多く問題として示すことが交通安全教育の効果的推進のためには必要であると判断したのである。そこで、これらの不満を解消するべく、同推進会議において、平成14(2002)年度より、動画教材を毎年度1作ずつテーマを決めて開発してきた。これまでに完成した教材の一覧は表1-2-2の通りである。

毎年度の教材は、ほぼ同推進会議の重点テーマに関連して開発されている。完成した各教材について共通する基本コンセプトを整理すると、以下の通りである。



写真1-2-1 交通安全教育教材（平成14年度～平成21年度）

（資料）井原・正岡 [1] より転載。

表1-2-2 毎年度の教材一覧

年 度	名 称	使用メディア
平成14	危険予測トレーニング 自転車編	PC用CD-ROM
平成15	危険予測トレーニング 自動車編	PC用CD-ROM
平成16	こどものこうつうあんぜん 危険予測トレーニング 幼児指導者編	PC用CD-ROM
平成17	危険予測トレーニング 高齢歩行者編	PC用CD-ROM
平成18	危険予測トレーニング 高齢ドライバー編	PC用CD-ROM
平成19	知っておこう自転車のルール	PC用CD-ROM
平成20	危険予測トレーニング 高齢者配慮編	DVD-ROM
平成21	ゆとり・きくばり・おもいやり りりりで良くなる香川県の運転マナー	DVD-ROM
平成22	交通安全教育動画教材シリーズ（平成14年度～平成21年度をすべて収録）	PC用DVD-ROM

（資料）筆者作成。

1. PCの活用を前提にしている。
2. 入手コストを極力低減している。
3. エンターテインメント性に配慮している。
4. 香川県らしさに配慮している。

上記の基本コンセプトのうち、1.については、平成19（2007）年度までの教材はCD-ROM、平成20（2008）、21（2009）年度の教材は、DVDプレイヤーの普及に鑑み、DVD-ROMとした。さらに平成22（2010）年度の教材は、それまでの教材の内容を集約し、インターネットブラウザで閲覧できるようにした。そして、基本コンセプトの2.については、メディアの入手が無料であることに加えて、平成23（2011）年3月現在、同推進会議HP中の「交通安全教育教材と教育資料」よりその内容が無料ダウンロード可能となっている。<sup>11)</sup> さらに平

11) ただし、平成14（2002）年度～平成19（2007）年度の教材に限る。平成20（2008）年度以降の教材はファイルサイズが大きいため、ポリスチャンネルHP、<http://www.police-ch.jp/video/11/>へのリンクが張られている。

成22(2010)年度の教材は、それまでの教材の内容を集約したので、これがあれば、平成14(2002)年度～平成21(2009)年度の内容のうち、主要コンテンツを視聴できる。

なお、筆者は、毎年度の開発過程においては、教材の監修役を務めている。

### ③ 新たな教育手法の開発

香川県交通安全教育推進会議では、四輪車に対する交通安全教育を実践的に推進するためのトレーニング手法として、「コメンタリードライビング」を推奨している。コメンタリードライビングは「言語報告運転法」と訳されており、欧米で実践されている運転トレーニング手法である。一言で言えば、「ドライバーが運転しながら、目の前に展開するシーンや、それらに対応する自らの運転行動について次々と声に出して(報告をして)いく」というものである。ドライバー単独でも実施できるし、インストラクターが同乗して実施する場合もある。

「声に出す」ことで期待できる効果は、危険に対する自らの運転技量を認識し、さらに、自分の運転行動を「明確化」できるようになることである。声を出すことには、危険源や、いざ行おうとしている運転行動について、漫然とではなく、確実に意識を集中させる効果がある。「声を出すこと」は、さまざまな職場(主に現業系)において、「ヒューマンエラー」を防止する有効な手段として活用されており、これと同様なことを「業務」とみなすことのできる自動車の運転時においても導入する、という発想である。

また、「報告する」ことで期待できる効果は、同乗しているインストラクターが、ドライバーの危険に対する感覚が適切かどうかを判定し、同時に、危険源に対する対応の仕方などについて判定をする機会が得られることである。

ただし、実際に行ってみると、テンポよく報告を行うのは、想像以上に難しいことがわかるであろう。また、実際の路上で行うので、運転行動にゆとりのない初心運転者には荷が勝ちすぎる、すなわち、トレーニングとしては(比較的)難易度が高いのである。加えて、老若男女を問わず、声を出すことについては、心理的抵抗、つまり、「面倒」とか「恥ずかしい」という意識が少なからず見受けられるのも事実である。

このようなコメンタリードライビングについて、同推進会議では、「実技型のトレーニング」として位置づけ、その普及を図ろうと考えている。四輪車についての参加・体験・実践型の教育手法が他に見あたらない<sup>12)</sup>というのもその理由(のひとつ)だが、運転シミュレータのような大がかりな設備も必要なく、低費用で日常的に実施可能であり、うまく活用すれば、トレーニングとして十分適切なものになる、と判断しているからである。

コメンタリードライビングは個人単位でも十分実施可能であるが、同推進会議で導入を想定しているのは「職場」である。職場単位で危険予測の態度や技能をブラッシュアップし、なおかつ維持するために、実技によるトレーニングを定期的実施するわけである。

定期的と言っても、別におおげさに構えてする必要はなく、例えば、運転についてはベテランの上司がインストラクター役を務め、免許を取って数年程度の若手の部下が同乗した際、折を見て、助手席の上司が、「今から3分間、目に見えることを報告せよ、うまくできるか?」と、ゲーム感覚でけしかけるようなあり方が実は理想なのである。

12) 「スキッド訓練」などのトレーニング手法もあるが、それらの多くは「危険回避トレーニング」であり、相応の施設等を必要とするなど、普及の点で多くの難点を抱えている。

そこで、同推進会議では、導入のためのサンプルを提示するべく、コメンタリードライビングの「パッケージ」化を確立した。これは、自動車教習所の助力を得て実施するものである。まずは、コメンタリードライビングの何たるかを職場（あるいは部署）単位で、適切な所要時間で安全に体験してもらい、どんなものかを理解してもらえたら、その後は、安全運転管理者等にインストラクター役を務めてもらい、職場で定期的（あるいは随時）に実施できるように、その最初の部分を用意したものである。

### 第3節 本調査研究について

#### ① 推進会議の今後の方向性の模索

香川県交通安全教育推進会議も、発足以来当初の3年間（第Ⅰ期）、そして、以後に続く第Ⅱ期、第Ⅲ期の最終年度を迎えて、通算9年目に入った。ここに至り、主要な重点テーマは一通り手がけてきたという判断から、平成23（2011）年度以降は、「交通死亡事故多発県からの脱却」と「他県に誇れる交通マナーの向上を図る」という目的自体は継続していくものの、同推進会議のあり方自体を基本から見直すことになった。すなわち、さらに手がけるべき重点テーマや、さらに効果的な取り組みの仕方について、再考する機会を持ったのである。

そこで、香川県警は、筆者らに「効果的な体系的交通安全教育の調査研究」を依頼した。筆者らはこれを受けて、平成22（2010）年度において、現在の取り組み等の問題点を抽出し、望ましい方向性を模索することになった。そして、手がけるべきテーマや効果的な取り組み事例等を調査研究し、基本コンセプトを提示し、それに合わせて、組織体制等の見直しを提言することになった。なお、調査研究期間内の適切な時期に、同推進会議の構成メンバーとの各種意見交換をしながら進捗させていることは、平成13（2001）年度調査研究の場合と同様である。

#### ② 使用するアンケート調査の紹介

ここで、とくに本調査研究において、県民に対して行ったアンケート調査（「交通安全教育に関するアンケート調査」）について言及しておく。同アンケートは、平成22（2010）年9月～11月中にインターネット上で実施したもので、香川県警のHPよりアクセスできるようにしておいた。また、その実施に際しては、四国新聞の記事や香川県警のメルマガで広報を行った。しかし、回答数が当初予定していた数に達しなかったため、運転免許の更新時講習（12月9、10日に実施、配布数210、回収率98.1%）及び香川大学工学部公開セミナー（11月29日に実施、配布数94、回収率83.0%）においても、協力を要請した。

同アンケートは、交通安全教育等について、県民の行動や意識を探る目的で実施したもので、その回答にはかなりの時間を要する「面倒なアンケート」である。また、県民のうち「四輪車のドライバー」をとくに対象としたが、この理由は、回答の傾向を混乱させないために、対象を絞る必要があったからであり、さらに各交通参加者のうち、四輪車が大多数を占めていることによるものである。

表1-3-1は、回答者のプロフィールである。それぞれの区分となる「ネット分」、「更新者分」、「大学生分」については、それぞれ、以下のように性格付けができるであろう。

表1-3-1 交通安全教育に関するアンケート調査（回答者のプロフィール）

	ネット分		更新者分		大学生分	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
性別						
男性	228	60.5%	108	52.4%	66	84.6%
女性	149	39.5%	98	47.6%	12	15.4%
年齢						
～19	4	1.1%	2	1.0%	6	7.7%
20～24	15	4.0%	14	6.8%	70	89.7%
25～29	33	8.8%	21	10.2%	2	2.6%
30～39	109	28.9%	47	22.9%	0	0.0%
40～49	120	31.8%	44	21.5%	0	0.0%
50～59	59	15.6%	46	22.4%	0	0.0%
60～69	28	7.4%	31	15.1%	0	0.0%
70～	9	2.4%	0	0.0%	0	0.0%
運転歴						
0～4	24	6.4%	13	6.4%	71	91.0%
5～9	32	8.5%	23	11.3%	7	9.0%
10～19	110	29.2%	73	35.8%	0	0.0%
20～	211	56.0%	95	46.6%	0	0.0%
合計	377	100.0%	204	100.0%	78	100.0%

（資料）筆者作成。

- ・「ネット分」については、自主的に回答した、交通安全について比較的関心の高い回答者の回答。
- ・「更新者分」については、優良運転者も違反運転者をも含む、県民ドライバーの実情に近い回答者の回答。
- ・「大学生分」については、若者の回答。

これによると、以下のような情報が読みとれる。

- ・有効回答数は、「ネット分」で377、「更新者分」で204、「大学生分」で78の合計659であった。
- ・「性別」では、男女比は、「ネット分」で約6：4、「更新者分」で約5：5、「大学生分」で約8：2である。
- ・「年齢」では、「ネット分」で30～59歳が約8割を占め、「更新者分」で30～59歳が約7割を占め、「大学生分」で20～24歳が約9割を占める。
- ・「運転歴」では、「ネット分」で10年以上が約9割を占め、「更新者分」で10年以上が約8割を占め、「大学生分」で4年以下が約9割を占める。

以下、第6章までを通じ、これらの個々の設問に対する回答結果を適宜言及していくが、ここでは表1-3-2により、すべての設問項目を紹介し、加えて回答者の運転態度等（問

表1-3-2 交通安全教育に関するアンケート調査（設問項目）

設問	内 容	本報告書 掲載箇所
問1	ふだんの運転スタイルについて、同乗者の観点からみたタイプ（選択式）	第1章第3節
問2	危険予測に関するふだんの運転中の態度（選択式）	第1章第3節
問3	渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際のふだんの運転行動（選択式）	第2章第2節
問4	車線変更時、右左折時の合図に関するふだんの運転行動（選択式）	第2章第2節
問5	歩車分離が十分になされていない道路で、歩行者・自転車の脇を通過する際のふだんの運転行動（選択式）	第2章第2節
問6	薄暮時等のライト点灯に関するふだんの運転行動（選択式）	第2章第2節
問7	片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際のふだんの運転行動（選択式）	第2章第2節
問8	信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合のふだんの運転行動（選択式）	第2章第2節
問9	香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性（選択式・記述式）	第2章第3節
問10	香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針（選択式・記述式）	第2章第3節
問11	香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために、重点的に教育を実施する対象（選択式）	第4章第2節
問12	香川県交通安全教育推進会議についての意見（選択式）	第4章第1節
問13	視聴もしくは利活用したことがある動画教材（選択式・記述式）	第4章第1節
問14	コメンタリードライビングについての意見（選択式）	第6章第3節
—	感想・自由意見（記述式）	第4章第3節

（資料）筆者作成。

1、問2）の結果に言及する。

まず、問1についてである。クルマの運転は、「重い物体の高速な移動」ということができる。重量があるゆえに他へ与える衝撃は大きいし、また、小回りが利きにくい。さらに、高速であるがゆえ、目の前に現れてきた事態への対処には瞬時の判断を要求される。したがって、このような運転行動の特性を十分に理解して、われわれは運転しなければならない。このことが最も要求されるのは、自らに危険をもたらすものに対する対処である。この場合、危険を察知して、それを回避する行動をとることが、事故防止の観点より望ましい。危険を察知できるかできないかについては「危険感受性」が、危険に対して回避するかしないかについては「危険敢行性」が関わってくる。そして、それらのイメージを図示すると、図1-3-1のようになる。図中において、それぞれの象限に記載されている行動についての説明は、以下の通りである。<sup>13)</sup>

- ・安全確保行動：危険にすばやく気づき、速やかかつ適切にそれを回避する行動
- ・限定的安全確保行動：危険に気づくのが遅いかあるいは気づかないが、結果としてそれを回避している行動
- ・意図的危険敢行行動：危険にすばやく気づくものの、それを回避せず、むしろ近づいていく行動

13) 蓮花 [6] 参照。

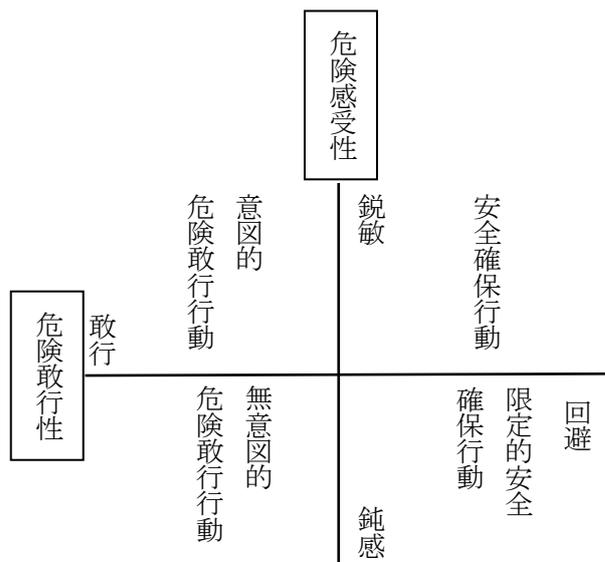


図1-3-1 危険感受性と危険敢行性

(資料) 蓮花 [6] より引用。

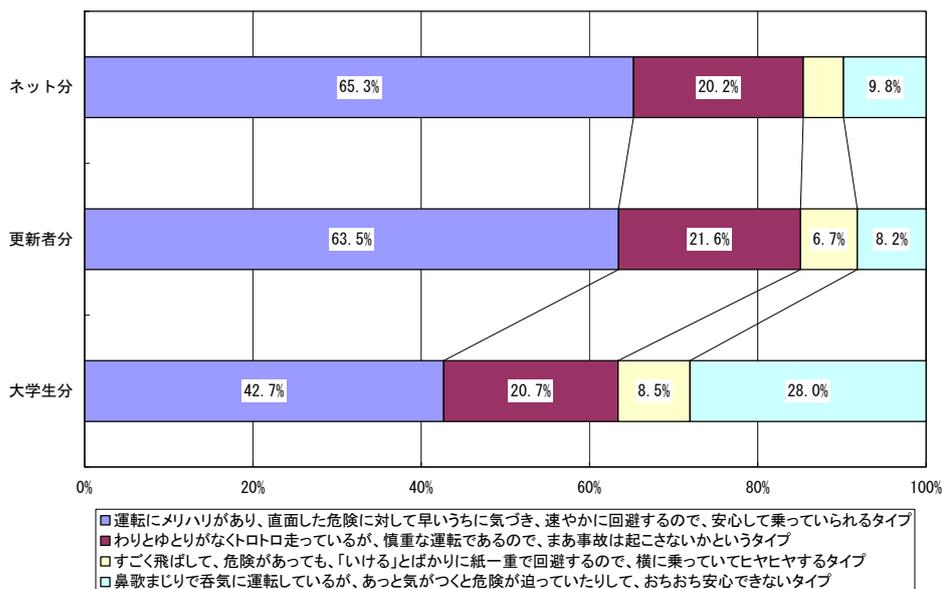


図1-3-2 ふだんの運転スタイルについて、同乗者の観点から見たタイプ

(資料) 筆者作成。

- ・無意図的危険敢行行動：危険に気づくのが遅いかあるいは気づかず、さらにそれを回避せず、むしろ近づいていく行動

これらの行動をとるドライバーについて、同乗者の観点から例を挙げると、「安全確保行動」については、問1の選択肢「運転にメリハリがあり、直面した危険に対して早いうちに気づき、速やかに回避するので、安心して乗っていられるタイプ」が、「限定的安全確保行動」については、問1の選択肢「わりとゆとりがなくトロトロ走っているが、慎重な運転であるので、まあ事故は起こさないかというタイプ」が、「意図的危険敢行行動」につい

ては、問1の選択肢「すごく飛ばして、危険があっても、「いける」とばかりに紙一重で回避するので、横に乗っていてヒヤヒヤするタイプ」が、「無意図的危険取行行動」については、問1の選択肢「鼻歌まじりで呑気に運転しているが、あつと気がつく危険が迫っていたりして、おちおち安心できないタイプ」がそれぞれ該当する。

問1の結果は、図1-3-2の通りである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」については、約6割の回答者が「安全確保行動」をとっている。交通安全の観点から言えば、望ましい運転行動はいうまでもなく「安全確保行動」であるが、「大学生分」については、約3割の回答者が「無意図的危険取行行動」をとっている。このことを元にして、それぞれの区分につき、他の設問についての回答の傾向が異なることが想定される。

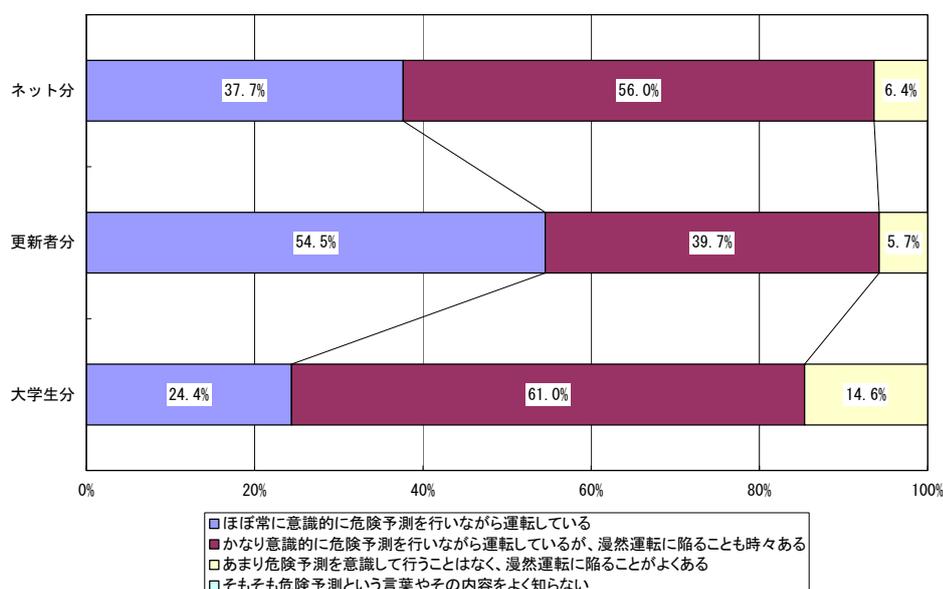


図1-3-3 危険予測に関するふだんの運転中の態度

(資料) 筆者作成。

次に、問2についてである。「危険予測」については改めて第3章で述べるが、何よりもまず、起こり得る危険を予測しながら運転することが、事故防止の観点より望ましい。<sup>14)</sup>そこで、回答者がこのような行動をふだんの程度意識して実行できているかについて尋ねてみたのである。

問2の結果は、図1-3-3の通りである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」については、9割以上の回答者がほぼ望ましい運転行動をとっている。一方、「大学生分」については、約1割の回答者が危険予測を意識して行うことがないという。しかし、すべての回答者が「危険予測」についての知識はあると回答している。これらの結果より、各区分の回答者は概ね、交通安全について好意的態度をとる者とみなして差し支えないであろう。したがって、これら県民の貴重な意見を十分に踏まえ、今後の交通安全教育の推進に活かしていくことが肝要であると思われたのであった。

14) クルマを運転する者の責務として期待されるのは、「常に意識的に危険予測を行いながら運転する」であろうが、そのような運転行動をとることは相当な緊張の持続による疲労を誘い、非常に難しいこともまた現実である。

表1-3-3 本報告書の構成

章	主 な 内 容	備 考
第1	本調査研究着手の経緯	課題抽出編
第2	香川県の交通事故とマナーの現状についての整理と改善の示唆	
第3	香川県の交通安全教育の現状と交通安全教育の意義	
第4	求められる交通安全教育と遂行方法	
第5	交通安全の認知促進のための方策案	提言編
第6	四輪ドライバーに対する教育の推進案	
第7	高齢者の事故減少対策案	
第8	自転車利用者のマナーアップと減少対策案	

(資料) 筆者作成。

### ③ 本報告書の構成

本調査研究の成果としての本報告書は、8章立てで構成されている。まず、第1章は、本調査研究を着手するに至った経緯について述べている。そして、第2章では、本調査研究の対象である香川県の交通事故とマナーの現状について整理し、どのようにこの状況を改善していくべきなのかについて示唆を行う。

次に、第3章では、香川県交通安全教育推進会議が採用する交通安全教育の内容を整理し、この内容に照らして、香川県の交通安全教育の現状がどのようになっているか、交通安全教育にどのような意義があるのか考察する。そして、第4章では、現在の香川県の状況のもとで、どのような対象についての交通安全教育がとくに求められるのか、また、どのようにそれを遂行すべきか指摘する。ここまでの部分が「課題抽出編」に当たる。

第5章からは「提言編」となる。第5章では、まず、交通安全教育の認知促進のためにどのような方策を採るべきかを中心に論を展開する。続いて、第6章では、四輪ドライバーに対する教育をどのように推進していくべきかを中心に論を展開する。そして、第7章では、高齢者の事故減少対策として、どのような発想を採るべきなのかを中心に論を展開する。最後に、第8章では、自転車利用者のマナーアップと事故減少について、どのような発想を採るべきなのかを中心に論を展開する。

なお、本報告書の記述は、徒にページ数が増加するのを回避する趣旨から、とくに課題抽出編において、ややもすれば簡潔なきらいがある。そのような場合の詳細については、適宜、脚注によって、参考文献等を紹介している。さらに、香川県交通安全教育推進会議のこれまでの活動内容やその成果、考え方等については、平成23(2011)年1月に上梓した、井原健雄・正岡利朗編著『交通安全教育の意義と役割』(勁草書房)において詳細に記述しているので、併せてこちらをご参照いただければ、交通安全教育について、より理解が深まるものと思われる。

<第1章の引用文献・資料>

- [1] 井原健雄・正岡利朗, 『交通安全教育の意義と役割』, 勁草書房, 2011年1月.
- [2] 香川県交通安全教育推進会議HP, <http://www.pref.kagawa.jp/police/suishinkaigi/index.htm>.
- [3] 警察庁, 『平成17年警察白書』, 2005年8月.
- [4] 警察庁, 『平成22年警察白書』, 2010年7月.
- [5] 警察庁, 『各年版 警察白書』, <http://www.npa.go.jp/hakusyo/index.htm>.
- [6] 蓮花一己, 『交通危険学』, 啓正社, 1996年12月.

## 第1章のまとめ

本章では、本調査研究着手の経緯等について述べた。まず、本調査研究の対象である交通安全教育の位置づけについて説明し、続いて、本調査研究の前提となる香川県交通安全教育推進会議の活動の概況と得られた成果について整理した。そして、香川県交通安全教育推進会議の活動を通じて得られた知見について整理し、その上で本調査研究の構成について説明した。その主な内容は、以下の通りである。

①昭和30（1955）年代から交通事故が政策課題として意識され始め、昭和45（1970）年に「交通安全基本法」が制定され、総合的な交通安全対策が講じられるようになった。交通事故の死傷者は、昭和50（1975）年代半ばより、クルマの増加とともに、「歩行者」から「自動車乗車中」に中心が移った。そして、その後、増加の一途をたどったが、悪質・危険な運転行為に対する罰則の引き上げとともに交通事故死者数は減少していく。ただし、全体の交通事故死者数が減少する中で、高齢者の死者数が減少せず、今後高齢者に対する交通安全対策が最も重要な課題となる。

②交通安全対策は「車」、「道路」、「人」の3要素からなる。このうち、「人」については主に警察の担当であり、「交通管理・交通工学的手法」、「法の執行」、「教育」を組み合わせられて実施される。これらのうち、信号機等による交通規制、交通指導取締りや行政処分の実施等は、公権力の発動であり、重大事故の防止には大いに有効であるが、軽微な事故の防止にまでは手が回らない。ここにおいて、交通安全教育がクローズアップされてくる。しかし、教育に即効性は望めないため、「長期的な体質改善」をめざして取り組む対策である。

③「香川県交通安全教育推進会議」は、「交通死亡事故多発県からの脱却」及び「他県に誇れる交通マナーの向上を図る」ことを目的として、平成14（2002）年度より発足した「民学官の連携」組織である。

④同推進会議では、交通安全教育を指導する立場に当たる方々が時間的・金銭的に大きな負担をせずとも交通安全教育を実施することができるように、オリジナルな動画教材を毎年度1作ずつテーマを決めて開発している。同推進会議HP中の「交通安全教育教材と教育資料」より無料ダウンロード可能である。また、平成22（2010）年度の教材は、それまでのすべての主要コンテンツを集約している。

⑤また、同推進会議では、実技型のトレーニング手法として、「コメンタリードライビング」を推奨している。「声に出す」ことで期待できる効果は、危険に対する自らの運転技量を認識し、さらに、自分の運転行動を「明確化」できるようになることである。低費用で日常的に実施可能であり、うまく活用すれば、トレーニングとして十分適切なものになる。そこで、同推進会議では、導入のためのサンプルを提示するべく、自動車教習所の助力を得て実施する「パッケージ」化を確立した。

⑥同推進会議が通算9年目に入ったこともあり、さらに効果的な取り組みの仕方や、さらに手がけるべき重点テーマについて、再考する機会を持った。そこで、本「効果的な体系的交通安全教育の調査研究」を開始した。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

この章では、本調査研究の対象となる香川県の交通事故とマナーの現状について述べることにする。そのためにまず、第1節で香川県の交通事故の特徴について整理し、続いて、第2節で香川県の交通マナーの特徴について整理する。そして、第3節で交通事故の減少と交通マナーをアップさせるための目標へのアプローチについて言及する。

### 第1節 香川県の交通事故の特徴

#### ① 香川県の交通事故の特徴

それでは、香川県の近年の交通事故の特徴を統計データによって見てみる。香川県交通安全教育推進会議が発足する直前の平成13(2001)年までは、香川県の交通事故死者数は100名を大きく上回っていたが、平成14(2002)年以降は常に100名を下回っており、近年では概ね60人～70人台で推移している。

この数値については、一見半減に近い内容であると評価することもできようが、同時期、全国的に交通事故死者数は漸減しているため、香川県の人口10万人当たりの交通事故死者数は、全国ワースト上位の「常連」であることに変わりはない。具体的には、平成17(2005)年以降、16位、1位、4位、10位、2位、8位というポジションである。

次に交通事故死者の内容を吟味する。なお、数値の安定性を求めるため、平成17(2005)年～平成21(2009)年の平均値を採用している。

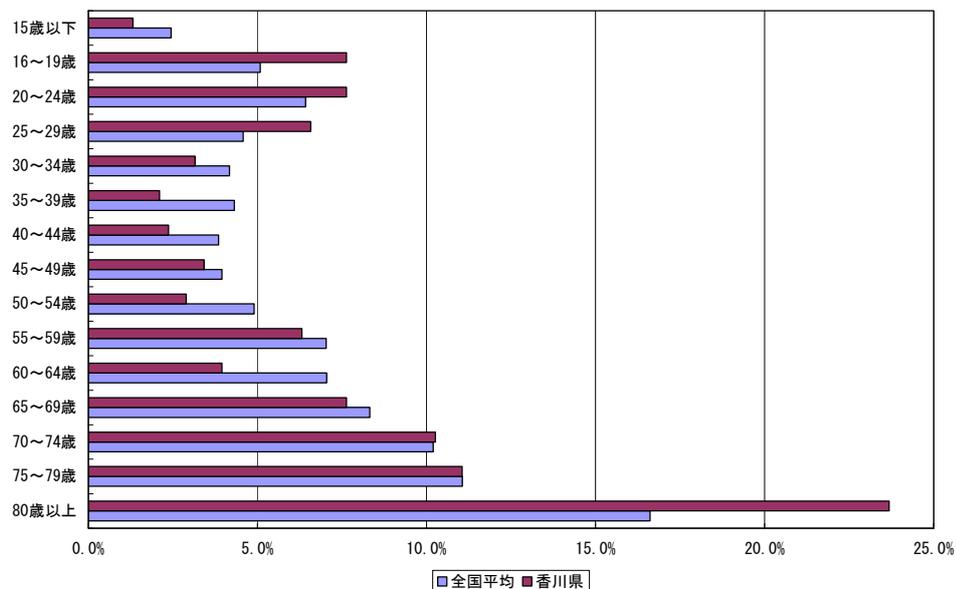


図2-1-1 年齢層別構成率（交通事故死者数）

(資料) 香川県警の調べによる。

図2-1-1は、交通事故死者数の年齢層別構成率である。これを見ると、30～69歳の年齢層では死者数の構成率は全国平均を下回っているものの、死亡事故が多発する16～29

## 第2章 交通事故とマナーの現状

歳の年齢層では若干上回り、80歳以上の年齢層では相当上回っていることが判明する。

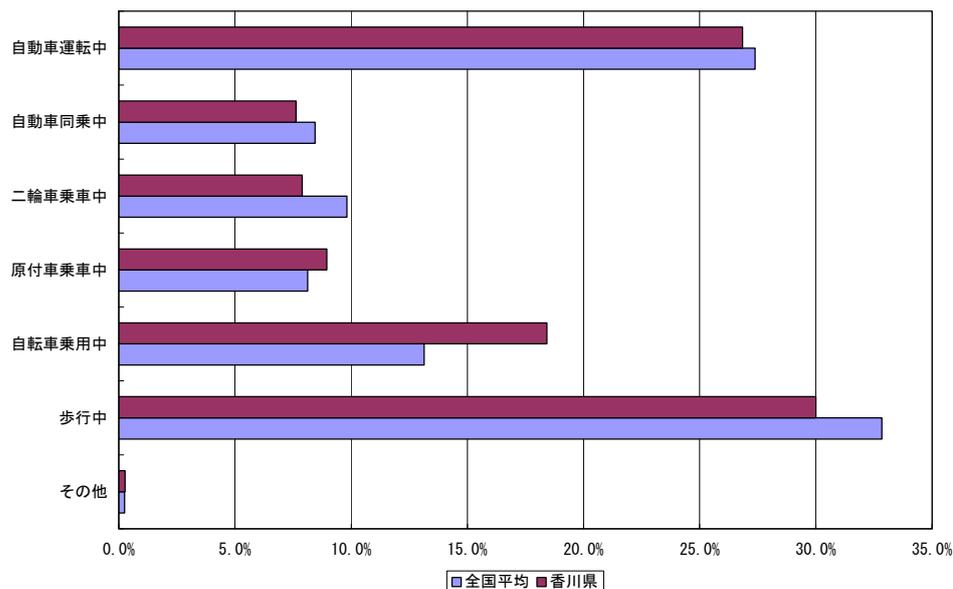


図2-1-2 状態別構成率（交通事故死者数）

（資料）図2-1-1に同じ。

図2-1-2は、交通事故死者数の状態別構成率である。これを見ると、ほとんどの状態で全国平均とさほど変わらない構成率であるが、「自転車乗車中」については、相当上回っていることが判明する。

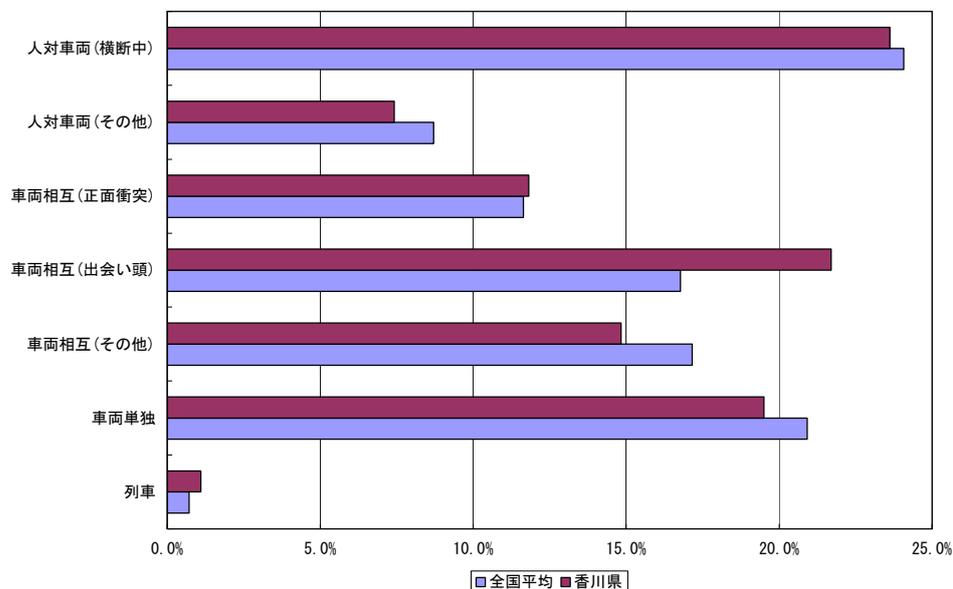


図2-1-3 事故類型別構成率（交通事故死者数）

（資料）図2-1-1に同じ。

図2-1-3は、交通事故死者数の事故類型別構成率である。これを見ると、ほとんどの状態で全国平均とさほど変わらない構成率であるが、「車両相互（出会い頭）」については、相当上回っていることが判明する。

また、交通事故負傷者の内容を吟味する。<sup>1)</sup> 死者の場合と同様、数値の安定性を求めるため、平成17(2005)年～平成21(2009)年の平均値を採用している。

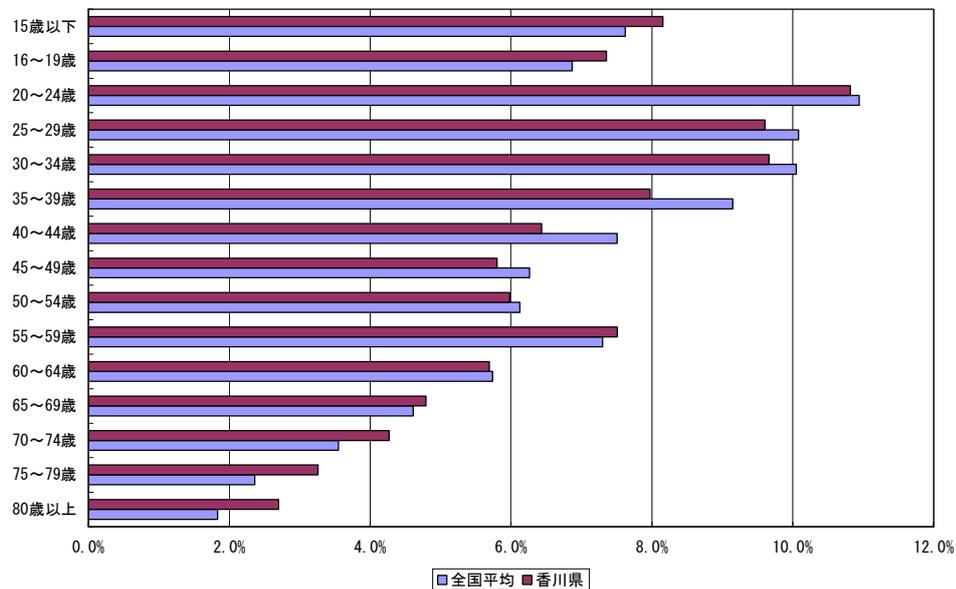


図2-1-4 年齢層別構成率(交通事故負傷者数)

(資料) 図2-1-1に同じ。

図2-1-4は、交通事故負傷者数の年齢層別構成率である。これを見ると、35～44歳の年齢層では負傷者数の構成率は全国平均を若干下回っており、70歳以上の年齢層では若干上回っていることが判明する。しかし、死者数ほど顕著な差異は見受けられない。

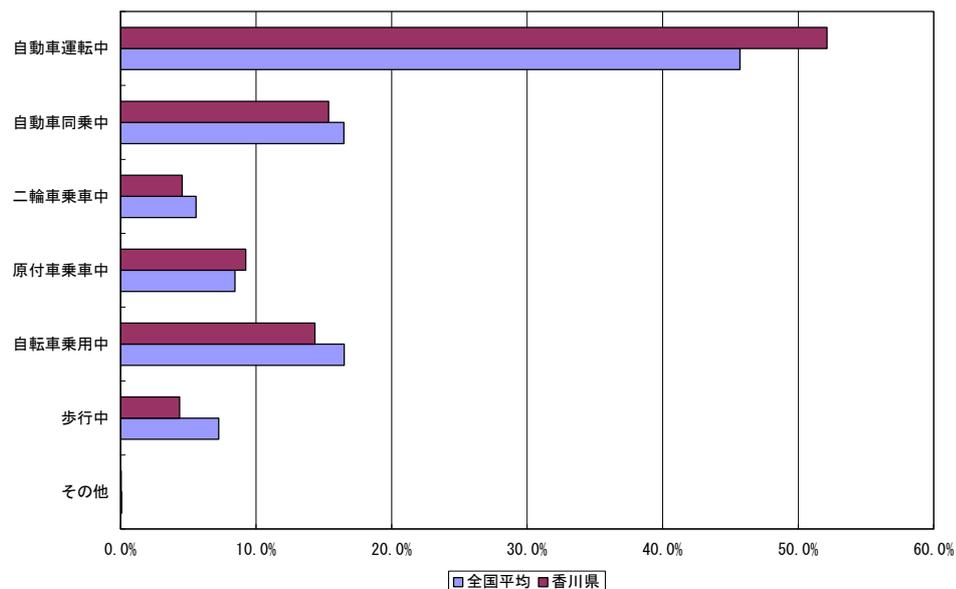


図2-1-5 状態別構成率(交通事故負傷者数)

(資料) 図2-1-1に同じ。

1) 交通死亡事故と異なり、交通負傷事故の場合は、各県によって扱いがやや統一されておらず、件数の信頼性に若干の問題が発生する。そのため、ワースト順位比較などは参考程度に止めておくべきであろう。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

図2-1-5は、交通事故負傷者数の状態別構成率である。これを見ると、ほとんどの状態で全国平均とさほど変わらない構成率であるが、最も負傷事故が多発する「自動車運転中」については、若干上回っていることが判明する。

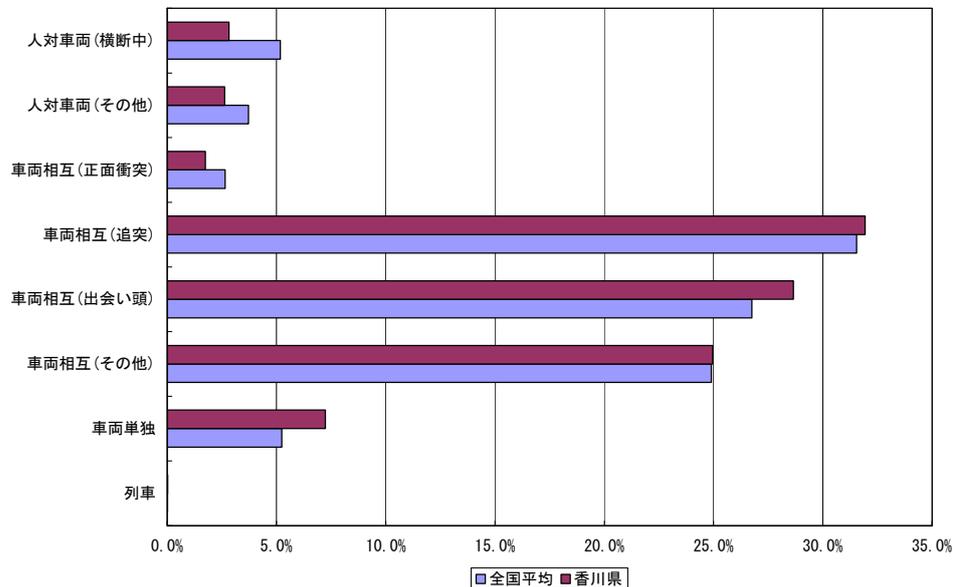


図2-1-6 事故類型別構成率（交通事故負傷者数）

(資料) 図2-1-1に同じ。

図2-1-6は、交通事故負傷者数の事故類型別構成率である。これを見ると、ほとんどの状態で全国平均とさほど変わらない構成率であるが、人対車両(横断中)については、相当上回っていることが判明する。

以上、図2-1-1～図2-1-6を通じて得られた知見をまとめれば、以下のようになる。

- ・交通事故死者数の年齢別構成率については、多発する16～29歳の年齢層で全国平均を若干上回り、80歳以上の年齢層で相当上回っている。負傷者数の構成率については、死者数ほど顕著な差異は見受けられない。
- ・交通事故死者数の状態別構成率については、「自転車乗車中」で全国平均を相当上回っている。負傷者数の構成率については、最も多発する「自動車運転中」で若干上回っている。
- ・交通事故死者数の事故類型別構成率については、「車両相互(出会い頭)」で相当上回っている。負傷者数の構成率については、「人対車両(横断中)」で相当上回っている。

次節以降においては、交通事故死者数の構成率が高い高齢者と若者の事故の特徴について、さらに詳しく見ていく。

### ② 高齢者の事故の特徴

表2-1-1は、近年の香川県の全交通事故中に占める高齢者の構成率である。これを

見ると、香川県の全交通事故死者数の過半数は高齢者で占められていることが判明する。それに対して、負傷者数の場合はそれほど過大な数値ではない。むしろ高齢者の人口に占める割合が20%以上であることを考えると、低いぐらいである。

表2-1-1 香川県の全交通事故中に占める高齢者構成率

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
死者数	45.3%	50.0%	53.8%	62.3%	54.3%	69.2%
負傷者数	14.4%	14.9%	15.1%	14.7%	16.2%	16.3%

(資料) 図2-1-1に同じ。

表2-1-2 香川県の高齢者事故状況（上段：負傷者数、下段：死者数）

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
全体	2,423名	2,435名	2,302名	2,150名	2,353名	2,375名
	34名	48名	42名	38名	38名	45名
歩行者	215名	211名	214名	232名	228名	237名
	14名	19名	21名	14名	22名	21名
自転車	580名	538名	509名	484名	502名	459名
	11名	13名	11名	12名	8名	10名
二輪車	489名	473名	438名	433名	425名	435名
	5名	8名	4名	6名	4名	6名
四輪車	1,139名	1,212名	1,137名	1,000名	1,196名	1,244名
	4名	8名	6名	6名	4名	8名

(資料) 図2-1-1に同じ。

続いて、表2-1-2は、近年の香川県の高齢者事故の状況である。これを見ると、高齢者の死者については、歩行者、自転車乗車中が合わせて約7割程度を占めていることが判明する。そして、いわゆる交通弱者の状態に陥ると、死に至る確率が相当高いことが判明する。

以後は、分析が相当細かくなるので、結果を要約して記載することにする。

高齢者が歩行中に交通事故に遭う場合、このときの事故の相手はほとんどがクルマであり、高齢者側には「走行車両の前後横断違反」（いきなり飛び出す）が、ドライバー側には「前左右の安全不確認違反」（周囲をよく見ていなかった）が原因で、事故に至るパターンが多い。

高齢者が自転車乗車中に交通事故に遭う場合、このときの事故の相手はほとんどがクルマであり、高齢者側には「前左右の安全不確認違反」（周囲をよく見ていなかった）が、ドライバー側にも「前左右の安全不確認違反」が原因で、事故に至るパターンが多い。

また、高齢者が事故に遭う時間帯については、20時以降の深夜に及ぶ事故はほとんど発生しておらず、8時～18時の昼間時間帯に多く発生している。ただし、死亡事故については18時～20時の薄暮時に多く発生している。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

統計上からはこのように言えるのだが、さらに県警にヒアリングするなど、個々の事故事例を検討していくと、「新しく開通した、見通しがよく利き、スピードの上がる直線区間で起こる死亡事故」がかなり目立つ。このことから、高齢歩行者や自転車が道路をふいに横断することを「想定外」としていたドライバーが事故を起こし、しかも、スピードが出ているので与えるダメージが大きく、その結果、死に至るものと推測される。

今現在の高齢者には、どこでも道路を渡ってしまう方がかなりいる。道路で寸断されてしまった農作業や買い物、近所への訪問などの目的地へ徒歩や自転車で移動する際に、横断歩道まで迂回するのは、心理的、体力的に面倒であるからである。しかもクルマの直前を渡ってしまうのは、クルマのスピードにあまり慣れていないので、大丈夫だとタカをくくる、なおかつ反射神経がどうしても衰えていて機敏に回避できない、といった点が理由として指摘される。事故に遭う高齢者の多くは、クルマを運転する経験がなく、クルマ社会に適応しきれない方であった。<sup>2)</sup>

### ③ 若者の事故の特徴

表2-1-3は、近年の香川県の全交通事故中に占める若者の構成率である。なお、ここでの「若者」とは、16歳から24歳までの者とする。これを見ると、香川県の全交通事故死者数のうち、若者が占める割合は、年ごとに変動があるものの、概ね10～20%の間で推移している。一方、負傷者のうち、若者が占める割合は、経年的に微減傾向にあるように見受けられるものの、前者は17%前後、後者は15%前後で推移している。総人口に占める若者の割合が10%程度であることを考えると、若者の事故発生頻度は高いといえるであろう。

表2-1-3 香川県の全交通事故中に占める若者構成率

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
死者数	18.7%	13.5%	17.9%	4.9%	20.0%	10.8%
負傷者数	18.9%	18.1%	18.3%	18.0%	17.5%	17.2%

(資料) 図2-1-1に同じ。

続いて、表2-1-4は、近年の香川県の若者事故の状況である。これを見ると、若者の死者については、二輪車、四輪車乗車中が9割以上を占めていることが判明する。とくに、四輪車については、全死者数の3分の2以上、全負傷者数の過半数を占めている。また、「若者」の年齢区分に高校生も含まれることから、自転車による負傷事故も2割弱を占めている。高齢者と比較すると、若者は知覚・反射能力が高いことから、事故に遭ったとしても、死に至るケースは高齢者ほど高くない。

以後は、分析が相当細かくなるので、結果を要約して記載することにする。

若者は、二輪車や四輪車乗車中の事故が極めて多く、とりわけ、交差点付近で、「安全運転義務違反」(前方・左右・後方に対する安全確認を怠った場合や、動静注視を怠った場合、予測が不適だった等)が原因で、事故に至るパターンが多い。ただし、高校生のみをピッ

2) なおかつ、高齢者のための交通安全教室等の機会にはまったく参加していない方がほとんどである。

表2-1-4 香川県の若者事故状況（上段：負傷者数、下段：死者数）

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
全体	3,186名 14名	2,952名 13名	2,790名 14名	2,637名 3名	2,546名 14名	2,495名 7名
歩行者	43名 1名	34名 0名	44名 0名	31名 1名	42名 0名	44名 0名
自転車	526名 1名	496名 0名	471名 0名	475名 0名	429名 0名	459名 0名
二輪車	745名 3名	632名 1名	641名 0名	621名 1名	548名 4名	537名 1名
四輪車	1,872名 9名	1,790名 12名	1,633名 14名	1,509名 1名	1,526名 10名	1,454名 6名

（資料）図2-1-1に同じ。

クアアップすると、自転車、二輪車乗車中での事故が多く、「安全運転義務違反」や「一時不停止」が原因で、事故に至るパターンが多い。

また、若者が事故に遭う時間帯については、とりわけ高い割合を示す時間帯はなく、深夜まで全時間帯に及ぶ。ただし、高校生のみをピックアップすると、登下校時の6時～9時及び15時～18時が高い割合を示している。

表2-1-5 香川県内指定自動車教習所を卒業した初心運転者事故状況（普通免許）

	平成19年			平成20年			平成21年		
	取得者数	事故人員	事故者率	取得者数	事故人員	事故者率	取得者数	事故人員	事故者率
香川県	12,909	319	2.47	12,192	279	2.29	11,263	265	2.35
全国	1,283,091	19,279	1.50	1,244,756	17,143	1.38	1,150,709	14,885	1.29

（資料）香川県警察本部HP [2]。

なお、若者の事故について、自動車教習所に関連するデータを見る。表2-1-5は、香川県公安委員会が指定する自動車教習所（「指定自動車教習所」）を卒業した初心運転者（運転免許を新規取得して1年以内のドライバー）の人身交通事故の状況である。「事故人員」は、人身交通事故を起こした初心運転者のうち、「第1当事者」<sup>3)</sup>の人数である。

これを見ると、近年では全国と比較して、香川県の指定自動車教習所を卒業した初心運転者の事故率は恒常的に高くなっていることが判明する。<sup>4)</sup>

3) 第1当事者とは、交通事故に関係した者のうち過失がより重い者を指し、過失が同程度の場合には、被害が小さい者を指す。

4) もちろん、初心運転者のすべてが若者に該当するわけではないことに留意する必要がある。

## 第2節 香川県の交通マナーの特徴

### ① 交通マナーについて

この節では、交通マナーについて考えてみる。ただし、交通事故と異なり、交通マナーについては解釈がさまざまであるので、まず筆者が考える交通マナーについての解釈について言及する。

第3章第1節で後述する『交通安全教育指針』では、交通マナーを「交通ルールを除く、道路および交通の状況に応じて、配慮しなければならない事項」と定義している。<sup>5)</sup>ただし、何を持って交通マナーとするのか等についての具体的記述はない。

そこで、筆者は、複数の県民を対象として、交通マナーについてのヒアリングを行って見た。まず、「交通マナーとは何か」と尋ねると、多くの方が答えに窮した。そこで、質問を変えて、「交通マナーが悪いと具体的に感じる時」について尋ねた。その結果、例えば、「合図を出さず、いきなり車線変更するクルマ」とか、「横一列に、車道まではみ出して通学する自転車の高校生」等の回答があった。そして、これらが、自ら（回答者本人）を含めて、具体的に他の交通参加者に迷惑を生じさせたときに悪い、と感じられるようであった。

さらに、「交通マナーが良いと具体的に感じる時」について尋ねた。その結果、例えば、「マンションの敷地内から渋滞の公道へ出るとき、合図をすると止まってくれたとき」とか、その逆に、「入れてあげたら、ハザードランプでお礼してくれた」等の回答があった。これらは、「別にすることが義務づけられているわけではないが、それをするにより、他者とのコミュニケーションがうまくいったとき」に認識されるようであった。

これらをまとめると、以下のようなになる。

- ・「交通マナーが悪い（印象）」とは、ルールを守らない、あるいは他の交通参加者に配慮を欠く交通参加者が多いこと。
- ・「交通マナーが良い（印象）」とは、相手が他の交通参加者に気づき、適切なコミュニケーションをとってくれること。

もとより、交通マナーについては、例えば、根源的にモラルにまで立ち返って考えるなど、別のアプローチも存在することは承知している。しかし、「他県に誇れる交通マナーの向上を図る」ためには、県民がふだん考えていること、日常思っていることをベースにして解釈を行う方が、現実的にはより好ましいのではないかという判断により、これらのようなアプローチをとることにした。

### ② 県民による交通マナーの指摘

「香川県の交通マナーは全国最低！」というのは、他県から転入してきた、あるいは他県で暮らしたことのある県民の方々からよく聞く言葉である。加えて、マスコミ関係者の多くも、事あるごとに指摘している。

しかし、実は、香川県だけではなく、他のかなり多くの県についても、「〇〇県の交通マ

---

5) 警察庁交通局 [5] 参照。

ナーは最低、最悪！」という情報が山ほどある。その県の住民がそのように言っている場合がほとんどである。一方、その反対の、「〇〇県の交通マナーは最高！」という情報について、筆者はなかなか発見できていない。どうも交通マナーに関しては、自県をヒステリックかつネガティブに断ずることが通常であるように感じられる。

ただし、まずは先入観を持たず、県民がどのように香川県の交通マナーを見ているのかについての基礎情報を把握する。そこで、平成13（2001）年度調査研究の際に、県民に対して行ったアンケート（「香川県の交通安全教育の効果的推進に関するアンケート」）の結果を紹介する。<sup>6)</sup>

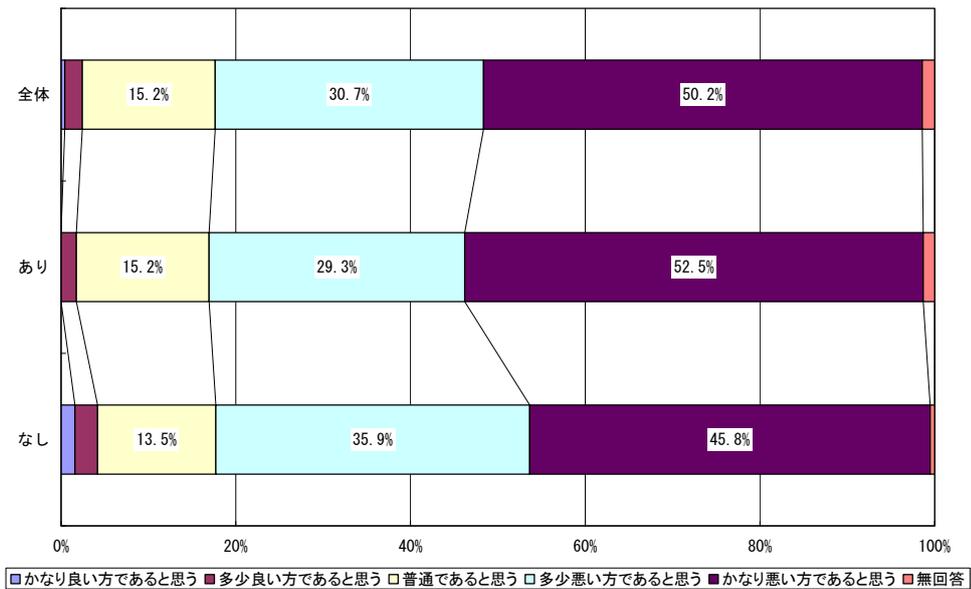


図2-2-1 香川県民の交通マナーについてのイメージ（他県居住経験別）

（資料）交通安全教育の効果的推進に関する調査研究会 [6] より引用。

図2-2-1は、回答者を全体及び「他県居住経験別」に分類して、香川県民の交通マナーについてのイメージを聞いたものである。これを見ると、回答者全体のみならず、他県居住経験ありでもなしでも、「多少悪い方であると思う」と「かなり悪い方であると思う」の合計が8割を越えており、香川県民の交通マナーについて、かなり厳しい見方をしていると判断できる。

図2-2-2は、図2-2-1と同様に分類して、香川県内のドライバーの交通マナー（違反）について気になることを聞いたものである。これを見ると、回答者全体のみならず、他県居住経験ありでもなしでも、「黄信号で、スピードを落とさず交差点に進入するクルマ」、「左折・右折時、車線変更時に合図を出すのが遅い、または出さないクルマ」がとくに気になっていると判断できる。

図2-2-3は、図2-2-1と同様に分類して、香川県内のドライバー以外の交通参加者の交通マナー（違反）について気になることを聞いたものである。これらを見ると、回答者全体のみならず、他県居住経験ありでもなしでも、「高校生の自転車乗車中」、「高齢

6) このアンケートの詳細については井原・正岡 [1] 参照。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

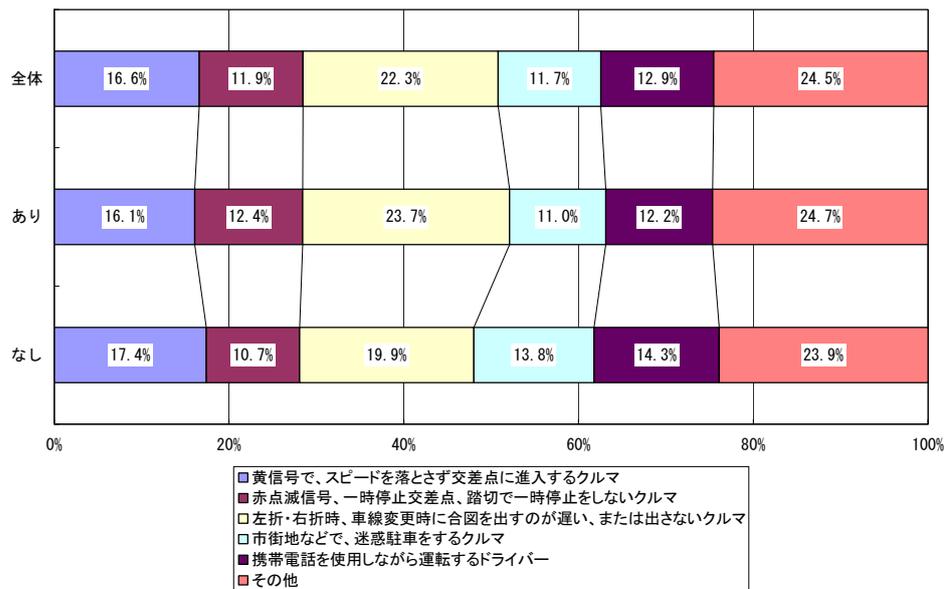


図2-2-2 香川県内のドライバーの交通マナー（違反）について  
気になること（他県居住経験別）

（資料）図2-2-1に同じ。

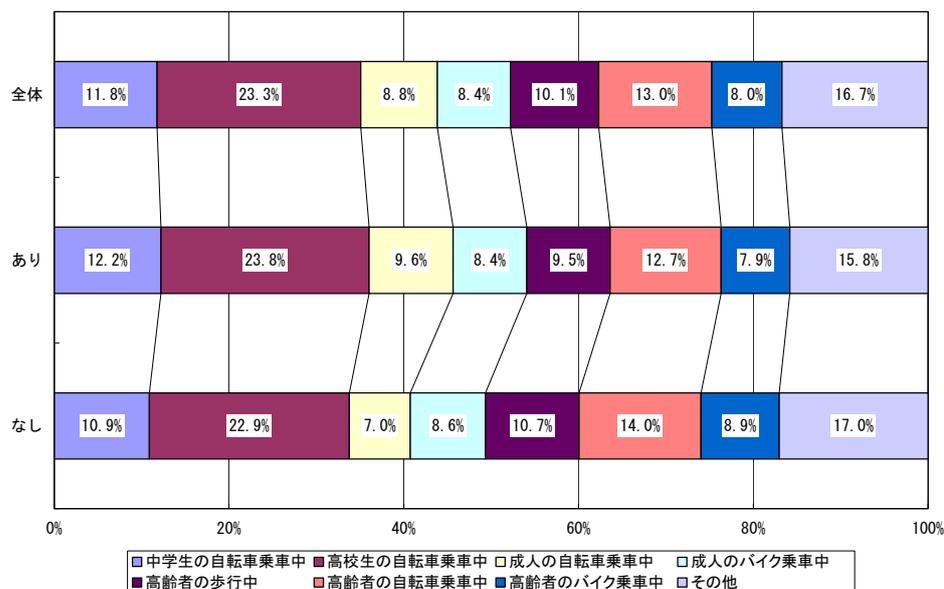


図2-2-3 香川県内のドライバー以外の交通参加者の交通マナー（違反）  
について気になること（他県居住経験別）

（資料）図2-2-1に同じ。

者の自転車乗車中」がとくに気になっていると判断できる。

なお、これらの調査結果については、その後に実施された、香川県政策部交通政策課[3]、[4]においても、ほぼ同様の指摘がされている。

### ③ 県民の交通マナーの現状

それでは、見方を変えて、アンケートに回答する回答者本人は、交通マナーをどの程度意識して実行できているのかについて尋ねてみることを試みた。そこで、「交通安全教育に

関するアンケート調査」において、そのための設問（問3～問8）を設けた。

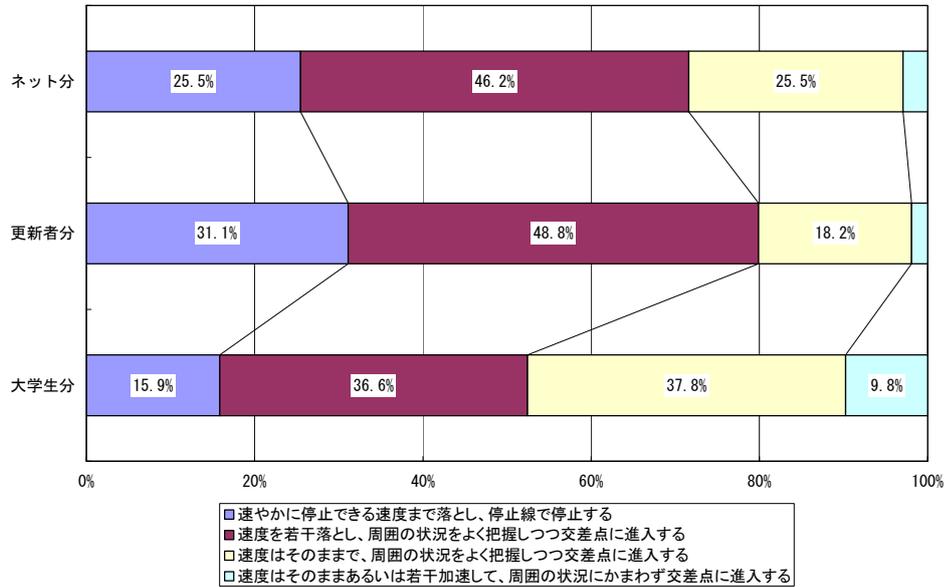


図2-2-4 渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際のふだんの運転行動

(資料) 筆者作成。

図2-2-4は、渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際のふだんの運転行動について尋ねたものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」について、概ね望ましい運転行動をとっていることが判明する。一方、「大学生分」については、速度を落とさずに進入するという回答が目立つ。

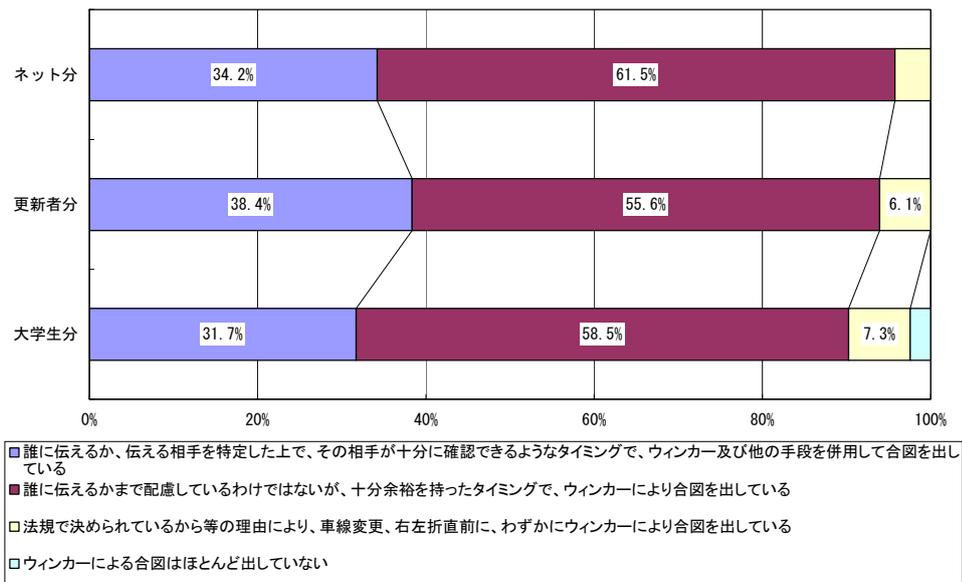


図2-2-5 車線変更時、右左折時の合図に関するふだんの運転行動

(資料) 筆者作成。

図2-2-5は、車線変更時、右左折時の合図に関するふだんの運転行動について尋ね

## 第2章 交通事故とマナーの現状

たものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」、「大学生分」のすべてについて、概ね望ましい運転行動をとっていることが判明する。

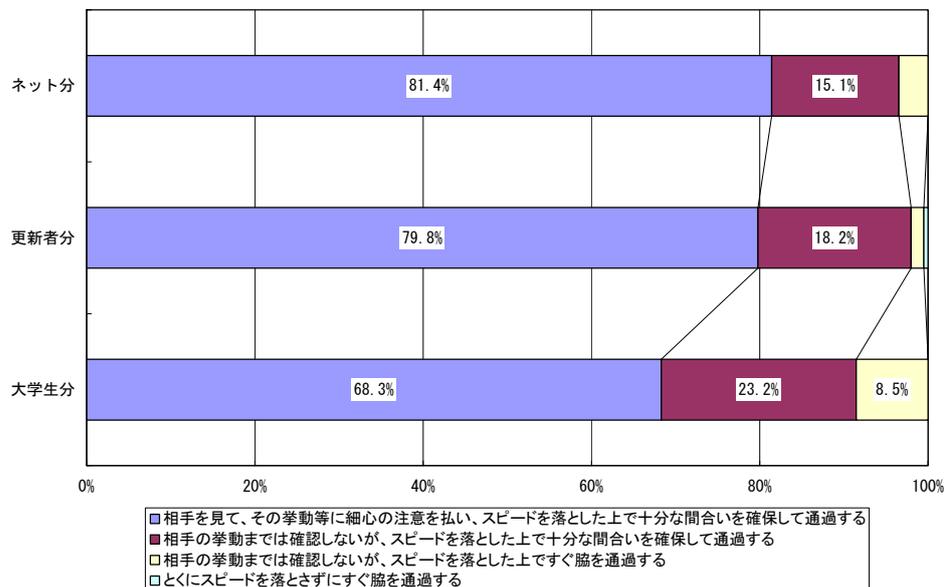


図2-2-6 歩車分離が十分になされていない道路で、歩行者・自転車の脇を通過する際のふだんの運転行動

(資料) 筆者作成。

図2-2-6は、歩車分離が十分になされていない道路で、歩行者・自転車の脇を通過する際のふだんの運転行動について尋ねたものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」について、概ね望ましい運転行動をとっていることが判明する。一方、「大学生分」については、スピードを落とすものの、すぐ脇を通過するという回答が目立つ。

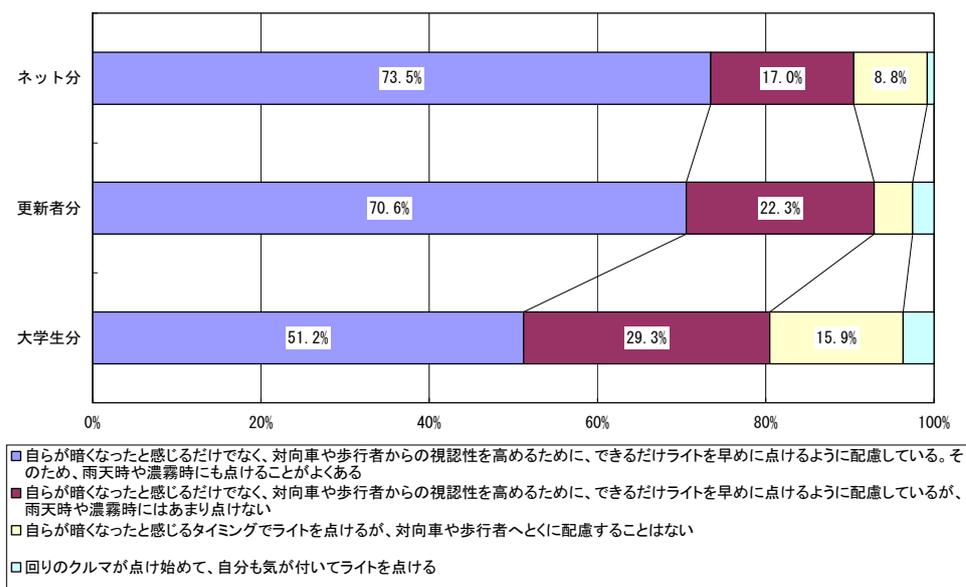


図2-2-7 薄暮時等のライト点灯に関するふだんの運転行動

(資料) 筆者作成。

図2-2-7は、薄暮時等のライト点灯に関するふだんの運転行動について尋ねたものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」について、概ね望ましい運転行動をとっていることが判明する。一方、「大学生分」については、他者からの視認性を高めるという意識が若干乏しいことが窺われる回答が目立つ。

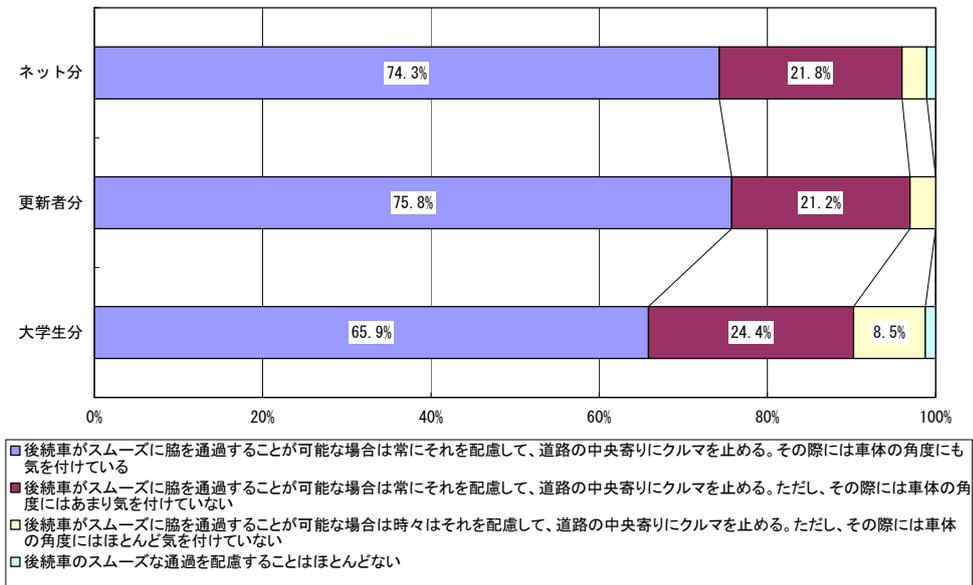


図2-2-8 片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際のふだんの運転行動

(資料) 筆者作成。

図2-2-8は、片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際のふだんの運転行動について尋ねたものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」、「大学生分」のすべてについて、概ね望ましい運転行動をとっていることが判明する。

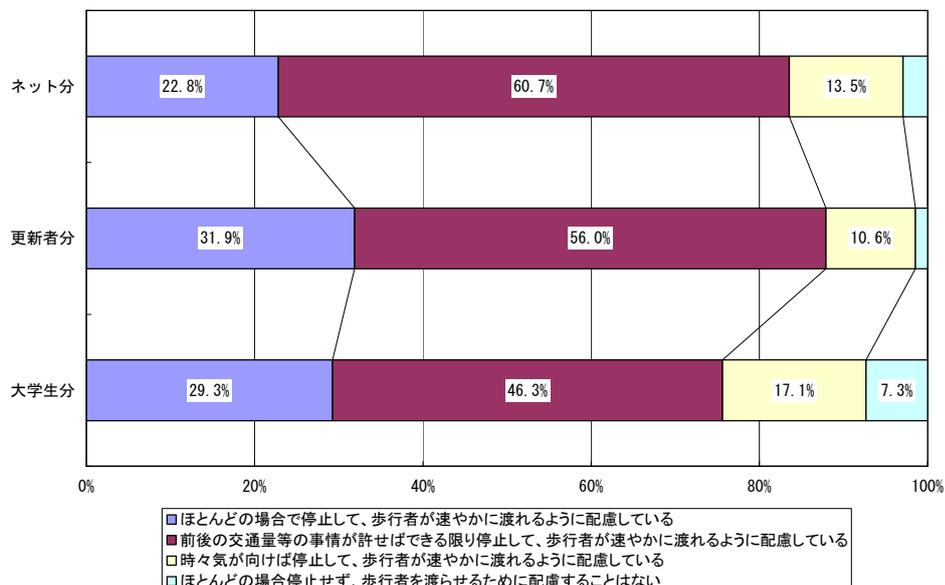


図2-2-9 信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合のふだんの運転行動

(資料) 筆者作成。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

図2-2-9は、信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合のふだんの運転行動について尋ねたものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」について、概ね望ましい運転行動をとっていることが判明する。一方、「大学生分」については、歩行者に配慮するという意識が若干乏しいことが窺われる回答が目立つ。

以上、交通マナーを考えるために適切と思われる事例を6つ選定し、それぞれについて、最も望ましい運転行動から望ましくない運転行動まで、段階を設定して、県民の実行状況を把握した。そして、図2-2-4～図2-2-9を通じて、交通マナーについて、回答者が概ね望ましい運転行動をとっているものと判明した。

ただし、敢えて問題点を指摘するならば、以下のようなになる。

- ・アンケートで調査した交通マナーのうち、最も望ましい運転行動の実行率が若干低いものは、「車線変更時、右左折時の合図に関する運転マナー」であった。
- ・アンケートで調査した交通マナーのうち、最も望ましい運転行動の実行率がかなり低いものは、「渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際の運転マナー」、「信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合の運転マナー」であった。
- ・とくに若者については、「渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際の運転マナー」、「信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合の運転マナー」について、あまり望ましくない運転行動をとっている回答者の比率が高い。

なお、これらの結果については、筆者には想定外によい内容であったとの感想がある。筆者はここ数年、自らが講師を務める安全運転管理者講習において、車線変更時、右左折時の合図についての運転マナーに言及したところで、例えば、下記のような注意ポイントを説明している。<sup>7)</sup>

- ・伝える相手を特定すること—漫然と習慣的に「合図行動」として行うのではなく、周囲のどの交通参加者にメッセージを発しているのか、意識的に行うこと。
- ・複数の伝達手段を併用すること—例えば、左折のウィンカーを出すとき、同時に道路の左側に寄れば、他の交通参加者に、より明確に左折の意図を伝えられる。
- ・適切なタイミングで伝えること—例えば、車線を変更するとき、変更する直前よりも、ある程度前に他の交通参加者が確認できるタイミングでウィンカーを出す。

そして、これらの意識的な励行状況について安全運転管理者に質問するのだが、これらをすべて意識して励行できていると挙手する者は、毎回わずかに数%程度にとどまるのである。それゆえ、今回の交通マナーのアンケート結果も、望ましい運転行動の実行率は相当低いものと事前に想定していたのであった。

---

7) この内容については蓮花 [7] 参照。

### 第3節 交通事故減少とマナーアップをめざすために

#### ① 交通事故減少とマナーアップをめざす理由

第1節、第2節と香川県の交通事故と交通マナーの現状を見てきた。交通事故についての特徴は、全国的に死亡事故が多発する年齢層でより多くの死亡事故死者がおり、また、自転車での死亡事故も多発している。そして、負傷者事故の場合は、全国的に負傷事故が多発する自動車運転中でより事故が多発し、その内容としては「車両相互（出会い頭）」と「人对車両（横断中）」が多い。

そして、交通マナーについての特徴は、県民の印象では、クルマ、自転車でかなり悪い印象があり、クルマでは「黄信号で、スピードを落とさず交差点に進入するクルマ」、「左折・右折時、車線変更時に合図を出すのが遅い、または出さないクルマ」、自転車では中高生と高齢者の乗り方に問題が多いということである。そして、どのぐらいの県民ドライバーが望ましい運転マナーを実行できているのかというと、かなり多くのドライバーが実行できているということである。ただし、「渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際の運転マナー」、「信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合の運転マナー」では実行率がかなり低くなり、とくに若者でこの傾向が顕著に見られる。

これらの状況をどうするべきであろうか？「もちろん改善するべきである」と、公益的な見地からは即座に回答が出る。交通事故は言うまでもなく、当事者の運命を狂わせ、社会的な損失を招くからであり、交通マナーは、お互いが気持ちよく道路を使用するために重要な心がけであるからだ。

そして、一部の悪い交通マナーと指摘されるものは、実は法令違反と同義であり、この行為が交通事故に至ってしまう場合もあるからだ。労働災害の分野には「ハインリッヒの法則」というものがある。これは、アメリカの保険会社に勤めていたハインリッヒ氏が、徹底的な追跡調査と統計分析の末に確立させたものであるが、その内容は、「1件の重大事故の背景には、同種の29件の軽微な事故、さらには300件の事故にまでは至らない体験（いわゆるヒヤリハット体験）が存在する」というものである。労働安全教育では、安全行動に対する戒めとして活用されている。

具体的な比率は多少異なるかもしれないが、同様の考え方が交通事故にもあてはまるであろう。すなわち、「死亡事故の背景には、同種の人身事故が数十倍あり、さらに、数多くの事故に至らなかったヒヤリハット体験がある」という考え方である。このヒヤリハット体験を誘発する行為に、悪い交通マナーが該当するのである。

図2-3-1は、県民に対して交通人身事故の発生理由に対する考えを聞いたものである。これを見ると、県民においても、交通事故が多発するのは、その根底に交通マナーの欠如があるものと指摘している。<sup>8)</sup>

また、よい交通マナーを助長することについては、どのように考えられるか。こちらについては、「とくに交通事故に直接関係するわけでもないから、変える必要はないのではないか」という意見も十分想定される。この点については、筆者も同意見の場合もあるが、

8) この内容については香川県政策部交通政策課〔4〕参照。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

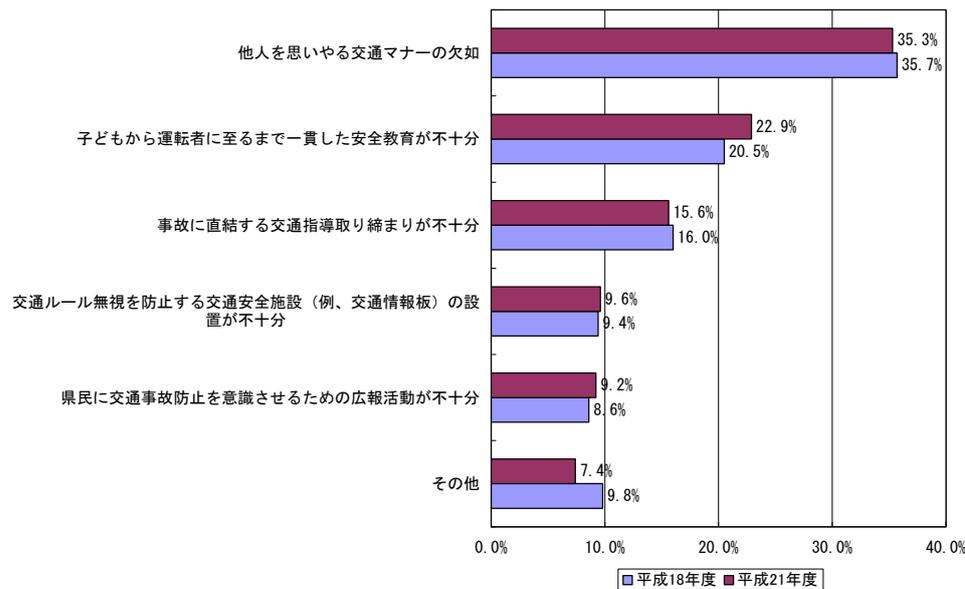


図2-3-1 交通事故の発生理由

(資料) 香川県政策部交通政策課 [4] より引用。

ただし、近年の経済成長著しい中国に出掛けた際に思ったことがある。中国ではクルマがますます増加しており、路上に溢れているが、彼らは車同士でコミュニケーションをほとんどとらず、混雑時には高速道路の料金ゲート前などでも、レーンが3つある場合、車列が5つできあがっている。そして、ドライバーは隙あらば横に並んでいる他のクルマより先に鼻先を突っ込むことに腐心している。よく事故が起きないものだヒヤヒヤしたが、実際はかなり事故が起きているということだ。そして、何よりこの光景を見て、当方は「浅ましい」と思ってしまった。しかし、ふり返って、よりカーコミュニケーションが進んだ大都市や他国の住民から見たら、香川県の状況は同様に思われてしまうかもしれない。

また、当方が訪れたのは、西安、青島、上海であるが、観察したところ、西安の交通状況よりも若干青島の方が、そして上海の方がかなりわかりやすかった。これについては上海の方が、他国の影響を受けて、中国の中でも先進的に変化しているものと思わざるを得なかったのである。西安などは歩行者が道路をどこでも横断し、クルマが共存しているようなまだしも牧歌的な印象だが、上海では歩行者がうかつに道路を横断しようものなら、猛スピードのクルマにはね飛ばされても仕方がないようなピリピリした印象であったのだ。

このように、道路上におけるコミュニケーションは、国やその土地の経済状況や発展状況に合わせて、新たに共通の認識が生まれ、変化していくものだと実感した。そして、我々も先進国の一地方と目される以上、それにふさわしいコミュニケーションの取り方をめざすのも重要な態度であることと思われるのである。

### ② 交通事故とマナーについての県民の意向

香川県交通安全教育推進会議の立場では上記のような発想となるが、一方、県民はどのように考えているのであろうか。そこで、「交通安全教育に関するアンケート調査」において、そのための設問（問9）を設けた。

図2-3-2は、香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性を尋ねたも

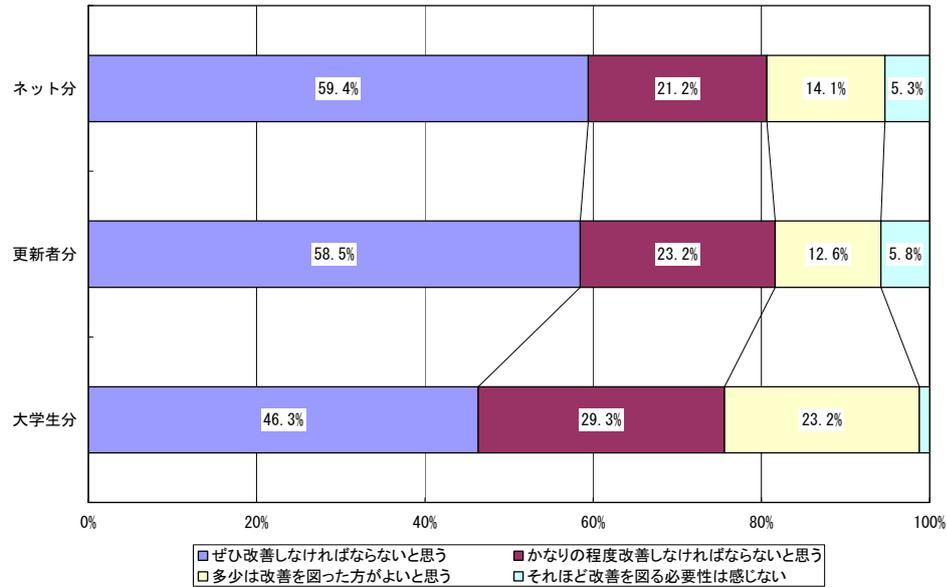


図2-3-2 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性

(資料) 筆者作成。

のである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」では約6割が「ぜひ改善しなければならない」と回答しており、「かなりの程度改善しなければならないと思う」と合わせて、約8割が改善の必要性を感じている。「大学生分」についても、「多少は改善を図った方がよいと思う」の比率が他と比べて多いものの、やはり改善の必要性を多く感じている。

なお、この設問についての意見を自由記入形式で回答してもらった。これらの記入内容について、できるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で以下に紹介する。

<記入例>

- ・ 仕事柄、約束の時間に間に合わせる為に、気が付けば焦る気持ちから若干スピードが出過ぎている時があるが、こんなのは言い訳にしかならないだろう。時間に余裕をもって行けば、危険な運転をする必要もなくなり、周りにも目配り気配りができ、安全運転に繋がると思う。マナーアップが安全運転に繋がるし、安全運転がマナーアップに繋がるのだと思う。(男性・25～29歳)
- ・ せっかちな県民性はなかなか改善できないと思うが、その県民性を逆手にとった改善法や全国的に改善法で効果のあったものは積極的に取り入れていってはどうか。(女性・30～39歳)
- ・ ウインカーを出すタイミングについて、再教育すべきである。交差点の右折車線に入ったら、ウインカーは出した状態を維持すべきではないでしょうか？また、道路から曲がる際に、ブレーキを踏んでからウインカーを出す方が多いですが、後続車にとっては何のブレーキかが分からないし、急にブレーキを踏む方が多いため危険である。ウインカーを出してからブレーキを踏んで曲がることを再教育すべきであると思います。(男性・30～39歳)
- ・ 県外出身者です。香川県はよく言われるように道が広い為、車の走行速度が全般的に相当高いです。首都圏や大阪圏と比べるととにかく高速道路と変わらない速度で一般道を平気で走っている人があまりにも多すぎます。しかもそれだけの速度を出しているといった自覚が全くといっていいほどありません。また道が広いと運転技術も未熟なようです。軽自動車でも右左折する際に必ず反対側に大回りをして曲がっている運転者がどれだけいるか(例：左折する手前でハンドルを一度右に切って

から左に曲がる) こんなドライバーは他県では見られません。とにかく運転マナーより運転技術の向上を考えた方がいいのでは?でもそれでは行政の対応が難しいので、道の構造を速度が上がらないような構造に変えていくというような手法がいいのではないのでしょうか。(男性・40～49歳)

- ・各ドライバーが改善していかなければいつまでたっても交通マナーは悪いままになってしまう。人間は他人の行動に感化されやすいから、交通ルールを守る事が当たり前になれば、違反やマナーの悪い運転は恥ずかしくてできないと思う。今はみんなマナーが悪いから、これくらい大丈夫とか、みんなしてるからという感じで交通マナーが悪いのだと思う。(女性・40～49歳)
- ・運転中不愉快に思うのは、一部の不心得者の運転に限られ、大半の県民は安全運転を実践し、または安全運転を心掛けているように思います。(男性・70歳～)
- ・香川県のドライバーは確かにマナーが悪い。これから自動車学校を卒業する生徒さんにももっとマナーを自動車学校で教えるべきだと思う。僕自身も改善する点が沢山あります。(男性・40～49歳)
- ・ワースト上位だが、道路面積や人口密度は考慮されないのか。逆に運転マナーが良い県を知らない。(男性・20～24歳)

また、個々の所属先においてはどうかであろうか。筆者は、平成22(2010)年度中に、自らが講師を務めた「安全運転管理者<sup>9)</sup>等講習」において、アンケート調査(「平成22年度職場における交通安全教育についての実情調査」)を実施し、合計で229の有効回答を得た。そのアンケート中に、「あなたは、所属する職場での実情に鑑みて、「交通事故による人員の(一時的)損耗」と、「マナーを損ねる運転行動によるイメージダウン」について、どちらをより憂慮いたしますか?」という設問を設けた。その回答は図2-3-3のようであった。

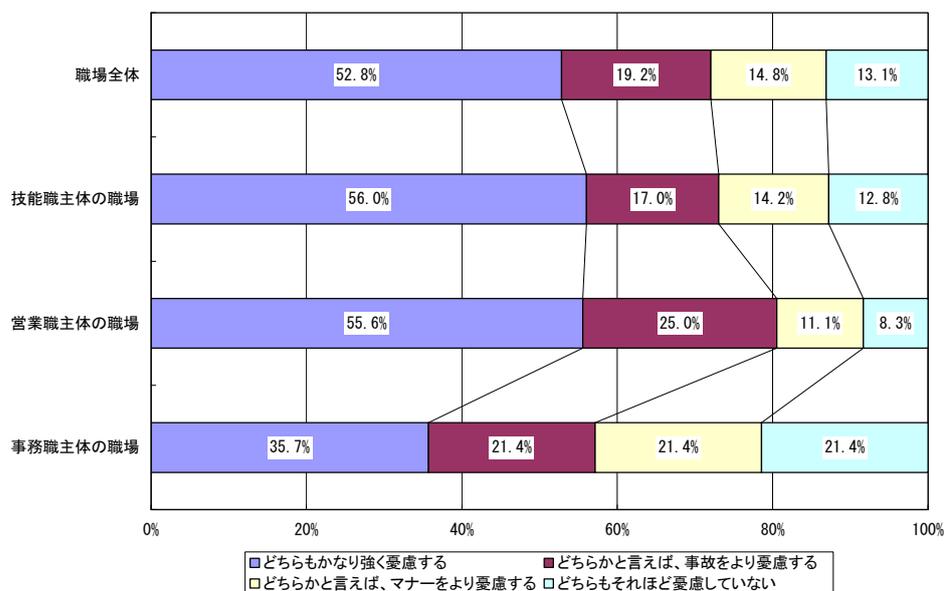


図2-3-3 交通事故とマナーを損ねる運転行動に対する憂慮

(資料) 正岡「平成22年度職場における交通安全教育についての実情調査」より作成。

9) 安全運転管理者は、香川県内で約3,000名選任されており、「自らが所属する職場において、『交通安全教育指針』に基づく教育(道路交通法第74条の3第2項)のほか、安全運転に関する技能や知識などの指導を行う(道路交通法施行規則第9条の10第7項)」ことを義務づけられている。

これを見ると、職場全体で見て過半数が「どちらもかなり強く憂慮する」という回答をしており、一方で、「どちらもそれほど憂慮していない」という回答は約1割に過ぎない。したがって、多くの職場において、交通事故や交通マナーについて、それなりに神経を遣っており、安全運転管理者は、所属する個々の従業員において交通事故や交通マナーに十分注意を払って欲しいと思っているようだ。<sup>10)</sup>

### ③ 交通事故減少とマナーアップのためには

多くの県民において、交通事故減少とマナーアップを望んでいることが確認できたが、それでは、これをどのように実現していけばよいのであろうか。

四国新聞の報道によれば、香川県警は平成23(2011)年1月11日、同年の交通事故死者数について、平成22(2010)年の65人より10人も少ない「55人以下」に抑えんとする運営目標を発表した。年間の犠牲者数で数値目標を設定するのは初めてであり、これは、従来の「人口10万人当たりの交通事故死者数を全国ワースト15位以下」にするという目標を掲げていたものを、より県民に分かりやすい数値目標として、死者数を用いることにした、ということである。<sup>11)</sup>

さらに、四国新聞の報道によれば、香川県は平成23(2011)年1月31日、平成23(2011)年度から5年間の交通安全施策の指針となる「第9次県交通安全計画」の素案をまとめ、「香川県交通安全対策会議(会長・浜田恵造香川県知事)」の会合で示した。これによると、「5年後の年間交通事故死者数を47人以下、死傷者数は1万1千人以下」とする目標値を設定したということである。<sup>12)</sup>

それぞれの目標を達成するための具体的対策として、多岐にわたる交通安全対策が示されている。目標が「重大事故、すなわち死亡事故の抑止」となっていることから、これら対策の中心は、どちらかというところ、強制力の発動である「交通指導取締りの強化」等のようにも見受けられるが、もちろん、交通安全教育にも応分の比重がかけられていることは言うまでもない。

ただし、第1章第1節で述べた通り、公権力による強制力の発動の強化については、さらなる交通警察官の増員や施設関係予算の確保を必要とすることでもあり、県の財政状況が厳しい昨今の状況では、ことさら限界が感じられつつあることもまた事実である。また、交通指導取締りの強化等の手段により、「道路利用者が交通安全の必要性・重要性を理解し、自主的に行動できるようになること」が期待できるかと言うと、残念であるが疑問を呈さざるを得ない。

すなわち、「第9次県交通安全計画」のように、恒常的に死者数を減少させるという目標を達成するためには、「長期的な体質改善」が不可欠のように思われるのである。加えて、重大事故の背後に潜む軽微な事故やヒヤリハット体験の減少、さらに「他県に誇れる交通マナーの向上」を達成するためには、交通安全教育の充実によるしかないのである。

10) ただし、安全運転管理者が置かれている職場は、技能職主体の職場がかなり多くを占めており、当該アンケートについても約6割を占めている。一般に技能職主体の職場は、営業職、事務職主体の職場よりも安全意識が高い。したがって、事務職主体の職場では、考え方が多少異なることに留意する必要がある。

11) 四国新聞HP, <http://news.shikoku-np.co.jp/kagawa/social/201101/20110112000114.htm> 参照。

12) 四国新聞HP, <http://news.shikoku-np.co.jp/kagawa/locality/201102/20110201000144.htm> 参照。

## 第2章 交通事故とマナーの現状

このことについて、県民がどのように考えているのかについて把握することを試みた。そこで、「交通安全教育に関するアンケート調査」において、そのための設問（問10）を設けた。

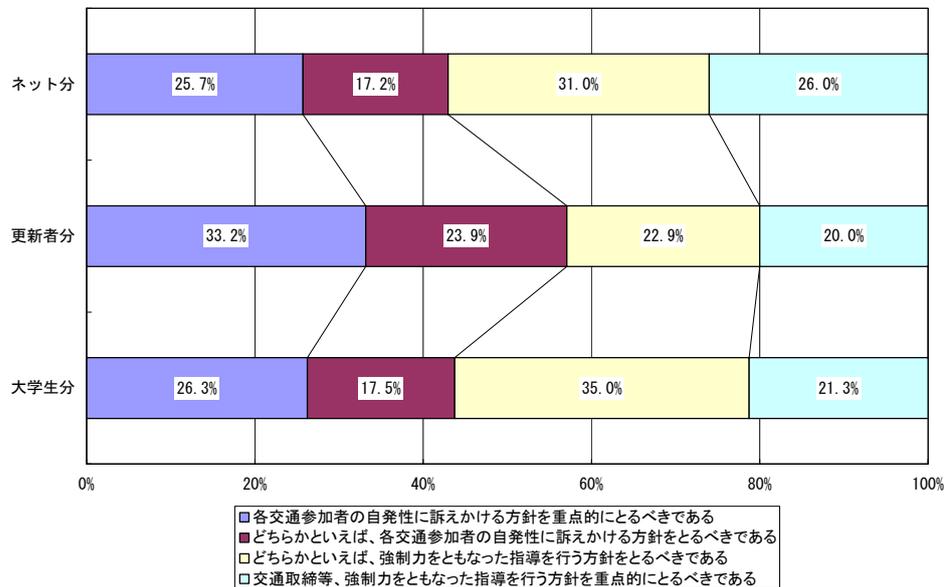


図2-3-4 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針

(資料) 筆者作成。

図2-3-4は、香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針について尋ねたものである。これを見ると、自発性に訴えかける方針と強制力をともなった指導を行う方針について、どちらを基本的方針に採用すべきかということについては、ほぼ同等の比重が置かれているようである。

「自発性に訴えかける方針」とは、交通安全教育と解釈してよく、一方、「強制力をともなった指導を行う方針」とは、交通指導取締りの強化と解釈してよいものと思われる。そして、県民はどちらか一方に偏ることなく、両方針をうまく活用して、香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させることを志向しているものと見受けられる。

このことには、各回答者が思い描く交通事故やマナーのイメージにかなり幅があることも関係することと思われる。すなわち、単に交通事故という場合にも、死亡事故のように重大な事故を想起するものか、それとも、多数の軽微な事故を想起するものか。また、単に交通マナーという場合にも、悪い交通マナーを想起するものか、それとも、良い交通マナーを想起するものか。これによって、選択する基本的方針が異なるものと想定される。

なお、この設問についての意見を自由記入形式で回答してもらった。これらの記入内容について、できるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で以下に紹介する。

### <記入例>

- ・自動車運転や歩行者の交通ルールなど、道路にずっと警察など強制力を持った人が常時指導を行えるはずも無く、やはり、各個人の意識改革が必要であると思う。(女性・30～39歳)

- ・やはり、事故を減らすには運転者の意識の改革と警察と自治体、近隣住民の方の合同による、危険な場所の環境改善であると思います。一旦停止の表示があるにもかかわらず、停止をしないで交差点に突っ込んで来て大事故を起こし、何の落度も無い人に取り返しのつかない怪我を負わせたり、アルコールを飲んでの運転をするとんでもない運転者も後を絶たないことから、最も重要なことは交通取締の強化であると思います。（男性・40～49歳）
- ・時間はかかると思いますが、改善しなければならないと感じているひとりひとりに対し、何を改善すべきかをテーマとして伝えれば、改善すべきと感じる人は、実践すると思います。実践することで、少しずつ改善されるのではないのでしょうか？まずは、何を改善すべきかの優先順位を警察が提示すべきかと思います。（男性・30～39歳）
- ・真に交通マナーを改善させる必要があると思うのであれば、少々委縮させてでもマナーを守らせるべきである。（男性・25～29歳）
- ・基本的に、運転はマナーの問題なので、一人一人の意識改革がなければ向上しないと思う。しかし、それを交通取締等の強制力を伴った指導をすると、反抗心から改善しない人も多いことが考えられる。また、最近の交通取締は、交通違反をするのを事前指導するのではなく、事後指導しかしていないように思われる。とくに、一方通行や右左折禁止などは、事前に標識等が見えにくい様な箇所で行っていることが多いので、交通マナーの悪い人というより、標識を見落とした善意過失者を取り締まっていると思うので、取締体制の悪意を大いに感じる。したがって、本当に交通事故を減少させ、マナーを向上しようと考えているなら、まずは事前注意をしっかりと行うことが必要であると思われる。そして、その上でのマナー違反を、きっちり取り締まる必要があるのではないだろうか。（女性・30～39歳）
- ・多数のドライバーは、自分は普通の運転であると思っており、マナーが「良くない、悪い」と認識している方は多くないのでは。したがって、自発性に訴えかけるだけでは効果は期待できないと考えます。使い古した言葉ではありますが、事故を防ぐにはまず小さな「事故の芽」から摘み取っていかねばなりません。改革には少なからず痛みが伴います。「こんなことで!？」と反発がある位の取り締まり、強制力をともなった指導が必要では。（男性・40～49歳）
- ・交通マナーが悪くなると、ドライバー自身が危険になったり、困ったりする機会が多くなっているはずである。ドライバー自身の身を守るためにマナーが必要だという意味もあるから、「マナーを守ったらこのような交通事情になりますよ」という前向きな教育も必要ではないか。あまり他車や歩行者に親切すぎる運転もかえって危険なことがあるので、過度な親切は奨励しない方がいい。例えば、歩行者が道路を渡りたがっているのに気がついて、車の多い道路では、親切で車を止めるのは、歩行者も自分もかえって危険です。（男性・60～69歳）
- ・県民性の問題だと思うので、強制力を伴わないと効果がないのでは。（男性・20～24歳）

これらのことを考え合わせて、香川県では「自発性に訴えかける方針」と「強制力をともなった指導を行う方針」とを車の両輪として、交通事故を減少させ、マナーを向上させるための諸対策を実施していくべきであろう。ただし、とくに交通事故に関して言えば、どんなに努力を傾注したとしても、一定以上の確率で発生することは避けられないであろうし、今後、高齢化の進展や人口の減少、さらには技術の進歩、経済活動の活発化（不活発化）による道路交通の様相の変化などにも大いに影響を受けるので、香川県警や香川県の掲げる目標については、あくまで現時点での情報に基づく「努力目標」と捉えるべきな

## 第2章 交通事故とマナーの現状

のかもしれない。

いずれにしても、交通安全教育に関して言えば、多くの県民に広く影響を及ぼすような取り組みを展開する必要がある。そのために県の財政が拠出する費用はそれほど多くはない。例えば、現在の香川県交通安全教育推進会議の年間の運営費用は、動画教材の作成をも含めて、交通警察に携わる人員を1人増加させる平均的費用にも満たないのが偽らざる事実である。ただし、一方で、香川県で交通安全教育を盛んにするための総合的な努力は大いに必要とされる性質のものなのである。なお、現在、香川県で交通安全教育がどのように実施されているかについての現状は、第3章で述べる。

<第2章の引用文献・資料>

- [1] 井原健雄・正岡利朗, 『交通安全教育の意義と役割』, 勁草書房, 2011年1月.
- [2] 香川県警察本部HP, <http://www.pref.kagawa.jp/police/koutsutoukei/syoshinsya/index.htm>.
- [3] 香川県政策部交通政策課, 『香川県の交通安全意識等に関するアンケート』, 2007年8月.
- [4] 香川県政策部交通政策課, 『香川県の交通安全意識等に関するアンケート』, 2010年1月.
- [5] 警察庁交通局, 『交通安全教育指針(普及版)』, 全日本交通安全協会, 1999年4月.
- [6] 交通安全教育の効果的推進に関する調査研究会, 『香川県における体系的交通安全教育の効果的推進に関する調査研究』, 香川県警察本部, 2001年12月.
- [7] 蓮花一己, 『交通危険学』, 啓正社, 1996年12月.

## 第2章のまとめ

本章では、本調査研究の対象となる香川県の交通事故とマナーの現状について述べた。まず、香川県の交通事故の特徴について整理し、続いて、香川県の交通マナーの特徴について整理した。そして、交通事故減少と交通マナーアップのための対策についての考え方を述べた。その主な内容は、以下の通りである。

①香川県の交通事故の特徴は、全国的に死亡事故が多発する年齢層でより多くの死亡事故死者がおり、また、自転車での死亡事故も多発している。そして、負傷事故の場合は、全国的に負傷事故が多発する自動車運転中でより事故が多発している。

②香川県の全交通事故死者数の過半数は高齢者で占められている。ただし、全負傷者数に対してはそれほど過大な数値ではない。高齢者の死者については、歩行者、自転車乗車中が合わせて約7割程度を占めており、交通弱者の状態ですぐに遭うと、死に至る確率が相当高い。事故の相手はほとんどがクルマであり、高齢歩行者や自転車が道路をふいに横断することを「想定外」としていたドライバーが事故を起こし、しかも、スピードが出ているので与えるダメージが大きく、その結果、死に至る。

③香川県の全交通事故死者数のうち若者が占める割合は概ね10～20%程度であり、負傷者に占める割合は17%前後である。総人口に占める若者の割合は10%程度であるので、事故発生頻度は高いといえる。若者の事故は二輪車、四輪車乗車中で多いが、死者の大半は四輪車乗車中である。また、高校生を中心に、自転車乗車中の負傷事故も多発している。なお、近年では、香川県の指定自動車教習所を卒業した初心運転者の事故率が恒常的に高くなっている。

④香川県の交通マナーの特徴は、クルマ、自転車でかなり悪く、クルマでは「黄信号でスピードを落とさず交差点に進入」、「左折・右折時、車線変更時に合図を出すのが遅い、または出さない」に、自転車では「中高生と高齢者の乗り方」に問題が多い。県民ドライバーが望ましい運転マナーを実行できているのかについては、かなり多くのドライバーが実行できているが、「信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際の運転マナー」、「信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合の運転マナー」では実行率がかなり低くなり、とくに若者でこの傾向が顕著に見られる。

⑤香川県の交通事故と交通マナーの現状は公益的な見地からはもちろん改善するべきであり、多くの県民もその必要性を認識している。そして、香川県警は平成23（2011）年の交通事故死者数について、前年の65人より10人も少ない「55人以下」とする目標を、香川県は平成28（2016）年の「交通事故死者数を47人以下、死傷者数を1万1千人以下」とする目標を立てた。

⑥そのためには、「自発性に訴えかける方針」と「強制力をともなった指導を行う方針」とを車の両輪として、諸対策を実施するべきである。しかし、恒常的に死者数を減少させる目標を達成するためには、「長期的な体質改善」が不可欠である。加えて、軽微な事故やヒヤリハット体験の減少、さらに「他県に誇れる交通マナーの向上」を達成するためには、交通安全教育の充実によるしかない。

## 第3章 交通安全教育の現状と意義の再認識

この章では、交通安全教育の意義の再認識を試みることにする。そのためにまず、第1節で香川県交通安全教育推進会議が基本的視点として採用している『交通安全教育指針』の内容及び「危険予測」と「立場の交換」について説明し、交通安全教育の定義に言及する。続いて、第2節でそれらの視点に基づき、香川県の各教育主体で行われている交通安全教育の実施状況について整理する。そして、第3節でその現状について考察をした上で、交通安全教育の意義について再度の評価を行う。

### 第1節 体系的な交通安全教育

#### ① 交通安全教育指針

平成13(2001)年度調査研究において、その時まですでに実施されている「交通安全教育」(と名が付けられているもの)に関連するHPや印刷資料類に可能な限り目を通した。これらは、資機材のPRやビデオの紹介に混じって、各県警や地方自治体で行っている交通安全教室や講師派遣、あるいは熱心な自動車教習所が開設している「交通安全センター」などなど、きわめて「雑多」な内容であった。そして、その際に感じたのは、以下のようなことである。

- ・「自分たちのやっている交通安全教育は、全体の中ではどのような位置づけで、他の交通安全教育にはこのようなものがある」などという記述の仕方がとられているものがない。
- ・さらに、交通安全教育について、積極的に定義しているものがない。

これらより推察するに、交通安全教育とは、それを実施する団体なり個人なり(各教育主体)が、自ら「交通安全教育である」と認識すればそれでよし、共通のコンセンサスなどは必要ない、との認識が一般的なのであろう。この状況は、平成13(2001)年当時から



写真3-1-1 交通安全教育指針(普及版)

(資料) 警察庁交通局[7]より転載。

現在に至るまで基本的に同様である。

しかし、平成13(2001)年度調査研究では、調査開始の時点で、交通安全教育の全体像を統一した視点から把握し、その精神を凝縮する作業が必要であった。そのためにまず有効な内容を示すものが『交通安全教育指針』であった。同指針は、平成10(1998)年9月22日に国家公安委員会により公表されたものであるが、ライフステージの各段階のそれぞれについて、さまざまな「交通参加者」として身につけるべき教育内容に言及している。

同指針の公表以前にも、それぞれの教育主体がさまざまな教育対象について、独自に工夫した機材、教材、手法を活用して幅広く交通安全教育を実施してきたが、各教育主体はそれぞれがもっぱら独自の見解で教育を実施し、同時に教育主体間の連携も十分ではなかった。それゆえ、全体として「体系的な交通安全教育」が実施されているとは言い難く、これらについてのレベルアップをめざすべく、同指針が公表されたわけである。

同指針の内容が、従来の教育内容よりレベルアップをめざしている考え方とは、以下の通りである。<sup>1)</sup>

- ・参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用すること（危険の予測や回避能力の向上）
- ・交通安全教育は、常にその効果を測定しながら実施すること（効果測定）
- ・交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を交換し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材を貸与するなど、相互に連携を図りながら交通安全教育を行う（連携）

次に同指針の「体系的な交通安全教育」の内容について説明する。表3-1-1は、同指針の構成を表したものである。これによると、ライフステージは、「幼児」、「児童」、「中学生」、「高校生」、「成人（免許取得時）」、「成人（免許取得後）」、「成人（歩行者等）」、「高齢者」として区分されており、それぞれについて適切な目的及び教育内容が設定されている。例えば、幼児であれば、まずは「歩行者」としての資質を高めることを中心にし、続いて児童では「自転車」に乗るための技能及び知識、そして、高校生では「二輪車」というように、段階的に、さまざまな交通参加者として身につけるべき教育内容が盛り込まれていくようになっている。この点に関しては、非常にわかりやすいものであると評価できる。

とは言え、現時点においても、同指針の知名度はきわめて低い。一般のみならず、交通安全教育指導者においても、その存在をまったく知らない方も多い。<sup>2)</sup>したがって、体系的な交通安全教育の普及は、まだまだこれからのことと言わざるを得ないが、平成13

(2001)年度調査研究では、同指針の考え方を採用し、同指針におけるレベルアップをめざすべく、提言を行った。そして、これを受けて、香川県交通安全教育推進会議では「民学官の連携」を実現し、ライフステージの各段階についての交通安全教育に関するさまざまな実践活動を展開していったのである。

また、同推進会議では、「交通死亡事故多発県からの脱却」及び「他県に誇れる交通マナ

1) 警察庁交通局 [7] 参照。

2) 筆者が安全運転管理者講習の講師を担当する際に、「交通安全教育指針についての知識の有無」を、出席している安全運転管理者に尋ねているが、毎回3%前後の方が存在を知っているに過ぎないのが現状である。

表3-1-1 交通安全教育指針の構成

	目的	教育内容
幼児	・心身の発達段階に応じ、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させる ・日常生活において安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得させる	・歩行者の心得 ・自動車に乗車する場合の心得 ・その他
児童	・歩行者及び自転車の利用者として必要な技能及び知識を習得させる ・道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める ・道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行できるようにする	・基本的な心得 ・歩行者の心得 ・自動車に乗車する場合の心得 ・自転車の利用者の心得 ・その他
中学生	・自転車で安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を十分に習得させる ・道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全のみならず他の人々の安全にも配慮できるようにする	・基本的な心得 ・歩行者の心得 ・自転車の利用者の心得 ・その他
高校生	・二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得させる ・社会的な責任を持って行動できるような健全な社会人を育成する	・基本的な心得 ・自転車の利用者の心得 ・二輪車の運転者の心得 ・その他
成人 (免許取得時)	・運転免許試験に合格するために備えていなければならない技能及び知識に加えて、道路及び交通の状況に応じて危険を予測し、これを回避する意識及び能力を高めるとともに、運転者としての責任と自覚と他の人々に対する思いやりを持った運転者を育成する	・教則に示された事項の習得 ・危険を予測し、これを回避する意識及び能力の向上
成人 (免許取得後：四輪車)	・運転者に安全運転に必要な技能及び知識の理解を深めさせるとともに、交通社会の一員として自己の安全のみならず他の人々や社会の安全に自主的に貢献できる運転者を育成する	・運転に関する基本的事項の再教育 ・危険の予測と回避 ・状況に応じた運転能力の向上 ・安全運転に必要な科学的知識の習得 ・運転適性指導及び運転技能指導
成人 (免許取得後：二輪車)	同上	・運転に関する基本的事項の再教育 ・危険の予測と回避
成人 (歩行者等)	・道路を通行する者が、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する必要があることを再確認させる ・周囲の幼児や、児童、高齢者等に対して適切に交通安全教育ができるようにする ・免許を受けた者に対しては、歩行者等の立場で交通安全教育を受けることにより、自動車等を運転する場合に歩行者等の行動特性を踏まえて安全に運転ができるようにする	・歩行者の心得 ・自転車の利用者の心得 ・自動車等に関して知っておくべき事項
高齢者	・加齢に伴う身体の機能の変化が道路における行動に及ぼす影響について理解させる ・交通ルール等に関する理解が十分でない者に対しては、歩行者の心得、自転車の利用者の心得等について理解を深めさせることにより、安全に道路を通行できるようにする	・基本的な心得 ・歩行者の心得 ・自動車に乗車する場合の心得 ・自転車の利用者の心得 ・自動車等の運転者の心得 ・その他

(資料) 警察庁交通局 [7] より一部抜粋作成。

一の向上」を目的としているが、これらについての同指針の内容は、前者については「危険の予測と回避」、後者は「交通マナー」が該当する。ただし、問題は、同指針の記述は総じて抽象的であり、概ね「原理原則」を述べるに終始しているので、具体的な内容は、自らが考えねばならないということであった。

そこで、平成 13 (2001) 年度調査研究においては、「危険の予測と回避」について、有識者<sup>3)</sup>の意見を伺いながら、以下のように整理した。<sup>4)</sup>

- ・ドイツで発達した「交通危険学」という学問分野がある。
- ・交通危険学では、自分を取り巻く道路交通環境について、「気象学」、「道路学」、「パートナー学」に

3) 長山泰久大阪大学名誉教授(日本自動車連盟(JAF)の機関誌である『JAFMATE』で、「新危険予知」を指導されている)及び帝塚山大学の蓮花一己教授に意見を伺った。

4) その詳細については、井原・正岡 [1] 参照。

表3-1-2 交通危険学における道路交通環境の理解について

	内 容
気象学	雨や雪など、気象の変化に伴う運転への影響を理解する。夕暮れや夜間などの運転の仕方を学ぶ。曜日の影響や休暇交通などの特性を理解する。
道路学	道路構造（交差点やカーブ、勾配など）や路面などの質的特性へのセンスを身につける。交通安全施設や標識への注意の仕方や対応の仕方を学ぶ。
パートナー学	交通状況での他の参加者（歩行者や自転車、先行車など）を、道路上でのパートナーとして理解する。参加形態別の特徴を把握するとともに、その行動を予測する。相手への配慮や相手の身になった適切な行動の仕方を学ぶ。

(資料) 蓮花 [14] 参照。

分類する。それらの概要は、表3-1-2のようになる。

- ・個々の交通参加者は、交通危険学を学ぶことによって、上記の個々の構成因子の組み合わせ方によっては、自らに対して危険（ハザード）を及ぼし得る場合があることを理解できるようになる。
- ・危険には、目で見える危険（顕在的危険）のみならず、目で見えない危険（潜在的危険）も存在する。このような危険の予測に熟達すればするほど、同じような危険因子についての危険回避行動の強度はより弱いものになる。さらに、重度の危険回避行動は著しく困難である。
- ・したがって、危険予測のトレーニングを行うことが、危険回避のトレーニングを行うことに優先する。そのためには、「量をこなす」ことが何よりも重要である。

また、「交通マナー」について、以下のように整理した。

- ・交通危険学のうち、パートナー学には「相手への配慮や相手の身になった適切な行動の仕方を学ぶ」という内容も盛り込まれている。
- ・われわれがふだん接する人々には、「察しのいい人」と「察しの悪い人」とがいるが、この両者の違いは、「周りが見えているか」どうかによる。周りが見えているからこそ、他の人間への配慮が生まれ、相手の身になって考えることができる。（「立場の交換」）
- ・周りが見えるかどうかは、その人の「自己中心度」もさることながら、他を考えることのできる「ゆとり」も大いに関係している。
- ・性格については、教育や訓練で改善を期待することはかなり難しい。しかし、ゆとり（量）については、運転スキルが向上するにつれて、増大が期待できる。
- ・そのゆとり（量）はまず危険予測に振り向けられる。そして、ドライバーが危険因子を予測する行為は、自分を取り巻く道路交通環境について、「一度は疑ってかかる」行為である。
- ・ここで考え至るのは、「自分も疑われている」ということである。運転行動にゆとりのあるドライバーであれば、立場の交換により、他者にとって自分が危険因子にならないようにするための行動をとることが可能である。そしてまた、他者に対しても予測の手がかりを与えるための行動もとることができる。
- ・各交通参加者が危険予測を学んだ後に、立場の交換を行うことで、ゆとりを交通マナーに振り向けることができるならば、これが「悪い交通マナーを減らし、よい交通マナーを増やすこと」につながる。
- ・そこで、危険予測トレーニングとともに、立場の交換トレーニングを行うことが肝要である。

ここで問題となるのが、県民からかなり厳しい見方をされている香川県の交通マナーが、なにゆえに悪いのかということである。現実には、十分に運転経験を積んだドライバーも多数含まれているのに、どうして厳しい見方がされているのか。これについては、2つの考え方ができる。その一つは、「香川県民には、性格的に問題のある（すなわち、自己中心度が高い）人が多いから」という考え方と、他の一つは「運転動作にゆとりがある人でも、危険予測についてはあまりよくトレーニングしていなかったし、ましてや立場の交換を考えたことはほとんどないから」という考え方である。

このうち、いずれの仮説が正しいと思われるであろうか。第1章第3節で言及した、「危険予測に関するふだんの運転中の態度」によると、4割前後の回答者が危険予測について熟達しているようであり（図1-3-3を参照）、さらに第2章第2節で言及した、「各種の交通マナーの実行率」によると、交通マナーについて概ね望ましい運転行動をとっている（図2-2-4～図2-2-9を参照）ということであるが。

現実には、その両者が混合されて、厳しい見方をされている交通マナーにつながっているものと推測される。その混合比率は定かではないが、少なくとも後者の比率が20～30%程度はあるであろう。性格については、教育や訓練で改善を期待することはかなり難しいと述べたが、もしも後者の比率がある程度以上であれば、この部分について教育や訓練を施すことにより、香川県の交通マナーを向上させることが可能になるものと、平成13（2001）年当時に思われた。そこで、「危険予測」と「立場の交換」についての提言を行い、これらを香川県交通安全教育推進会議において交通安全教育を考える上でのキーワードとしたのである。

## ② 交通安全教育の定義

さらに、以上のような交通安全教育のキーワードたる「危険予測」と「立場の交換」について、その精神を凝縮する作業を行ってみた。すなわち、交通安全教育の定義を試みたのである。<sup>5)</sup> そこでまず、道路交通法に言及する。

道路交通法の第1条は、「この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする」と規定されている。道路の利用者は、他人もまた同時に道路を使用していることを十分理解しなければならない。誰もが、心ゆくまで道路を独占できるわけではなく、通常は、多くの利用者が限られた道路容量の中でひしめきあっている。

そのようなときに、各交通参加者が心がけねばならないことがある。それは自他の「安全」であり、かつ「円滑」なのである。すなわち、自らが便益を享受するためには、限られた「路上」という共有資源の各部分を少しずつ占有しつつ移動する必要がある。他人が同一部分を利用するには、時間をずらす必要がある。

そこで、利用の際に各利用者に求められる望ましい態度は、自分のみならず、他人も安全かつ円滑に利用できるように配慮するというものである。危なくないように、けれども、

5) 不思議なことに、『交通安全教育指針』においても、交通安全教育自体について積極的に定義及び説明した部分が見あたらない。ただ、普及版の「はじめに」において、「一般に、交通安全教育とは、道路交通の安全を確保するために、交通社会に参加するすべての者に対して、交通安全に関する思想及び知識を普及し、態度を身につけさせ、これを習慣化させるための各種教育活動」と言及しているのみなのである。警察庁交通局〔7〕参照。

スムーズにお互いが通行できるように、交通参加者は常に銘記する必要がある。このような心がけが、道路交通法の精神に合致する。そこで、このことを踏まえて、下記のように交通安全教育の定義を行った。

- ・公共財としての道路につき、自他が安全かつ円滑に利用できるような態度や技能を、各交通参加者に身につけさせるための継続的な教育

これを平易に表現すれば、以下のようになる。みなが使用する道路であるから、自分はもちろん、他の人も安全で、かつお互いがスムーズに利用できるようにしたい。それは、「危険予測」と「立場の交換」とで実現される。これはもちろん、四輪車のドライバーに限ったことではなく、二輪車や自転車の運転者、歩行者など、各交通参加者に求められる。

そこで、そのための態度を養い、加えてそのことが実践できるような技能を磨く教育が、国民に対して行われることが望ましいのである。それも、一過性のものではなく、幼児から高齢者まで、ライフステージの各段階に応じた内容が、何度も繰り返し、教育を受ける人が体得できるまで、継続的に行われる必要がある。このような定義に沿った交通安全教育が、道路交通法の精神に適合し、これを実現するために要求される教育なのである。

#### ③ 対象別の担当者

以上、交通安全教育の内容について述べてきた。それでは、このようなライフステージ別に区分した教育対象について、どの教育主体が中心となって交通安全教育を実施すべきなのであろうか。この点について、『交通安全教育指針』は明確な見解を示していない。平成13(2001)年度調査研究の際に、「各教育主体の役割分担」について一応のガイドラインがないということは、すなわち、整理するための視点が一部欠けているということであった。

そこで、この点についての考え方を示した文書は存在しないのか調べてみた。その結果、同指針が公表された後に警察庁交通局が示した「今後の交通安全教育の在り方について」という文書があった。これによれば、従来より、警察は「交通安全教育の中心的担い手」であったが、平成9(1997)年に改正された道路交通法では、第108条の26及び第108条の27において、交通安全教育において警察の果たすべき責務が明確化され、その役割が一層重要になっている。それらは下記のように記載されている。

- ・民間の自主的な組織活動の促進を図るため、関係する機関及び団体の活動との調和及び連携を図りつつ、情報の提供、助言、指導その他必要な措置を講ずる。
- ・地方公共団体が行う交通安全対策の的確かつ円滑な実施が図られるよう、交通事故の発生の状況に関する情報の提供その他必要な措置を講ずる。
- ・適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるため、住民に対する交通安全教育を行うように努めなければならない。

警察としては、自ら交通安全教育を実施するとともに、民間組織、自治体等について、各教育主体の役割分担を明確にした上で、必要な支援・協力を行うということである。こ

表3-1-3 教育対象ごとの実施主体

教育対象	主たる実施主体	支援を行う主体として考えられる機関
幼 児	保育所・幼稚園	自治体、警察
児 童	小学校	自治体、警察
中学生	中学校	自治体、警察
高校生	高等学校	自治体、警察、二輪車安全普及協会、 二輪車安全運転推進委員会
成 人 (免許取得時)	自動車教習所	特記なし
成 人 (免許取得後)	特記なし	自動車教習所、安全運転管理連絡協議会、日本自動車連盟 (JAF)、自動車販売業界における交通安全対策推進協議会 (ディーラー協議会)、警察、その他
高齢者	自治体	警察

(注) 文書中で取り上げられている各主体のうち、実質上、教育主体としての活動把握が困難である「家庭」及び「地域交通安全活動推進委員」を除いた。また、「交通指導員」は、「自治体」に含んだ。

(資料) 警察庁交通局「今後の交通安全教育の在り方について」をもとに、香川県の実情を踏まえて作成。

の役割分担については、文書中の「各年代に対する交通安全教育における各実施主体の役割分担」において明確にされており、その内容をまとめると表3-1-3のようになる。そこで、平成13(2001)年度調査研究では、整理のためのガイドラインとして、その見解を採択することにした。

また、文書中、表3-1-3の各実施主体とは別の、独自のポジションを与えられているのが、交通安全協会と自動車教習所である。すなわち、前者には、小学校・中学校・高等学校や安全運転管理者等が行う教育を補完あるいは支援することが、後者には、「(その教習所が所在する)地域の交通教育センター」として、運転者のみならず、運転前教育を実施することがそれぞれ期待されている。そこで、これらについても一応心に留めておいた。<sup>6)</sup> これを受けて、第2節においては、各教育対象ごとに、交通安全教育の実施状況について整理する。

## 第2節 交通安全教育の実施状況

### ①全体の外観

平成13(2001)年度調査研究では、香川県内で実施されている交通安全教育の個々の事例をできるだけ収集し、これらについて、『交通安全教育指針』の区分に従って、整理した。

<sup>7)</sup> そこで以下、交通事故の発生頻度を加味した、各教育対象についての評価結果を同指針における教育内容ごとに整理して記述していく。<sup>8)</sup> 表3-2-1～表3-2-9において評価が記入されているが、これらは以下の基準による。

適切：同指針の教育内容をほぼ満たしており、対象者に比べて教育機会もかなり多い。

6) 本報告書中の第3章第2節の各教育対象ごとの整理においては、これらは明示的に言及されていない。

7) 今回の調査研究では、個々の事例を詳細に収集していないが、基本的な状況に変化はない。

8) その詳細については、井原・正岡[1]参照。

### 第3章 交通安全教育の現状と意義の再認識

やや適切：同指針の教育内容をある程度満たしており、対象者に比べて教育機会はそれなりに多い。

やや不適切：同指針の教育内容をある程度満たしているが、対象者に比べて教育機会は多くない。

不適切：同指針の教育内容をあまり満たしていない、あるいは教育機会は著しく少ない。

**表3-2-1 幼児に対する交通安全教育の評価**

教育内容	評価	評価の理由
歩行者の心得	やや適切	・「雨天時の歩き方」についてはあまり実施されていないが、教育機会がそれなりに多い。
自動車に乗車する場合の心得	やや不適切	・あまり実施されていない。

(資料) 井原・正岡 [1] 参照。

幼児に対する主な教育内容は、「歩行者の心得」、「自動車に乗車する場合の心得」となっている。主たる実施主体とされているのは「保育所・幼稚園」であり、支援を行う主体として考えられる機関は「自治体」、「警察」である。

その評価は表3-2-1の通りである。幼児については交通事故件数はかなり少なく、そして、歩行者の事故の占める割合が多い（「飛び出し」が主な原因）ので、平成13（2001）年当時の交通安全教育はほぼ適切であると考えられた。

**表3-2-2 児童に対する交通安全教育の評価**

教育内容	評価	評価の理由
基本的な心得及び歩行者の心得	やや適切	・「夜間や雨天時の歩き方」についてはあまり実施されていないが、教育機会がそれなりに多い。
自動車に乗車する場合の心得	不適切	・ほとんど実施されていない。
自転車の利用者の心得	やや不適切	・実施していない小学校もかなり多い。

(資料) 表3-2-1に同じ。

児童に対する主な教育内容は、「基本的な心得」、「歩行者の心得」、「自動車に乗車する場合の心得」、「自転車の利用者の心得」となっている。主たる実施主体とされているのは「小学校」であり、支援を行う主体として考えられる機関は「自治体」、「警察」である。

その評価は表3-2-2の通りである。児童については交通事故件数はかなり少なく、そして、低学年では歩行者の事故の占める割合が多く（「横断」が主な原因）、高学年では自転車の占める割合が多い（「安全運転義務違反」が主な原因）ので、平成13（2001）年当時の交通安全教育は、敢えて言えば、高学年の「自転車の利用者の心得」について、改善の必要があると考えられた。

**表3-2-3 中学生に対する交通安全教育の評価**

教育内容	評価	評価の理由
基本的な心得及び歩行者の心得	やや不適切	・実施していない中学校もかなり多い。「道路の状況に応じた危険の予測と回避」については、あまり実施されていない。
自転車の利用者の心得	やや不適切	・実施していない中学校もかなり多い。

(資料) 表3-2-1に同じ。

中学生に対する主な教育内容は、「基本的な心得」、「歩行者の心得」、「自転車の利用者の心得」となっている。主たる実施主体とされているのは「中学校」であり、支援を行う主体として考えられる機関は「自治体」、「警察」である。

その評価は表3-2-3の通りである。中学生については交通事故件数はかなり少ないが、自転車の事故の占める割合がほとんど（「安全運転義務違反」が主な原因）であるので、平成13（2001）年当時の交通安全教育は、とくに「自転車の利用者の心得」について、改善の必要があると考えられた。

表3-2-4 高校生に対する交通安全教育の評価

教育内容	評価	評価の理由
基本的な心得	やや適切	・教育機会がそれなりに多い。
自転車の利用者の心得	不適切	・あまり実施されていない。
二輪車の運転者の心得	不適切	・ほとんど実施されていない。

（資料） 表3-2-1に同じ。

高校生に対する主な教育内容は、「基本的な心得」、「自転車の利用者の心得」、「二輪車の運転者の心得」となっている。主たる実施主体とされているのは「高等学校」であり、支援を行う主体として考えられる機関は「二輪車安全普及協会」、「二輪車安全運転推進委員会」、「自治体」、「警察」である。

その評価は3-2-4の通りである。高校生については交通事故件数はかなり多く、そして、自転車の事故の占める割合が多い（「安全運転義務違反」が主な原因）ので、平成13（2001）年当時の交通安全教育は、とくに「自転車の利用者の心得」について、改善の必要があると考えられた。なお、二輪車及び四輪車の事故については、高校卒業後等が多いものと推察される。

表3-2-5 成人（免許取得時）に対する交通安全教育の評価

教育内容	評価	評価の理由
教則に示された事項の習得	適切	・カリキュラムが法令で規定されている限りにおいて、という観点より。
危険を予測し、これを回避する意識及び能力の向上	適切	・カリキュラムが法令で規定されている限りにおいて、という観点より。

（資料） 表3-2-1に同じ。

成人（免許取得時）に対する主な教育内容は、「教則に示された事項の習得」、「危険を予測し、これを回避する意識及び能力の向上」となっている。主たる実施主体とされているのは「自動車教習所」である。

その評価は表3-2-5の通りである。若者については、二輪車の事故、四輪車の事故ともかなり多く、これらについては、香川県の自動車教習所の教育内容が不適切であるから、という見方ができるかもしれない。しかし、平成13（2001）年当時、指定自動車教習所を卒業したドライバー等のうち、卒業後1年以内に事故を起こして「第1当事者」となった者の割合（「初心運転者の事故率」）は、全国平均と比較して、二輪車の場合は若干多

い（全国平均 1.64、香川県 1.85）ものの、四輪車の場合は若干少ない（全国平均 1.70、香川県 1.58）のであった。したがって、どちらかといえば、免許取得時ではなく、免許取得後の教育の方に改善の必要があると考えられた。<sup>9)</sup>

表3-2-6 成人（免許取得後：四輪車）に対する交通安全教育の評価

教育内容	評価	評価の理由
運転に関する基本的事項の再教育	やや不適切	・更新時講習が中心となるが、各教育対象については数年に一度の機会である。 ・安全運転管理者の管理下にいるのは、免許保有者数の10分の1程度。
危険の予測と回避及び状況に応じた運転能力の向上	不適切	・自動車教習所の免許取得者講習、日本自動車連盟（JAF）の教育の利用者は著しく少ない。
安全運転に必要な科学的知識の習得及び運転適性指導及び運転技能指導	不適切	・教育機会が少ない。

（資料） 表3-2-1と同じ。

成人（免許取得後：四輪車）に対する主な教育内容は、「運転に関する基本的事項の再教育」、「危険の予測と回避」、「状況に応じた運転能力の向上」、「安全運転に必要な科学的知識の習得」、「運転適性指導及び運転技能指導」となっている。主たる実施主体とされているのはとくになく、支援を行う主体として考えられる機関は「自動車教習所」、「安全運転管理連絡協議会」、「日本自動車連盟（JAF）」、「自動車販売業界における交通安全対策推進協議会（ディーラー協議会）」、「警察」、その他である。

その評価は表3-2-6の通りである。成人（免許取得後：四輪車）については、四輪車の事故の占める割合が圧倒的に多い（「安全運転義務違反」が主な原因）ので、平成13（2001）年当時の交通安全教育は、すべてについて改善の必要があると考えられた。

表3-2-7 成人（免許取得後：二輪車）に対する交通安全教育の評価

教育内容	評価	評価の理由
運転に関する基本的事項の再教育	やや不適切	・更新時講習が中心となるが、各教育対象については数年に1度の機会である。
危険の予測と回避	不適切	・あまり実施されていない。

（資料） 表3-2-1と同じ。

成人（免許取得後：二輪車）に対する主な教育内容は、「運転に関する基本的事項の再教育」、「危険の予測と回避」となっている。主たる実施主体とされているのはとくになく、支援を行う主体として考えられる機関は「自動車教習所」、「安全運転管理連絡協議会」、「日本自動車連盟（JAF）」、「自動車販売業界における交通安全対策推進協議会（ディーラー協議会）」、「警察」、その他である。

その評価は表3-2-7の通りである。成人（免許取得後：二輪車）については、全体的には二輪車の事故の占める割合はそれほど多くはない（「安全運転義務違反」が主な原因）

9) ただし、近年では、表2-1-5で見たように、初心運転者の事故率は全国に比して顕著に数値が高く、なんらかの改善が必要なことを窺わせる状況になっている。

ので、四輪車ほど深刻ではないが、とくに若者についてはかなり多く、この点について、平成13(2001)年当時の交通安全教育は、すべてについて改善の必要があると考えられた。

表3-2-8 成人(歩行者等)に対する交通安全教育の評価

教育内容	評価	評価の理由
歩行者の心得、自転車の利用者の心得及び自動車等に関して知っておくべき事項	不適切	・まったく実施されていない。

(資料) 表3-2-1に同じ。

成人(歩行者等)に対する主な教育内容は、「歩行者の心得」、「自転車の利用者の心得」、「自動車等に関して知っておくべき事項」となっている。主たる実施主体とされているのはとくになく、支援を行う主体として考えられる機関は「自動車教習所」、「安全運転管理連絡協議会」、「日本自動車連盟(JAF)」、「自動車販売業界における交通安全対策推進協議会(ディーラー協議会)」、「警察」、その他である。<sup>10)</sup>

その評価は表3-2-8の通りである。成人(歩行者等)については、全体的には歩行者、自転車の事故の占める割合はそれほど多くはない(歩行者については「違反なし」で、自転車については「安全運転義務違反」が主な原因)ので、四輪車ほど深刻ではないが、その絶対量の多さから見て、平成13(2001)年当時の交通安全教育は、「自転車の利用者の心得」について、改善をする必要があると考えられた。

表3-2-9 高齢者に対する交通安全教育の評価

教育内容	評価	評価の理由
基本的な心得	やや適切	・自治体の教育は、参加者が固定化の傾向があるが、教育機会がそれなりに多い。 ・更新時の高齢者講習は、各教育対象については数年に一度の機会である。
歩行者の心得、自動車に乗車する場合の心得及び自転車の利用者の心得	やや適切	・自治体の教育は、参加者が固定化の傾向があるが、教育機会がそれなりに多い。
自動車等の運転者の心得	やや不適切	・更新時の高齢者講習は、各教育対象については数年に一度の機会である。 ・自治体や警察、日本自動車連盟(JAF)の教育の利用者は、著しく少ない。

(資料) 表3-2-1に同じ。

高齢者に対する主な教育内容は、「基本的な心得」、「歩行者の心得」、「自動車に乗車する場合の心得」、「自転車の利用者の心得」、「自動車等の運転者の心得」となっている。主たる実施主体とされているのは「自治体」であり、支援を行う主体として考えられる機関は「警察」である。

その評価は表3-2-9の通りである。高齢者については四輪車の事故の占める割合が

10) ただし、形式的にこのように記載しているものの、これら機関が歩行者等についての教育を実施することは、明らかに想定しにくい場合もある。また、改めて警察庁交通局「今後の交通安全教育の在り方について」に目を通すと、この文書では「成人」については四輪車、二輪車が想定されており、歩行者等の教育は想定外であるようだ。

かなり多く（「安全運転義務違反」が主な原因）、この点について、平成13（2001）年当時の交通安全教育は、とくに「自動車等の運転者の心得」について、改善の必要があると考えられた。また、高齢者の歩行者、自転車の交通事故死者が多いことから、「歩行者の心得」、「自転車の利用者の心得」について、改善の必要があると考えられた。

以上、各教育対象について、交通安全教育の評価を行った。ただし、以上の評価は、各教育内容がどのぐらい実施されているかについての「量的な観点」のみに基づくものであり、実際に実施されている個別の教育についての「質的な観点」はほとんど考慮していないことに留意されたい。

そして、これらの全体を通じて、平成13（2001）年当時の香川県の交通安全教育の総合評価も行った。それらの結果は、以下の諸点として集約された。

- ・「危険の予測と回避」についての教育内容の実施が少なく、その充実が期待された。
- ・「他の交通参加者への注意や配慮」についての教育内容の実施が少なく、その充実が期待された。
- ・現実の交通事故の実態を踏まえて、補強することが望ましい教育内容があった。それらは、「高校生の自転車についての教育」、「若者の二輪車についての教育」、「高齢者の四輪車についての教育」であり、そして何より最も補強する必要があるのは、「若者及び成人の四輪車についての教育」であった。

#### ② 職場についての実情

最も補強する必要があるのは、若者及び成人の「四輪車についての教育」であると述べたが、この実情について、さらに明らかにする。これらの教育対象が所属しているのは一般に「職場」が大多数であると考えられることから、職場における交通安全教育の実施状況の実情を検証する作業を行うことが適切であると思われる。

そこで、筆者は、自らが講師を務める平成20（2008）年度の「安全運転管理者等講習」において、受講した安全運転管理者に対して、アンケート調査（「平成20年度職場における交通安全教育についての実情調査」）を実施し、合計で179の有効回答を得た。そのアンケート中に、「あなたが所属する職場で、全職員を対象とした、交通安全教育に該当する内容の教育等は、定期的にとどのぐらい実施していますか？」という設問を設けた。その回答は図3-2-1のようであった。

これを見ると、職場全体では、「まったく実施していない」、「年に1～2回実施」という回答がそれぞれ約4割を占めている。「職場の内容別」では、「技能職主体の職場」ではまったく実施していない職場は約3割にとどまるが、「営業職主体の職場」、「事務職主体の職場」では、実施していない職場の割合が多くなる。とくに事務職主体の職場では、その割合は5割を超えることが判明する。

また、行っている交通安全教育の具体的内容について、記述式で回答してもらい、これらを分類した。その具体的な回答数は以下の通りであった。

- ・管理者よりの情報伝達 19
- ・管理者よりの講話 22

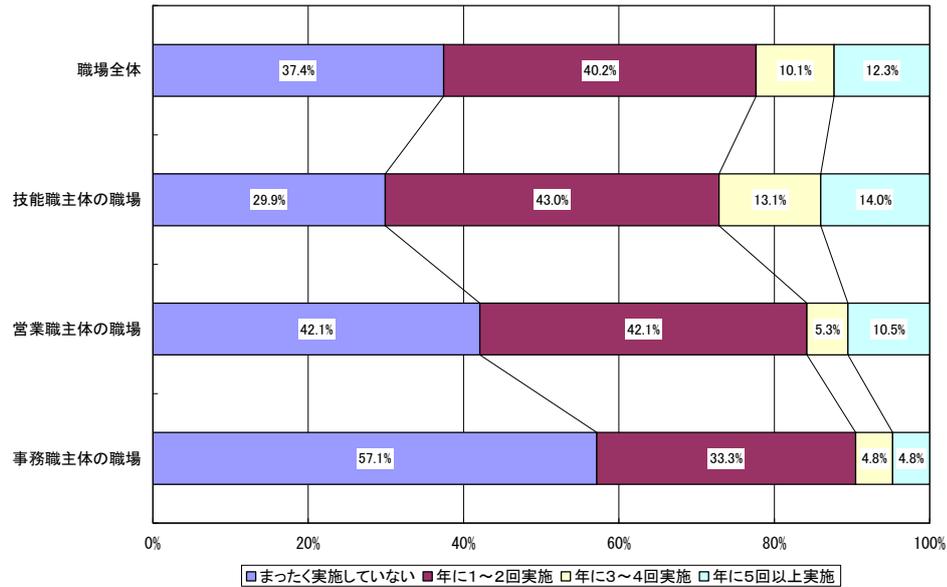


図3-2-1 職場において定期的に実施している交通安全教育の回数（職場の内容別）

（資料） 正岡「平成20年度職場における交通安全教育についての実情調査」より作成。

- ・ 研修会等の実施 17
- ・ 危険予測トレーニングの実施 10
- ・ 実技型トレーニングの実施 3
- ・ 外部講師を招いての講話 9

なお、これらの回答例については、できるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で以下に紹介する。

<回答例>

- ・ 朝礼時に交通事故事例を紹介し、注意を喚起する。
- ・ 月1回、職場の安全懇談会にてKY訓練等を行う。
- ・ 交通安全に関するビデオ上映を行っている。
- ・ ヒヤリハット体験発表会を実施している。
- ・ eラーニングで、危険予測トレーニングを行っている。
- ・ 年1回、実技訓練（コメンタリードライビング）を行う。
- ・ 警察職員を招いての講話を行っている。

このアンケート結果より、香川県内の安全運転管理者が置かれているかなり多数の職場においては、『交通安全教育指針』の内容のうち、「運転に関する基本的事項の再教育」については実施されているものの、他の「危険の予測と回避及び状況に応じた運転能力の向上」等はほとんど実施されていないことが判明する。したがって、これら職場における交通安全教育については、「量的な観点」からもさることながら、「質的な観点」から見ても、かなり低い水準にあると言わざるを得ない。

そして、安全運転管理者が置かれている職場は、通常、置かれていない職場よりも、交

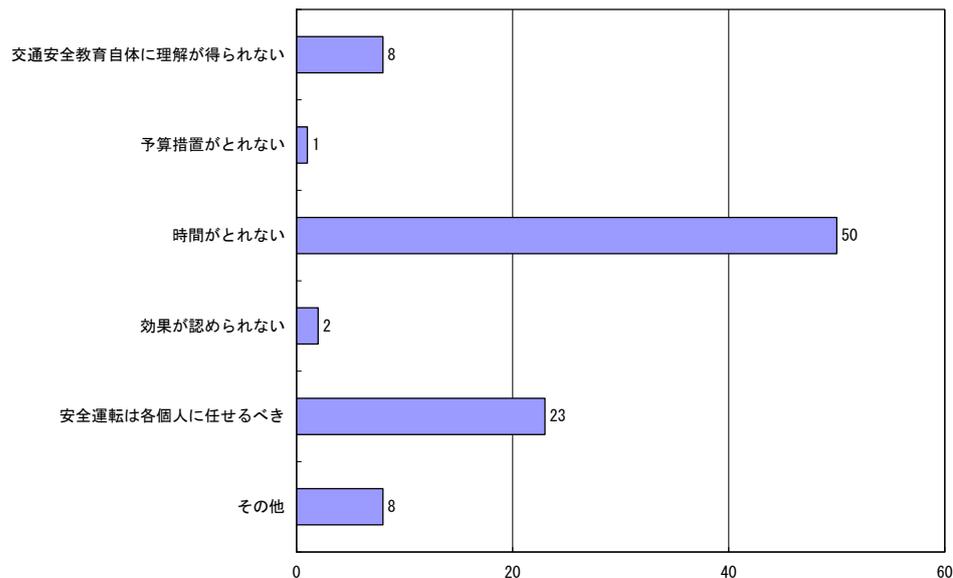


図3-2-2 職場において交通安全教育を定期的に実施していない理由

(資料) 図3-2-1に同じ。

通安全に関して、より積極的な対応をしているものと想定される。そこで、この結果より、香川県内の職場全体の、さらに言えば、成人（免許取得後）の交通安全教育の実施状況については、きわめて低い水準にあると推測せざるを得ない状況であると言えよう。

なお、その原因については第3節で考察するが、その手がかりとして、まったく実施していない職場について、「実施していない理由」を複数回答（2つまで）で聞いてみた。この結果が図3-2-2である。これを見ると、「時間がとれない」という回答が最も多く、一方、「交通安全教育自体に理解が得られない」、「効果が認められない」という回答はあまりなかった。

これらの結果より、交通安全教育を実施していない職場についても、交通安全教育自体についての否定的な意見は少なく、その必要性はある程度認められており、ただ時間がとれないのが悩みであるようだと推察できそうである。しかし、回答者数は66名、複数回答の合計が92であったことから、多数の職場においては、「交通安全教育に割く時間はないし、なおかつ（職場での）交通安全教育自体に必要性をあまり認めていない」という解釈の方が妥当であろう。

さらに、筆者は、自らが講師を務めた平成21（2009）年度の「安全運転管理者等講習」において、受講した安全運転管理者に対して、アンケート調査（「平成21年度職場における交通安全教育についての実情調査」）を実施し、合計で200の有効回答を得た。そのアンケート中に、「あなたは、所属する職場での交通事故による人員の（一時的）損耗、マナーを損ねる運転行動によるイメージダウンを意識したことなどはございますか」という設問を設けた。その結果は図3-2-3のようであった。

これを見ると、職場全体では、「まったく意識したことはない」という回答は約1割程度に留まるが、「時々意識している」と合わせると約5割を占めている。「職場の内容別」では、「営業職主体の職場」ではまったく意識していない職場は1割以下にとどまるが、「事務職主体の職場」では2割を超えることが判明する。

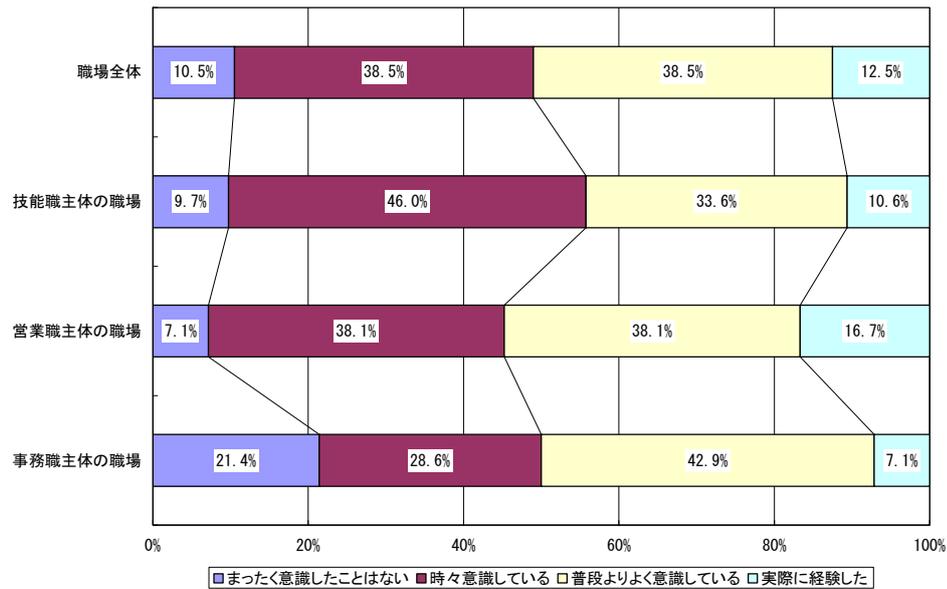


図3-2-3 職場における交通事故による人員の損耗、マナーを損ねる運転行動によるイメージダウンの意識（職場の内容別）

（資料） 正岡「平成21年度職場における交通安全教育についての実情調査」より作成。

また、意識した人員の損耗、イメージダウンの具体的内容について、記述式で回答してもらい、これらを分類した。その具体的な回答数は以下の通りであった。

- ・クルマの一時的使用不能 9
- ・交通事故による仕事の停滞 26
- ・運転マナーが悪いという苦情 58

なお、これらの回答例については、できるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で以下に紹介する。

<回答例>

- ・後退時にブロック塀に衝突し、クルマが破損した。
- ・縁起物を運ぶことが多いため、安全運転を充分遵守するように徹底している。
- ・職員が死亡事故を起こしたことがある。
- ・現在、交通事故のため、職員が1名休んでおり、他の職員が穴埋めしている。
- ・交通事故の相手方のケガの程度により、職員が退職せざるを得ない状況となった。
- ・少人数で営業しているので、人員の損耗は死活問題である。
- ・交通事故を起こしても、その時限りですぐ風化する。
- ・配達中の営業車（会社名ロゴ入り）が、アイドリングストップせず長時間停車していたため、近隣の住民から苦情の電話が入った。
- ・軽トラック運転手の運転が粗暴であると架電があった。
- ・タバコの投げ捨てをした営業職員がおり、被害を受けた方からお叱りがあった。
- ・歩行者のすぐ脇を猛スピードで走行した職員があり、通報された。

- ・営業車で、身障者用スペースに駐車していると苦情を寄せられた。

これらの結果より、香川県内の安全運転管理者が置かれた約半数の職場においては、職員の、交通事故による人員の損耗やマナーを損ねる運転行動によるイメージダウンについて、常には意識していないと言わざるを得ない。

そして、安全運転管理者が置かれている職場は、通常、置かれていない職場よりも、交通事故やマナーに関して、より鋭敏な対応をしているものと想定される。そこで、この結果より、香川県内の職場全体の、さらに言えば、成人（免許取得後）の交通事故やマナーに関する意識は、きわめて低い水準にあると推測せざるを得ない状況であると言えよう。

#### ③ 若者についての実情

次に若者についての実情を、さらに明らかにする。若者には、主として、高校生、大学生、職場で働く社会人等が該当するが、第2項において職場についての実情は言及しているため、ここでは、高校生と大学生に着目する。

そこで、まず、高等学校における交通安全教育の実情を明らかにする。再び図2-2-3を見ると、香川県内のドライバー以外の交通参加者の交通マナー（違反）について気になることについては、「高校生の自転車乗車中」が最も多くなっている。実際に、筆者が彼らの登下校時の様子を観察してみると、「自転車安全利用五則」を遵守している生徒は非常に少ない。彼らの中には、自転車が車両であり、2人乗りや傘差し・携帯電話や音楽を聴きながらの運転、無灯火運転、右側通行、併進走行等の行為が危険で、他の交通参加者に危難を及ぼす可能性があるという認識が、極めて希薄な者も多々いるように見受けられる。

香川県内の高等学校数は少なく、実例を紹介するには若干無理があるため、ここでは全国を対象とした実例を紹介する。古いデータではあるが、平成2（1990）年に旧総務庁から「交通安全対策に関する実態調査結果報告書」[8]が公表された。この調査結果の一部を紹介する。

- ・高等学校においては、学年ごとの指導目標、指導項目、指導時間等を内容とする交通安全教育に関する年間計画（保健安全計画等）を作成することとされている。旧文部省の平成元（1989）年度委嘱調査（調査対象高等学校600校、以下「文部省調査」と略称）によると、546校（91%）において、交通安全教育を含む保健安全計画が策定されている。しかし、今回、抽出調査した学校（56校）の中には、同計画を策定しても指導目標、指導項目等が明らかでないなどの学校（24校）が見られた。
- ・高等学校における交通安全教育の実施状況については、文部省調査によると、ロングホームルームにおける交通安全教育の年間の平均実施回数は1.7回となっている。抽出調査した56校については、教科に「交通安全学」を設け、理論及び実技の指導を年間25時限実施している等、積極的な交通安全教育を進めている高校が一部にみられる一方、6時限未満の学校が47校見られた。
- ・高校生の運転免許取得等について、いわゆる「三ない運動」（「免許を取らない」「二輪車を持たない」「二輪車に乗らない」とする運動）を行っている学校があるが、文部省調査によると、「どのような場合にも取得させない方針」が137校（23%）、「原則として取得させない方針であるが、一定条件のもとで許可している」が366校（61%）で、計503校（84%）となっている。抽出調査した学校の中には、「三ない運動」を実施しているため、運転者教育をしにくい、自転車に係る指導を中

心に教育を行っているとして、運転者として交通社会に参加する者に必要な事項に関する交通安全教育を実施していない学校（10校）があるなど、運転者としての教育が行われていない学校が一部に見られた。

- ・二輪車の実技を含む安全教育については、抽出調査対象とした学校では、二輪車の実技指導を行っていない学校が過半（36校）の状況にあった。<sup>11)</sup>

また、文部科学省では、平成20（2008）年度の交通安全教育推進事業として、全国38の高等学校を指定し、今後の自転車に関する安全指導に資するためのさまざまな取り組みを行った。それらは「高等学校における交通安全教育実践事例集」[13]として取りまとめられており、事例のいくつかを列挙する。<sup>12)</sup>

- ・自転車運転中の加害事故責任に関する講演会
- ・自転車安全運転指導（自転車実技講習）
- ・学校周辺における「交通安全マップ（ヒヤリマップ）」の作成
- ・自転車乗車のルール・マナー集の作成
- ・交通安全啓発ビデオの作成
- ・危険予測シミュレーションソフト等を活用した危険予測と危険回避学習
- ・交通事故被害者へのインタビュー及び発表会
- ・地域と連携した自転車事故防止の広報活動（マスコットの作成、チラシ配布、パレード実施等）

このように、交通安全教育の推進事業のモデル校では、自転車の交通安全教育が、ホームルーム活動、生徒会活動、交通安全講演会や安全運転指導（実技講習）などの学校行事、総合的な学習の時間や「保健体育」等の各教科・科目の授業等<sup>13)</sup>、さまざまな時間制約の中で学校生活全般を通じて実施され、またPTAや日本自動車連盟（JAF）、地域の警察署、自転車組合、自動車教習所等の関係機関・団体と連携を図りながら行われていることが記載されている。

高等学校では、学習指導要領の教科「保健体育」の科目「保健」の中で、「交通安全」に関する内容（「交通事故を防止するには、車両の特性の理解、安全な運転や歩行など適切な行動、自他の生命を尊重する態度、交通環境の整備などがかわること。また、交通事故には責任や補償問題が生じること」）が設けられており、交通安全教育を実施するのは当然のことであるといえよう。

しかし、先述した旧総務庁の調査から推察すると、実際には、交通安全教育の推進事業のモデル校になったり、一部の積極的な高等学校を除けば、「量的な観点」からも「質的な観点から」も、必ずしも十分な交通安全教育がすべての学校で実施されているとはいいが

11) 近年、二輪車の実技指導を含む安全教育を行っている高等学校をインターネットで検索したところ、徳島県の生光学園高等学校、宮城県の東北学院榴ヶ岡高等学校などが積極的な二輪車教育指導を実施していた。

12) 香川県においては、香川県立高松西高等学校が指定され、特別活動及び総合的な学習の時間を活用し、メンタル面の指導を行い、交通事故を誘発する要因としての心身の健康問題を生徒自らに考えさせ、事故を未然に防ごうとする意識を高める指導に重点を置いた取り組みがなされた。詳細は、文部科学省スポーツ・青少年局 [13] 参照。

13) 昭和53（1978）年に「保健体育」の科目「保健」から「交通安全」の項目が一度なくなるが、平成元（1989）年には復活した。さらに、平成11（1999）年には、ゆとり教育の一環として「総合的な学習の時間」が創設された。

### 第3章 交通安全教育の現状と意義の再認識

たい状況である。交通事故の実情を踏まえると、高校生に対して自転車についての教育が必要であることは明らかであり、今後とも、自転車についての交通ルールやマナーに対する理解を深めるとともに、危険予測・回避能力を身に付ける教育が望まれる。また、当然のことながら、指導する側の教員等も交通安全教育の重要性を理解し、その認識を深める必要がある。

次に、大学（短期大学を含む）における交通安全教育の実情を明らかにする。ここでも、前述した旧総務庁〔8〕の調査結果の一部を紹介する。

- ・抽出調査した19大学（短期大学を含む）における交通安全教育の実施状況を見ると、交通安全教育を積極的に実施し、学生が第一当事者となる死亡事故を最高時の3分の1以下に減少させる等の効果を挙げている大学が見られたものの、交通安全教育を実施している大学においても、入学時のオリエンテーションで新入生のみを対象に指導しているところが5校（26%）、交通安全講習会等の受講者が学生の1割未満のところは6校（32%）見られた。さらに二輪車・自動車による通学を禁止していることから、交通安全に関する広報を行うにとどまっているところが1校（5%）となっていた。なお、旧文部省が135大学を対象に行った調査によれば、昭和63（1988）年8月末から12月末までの3ヶ月間に111大学（82%）が交通安全教育・啓発活動を行っており、うち講習会等を実施したものが46大学（34%）で延べ93回、広報活動を行ったものが89大学（66%）で延べ242回となっていた。
- ・また、抽出調査した専修学校等の3校について見ると、1校は学生全員に対して交通安全教育を実施していたが、他の2校は実施していなかった。
- ・なお、抽出調査した大学、専修学校等に対して、都道府県、市町村、警察署等から交通安全教育実施の働きかけが行われている例は少なかった。

大学等で実施されている交通安全教育には、広報活動、講演、交通安全指導、実技指導等がある。それらのうち、多くの大学で実施されているのが、広報活動と講演である。これらは実施しやすいという利点はあるものの、対象が新入生や留学生のみであったり、学生の興味関心が薄く出席者が少なかったり、大学側も「例年実施しているから」という理由で、形骸化、マンネリ化している場合が多い。ただし、中には出席率を上げるために、必ず出席するよう必修にしたり、車両通学を希望する学生には出席を義務付けている大学もある。

以下においては、大学等で現在実施されている交通安全教育のうち、特徴ある事例を紹介する。<sup>14)</sup>

---

14) 紹介した大学のほかにも、熊本大学では、平成7（1995）年度から、教養科目「自動車交通の総合科学」を、翌年度から「安全運転指導の総合講座」を開講している。残念ながら、現在は開講していないが、講座内容については、第6章でも言及している。その詳細については、恒成〔10〕参照。続いて、大阪教育大学では『安全マニュアル—学生みなさんが安全にキャンパスライフを過ごす為の本—』を配布し、学生生活において安全への意識を高める工夫をしている。その詳細については、大阪教育大学〔2〕参照。また、岡山短期大学幼児教育学科では、文部科学省の平成19（2007）年度「新たな社会的ニーズに対応した学生支援プログラム」の一環として、「人命尊重マインド養成支援プログラム」を実践し、命を大切にできない若者層の増加に対して、交通安全教育の宿泊研修や、レスキューマネキンを用いた救命救急講習など、体験的な学習を通して人命を尊重する若者の育成を行い、社会に有用な自信のある人材の育成を図る取り組みを行った。その詳細については、岡山短期大学〔3〕参照。

- ・大阪大学では、平成20(2008)年度から、「大学生生活環境論—安全なキャンパスライフのために—」(90分間の1回のみ)と題する講義の中で、「交通安全」の講義を約20分間行っている。全学必修特別講義であり、出席者にはレポートを課し、欠席者には予備日を設け、出席を促している。安全衛生管理部の担当者が構内外で発生した事故例を紹介し注意を呼びかけるとともに、マナーやモラルについて考える機会となるよう配慮されている。
- ・金沢大学では、平成16(2004)年度から、導入教育の一環で「大学・社会生活論」(1年前期全学必修)を開講している。平成20(2008)年度からは専用テキストも作成され、その中に、「交通安全の基礎知識」と題する項目が盛り込まれている。交通安全に対して一定の認識を持たせるため、交通安全関係の法令や、在学生が関わった交通事故の実例等が紹介されている。また、この授業の最初に配布する「きいつけまっし」という小冊子には、キャンパスやその周辺の危険箇所や、金沢大学学生の関係した事故の概要等が掲載されている。
- ・香川大学工学部では、平成15(2003)年度から交通安全公開セミナーを主催している。このセミナーは、交通安全意識の向上、交通事故の減少を目的とし、香川大学工学部学生や一般市民を対象に、香川県交通安全教育推進会議、香川県警察本部、交通予防安全コンソーシアム等の複数団体の共催で、年間2回行っている教育活動である。交通事故状況の説明だけでなく、香川大学工学部が研究開発した交通予防安全教育機器の成果も紹介し、教育研究一体化の特徴がある。さらに、セミナーの講演実況をWeb上で同時公開しており、交通安全教育についての新しい取り組みといえる。
- ・高松大学及び高松短期大学では、屋島自動車学校の協力を得て、ゼミ活動や研究室活動の時間に、コメンタリードライビングを平成15(2003)年度から毎年1~2回実施し、平成22(2010)年度末までに10回実施している。参加した学生からは、道路上には危険箇所がたくさん潜んでいることを改めて痛感したり、危険予測の重要性を認識した感想が多く寄せられている。ただし、自動車学校の教習車両を借りて、教習指導員の同乗が必要であるため、すべての学生が参加することは難しい。

なお、特徴ある教育とまでは言えないが、複数の大学では、交通事故に関する懲戒規則等が定められている。<sup>15)</sup> その内容は大学ごとに多様であるが、一般に、原因の「悪質性」、結果の「重大性」、社会への「影響」等を総合的に判断し、教育指導の一環としての配慮を加えた上で、厳重注意、訓告、停学、退学などの処分が下される。通常、交通事故の加害者になると、行政上、刑事上、民事上の責任を問われる。このような社会的制裁を受けた学生に対し、大学としてさらなる懲戒処分を下すことは、教育を受ける権利を奪うことにつながるが、大学の社会的責任の観点からすると、妥当な行為であるように思われる。

以上のように、多くの高等学校や大学では、主として講演形式を中心とした交通安全教育が実施されているものの、その多くが形骸化、マンネリ化している可能性が指摘される。すなわち、交通安全に対する意識の高揚を図り、「危険予測」や「立場の交換」を実践的に身に付ける継続的な教育が、すべての教育機関において十分になされているとはいいがたいのである。交通安全教育に消極的な要因には、一般に下記のような原因が挙げられる。

- ・教育課程上の時間確保が困難
- ・交通安全教育の重要性を十分に認識していない教員の存在

15) 例えば、長崎大学HP, <http://www.nagasaki-u.ac.jp/ja/life/advisement/case/attitude/index.html>、奈良先端科学技術大学院大学HP, <http://reiki.naist.jp/kiyaku/pdf/02320.pdf> 参照。

- ・教育に必要な効果的な教材や用具等の不足
- ・交通安全教育を実施できる指導者の不足

その一方で、実技指導や危険予知トレーニング等の手法を用いた効果的な安全教育を実践している学校も見受けられる。また、文化祭の企画として自転車安全運転競技会を開催したり、独自で教材を開発したり、交通事故被害者へのインタビューを実施し事故の悲惨さに気づかせたり、具体的な事故事例に基づく事故の責任や補償に関する学習を行うなど、教育方法や教育内容を工夫している学校もある。<sup>16)</sup> このように、交通安全教育を積極的に実施している学校には、今後も、交通安全への重要性の認識を深化させるとともに、定期的かつ継続的に実施することが望まれる。

## 第3節 交通安全教育の意義の再認識

### ①現状の考察

職場及び若者についての交通安全教育の実情は、以上述べた通りであるが、他の教育主体においても、道路交通法の精神を十分に汲んだ交通安全教育が実施されているとは言い難い。それでは、交通安全教育がこのような状況である理由は何に求められるのか。根本的な原因として挙げられるのは、幼児から高齢者に至るまで、「無理解」が横行しているということではなかろうか。

(交通事故の大半を占める)成人ドライバーの多くは、交通安全教育を自分に必要なものとは受け止めていない。それではなぜ、わが国では交通安全教育が人々に理解されていないのであろうか。筆者が考え得るのは、「危険予測」については、予防に対する理解が不十分であることである。危険予測とは、予め事故を防止するために必要な考え方に他ならない。このことは、技能職主体の一部の職場においては、明確に理解され、すでに「労働安全教育」の一環として位置づけられてはいる。しかし、技能職主体以外の多くの職場や、さらに家庭においては、例えば、医療や法務の分野に関しても、病気や事件を未然に防止する措置については、これまでほとんど関心が払われてこなかったと言えよう。一部の専門家が熱心に警告を与えていても、これを認知し、予防措置を社会システムとして十分に機能させるに至るような動向はあまり見受けられなかったのである。それに対して、重病や大事件についての事後的対応は、ともすれば大いに評価されてきたのである。

最近の例で言うと、「新型インフルエンザ」に対する対応が好例であろう。新型インフルエンザについては、その発生がほぼ確実に予見されていたにもかかわらず、このことに対する関心は、ごく一部の熱心な人々に限定されていた。本格的流行に至るまで、多くの国民がまるで無関心で、そして、流行時には、これに対する備えが不十分なまま、周囲の事例を参考に、各企業や学校で対応指針を大慌てで、五月雨式に策定していったということが記憶に新しい。

また、「立場の交換」については、換言すれば、交通マナーへの理解が不十分であるとい

16) 例えば、山口県立宇部中央高等学校、愛知県立国府高等学校、大阪府立境西高等学校、兵庫県立川西明峰高等学校などでは、特徴ある交通安全教育が行われている。詳細は、文部科学省スポーツ・青少年局 [13] 参照。

うことである。このことについての教育が理解されない理由は、「マナーとは、わざわざ教育で身につけるべきものではない」という認識が一般的であるからであろう。学校教育の教科においては、マナーについてとくに時間を割いて教えるということはほとんど想定されておらず、さまざまな立場の教員等が、「折に触れて指導する」ことに終始しているのが通常である。

また、成人（免許取得時）の教育は、通常、自動車教習所が担当しているが、カリキュラムにおいては、交通マナーについて特別に言及しているわけではなく、この過程においても、教習指導員が「折に触れて指導する」のが実情である。さらに教習生のレベルによっては、運転操作や法規の理解に終始せざるを得ない場合もある。職場では、職場内外についての「ビジネスマナー」が折に触れて教えられ、中には、上司やインストラクターにより、特別に時間を割いて、研修を受講することを義務づける企業もある。しかし、そこまで時間を取って行うのは、その必要性を痛切に理解している一部の大企業やサービス業関連の企業であり、大半の企業ではOJTで済ませているのが実情であろう。

これらの現状により、交通マナーについても、その必要性を感じた団体なり個人なりが独力で、日常の運転行動の中で学ぶ、熟達していくということになる。そして、未だそのような必要性を感じない、理解していない方が国民の相当の部分をおさめているということなのであろう。

原因についてのこれらの考え方は、なおいっそうの考察を要するものとも思われ<sup>17)</sup>、さらに、この状況については、今後は多少の変化があるかもしれない。しかし、理解されていないということは、価値を見いだしてもらえないことにつながり、その結果、当該分野で儲けに励むことは困難となる。それゆえ現在の状況下では、民間営利部門の参入がきわめて限定されていることになる。<sup>18)</sup>

そのため、交通安全教育は、その実施の相当部分を公的部門や、ボランティア団体等の民間非営利部門に頼っていたり、安全運転管理者が必要性をさほど認めていないまま実施しているのが現状である。そして、彼らは諸事多忙であるので、他の活動に振り向けるべき時間や労力を割いてまで、交通安全教育のスキルアップに励むまでの発想はないといっていよい。これらの理由により、交通安全教育については、「専門家」や「実践家」といった専門職が一向に育たないのであろう。現在、交通安全教育に携わる方々は、「その95%以上が、他の業務と兼業」と言っても差し支えないであろう。もちろん、筆者も兼業であり、そして、交通安全教育を主務とはしていないのである。

このような交通安全教育に対する国民の理解度を前提にすると、交通安全教育の具体的内容である「危険予測」と「立場の交換」に言及する以前に、「交通安全教育がなぜ必要なのか」という啓発から始めなければ、その普及はなかなかほど遠いというのが実情なのである。今後、交通安全教育に携わる方々は、このことをぜひ銘記しておかねばならないのである。自らが関わる教育対象者について、「一人一人が「自分のこと」として捉えることができるための努力や工夫」が大いに必要とされるのである。

17) 交通安全教育として実施されているものの多くが、道路交通法の精神について理解不足で、さらに、セレモニー的、単発的で、継続的ではないことも大いに関係しているものと思われる。

18) 自動車教習所は、最近、「地域の交通安全教育センター」として、法定講習以外の（自主的に開催する）各種講習に力を入れてしているところもあるが、単独で採算ラインに乗るような講習はほとんどないと聞いている。

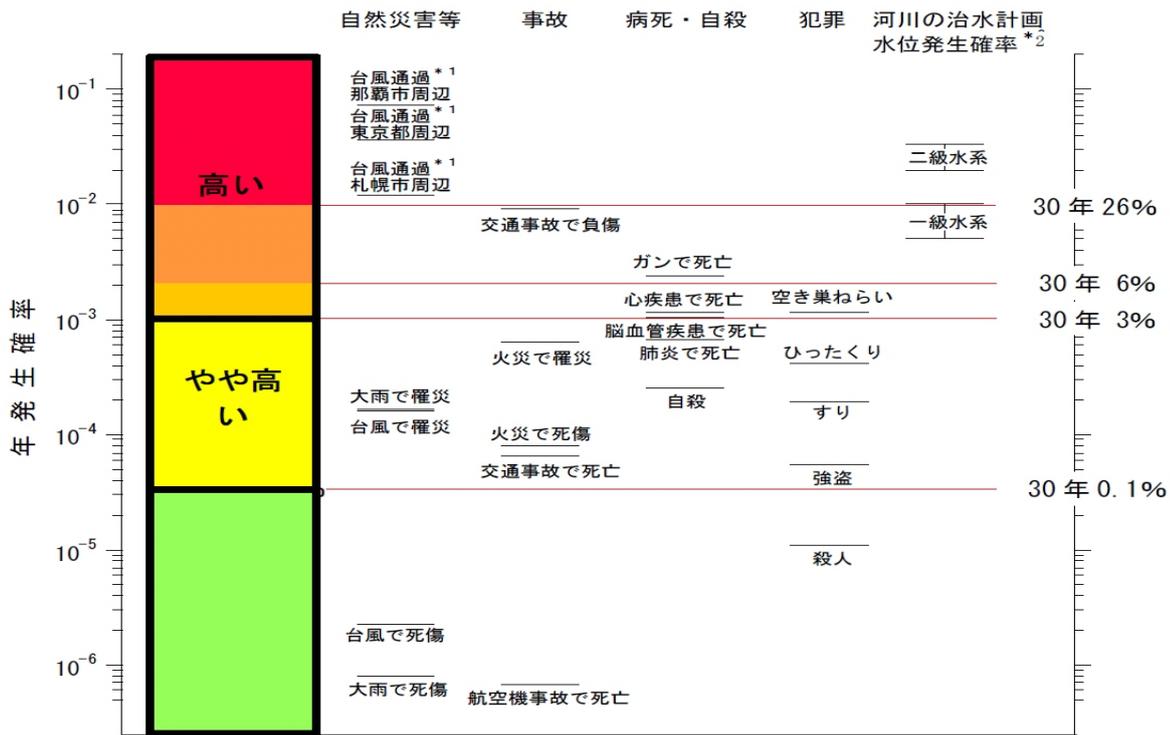


図3-3-1 自然災害・事故等の年発生確率の比較

(資料) 地震調査研究推進本部政策委員会成果を社会に活かす部会 [9] より引用。

### ②交通事故に遭う確率

このように軽視されている交通安全教育であるが、それでは、「交通安全教育は必要ない」と言えるのであろうか。どのような教育であれ、「必要ない！」と言い切ることは、よほど心臓の強い方でないとなかなかできないであろうが、このことを交通事故との関連より考えてみる。確かに近年のわが国の交通事故死傷者数は着実に減少しつつある。

再び図1-1-1によると、最近の交通事故発生件数のピークは平成16(2004)年であり、このときの全国の交通事故の死傷者数(死者数+負傷者数)は1,190,478名であった。それが、平成21(2009)年の場合は915,029名となっている。相当減少はしているものの、依然として、この数字は「国民の約100人に1人の割合」となる。ごく単純に考えれば、毎年の交通事故に遭い、死傷する確率は100分の1であるといえることができるようだ。<sup>19)</sup> この程度の確率となると、決して「人ごと」とは思えないのではなかろうか。

さらに、この確率について、災害に遭う確率等と比較したのが図3-3-1である。「地震調査研究推進本部政策委員会成果を社会に活かす部会」が報告したものであり、同部会では「参考程度の情報として見てもらいたい」<sup>20)</sup> としているものの、交通事故により負傷する確率は、自然災害に遭う確率、病気で死亡する確率、犯罪に遭う確率、火災に遭う確率等と比較して、かなり高いことが見てとれる。

これらを見ると、各教育主体が実施している火災訓練等の各種の防災訓練、あるいはがん検診等の各種の検診、そして、防犯訓練等と同程度の頻度、あるいはそれ以上の頻度で、

19) 平成21(2009)年のわが国の外国人を含む在住人口は127,510(千人)であるので、実際の確率は0.72%となる。また、物損事故及びヒヤリハット体験を含めると、さらにこの数値は跳ね上がる。

20) 地震調査研究推進本部政策委員会成果を社会に活かす部会 [9] 参照。

交通安全教育が実施されても、決して大げさではないということが理解できるのではないだろうか。したがって、「交通安全教育はやはり必要である」と言うことができるように思われるのである。

### ③交通安全教育の意義の再認識

なお、筆者らは、「全体的な交通事故の減少をめざす」という視点から発想しているわけであるが、とくに職場について強調したいのは、個々の職場において、(第1当事者・第2当事者にかかわらず)交通事故で人員が損耗すると、その分、組織のパフォーマンスが確実に低下するという現実があることである。このことは一部の安全運転管理者が実際に直面していることが、第2節で言及した先のアンケート調査(「平成21年度職場における交通安全教育についての実情調査」)の記述内容からも窺い知れる。

例えば、営業活動などでクルマを常用する職場(高リスク集団)においては、10人のセクションで1人が交通事故により損耗すると、たちまち1割の戦力減になるわけである。このことのもたらす損失を少しでも回避するためには、職場における交通安全教育を十分にやっておくことが肝要である。したがって、とくに若者及び成人の「四輪車についての教育」については、「必須である」と断言することもできそうに思われるのである。最近でこそ、熱心な事業主や安全運転管理者、交通労働災害防止担当管理者がいる職場で、交通安全教育も「KYT(危険予知訓練)」の一環として導入されだしている動向があるようであるが、<sup>21)</sup> これまで見てきたように、全体からみると、まだまだほんの一握りという状況である。

第2章第3節で、交通安全教育の普及のためには、多くの県民に広く影響を及ぼすような取り組みを展開する必要があると述べた。そして、現状では、そのために必要な費用はそれほど多くはないが、<sup>22)</sup> 一方で、総合的な努力は大いに必要とされる性質のものであるとも述べた。そして、最も補強する必要があるのは、若者及び成人の「四輪車についての教育」であり、その最も主な対象は、言うまでもなく「職場」なのである。

現状では、この部分に、広く(さらにできれば深く)交通安全教育を普及させるには相当の困難が待ち受けていることは容易に想定できる。しかし、この部分に交通安全教育の考え方がしっかりと定着した暁には、香川県全体の交通安全教育のレベルについて、相当の底上げが達成されるのもまた十分に想定されるのである。そこで、このことを十分意識したさまざまな取り組みを展開する必要があるのである。

そのことを少しは容易にさせる考え方として、「交通安全教育に一般的な教育効用を見いだす」という考え方を採用できないものであろうか。すなわち、交通安全教育は、「危険予測」と「立場の交換」とで構成されるわけであるが、前者は、最近になって注目を集めている「危機管理(自分の身を守る)」の一要素であるといえる。そして、後者からは、「他人との関わり合い(マナー)」を学ぶことができる。

21) 意外なことに、KYTについて紹介しているHPなどを覗いても、KYTを実施する意義について、「事故による人員の損耗が、組織のパフォーマンス低下につながる」という見地から述べている意見はほとんど見いだせない。多くの職場(中小企業)では、人員は代替的な存在ではないのであるから、この点を(「健康診断」等と同様)十分強調するべきである。

22) 交通安全教育についての国民の意識が大幅に変化するならば、民間営利部門の参入も大いに期待できるようになるであろう。

### 第3章 交通安全教育の現状と意義の再認識

すなわち、それぞれに関して、「道路交通」という、万人に関わるステージを対象に行われる交通安全教育は、絶好の「道場」として位置づけすることができるように思われる。そこで、これらについて、「交通安全教育を通じて学ぶ」という取り組み<sup>23)</sup>があってもよいように思われるのである。

---

23) 現状では、筆者はこのような取り組みを見いだせていない。

<第3章の引用文献・資料>

- [1] 井原健雄・正岡利朗, 『交通安全教育の意義と役割』, 勁草書房, 2011年1月.
- [2] 大阪教育大学HP, <http://osaka-kyoiku.ac.jp/campus/gakusei/anzen.html>.
- [3] 岡山短期大学HP, <http://www.owc.ac.jp/gakuseigp.html>.
- [4] 香川大学HP, <http://www.eng.kagawa-u.ac.jp/RoadSafetySeminar/>.
- [5] 金沢大学「大学・社会生活論」テキスト編集会議, 『知的キャンパスライフのすすめ—スタディ・スキルズから自己開発へ—』, 2008年4月.
- [6] 金沢大学HP, <http://www.pref.kagawa.jp/police/koutsutoukei/syoshinsya/index.htm>.
- [7] 警察庁交通局, 『交通安全教育指針(普及版)』, 全日本交通安全協会, 1999年4月.
- [8] 総務庁行政監察局, 『交通安全対策に関する実態調査結果報告書』, 1990年6月.
- [9] 地震調査研究推進本部政策委員会成果を社会に活かす部会, 『地震調査研究推進本部政策委員会成果を社会に活かす部会報告—地震動予測地図を防災対策等に活用していくために—』, 2005年3月.
- [10] 恒成茂行, 『交通安全教育指導の手引』, 勁草書房, 2000年10月.
- [11] 長崎大学HP, <http://www.nagasaki-u.ac.jp/ja/life/advisement/case/attitude/index.html>
- [12] 奈良先端科学技術大学院大学HP, <http://reiki.naist.jp/kiyaku/pdf/02320.pdf>
- [13] 文部科学省スポーツ・青少年局, 『高等学校における交通安全教育実践事例集』, 2009年3月.
- [14] 蓮花一己, 『交通危険学』, 啓正社, 1996年12月.

## 第3章のまとめ

本章では、交通安全教育の意義の再認識を試みた。まず、香川県交通安全教育推進会議が基本的視点として採用している『交通安全教育指針』の内容及び「危険予測」と「立場の交換」について説明し、交通安全教育の定義に言及した。続いて、それらの視点に基づき、香川県の各教育主体で行われている交通安全教育の実施状況について整理した。そして、その現状について考察をした上で、交通安全教育の意義について再度の評価を行った。その主な内容は、以下の通りである。

①平成13（2001）年度調査研究では、交通安全教育の全体像を統一した視点から把握するために『交通安全教育指針』の考え方を採用した。同指針は、ライフステージの各段階のそれぞれについて、さまざまな「交通参加者」として身につけるべき教育内容に言及しており、従来の交通安全教育よりレベルアップをめざしている。また、教育主体間の連携を推奨している。

②これを受けて、香川県交通安全教育推進会議では「民学官の連携」を実現し、ライフステージの各段階についての交通安全教育に関するさまざまな実践活動を展開していった。

③また、交通安全教育の精神を凝縮し、「公共財としての道路につき、自他が安全かつ円滑に利用できるような態度や技能を、各交通参加者に身につけさせるための継続的な教育」と定義した。自他の「安全かつ「円滑」は、「危険予測」と「立場の交換」により実現される。

④危険の予測に熟達すればするほど、同じような危険因子についての危険回避行動の強度はより弱いものになる。したがって、危険予測トレーニングが危険回避トレーニングに優先する。

⑤危険を予測することは、自分を取り巻く道路交通環境について「一度は疑ってかかる」行為である。運転行動にゆとりのあるドライバーであれば、立場の交換により「自分も疑われている」ことに気づき、他者にとって自分が危険因子にならないよう、予測の手がかりを与えるための行動をとることができる。

⑥このような精神を汲んだ交通安全教育は、香川県では現在まだまだ不足しており、その充実が期待される。そして、最も必要があるのは、「若者及び成人の四輪車についての教育」である。

⑦交通安全教育は、危険予測については「予防教育」であり、交通事故に遭う確率を考慮すると決して軽視すべきでない。また、立場の交換については、「マナー教育」の意義を持つ。そして、「道路交通」という、万人に関わるステージを対象に行われることにより、絶好の「道場」として位置づけできるのである。

## 第4章 交通安全教育の活性化

この章では、今後、香川県の交通安全教育をさらに活性化させるために望ましい方向性を模索する。そのためにまず、第1節で香川県交通安全教育推進会議の県民への認知度の調査等に言及し、続いて、第2節で第1章から第3章までを通じて得られた知見等をもとに、今後は交通安全教育をどのように実施するべきかについて説明する。そして、第3節でそれを遂行するために望ましい新組織のあり方について述べる。

### 第1節 香川県交通安全教育推進会議の活動の県民への浸透度

#### ① 国際交通安全学会賞の受賞

第1章で、香川県交通安全教育推進会議の目的及び発足の経緯、活動の概要等について述べた。そして、同推進会議の組織構成の特色は、「民学官の連携」にある。このことが評価され、発足から6年を経過した平成20(2008)年4月、(財)国際交通安全学会による「学会賞(業績部門)」を受賞したのであった。

同学会は、交通事故を始めとする各種の交通障害は、人間、機械及び環境の各要素が複雑にからみ合って生じるものであり、これらの問題を解決するためには、各界の知識を集集し、人間、機械及び環境の有機的結びつきの実態を解明して、望ましい道路交通のあり方を探求する必要があるという認識の下、交通社会の現状及び将来のあり方について自由に討議し、研究する場として、昭和49(1974)年に設立された。そして、交通及びその安全に関する重点的かつ速やかな調査研究、各種研究会の開催、広報出版活動、研究・教育その他の活動に対する褒賞等の事業活動を展開している。<sup>1)</sup>

同学会は、その活動の一環として、昭和54(1979)年より「学会賞」を設け、理想的な交通社会の実現に対して著しく貢献した活動を、業績部門・著作部門・論文部門としてそれぞれ顕彰してきたが、第29回目に当たる業績部門の授賞として、香川県交通安全教育推進会議の活動が対象になったのである。受賞の理由等は、以下の通りである。<sup>2)</sup>

- ・業績題目：主体間連携を土台とした多世代にわたる交通安全活動
- ・受賞理由：香川県は、「交通死亡事故の恒常的な多発県」と呼ばれているため、体系的な交通安全教育を推進するための調査研究活動をもとに、交通死亡事故多発県から脱却することと、交通マナーの向上を図ることを目的とし、香川県警察本部・香川県知事部局・香川県教育委員会・関係機関・関係団体などの多様な分野の機関・団体が連携し、2002年に、「香川県交通安全教育推進協議会」が発足しました。多様な分野の機関・団体が主体間の連携を保ち、体系的に目標を定め、継続的に運動してきた例がありません。また、独自の動画教材を作成し、さまざまな交通安全教育の機会に活用しています。現在、香川県は自転車利用者の交通ルールの遵守とマナーの良さが顕著で、小・中学生の自転車利用時のヘルメット装着と安全走行の実践は県下一丸となつての交通安全教育の普及推進運動の展開した成果として高く評価できます。

1) (財)国際交通安全学会 HP [3] 参照。

2) (財)国際交通安全学会 HP, <http://www.iatss.or.jp/2009/01/29-192007.html#1> 参照。



写真4-1-1 国際交通安全学会賞の表彰状及び賞牌

(資料) 香川県交通安全教育推進会議 HP [1] より転載。

その受賞の贈呈式が平成 20 (2008) 年 4 月 18 日に経団連会館・国際会議場で行われ、同推進会議を代表して評価専門委員会委員長の井原健雄教授等が国際交通安全学会賞の贈呈を受け、筆者 (正岡) が同推進会議の業績紹介を行った。

この内容は、本田技研工業(株)安全運転普及本部が発行する交通安全情報紙『S J (セーフティジャパン)』の平成 20 (2008) 年 6 月号 [4] に掲載されている。<sup>3)</sup> このように同推進会議の組織構成の特色である「民学官の連携」は、現時点においても他に例を見ないものであり、さらに全国ネットの業界紙等で取り上げられることで、他の業界団体等よりの問い合わせがあるなど、同推進会議は、交通安全教育に関連する業界においては、全国的に相応の知名度を得たものと自負していたのである。

## ② 県民の認知度

それでは、翻って、同推進会議は、香川県内においてほどの程度県民に認知されているものであろうか。そこで、「交通安全教育に関するアンケート調査」において、そのための設問 (問 12) を設けた。

図 4-1-1 は、香川県交通安全教育推進会議についての意見を尋ねたものである。これを見ると、「大学生分」はともかくとして、「ネット分」、「更新者分」についても、「組織の活動自体をあまり知らない」が相当多数を占めていることが判明し、この結果は同推進会議にとって、大いに考えさせられる結果となった。

同推進会議の活動については、香川県警内の記者クラブに対して、随時、「投げ込み」を行っており、さらに会議の開催時には、TV局の取材があり、TV報道がなされることも、さらに、会議での決議等が新聞記事として掲載されることも多々ある。例えば、平成 23 (2011) 年 2 月末時点において、四国新聞HP (<http://www.shikoku-np.co.jp/>) の記事検索で「県交通安全教育推進会議」で検索すると 28 件のヒットがある。これより、平成 14 (2002) 年の発足以来、年間約 3 回程度の頻度での掲載となっている。

3) この内容は、S J - N e t の HP で閲覧可能である。<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/08-06/pdf/SJ0806-p04.pdf> 参照。



## 第4章 交通安全教育の活性化

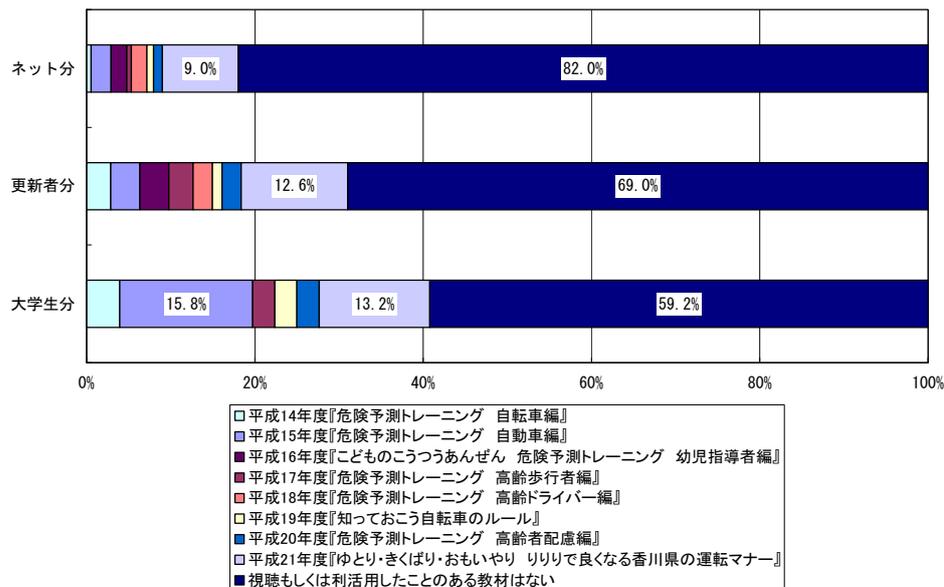


図4-1-2 視聴もしくは利活用したことがある動画教材

(資料) 筆者作成。

なお、この設問についての意見を自由記入形式で回答してもらった。これらの記入内容について、できるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で以下に紹介する。

### <記入例>

- ・市町村や県の広報誌を活用してPRをもっと行うべきであると感じます。このような動画教材があることも知らない人が多いのではないのでしょうか？また、気軽に貸し出しできるように公民館（高松市で言いますとコミュニティセンター）等に置いていただき、地域の交通安全セミナー等で活用できたら良いのではないのでしょうか。（男性・40～49歳）
- ・そのような教材がどこにいけば見ることが出来るのかすら知らない。岡山県のようにスポットでテレビCMを入れるような、広く一般に知らしめることの出来る施策を望みたい。（女性・40～49歳）
- ・こういう動画教材があるのも初耳なんですけど、どこで見せているのですか？毎年作るほどの効果と必要性があるのでしょうか。（女性・30～39歳）
- ・私は原付を皮切りに自動二輪、四輪（普通車）と順を追って免許を取得、24年のキャリアです。昨年、新聞報道で見た時は、無事故無違反を貫いている身でもあり、なんとなく見ました。ところが、「そどけ、そどけお馬が通る」ような思いで運転しているのではないかと、私が物顔で運転しているのではと指摘されました。教材のタイトルではないが、リリリが取得時より失われているのか。改めて見て、四輪で運転歴16年、慣れが先に走っているように反省させられました。（男性・40～49歳）
- ・交通マナーに踏み込んだ画期的な教材。（男性・30～39歳）
- ・こういうものより、事故現場の凄惨な写真や動画、加害者・被害者のその後の人生をまとめ、配布した方が効果的。（男性・25～29歳）
- ・動画教材を香川県警察のホームページなどで公開することはできないか？（男性・30～39歳）
- ・視聴も活用もしたことはないのですが、危険予測トレーニングは重要だと思うのでぜひ視聴してみたいです。危険予測トレーニングは自動車学校でやったことがあるのですが、その時の失敗などは

今でも自分の中でいい教訓となっていて大変意味があると思うので、ぜひ続けてほしいです。（男性・25～29歳）

なお、同推進会議においては、平成18（2006）年9月に、平成14（2002）年度～平成17（2005）年度の教材について、教材の配布先に対して利活用の形態等についてのアンケート調査を実施している。<sup>4)</sup> このときのアンケート送付先は759箇所、郵送またはFAXによる回答とし、うち325箇所から回答を得た（回収率42.8%）。このときの結果を見ると、概ね好感を持って使用されていることが判明し、とくに平成15（2003）年度の『危険予測トレーニング 自動車編』は、県外からの大手企業より問い合わせが多くあり、それゆえ、香川県内外についての知名度もかなりあるものと想定していたのである。しかし、この結果は、肝心の、県民に対しての浸透の仕方について、大いに改善を要求することとなったのであった。

## 第2節 交通安全教育の活性化

### ① 交通安全教育自体の啓発

第1節での結果、香川県交通安全教育推進会議の存在及びその成果等についても、県民によく周知されていない事実が判明した。そして、県民に対して、同推進会議についての認知度を向上させる工夫や動画教材等の視聴の機会を広報する方法についての工夫が要求されることも判明した。

それらの工夫は、ひとえに「交通安全教育の香川県へのいっそうの普及」を目的とするものであることは言うまでもない。すなわち、第2章、第3章を通じて述べてきたように、恒常的に交通事故死者数を減少させる目標を達成するためには、「長期的な体質改善」が不可欠である。そして、軽微な事故やヒヤリハット体験の減少、さらに「他県に誇れる交通マナーの向上」を達成するためには、各界各層における交通安全教育の充実によるしかない。然るに、「公共財としての道路につき、自他が安全かつ円滑に利用できるような態度や技能を、各交通参加者に身につけさせるための継続的な教育」と定義される交通安全教育の実施が香川県ではまだまだ活発とは言えず、その具体的内容である、「危険予測」と「立場の交換」について、多くの県民の実践が必要とされているのである。

しかし、問題は、第3章で述べたように、交通安全教育についての理解が、香川県民のみならず、国民全体として不十分であることである。このことを考慮すると、交通安全教育の具体的内容である「危険予測」と「立場の交換」を普及させる以前に、あるいは普及させるのと同時に「交通安全教育がなぜ必要なのか」という啓発を十分に行っておかないと、これらの普及自体がおぼつかないのが実情なのである。そこで、今後、同推進会議についても、このことをぜひ銘記して、交通安全教育の必要性について、理解を求める努力が大いに要求されるのである。なお、このことについての具体的提言は、第5章で改めて言及する。

---

4) この内容については、交通安全教育に関する調査研究プロジェクト [2] 参照。

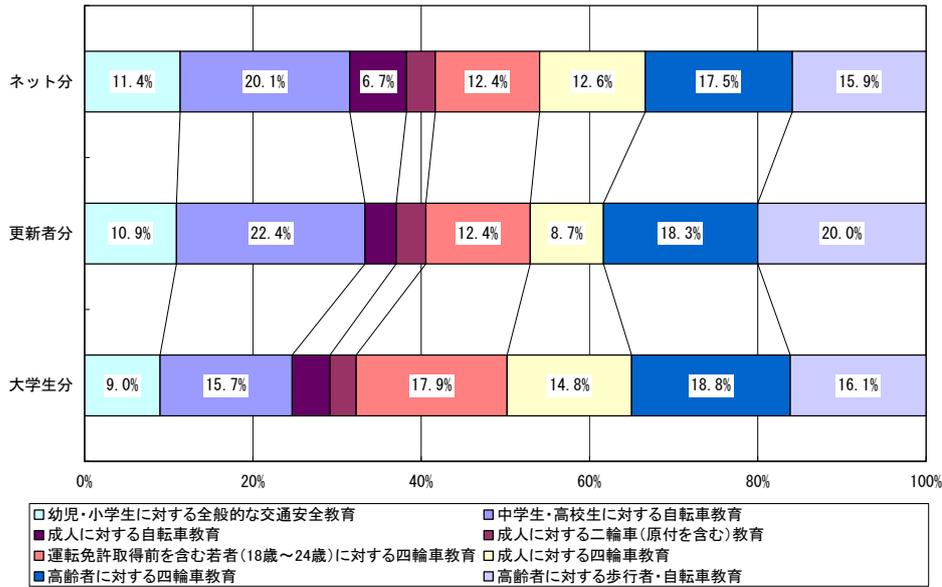


図4-2-1 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために、重点的に教育を実施する対象

(資料) 筆者作成。

② 重点的に教育を実施する対象

それでは、今後、香川県の交通安全教育のさらなる活性化をめざすために、香川県交通安全教育推進会議は、どのように交通安全教育に取り組むべきなのであろうか。第1章第2節で述べたように、同推進会議はすでに通算9年の活動を継続しており、主要な重点テーマについては、一通り手がけてきている。すなわち、基本となる動画教材はすでに作成しているのである。

そこで、新たに取り組むべきテーマを探すということではなく、これまでのテーマについて、再度新たな取り組みを行うということになる。それでは、どのようなテーマ、すなわち教育対象についての取り組みをとくに行うべきであろうか。その参考に資するため、「交通安全教育に関するアンケート調査」において、そのための設問(問11)を設けた。

図4-2-1は、香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために、重点的に教育を実施する対象について尋ねたものである。なお、この設問については、複数回答(3つまで)で選択するようになっている。これを見ると、「ネット分」については、「中学生・高校生に対する自転車教育」、「高齢者に対する四輪車教育」、「高齢者に対する歩行者・自転車教育」の順に、「更新者分」については、「中学生・高校生に対する自転車教育」、「高齢者に対する歩行者・自転車教育」、「高齢者に対する四輪車教育」の順に、「大学生分」については、「高齢者に対する四輪車教育」、「運転免許取得前を含む若者(18歳~24歳)に対する四輪車教育」、「高齢者に対する歩行者・自転車教育」の順に、それぞれ重点的に教育を実施する対象として挙げている。

そこで、県民の考えている、これら対象についての教育を重点的に実施するべきであろう。これらは、交通事故の発生頻度も高く、交通マナーについての問題も指摘されているので、確かに妥当であるものと思われる。しかし、ひとつ気にかかる対象がある。「大学生分」では若干割合が増加するものの、「ネット分」、「更新者分」、「大学生分」のいずれにおいても、「成人に対する四輪車教育」はそれほど上位に挙げられていない。一方、第2章、

第3章で指摘した通り、交通事故の圧倒的多数は四輪車が関係したものであり、また交通マナーについても、四輪ドライバーについて多くの指摘があるのである。この部分を教育対象として取り組む必要はないであろうか？

筆者は、この部分への教育にこそ、最大限の努力を傾注するべきと考える。実は、「成人に対する四輪車教育」は、その重要性にかかわらず、全国の大半の都道府県レベルの取り組みにおいて、これまでなおざりにされてきた部分なのである。多くの都道府県では、せいぜいが運転免許の更新時講習を行うのみに終始し、これがほぼ唯一の共通した教育の機会となっている。このことには、これらの教育対象が所属する組織が多々あり、一律なアプローチを取りにくいというのも理由の一つには違いない。確かに、『交通安全教育指針』における成人（免許取得後）の実施主体についても、主たる実施主体が言及されていないのである（表3-1-3参照）。

そして、最も多くの成人が所属すると想定されるのは「職場」であるが、そこにおける交通安全教育の実施の状況はどうであるか。中にはその重要性を理解する管理職や安全運転管理者がいる職場等において、熱心に行われている場合も散見されるが、全体の職場での状況は、第3章第2節で見た通りである。しかし、交通事故と交通マナー、この実態に目をそらすことをしなければ、「成人に対する四輪車教育は必須である」と、答えは自明なのではないか。

また、成人が対象となると、「自発性に訴える方針」、すなわち交通安全教育では効果が少ないので、一方の「強制力をともなった指導を行う方針」、すなわち交通指導取締りを多用すべきであるという考え方も確かにある。しかし、軽微な事故や交通マナーの向上については、指導取締りは無力である。そして、指導取締りを強化するには、相当の費用もかかるのである。さらに、恒常的に交通事故や交通マナーの状況を改善させる、すなわち、長期的な体質改善は、指導取締りでは決して達成できないのである。

したがって、香川県交通安全教育推進会議は、その存在意義から考えて、「成人に対する四輪車教育」を最重点の取り組み事項として、今後活動していく必要がある。そこで、このこと及び他の教育主体についての交通事故、交通マナーの実態を考え合わせて、重点的に教育を実施する対象については、以下のように定めることが望ましいものと考えた。

1. 成人及び若者に対する四輪車教育
2. 高齢者に対する教育（対策）
3. 自転車利用者に対する教育

そこで、これらのそれぞれの対象への教育内容の具体的提言については、第6章～第8章で改めて言及する。

### ③ 香川県交通安全教育推進会議の新体制移行

第1項、第2項により、今後、香川県交通安全教育推進会議が手がけるべき内容が明らかとなった。それらは、まず、交通安全教育自体の啓発である。県民に対して、交通安全教育に対する理解を促進させるための活動である。

そして、重点的に教育を実施する対象に対する教育実施の推進である。これらについて、

## 第4章 交通安全教育の活性化

これまでよりも広く、これまでよりも深い内容の交通安全教育の実施が行われることを自ら、あるいは各教育主体が交通安全教育を実施することを助力するための活動である。

これらの活動が盛んに行われることを「さらなる活性化」と捉えよう。そのための基本となる動画教材はすでに出揃っているのである。同推進会議にとっては、今後は、これら教材を「整える」段階を終え、「普及させる」段階に入ったと言い換えることもできるであろう。そして、「普及させる」段階では、「整える」段階のように、年間の重点テーマとした教育対象について1年間をかけて教材開発等を行うよりも、重点的に教育を実施する対象に対して、同時並行的に実施していくという実施体制を採るべきであろう。すなわち、これまでの体制について見直しを行い、普及の促進に適合するように組織体制を考える必要があるのである。そこで、第3節で、望ましい組織体制についての説明を行う。

### 第3節 望ましい組織体制について

#### ① 組織体制

交通安全教育を盛んにする、あるいはこれまでにない新たな取り組みを行うために、新たな香川県交通安全教育推進会議には、現在の構成メンバーに加えて、それに適合した新たなメンバーを加えることも重要である。まずは、現在の構成メンバーについては、以下の通りである。

#### ○評価専門委員会

委員長	香川大学名誉教授 井原 健雄
委員	岡山大学大学院教授 呉 景龍
委員	高松大学教授 正岡 利朗
委員	高松短期大学准教授 高塚 順子

#### ○関係機関・団体

香川県	政策部交通政策課、総務部広聴広報課、総務部総務学事課、健康福祉部長寿社会対策課、健康福祉部子育て支援課、土木部道路保全課
香川県教育委員会事務局	義務教育課、高校教育課、保健体育課、生涯学習・文化財課
国土交通省	四国運輸局香川運輸支局、四国地方整備局香川河川国道事務所
高松市	交通安全対策室
関係団体	(財)香川県老人クラブ連合会、(財)香川県交通安全協会、(社)香川県指定自動車学校協会、(社)日本自動車連盟香川支部、(社)日本損害保険協会四国支部
オブザーバー	香川県総務部国際課

#### ○事務局

香川県警察本部交通部	交通企画課
------------	-------

そこで、以下のような内容の個人、機関・団体にメンバーに加わっていただくことを検討した。

- ・評価専門委員については、交通安全に詳しい有識者。民間の発想を取り入れることが重要。

- ・関係機関・団体については、新たな取り組みを推進するのに適合する機関・団体。普及させるという観点からの加入が重要。具体的には、香川県安全運転管理連絡協議会、香川県交通安全母の会連合会、全国共済農業協同組合連合会香川県本部、香川県自転車軽自動車商協同組合、香川県サイクリング協会、(社)日本自動車販売協会連合会香川県支部、(独)自動車事故対策機構高松主管支所、香川経済同友会、マスコミ関係

② 参加意向

そこで、現在の構成メンバー及び新たな構成メンバー（候補）について、平成23（2011）年1月以降、逐次、新推進会議への参加の意向を尋ねる作業をしていった。まず、現在の構成メンバーについては、「全メンバーが参加可能」であり、また、具体的にどのような内容の取り組みができるかについて、合わせて回答をもらった。この一覧は、表4-3-1～表4-3-4の通りである。

表4-3-1 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その1

機関・団体名	交通安全教育の啓発
香川県政策部交通政策課	・交通指導員、交通安全母の会等に対する情報発信 ・各季の県民運動等におけるパンフレットの作成
香川県総務部広聴広報課	・県広報誌「みんなの県政THEかがわ」への掲載 ・県HP、県政ジオ等の活用
香川県総務部総務学事課	・県内の私立（幼、中、高、各種・専）学校に対する情報発信
香川県健康福祉部子育て支援課	・保育所等の乳幼児を交通事故から守るための指導
香川県土木部道路課	・交通事故対策に関する道路整備
香川県教育委員会事務局義務教育課	・各学校との事務用掲示板を活用した情報発信
香川県教育委員会事務局高校教育課	・各種研修会における交通事故の現状説明
香川県教育委員会事務局保健体育課	・各教育事務所・各市町（学校組合）教育委員会・各公立学校（園）に対する全国交通安全運動についての通知 ・各種研修会における交通事故の現状説明
香川県教育委員会事務局生涯学習・文化財課	・所管出先機関や香川県少年団体協議会加盟団体への情報発信
四国地方整備局香川河川国道事務所	・当事務所HPによる当取組みの紹介 ・工事関係者（当事務所関係）への当取組みの周知
高松市交通安全対策室	・高松市HPに高松市内の月別交通事故発生状況、各年齢層対象の交通安全教育等を掲載
(財)香川県交通安全協会	・HP、機関紙、広報誌等の活用 ・イベント行事における広報活動 ・交通安全講習会、研修会等における広報活動
(財)香川県老人クラブ連合会	・県老連・市町老連・単位老人クラブ（以下県老連等）の大会等で啓発用パンフレット配布 ・機関紙等で交通安全記事を掲載 ・県老連等が主催する研修会等における交通安全の研修 ・老人クラブ会員による街頭キャンペーンやパレードへの参加 ・老人クラブ会員の主要交差点などでの立哨
(社)日本自動車連盟香川支部	・JAFMATE、JAFのHPでの交通安全啓発情報の発信 ・ドキュメントへのリンクを含めた情報提供
(社)日本損害保険協会四国支部	・3町ドーム周辺での街頭キャンペーン、高松市交通安全フェア、香川大学工学部オープンキャンパスで一般市民に対するリーフレット、自転車用反射材（サイクルリア）の配布、及びこれらイベントの取材をマスコミに働きかけ、一般市民への周知
(社)香川経済同友会	・同友会参加企業を対象とした情報発信

(資料) 筆者作成。

表4-3-2 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その2

機関・団体名	成人及び若者に対する四輪車教育
香川県政策部交通政策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライブレコーダーを活用した運転者の行動特性の研究</li> <li>・無事故無違反競争の企画、実施</li> </ul>
香川県土木部道路課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故対策に関する道路整備</li> </ul>
(財)香川県交通安全協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業等に対する交通安全教室等の積極的な開催</li> <li>・安全運転管理者講習、運行管理者講習等を活用した指導者対策</li> <li>・運転免許更新時等における交通安全指導</li> </ul>
(社)香川県指定自動車学校協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許取得教習カリキュラムに沿った四輪運転者への安全運転支援</li> </ul>
(社)日本自動車連盟香川支部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全講習会(座学)への講師派遣</li> <li>・JAF主催のセーフティトレーニングでの実技体験による啓発活動や同様な運転実技講習会の開催支援</li> </ul>
(社)日本損害保険協会四国支部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・香川県の事故多発交差点7つの5つの交差点を損保協会HPで公表、事故類型別に事故発生件数を明示し、ドライバーに注意喚起を行う(香川県警HPにリンク)</li> </ul>
(社)香川経済同友会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同友会参加企業社員を対象としたマナーアップ事業</li> </ul>

(資料) 筆者作成。

表4-3-3 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その3

機関・団体名	高齢者に対する教育
香川県政策部交通政策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者交通指導員等に対する交通安全、指導者の育成</li> <li>・無事故無違反競争等の企画、実施</li> <li>・反射材着用推進モデル地区設置による反射材の着用推進</li> </ul>
香川県健康福祉部長寿社会対策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・香川県交通安全協会と連携して県内各「伊ビ」センターでの交通安全講習の実施</li> </ul>
香川県土木部道路課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故対策に関する道路整備</li> </ul>
高松市交通安全対策室	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各コミュニティセンターを中心とした交通安全教室の開催</li> <li>・老人クラブ連合会、高齢者交通指導員等に対する講習会の開催</li> <li>・高齢者自転車大会の開催</li> <li>・シルバードライバース・スクールの開催</li> </ul>
(財)香川県交通安全協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種高齢者交通安全指導員に対する指導</li> <li>・老人福祉施設等における交通安全指導</li> <li>・三世代交流交通教室等地域における交通安全指導</li> <li>・高齢運転者の免許更新時の「シルバー学級、シニア講習」における指導</li> </ul>
(財)香川県老人クラブ連合会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町老連等によるシルバードライバース講習会の開催</li> <li>・市町老連等による自動車の点検と乗り方講習会の開催</li> <li>・反射シール材の貼付と普及</li> </ul>
(社)香川県指定自動車学校協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者講習カリキュラムに沿った高齢運転者への安全運転支援</li> </ul>
(社)日本自動車連盟香川支部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全講習会(座学)への講師派遣</li> <li>・JAF主催のシニアドライビングスクールでの実技体験による啓発活動や同様な運転実技講習会の開催支援</li> <li>・高齢者向けのJAFドライバースビジョン視機能診断を通じた講習</li> <li>・いきいき運転講座(マナー講習)を活用した講習会の開催</li> </ul>
(社)日本損害保険協会四国支部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3町ドーム周辺での交通事故防止街頭キャンペーンでの注意喚起</li> <li>・損保協会製作の冊子「知って!ガイド」を一般消費者、行政機関等に周知</li> </ul>

(資料) 筆者作成。

表4-3-4 現在の構成メンバーの取り組み可能な内容その4

機関・団体名	自転車利用者に対する教育
香川県政策部交通政策課	・危険疑似体験教育技法を活用した教育 ・自動車教習所と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施
香川県総務部総務学事課	・県内の私立中学・高等学校に対する情報提供や協力要請
香川県土木部道路課	・交通事故対策に関する道路整備
香川県教育委員会事務局高校教育課	・警察と連携した「交通安全教室」や「街頭指導」
香川県教育委員会事務局保健体育課	・警察と連携した「交通安全教室」や「街頭指導」
高松市交通安全対策室	・関係機関と連携した街頭指導 ・自転車安全運転講習会の開催 ・自転車安全運転免許証事業の継続実施
(財)香川県交通安全協会	・「交通ルール学びの広場」を活用した児童幼児の交通教室においてヘルメット着用を推進 ・「県下子ども自転車大会」の開催において自転車の正しい乗り方の指導 ・高齢者施設、高齢者対象の交通安全教室開催時における自転車指導 ・三世代交流交通教室等地域と連携した幅広い自転車指導
(社)香川県指定自動車学校協会	・自動車教習所施設を活用した小・中学生の自転車安全運転教室の開催等、教習所施設の開放支援
(社)日本自動車連盟香川支部	・小学生を対象とした交通安全講習会（自転車やクルマは急には止まらない体験）の開催 ・幼児を対象とした音楽を通じた交通安全教室の開催
(社)日本損害保険協会四国支部	・自転車の事故防止に係わる消費者、高校生向け講演会の開催 ・消費者行政機関・消費者団体との懇談会の場で、自転車事故の香川県の現状を解説 ・損保協会製作の冊子「知っていますか？自転車の事故」、「小学生のための自転車安全教室」を一般消費者、行政機関等へ周知 ・警察、報道機関とタイアップした広報活動
(社)香川経済同友会	・自転車通行マネーモデル事業所設置の展開

(資料) 筆者作成。

改めて、表4-3-1～表4-3-4を概観すると、現在の構成メンバーによる取り組み可能な内容の多くは、これまでも継続して取り組んできた内容である。これらの活動が新推進会議においても、さらに盛んになることを願う次第である。

そして、新たなメンバー（候補）についても、「全（候補）メンバーが参加可能」であった。そこで、これら機関・団体の助力を得て、新推進会議では重点的に教育を実施する対象について、新たな取り組みを行う。

### ③ 運営体制

これまでの香川県交通安全教育推進会議の運営は、年間4回程度の会合を持ち、この席上で、それぞれが取り組んでいる交通安全教育の報告をしたり、議論をしたりしていた。

しかし、新推進会議では、かなり多くの新たなメンバーに加わっていただき、しかも、重点的に教育を実施する対象に対して、同時並行的に実施していくという実施体制を採用することを想定している。すると、全体での会合を多く持つよりも、身軽な動きやすい運営体制を採用の方が望ましい。そこで、それぞれの対象に関係するメンバーごとに「ワーキンググループ」を編成して、適宜それぞれに所属するメンバー間で実施の計画を練り、実施の報告を行い、議論を行うという運営方法を採用するべきであろう。そして、全体での会合は年間2回程度でよいように思われる。

## 第4章 交通安全教育の活性化

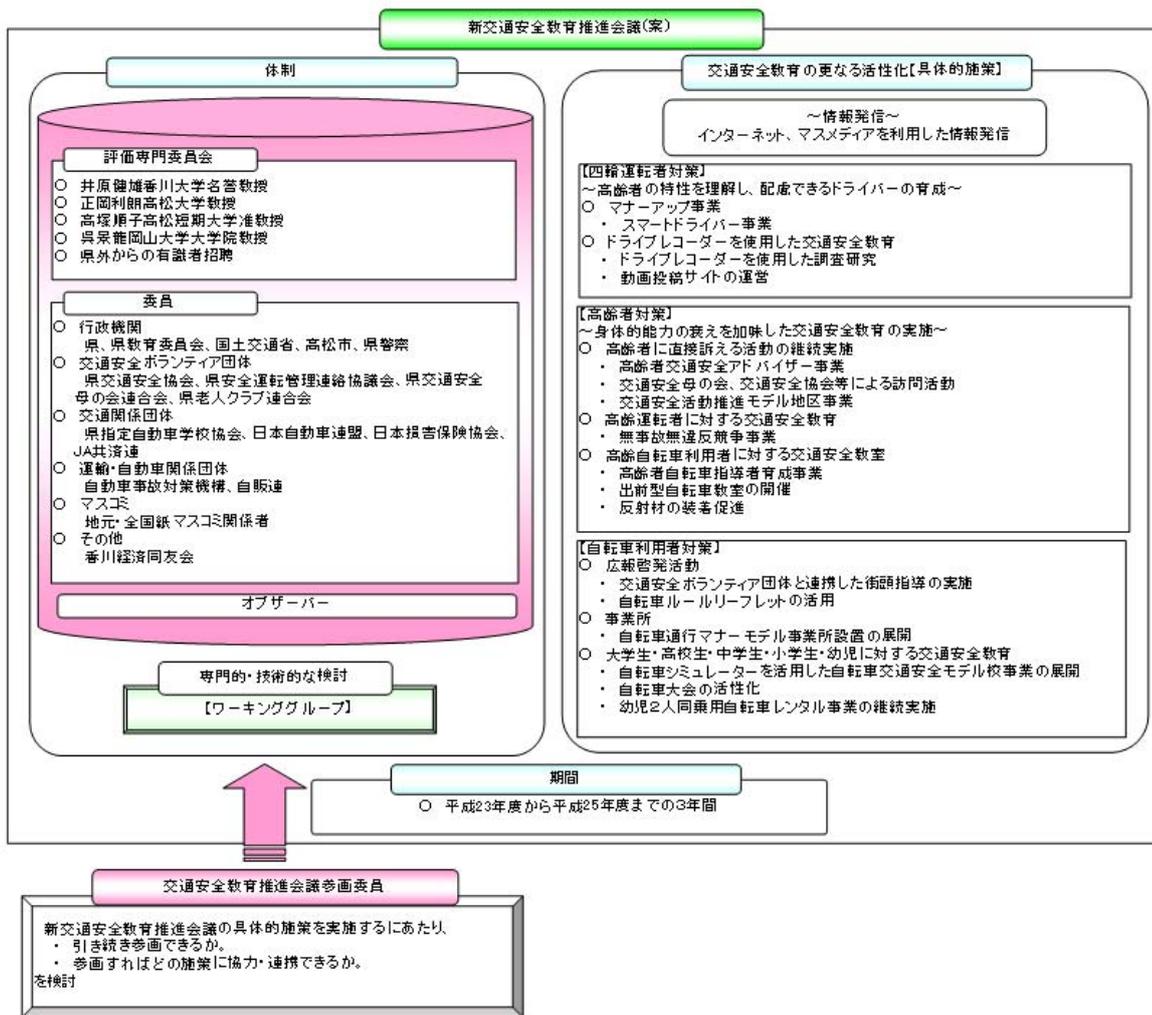


図4-3-1 新香川県交通安全教育推進会議の体制案

(資料) 香川県警作成。

なお、事務局については、引き続き、香川県警察本部交通部交通企画課が担当することが確定している。以上、第2節、第3節を通じて述べた内容を図示すると、図4-3-1のようになる。

今後、このような体制で、香川県の交通安全教育がさらに活性化するように、新推進会議の各メンバーが一丸となって取り組むことを切に希望する。この章の最後に、「交通安全教育に関するアンケート調査」の感想・自由意見欄（記述式）に記載された、県民のさまざまな意見について紹介することにする。内容別に分類すると、「交通安全全般についての意見」、「交通事故・マナーについての意見」、「本アンケートについての評価」等が多く寄せられたが、これらの記入内容については、できるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で以下に紹介する。

### <記入例>

- ・ マナーの向上よりも、むしろ運転技術が未熟なドライバーが多すぎるように思う。例えば、交差点や一車線での右折の場合、後ろの車に配慮せずに、道の真ん中で止まって対向車がいなくなるのを

待っているドライバーをよく見かける。これでは後続車もイライラするし、運転も雑になり事故につながるのではないかと思う。それに、渋滞の原因のひとつもこういうケースではないか。それと狭い道で対向車とすれ違う場合、女性の運転技術の未熟さが目に付く。左側が50センチ以上も空いているのに、それが精一杯のようなドライバーが多すぎる。(男性・50～59歳)

- ・ 県警の活動をあまり知りませんでした。今回の懸賞付きのアンケートなどは市民の目を向ける手段として有効だと思いました。(男性・40～49歳)
- ・ 設問が教習所で出される問題のようで、本当に今後に生かされるのか不安。現実的、または今後の運転マナーについて自分自身が考えさせられるアンケートを考えて欲しい。(男性・40～49歳)
- ・ 香川県交通安全教育推進会議、香川県交通安全協会、それに正確な名称は知らないが香川県交通安全県民会議。各種団体の存在感がまだまだ薄いのではないかと思います。私も24年間、安全協会の会員となっていますが、免許更新の間の5年間、どんな活動をしているのか。交通安全の講習会をしている話題すら聞きません。推進会議に関わる会議の構成員だけでなく、ドライバー全体に呼びかけて、連携で講習会を開いてもよいのではないのでしょうか。講習会を開くとして、マナー向上には実地がメインのプログラムが要です。私も時間が許す限りではありますが、参加したいものです。(男性・40～49歳)
- ・ 中災防や基準協会などで企業には教育を実施している。連携を図ることも必要なのではと思います。(男性・60～69歳)
- ・ ウインカーについては、予告灯であることを一番に押しつけて宣伝すれば、ウインカー自体の役割がより分かりやすいと思います。カタカナ言葉だけで日本語で聞いたことがないので、効果はあると思います。また、四輪を運転し始めて1年間は、助手席に親など運転指導ができる人を乗せて運転した方が良いと思います。2年目からは時々合わせる程度で、常に横から口が出てくるようにしていれば運転の仕方がかなり良くなると思います。そういうことも広めていけば、ペーパードライバーの事故率が下がるだけでなく、生涯での事故率も下がるのではないかと思います。アクセルとブレーキの踏み間違いについては、普段からの後退時のアクセルの踏み方を弱くし、つねにブレーキペダルに足を置くことを意識させることが重要ではないかと思います。それ以上に、電子制御で後退時の一瞬のアクセルの踏み込みに対するエンジンの反応を弱くして、加速までの時間を長く取るなどができれば、かなり改善されると思いますが、できないのでしょうか。(男性・25～29歳)
- ・ 交通安全教育は非常に大切だと思うが、結局マナーとか道徳観とか、よくある教育・指導だけになってしまうのではないかと思う。普段、数多くの事故と接している保険会社の人間に、例えばこういった原因・ドライバーの不注意で事故が起こりやすい等の話をしてもらえれば、現実感を伴った説明で、理解を得やすいのではないかと思う。(女性・30～39歳)
- ・ 知人からの情報でアンケートに参加しました。私は、運転歴30年を超え、やっとゆとりをもって運転するようになってきたような気がします。若いときは、アンケートの前半の設問の回答は下の方にチェックが入りそうな運転のようすだったと反省しつつ解答しました。自分の運転態度をふり返るよい機会になりました。意見ではありませんが、ありがとうございました。(女性・50～59歳)
- ・ 私は親から聞かされるまで、このアンケートの存在を知りませんでした。アンケートは答えるだけでも、その内容について考え直すいい機会となります。実際に私も香川県のマナーとともに自分の運転について考え直し、反省することができました。もしこのような取り組みを続けていかれるのであれば、より多くの人目に触れ、回答してもらえるようなもの(例えば、県警HP上のみで回答するのではなく、県の広報誌にのせてみたり、道の駅やオアシス、PA、SA、ガソリンスタ

## 第4章 交通安全教育の活性化

ドなどのドライバーが集まるような場所で配布するなど)であれば良いと思いました。(男性・20～24歳)

- ・自分の子供たちが事故にあわないかと、いつも心配しております。香川県の交通安全には、まず大人が変わらなければいけません。香川の常識は、県外の非常識であることを実感してもらわなければ、お先真っ暗です。香川のマナーが悪いことをちょっと自慢げに、自嘲気味に話しているのを聞くことが多いような気がします。県外から来た者としては、自分の産まれた町(大阪)の交通マナーも悪かったのですが、香川のように、生命に直結したマナーの悪さは少なかったような気がします。まずは香川県民の意識改革が重要なのではないのでしょうか。もっとテレビCMなどで、県民に訴えかけてはどうでしょうか。(男性・30～39歳)
- ・交通安全教育は地域、学校、企業で広く行われていることは大切なことで、継続は必要である。しかし、啓蒙活動を行ってもその場限り、教育活動に携わっている関係者のみが知る教育になってしまうように思われる。広く県民に自覚してもらうような取り組みが今後必要では?その為に何をすべきかを検討されてはどうでしょうか。インターネット、テレビCMや特集、新聞等の情報は広く早く市民に浸透するので、そのような媒体を有効に使いながら何度も繰り返し県民に訴えてみては?本当にマナーが悪いのかわかってない人がほとんどでは!自覚をしてもらう、はずかしいと思ってもらうことによって自然とマナーは向上すると思います。マナー向上教育を推進する逆の発想でマナーの悪さを広く伝える戦略はどうでしょうか?そうすることによって自発的な行動はおこるはず。(男性・50～59歳)
- ・香川県は交通の面でいろんな問題がありますが、それに対してさまざまな対策で事故を減らそうと懸命に努力をしていらっしゃると思います。私達、県民も人任せにせず、自分の出来ることをしっかりと実行し、交通事故を未然に防ぎ、被害者も加害者も生まないように、安全な町を県民全員で築いていくべきだと思います。(男性・25～29歳)

<第4章の引用文献・資料>

- [1] 香川県交通安全教育推進会議HP, <http://www.pref.kagawa.jp/police/suishinkaigi/index.htm>.
- [2] 交通安全教育に関する調査研究プロジェクト, 『交通安全教育に関する調査研究—香川県における交通安全教育の実践過程の報告—』, 日交研シリーズ A-425, 日本交通政策研究会, 2007年6月.
- [3] (財)国際交通安全学会HP, <http://www.iatss.or.jp/>.
- [4] 本田技研工業(株)安全運転普及本部, 『S J』第423号, 2008年6月.

## 第4章のまとめ

本章では、今後、香川県の交通安全教育をさらに活性化させるために望ましい方向性を模索した。まず、香川県交通安全教育推進会議の県民への認知度の調査等に言及した。続いて、今後は交通安全教育をどのように実施するべきかについて説明した。そして、それを遂行するために望ましい新組織のあり方について述べた。その主な内容は、以下の通りである。

①香川県交通安全教育推進会議の組織構成の特色である「民学官の連携」は、現時点においても他に例を見ないものであり、このことが評価され、(財)国際交通安全学会による「学会賞(業績部門)」を受賞した。

②しかし、同推進会議に対する県民の認知度は高くはなく、さらに交通安全教育教材も県民に広く浸透しているとは言えない状況である。そこで、同推進会議についての認知度を向上させる工夫や動画教材等の視聴の機会を広報する方法についての工夫が要求される。

③そして、交通安全教育の具体的内容である「危険予測」と「立場の交換」を普及させる以前に、あるいは普及させるのと同時に「交通安全教育がなぜ必要なのか」という啓発を十分に行う必要がある。

④さらに今後の交通安全教育は、「成人及び若者に対する四輪車教育」、「高齢者に対する教育(対策)」、「自転車利用者に対する教育」を重点的に実施するべきである。これらについて、これまでよりも広く、これまでよりも深い内容の交通安全教育が盛んに実施されることを「さらなる活性化」と捉える。

⑤それを遂行するべき新推進会議には、新たな機関・団体に加入してもらい、重点的に教育を実施する対象に対して、同時並行的に実施していくという実施体制を採る。そして、対象に関係するメンバーごとに「ワーキンググループ」を編成する。

# 提言編



## 第5章 交通安全教育の啓発促進のために

この章では、今後、香川県において交通安全教育の啓発を促進させるための方策について提言する。そこで、まず、第1節で参加と広がりをめざす基本方針について言及し、続いて、第2節で新たに採用する手法について説明する。そして、第3節でこれらの活動を促進するための広報体制の充実について述べる。

### 第1節 参加と広がり

#### ① 参加と広がり

第4章において、香川県交通安全教育推進会議に対する県民の認知度は高くなく、さらに交通安全教育教材も県民に広く浸透しているとは言えない状況であり、そこで、交通安全教育の具体的内容である「危険予測」と「立場の交換」を普及させる以前に、あるいは普及させるのと同時に「交通安全教育がなぜ必要なのか」という啓発を十分に行う必要があると述べた。

そこで、交通安全教育自体に理解を求める活動を考えねばならない。そして、一方的に訴えかけることでは結局長続きしないので、<sup>1)</sup> 個人なり団体なりが自発的に理解を示すというスタイルの方が望ましい。すなわち、個人、団体等が同推進会議の広報等による呼びかけに応じるなど、同推進会議の活動に「参加」し、このような個人、団体等が周囲に影響を及ぼし、その効果が徐々に「広がる」というスタイルを採ることができないものであろうか、と考えたのである。

そして、このような参加や行動を促進するためには、交通安全教育に価値を見だし、自発的に活動する個人や団体等の発掘や顕彰なども行うことが望ましいであろう。そこで、交通安全教育の啓発促進については「参加と広がり」をキーワードとする。

#### ② 経済団体との連携

また、第4章において、「成人及び若者に対する四輪車教育」を同推進会議の最重点の取り組み事項とすることを確認したが、最も多くの成人が所属すると想定されるのは「職場」である。そこで、個人はともかく、団体等については職場へのアプローチが欠かせない。

このとき、「安全運転管理者へより強く働きかける」というアプローチも考えられる。<sup>2)</sup> しかし、筆者が第3章を通じて得た知見や、さらに安全運転管理者講習での講習等を通じて得た感触では、「安全運転管理者は、あくまで中間管理者であり、なおかつ他の業務と兼業であることが多く、必ずしも交通安全教育に深い理解を持つものではない」というものであった。<sup>3)</sup>

そして、HPなどで、自社の交通安全教育の取り組みに誇りを持っている職場<sup>4)</sup> に対し

1) 香川県交通安全教育推進会議でも、当初、草の根の交通安全教育指導者を育成しようとの構想はあったが、これについては、諸般の事情から挫折している。その構想については、井原・正岡 [1] 参照。

2) このことを期待して「香川県安全運転管理連絡協議会」へ参加の打診をして、「参加可能」との回答を得ている。

3) 筆者は安全運転管理者講習で「安全運転管理者は草の根の交通安全教育指導者たるべきである」と毎回訴えかけているが、このことについての反応は今ひとつであったように感じている。

て、ヒアリング調査を行ってみると、「職場の交通安全教育にトップが理解を示して、その思いを職場内に浸透させ、安全運転管理者がその思いを汲み、現実の教育を実行する」というパターンが見出されたのである。<sup>5)</sup>

すなわち、職場内で交通安全教育が普及するかどうかについては、「トップの意識」が何よりも重要なキーとなるのである。もちろん、職場のトップとはいうものの、支社や営業所等の組織単位ではなかなか自律性を発揮しにくく、結局は企業の「社長等」ということになる。そこで、これまで通り、安全運転管理者にアプローチを行っていくことも重要であるには違いないが、社長等に対して、交通安全教育への理解を促進するアプローチを採ることもまた重要なのである。

このことについては、幸い同推進会議では、平成 22 (2010) 年度の当初から、「香川経済同友会」のオブザーバー参加を見ている。これは同同友会の政策検討委員会の一つである「21 世紀・少子高齢化委員会」が、「CSR の観点から住みやすい香川県を目指し」、「同様の主旨で活動を行っている機関があれば協力、協調していきたい」との観点より、実現したものである。<sup>6)</sup> なお、CSR とは、Corporate Social Responsibility、すなわち、「企業の社会的責任」のことであり、この発想は、職場が交通安全について重要な役割を担うべきであるとの認識から出たものと推察される。

同同友会の所属メンバーは、HP を見ればわかるように、社長等であるので、これは同推進会議からのアプローチに要するエネルギーが、相当軽減されるものと思われる。そして、このことをさらに担保するために、同同友会に対して、平成 23 (2011) 年度からは、オブザーバーではなく、正式なメンバーとして同推進会議に参加することを打診したところ、快く参加意向が得られたのであった。そこで、経済団体との連携はすでに第一歩を踏み出しているものと評価できよう。今後は、個々の企業の社長等に対して、交通安全教育への理解を促進するための活動を連携して行っていくことである。

### ③ 意識の転換

交通安全教育は、果たして気の重い内容なのであろうか？すでに第3章において、香川県交通安全教育推進会議が考える交通安全教育の定義に言及したが、これは各人が「危険予測」と「立場の交換」の態度と技能とを身につけることで実現される。しかも、継続的にこれをトレーニングする必要がある。このことについて、学習する各人が、前向きに捉えられることが教育の効果を上げるためには肝要である。

つまり、各人が、交通安全教育を身につけていく過程を「面白い」とか、「うれしい」とか思えるような捉え方をできないと、長続きはしないのである。例えば、交通安全教育として「悲惨な事故現場を見せたり、残された遺族のその後について理解させる」という手法があり、そのような手法の有効性も確かにあるものと思われる。各交通参加者に緊張感を保たせ、とくにドライバーに対しては、重量があるゆえに他へ与える衝撃は大きいし、また、小回りが利きにくく、さらに、高速である物体を運転することについての自覚を促

4) 例えば、(株)鶴見運送 HP, <http://www.tsurumi-logi.com/anzen.html> 参照。

5) もちろん、稀なケースであるが、安全運転管理者等の教育指導者の任に当たる者が個人的な資質や思いにより、熱心に教育を行っている場合もある。

6) (社)香川経済同友会 HP, <http://www11.ocn.ne.jp/~kkdoyu/hyousi1.htm> 参照。

す効果がある。

ただし、問題は、緊張感や自覚を促した後の「熟達」については、この手法では期待できないのではなかろうかということである。そして、現実に関自分の身を守る、他人に対してよいコミュニケーションを取るといった態度や技能は、「熟達」の過程を経る必要がある。各交通参加者においては「危険予測」と「立場の交換」に価値を認めたら、その後はこれらについて、ひたすらトレーニングを繰り返すことにより、体得して熟達してもらいたいのである。<sup>7)</sup>

その過程は、自分を成長させる過程と言える。そして、成長の暁には交通事故に遭う可能性が減少し、他の交通参加者との良好なコミュニケーションをとることが可能になる。このような過程を体験的に理解すると、本質的には「面白い、楽しい、そして、うれしい」というより他に表現のしようがない心的状況になるのであるが、<sup>8)</sup> 一般に交通安全教育はこのような捉え方をされていないように見受けられる。

このことには、第3章で考察したような原因があるものとも思われるが、いずれにしても交通安全教育は「面白い、楽しい、そして、うれしい」をめざすものであることを、多くの県民に理解してもらうようなアプローチが必要になる。そして、多くの県民が「危険予測」と「立場の交換」に価値を認めたら、これらに熟達した交通参加者は、他の交通参加者から「カッコいい!」と賛美されるまでに至るであろう。もちろん、職場単位での賛美についても可能性は大いにあり、その場合は、各職場にとって、経済的な利益をもたらす可能性も考えられるのである。

## 第2節 新たに採用する手法

### ① かがわスマートドライバー

第1節で述べたような諸条件、すなわち、「多くの個人や団体等が参加でき、しかも交通安全（教育）を前向きに捉えること」に適合する手法は存在するのであろうか。もし、存在しなければ、香川県交通安全教育推進会議において、一から準備してもよいであろうが、存在するのであれば、わざわざ新たに類似の内容のものを競合させる必要もない。

そこで、全国の事例を探したところ、「東京スマートドライバー」という取り組みがあった。これは「コミュニケーションの力で首都高の事故を減らす市民主体型交通安全プロジェクト」であり、発起人が放送作家の小山薫堂氏、事務局を首都高速道路(株)が務めている。その設置の趣旨を要約すると、以下の通りである。

- ・首都高速道路では平成18(2006)年度で約12,000件もの交通事故が起きていたが、その解決は道路管理者側にも委ねられていた。しかし、走るひとの思いやりや培われた知恵こそが最大の安全策であり、コミュニケーションなしに事故を減らすことはできない。無意識のうちに全体の調和と安全な走行環境をつくりだし、他者に配慮する心を持つドライバーたちを「スマートドライバー」

7) 危険予測にしても、立場の交換にしても、各人にとって頻出するケースや減多に遭遇しないケース、さらには非常に難度の高いケースなどさまざまであり、すぐに体得できるケースもあれば、苦勞して体得するケースもある。

8) 筆者が専門分野ではないのにもかかわらず10年以上も交通安全教育に携わっているのもこのような心的状況を継続しているからに他ならない。現在でも、毎日の運転行動の中で、さまざまなケーススタディに遭遇し、経験値を増す、技能を維持するということの繰り返しである。



写真5-2-1 東京スマートドライバーステッカーデザイン

(資料) 東京スマートドライバーHPより転載。

と呼ぶ。そんなスマートドライバーたちを顕在化し、その主体性を支援する活動として、平成19(2007)年8月に生まれたのが「東京スマートドライバー」プロジェクトである。

そして、その趣旨に賛同する個人や団体が、自発的に活動してくれることを期待して、「コミュニケーションの力できっと事故はへらせる!」との確信のもと、同プロジェクトでは「仲間＝スマートドライバー」を増やし続けることを目標の一つとしている。

その目標を達成するために、まずは認知度を高める工夫が重要である。同プロジェクトでは、ピンクのチェッカーフラッグのデザインのシンボルマークを考案し、これをステッカーとして賛同する個人や団体等のクルマに貼付することで、その工夫としている。同プロジェクトによると、そのデザインの精神は、「通常、チェッカーフラッグといえば、F1などで使われるゴールサインですが、私たち一般のドライバーにとってのゴールはスピードを競うことではありません。「安全に目的地に辿り着くこと」これが私たちにとってのゴールです。そこで、安心と安全を連想させ、やさしさの象徴でもあるピンクを選びました」ということである。

また、同プロジェクトでは、事故を減らす視点として、「シェアする、褒める、楽しむ」という3つを採用する。これらは、従来型の交通安全キャンペーンでは、規制を行って一方的に取り締まるだけのものがほとんどであったが、「事故を起こしたくない」ということは、全てのドライバーが考えているはずであり、ドライバーひとりひとりの思いや力を結集して、事故を減らしたいと考えているとの認識の下、採用したもので、以下のように説明される。<sup>9)</sup>

- ・シェアするードライバーの様々な知識をみんなで分け合う
- ・褒めるーダメな運転を見つけて叱る方法から、いい運転を見つけて褒める
- ・楽しむー知られざる首都高カルチャーを発掘し東京をもっと楽しくしようとする

団体等としてもさまざまな企業が参加しており、これらの企業とのコラボグッズも多数開発されている。これらは、従来型の交通安全グッズと異なり、かなりハイセンスなものが多い。そして、定期的に「パートナーズミーティング」を開催するなど、現在において

9) 以上の詳細については、東京スマートドライバーHP、<http://www.smartdriver.jp/>参照。



写真5-2-2 ご当地スマートドライバー（平成23年1月現在）

（資料）写真5-2-1に同じ。

も、各種活動を活発に継続展開中である。<sup>10)</sup>

その中で、東京以外の各地方に在住する個人や団体等にとって、最も重要な活動が「ご当地スマートドライバー」である。同プロジェクトが首都高速道路を対象とする活動とはいえ、その精神は、各地方でも大いに適用可能であり、その趣旨に賛同して、同プロジェクトに参加する地方在住の個人や団体も多い。平成23（2011）年2月現在、団体等としては全国で13団体等がHP上に掲載されており、それぞれに規模や趣旨において、母体がかなり異なる様相を呈している。しかし、ご当地スマートドライバーの設置が相次ぐことにより、スマートドライバーの活動がここまで成長できたのであろう。

筆者は、東京スマートドライバーの事務局を訪問し、その活動概要についてヒアリング調査を行ったが、香川県においても、スマートドライバーの活動は有効であり、「かがわスマートドライバー」の誕生を期していた。平成23（2011）年4月以降であれば、香川県交通安全教育推進会議を母体にして運営をすることにまったく不都合はなかったが、平成23（2011）年1月末に、辻田実業(株)を事務局とする「かがわスマートドライバー」が誕生した。

この誕生に際しては、香川県警との数次の打合せを行っており、今後は、この「かがわスマートドライバー」事務局と同推進会議との連携を行っていけば、香川県の交通安全教育の認知促進のためにも、大いなる前進と思われる。具体的に当初の目標は、写真5-2-3のステッカーを貼ったクルマが、できるだけ多く香川の道路を走ることであろう。

なお、平成22（2010）年4月には、主催を「DRIVE & LOVE 実行委員会」、

10) 同プロジェクトには大手広告代理店も参加しており、その民間の知恵やイベント運営ノウハウが大いに発揮されているものと見受けられる。



写真5-2-3 かがわスマートドライバーステッカーデザイン

(資料) 写真5-2-1に同じ。

企画を「西日本高速道路(株)」とする「DRIVE & LOVE」というプロジェクトが、「みんなでいっしょに交通安全ゼロを目指すプロジェクト」として発足している。<sup>11)</sup> こちらの活動についても、今後は注目を払う必要があるであろう。

## ② 自動車ディーラーによる教育

これまで見落とされていたことであるが、「自動車ディーラーが交通安全教育の一翼を担う」ことは考えられないのであろうか。自動車ディーラーの仕事は言うまでもなく、ユーザーたるドライバーに対して、クルマを販売すること、また、故障時や車検時等にクルマを預かり整備することである。この際に、安全運転についての啓発等を行うことは、ユーザーに対するサービスと捉えることはできないのであろうか。例えば、営業パーソンが自車のクルマを販売する際に、ユーザーに対して動画教材等を配布するなど、「危険予測」や「立場の交換」についての説明を行うという取り組みがあってもよいのではないか。

表3-1-3を改めて見直すと、成人(免許取得後)の支援を行う主体として考えられる機関に、「自動車販売業界における交通安全対策推進協議会(ディーラー協議会)」が名を連ねているのである。この名称は一般にはなじみが薄いものと思われる。確かに、都道府県単位で設置されているものの、名称も各都道府県まちまちである。ただし、「(社)日本自動車販売協会連合会(略称 自販連)」の各県支部と同義と考えてよく、香川県には「(社)日本自動車販売協会連合会香川県支部」が設置されている。

(社)日本自動車販売協会連合会は、自動車の健全な普及と流通・環境面等の諸問題の改善、整備を図る目的を達成するため、昭和34(1959)年に設立された自動車ディーラーの全国組織である。自動車産業の一翼を担う販売業界にあつて、常に顧客第一主義に徹し、会員ディーラーの経営の安定化を図るとともに、ディーラーの社会的地位の向上をめざしている。さらに環境保全、自動車交通インフラの整備等、広く社会に奉仕するなど、広い視野に立ち諸活動を行っている、ということが(社)日本自動車販売協会連合会HPから窺うことができ、平成22(2010)年度事業計画の重点項目の6として、「交通安全対策等への積極的取り組み」が掲げられている。<sup>12)</sup>

しかし、各支部レベルとなると、交通安全教育について、どのような活動をしているのかは不明である。そこで、これらのうち、最も活発に活動を行っていると思われる「神奈

11) この内容については、DRIVE & LOVE HP, <http://drive-love.jp/index.html> 参照。

12) この内容については、(社)日本自動車販売協会連合会 HP, <http://www.jada.or.jp/> 参照。

川県自動車ディーラー交通安全対策推進協議会」へのヒアリング調査を行い、同協議会の活動についての理解を得た。同協議会の活動の内容は、本田技研工業(株)安全運転普及本部の交通安全情報紙『S J』の平成20(2008)年10月号[2]に掲載されているが、ヒアリングに対応してくれた、事務局を担当する方(神奈川県自動車販売店協会業務部部長)の、交通安全教育の取り組みに対する熱意が感じられ、その熱意により諸活動が円滑に実践されていることを実感した。<sup>13)</sup>

ただし、このことを逆に捉えると、熱意がないと活動も消極的になるということであり、まずはその意義を理解して、熱意を持ってもらうことが肝要であろう。そこで、同連合会香川県支部に対して、平成23(2011)年4月からの香川県交通安全教育推進会議への参加を打診した次第である。このことについては、「参加可能」という回答をもらい、今後、同支部にも、具体的には同支部の傘下の自動車ディーラーの営業パーソンにも、交通安全教育の一翼を担っていただければ、と考えている。その際には、交通安全教育を熱心に行うことが、自社のクルマの販売促進にプラスの効果を及ぼすという仕組み作りが継続のためのポイントになろうかと思われる。

### ③ メディアとのタイアップ

交通安全教育についての啓発を促進するためには、メディアとのタイアップも有効な手段である。ただし、メディアを通じて単なる啓発の呼びかけを行うよりも、より多くの個人や団体等が参加し、その過程で交通安全教育に対する理解を深めるという取り組みはできないものかと考えた。

そこで、全国の事例を探したところ、「高校生交通安全CMコンテスト」という取り組みがあった。これは、長野県、長野県内の交通安全関係団体、SBC信越放送(株)等で組織する、「交通事故ゼロチャレンジ実行委員会(事務局:長野県企画部生活文化課交通安全対策係)」が、交通安全啓発を目的に運営している「K-TOWN」というサイトでの取り組みの一環である。その目的は、「これから自動車免許を取得する、プレドライバー世代である県内の高校生から、交通安全をテーマとしたCMを募集することにより、CM制作を通じて「交通安全を考える場」を提供し、交通社会人として適切な判断ができる能力を養うとともに、上位入賞作品を各媒体で放送することで、視聴者(県民)の交通安全意識を喚起すること」である。

応募資格を「県内高等学校へ在学している高校生」とし、TV部門とラジオ部門があり、それぞれに表彰を設け、毎年各部門の上位入賞作品は、交通安全を呼びかけるCMとしてSBC信越放送(株)で放送する。それぞれわずか15秒、20秒という時間の中に内容を凝縮し、訴えたいことを効果的に表現できているかどうか審査の対象となるが、平成16(2004)年の開始以来、平成22(2010)年のコンテスト開催で7回目を数えている。<sup>14)</sup>

そこで、その運営等についての詳細を伺うべく、長野県企画部生活文化課交通安全対策係とSBC信越放送(株)に対してヒアリング調査を行った。その運営については、地元を

13) この内容は、S J - N e t のHPで閲覧可能である。<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/08-10/pdf/SJ0810-p03.pdf> 参照。

14) この内容は、K-TOWNのHPで閲覧可能である。<http://www.k-townnet.jp/cm/index.html> 参照。また、長野県の取り組みを参考として、岩手県でも同種のコンテストが実施されている。岩手県HP、<http://www.pref.iwate.jp/view.rbz?of=1&ik=0&cd=17726> 参照。

愛するクリエイターの指導により、参加校に対して説明会（「映像アイデア塾」）を実施して、CM作成の要点を説明する、参加校では映像や音声の扱いに長けた熱心な高校教員が指導することで参加が継続していること、さらには、SBC信越放送(株)の多大な協力により運営を継続できていること等を理解した。

香川県においても、これを担う人材や理解を示すメディアが確保できれば、これに類する取り組みは実施可能であるものと思われた。ただし、費用は「俳優を起用したCM」よりはかなり低額ではあるものの、それに要する関係者のエネルギーははるかに多く必要とされるということもまた理解できたのであった。したがって、これを実現するには、SBC信越放送(株)のような、交通安全教育の啓発に価値を見出す地元メディアの存在が不可欠であろう。<sup>15)</sup>

### 第3節 広報体制の充実

#### ① 既存動画教材の独自配信

第4章において、香川県交通安全教育推進会議で開発した動画教材について、県民への浸透度が低いということが判明した。このことは、同推進会議の広報体制に課題を突きつけることになったが、これへの回答として、平成22(2010)年度では、それまでの8年分の教材を集約し、インターネットのブラウザで閲覧可能な形式に変換したオールインワンの教材集を作成している。ただし、これは、DVD-ROMとしての配布を前提としている。

しかし、インターネットのブラウザで閲覧できる、すなわち、HTML形式を採っているという利点を活かして、これを格納するサーバーを確保し、サイトを構築し、インターネットで県民に自由に閲覧してもらうという運営にすると、教材のいっそうの普及に寄与することと思われる。そこで、平成23(2011)年度からは、もちろん、費用の問題もあるであ



写真5-3-1 平成22年度教材メニュー画面

(資料) 香川県警察本部交通部「交通安全教育教材」(平成22年版)より転載。

15) もちろん、SBC信越放送(株)も営利企業であるので、これに要するコストと得られる(広義の)利益についての収支勘定はきちんと出来ているということである。



写真5-3-2 ドラドラ・サイトHP

(資料) ドラドラ・サイトHPより転載。

ろうが、このようなサイト構築を早急に行うべきであろう。

## ② 投稿サイトの運営

交通安全教育に関連した動画を扱う「視聴者参加型のサイト」も、最近では数多く運営されている。それらは、視聴者が自らの撮影した動画をそれぞれ投稿して、お互いの動画を観ることで、情報を共有するという運営方法を採用している。

それらのうち、最も有力なサイトは、JAFMATEが運営する「ドラドラ・サイト」(<http://www.drive-drive.jp/index.php>)であろう。<sup>16)</sup> これは自社が直販しているドライブレコーダーである「ドラドラ DD-01」の販売促進の一環であるとも位置づけられるであろうが、月刊コンテスト形式で視聴者の動画投稿を募っている。

投稿するジャンルは7つあるが、これらのうち、「危ない!」及び「怒りの告発」に投稿されている動画は「危険予測」や「立場の交換」の技能を高めるためのケーススタディとして活用できる。ただし、交通安全教育等のジャンルが設けられ、さらにその中がシチュエーション別等に分類されているわけではないので、系統立てて学習するには少々不便である。投稿された動画は、それぞれキーワードやタグをつけるなどの工夫により、学習者の便宜を図ることが望ましいであろう。

そこで、この点を克服するような、さらには香川県民の主体的な参加を促すような動画投稿サイトの運営を、香川県交通安全教育推進会議において実現できないものであろうか。この運営のノウハウについては、JAFMATE編集部に対してヒアリング調査を行った際にいくつか伺ってきたが、編集部の数人規模で運営できているのが意外であった。また、

16) もちろん、最近ではYouTubeを始めとする動画投稿サイトにも「危険予測」や「立場の交換」に関連する動画が多数投稿されている。

中には、肖像権等の観点より、公開が問題となる動画もあるであろうが、これらについても合理的な運用が確立していた。したがって、費用の問題はあるものの、十分実現可能であるものとも思われたのである。

### ③ マスコミとの連携

また、これまでもまして、マスコミには香川県全体への交通安全教育の普及に寄与してもらいたく思っている。例えば、第4章で言及したように、香川県交通安全教育推進会議に対する取材の機会もそれなりにあるのであるが、全体を取り上げていただくには至らないのである。また、香川県における各教育主体の実施する交通安全教育についても、時々「風物詩」として捉えているような報道の仕方としか思えないようなケースも見受けられる。そこで、各マスコミにおいては、交通安全教育の本質が「危険予測」と「立場の交換」であることを十分理解して、この視点よりの、各交通安全教育についての報道をすることを心がけてもらいたく思うのである。

さらに言えば、香川県交通安全教育推進会議の目的である「交通事故を減少させ、交通マナーを向上させる」取り組みに参加していただければ、とも思っている。そこで、このことについてマスコミ各社に打診したところ、NHK高松放送局、K S B瀬戸内海放送に理解を示してもらえた。そこで、両社と連携して、平成23（2011）年度以降の取り組みを推進する次第である。

**<第5章の引用文献・資料>**

- [1] 井原健雄・正岡利朗, 『交通安全教育の意義と役割』, 勁草書房, 2011年1月.
- [2] 本田技研工業(株)安全運転普及本部, 『S J』第427号, 2008年10月.

## 第5章のまとめ

本章では、今後、香川県において交通安全教育の啓発を促進させるための方策について提言した。まず、参加と広がりをめざす基本方針について言及し、続いて、新たに採用する手法について説明した。そして、これらの活動を促進するための広報体制の充実について述べた。その主な内容は、以下の通りである。

①「交通安全教育がなぜ必要なのか」に理解を求めるにあたっては、一方的に訴えかけることでは長続きしない。個人なり団体なりが自発的に理解を示す方が望ましい。すなわち、香川県交通安全教育推進会議の活動に「参加」する個人、団体等が周囲に影響を及ぼし、その効果が徐々に「広がっていく」スタイルを採ることが望ましい。そこで、「参加と広がり」をキーワードとする。

②同推進会議の最重点の取り組み事項である「成人及び若者に対する四輪車教育」については、職場へのアプローチが欠かせない。職場内で交通安全教育が普及するかどうかについては、「トップの意識」が何よりも重要なキーとなる。したがって、経済団体との連携を行い、個々の企業トップに対して、交通安全教育への理解を促進するための活動を行っていくことである。

③「危険予測」と「立場の交換」についての態度や技能は、トレーニングを繰り返すことにより、熟達する必要がある。その過程は自分を成長させる過程と言え、本質的には「面白い、楽しい、そして、うれしい」と表現される心的状況である。このことを多くの県民に理解してもらえるようなアプローチが必要である。

④東京スマートドライバーは「コミュニケーションの力できっと事故はへらせる！」との確信のもと、「仲間＝スマートドライバー」を増やし続けることを目標の一つとしている。「かがわスマートドライバー」も誕生し、今後、同推進会議は連携を行っていく。

⑤自動車ディーラーも交通安全教育の一翼を担うべきであり、交通安全教育を熱心に行うことが、自社のクルマの販売促進にプラスの効果을及ぼすという仕組み作りが継続のためのポイントになる。

⑥インターネットによる動画教材の独自配信も平成22（2010）年度の教材を流用すれば可能である。また、交通安全教育に関連した動画を扱う県民参加型の投稿サイトの運営も、十分実現可能である。もちろん、費用の問題はある。

⑦各マスコミにおいては、交通安全教育の本質が「危険予測」と「立場の交換」であることを十分理解して、この視点よりの、各交通安全教育についての報道をすることを心がけてもらいたい。

## 第6章 成人及び若者に対する四輪車教育

この章では、成人及び若者に対する四輪車教育がさらに活性化されるための方策について提言する。そこで、まず、第1節で実施が行われるべき教育の場について言及し、続いて、第2節でドライブレコーダーを用いた教育手法について説明する。そして、第3節でコメンタリードライビングの導入方策等について述べる。

### 第1節 教育の場について

#### ① 職場

香川県交通安全教育推進会議が最重点の取り組み事項とするべき、成人及び若者に対する四輪車教育を、これまでよりも広く、これまでより深い内容とするために重要な教育の場、それは再述するが、最も多くの成人が所属すると想定される「職場」である。そして、安全運転管理者及び企業のトップに対して、このことを理解してもらうために、新推進会議では、「香川県安全運転管理連絡協議会」と「香川経済同友会」に参加の打診をし、「参加可能」との回答を得ている。

そこで、新推進会議のワーキンググループにおいては、これらのメンバー間での情報交換や意見交換を密に行い、安全運転管理者及び企業のトップに対しての啓発活動を行ってもらえれば、と思っている。また、交通安全教育を活発に展開している企業、さらには職場内での個人や団体等についての有効な取り組みを紹介し、その顕彰を行うことも望ましいであろう。

そして、普及を期待しているのは、まず、「危険予測」についての動画教材である『危険予測トレーニング 自動車編』である。この利活用を安全運転管理者及び企業のトップに対し推奨してもらうことが肝要である。同教材についての説明は、以下の通りである。な

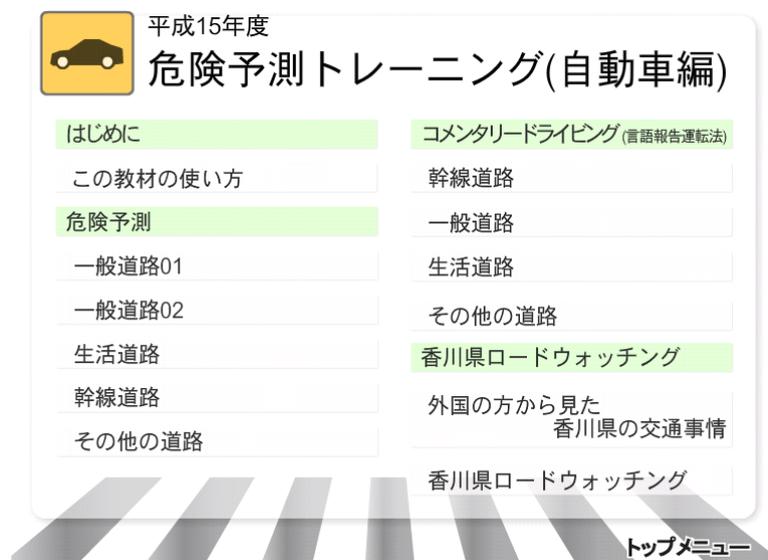


写真6-1-1 平成15年度教材メニュー画面

(資料) 写真5-3-1に同じ。

表6-1-1 平成15年度教材の構成

メニュー	サブメニュー（所要時間等）	内容
はじめに	このディスクの使い方（2分44秒）	・内容全般の紹介、操作方法等の説明
危険予測	一般道路01（例題3問、問題10問） 一般道路02（例題3問、問題6問） 生活道路（例題2問、問題11問） 幹線道路（例題1問、問題5問） その他の道路（例題1問、問題2問）	・一般道路での危険予測問題 ・同上 ・生活道路での危険予測問題 ・幹線道路での危険予測問題 ・その他の道路での危険予測問題
コメンタリー ドライビング	幹線道路（問題3問） 一般道路（問題3問） 生活道路（問題3問） その他の道路（問題1問）	・幹線道路でのコメント例 ・一般道路でのコメント例 ・生活道路でのコメント例 ・その他の道路でのコメント例
香川県ロード ウォッチング	外国の方から見た香川の交通事情（5名のコメント） 香川県ロードウォッチング（例題15問）	・外国人による母国と香川県の交通事情を比較したコメントの紹介 ・香川県の道路で観察された事例の紹介

（資料） 香川県警察本部交通部「交通安全教育教材」（平成22年版）より作成。

お、以下、第6章から第8章を通じて、適宜、動画教材の紹介を行うが、その説明は、平成14（2002）年度～平成21（2009）年度の内容を集約した、平成22（2010）年度教材に基づいて行う。

- ・その教育対象は「若者及び成人（高齢者を含む）ドライバー」である。
- ・利用の場は主に「職場」であり、安全運転管理者等の交通安全教育指導者により集合教育が行われることを想定している。そして、実技型のトレーニングとともに、あるいは実技型トレーニングが行いにくい場合にこの教材を活用するといった、2通りの運営スタイルが主に想定されている。ただし、この教材については、教材を入手した利用者が単独で学習することもまた想定されている。
- ・その特徴は、「実際に香川県内を走行して収集した実写映像」を使用しており、また、収録している問題数が危険予測について総計44問に及び、問題量が豊富であることである。
- ・その構成は表6-1-1の通りであり、「はじめに」、「危険予測」、「コメンタリードライビング」、「香川県ロードウォッチング」より構成される。なお、これらのうち、コメンタリードライビングについては、第8章で詳述する。

続いて、普及を期待しているのは、「立場の交換」についての動画教材である『ゆとり・きくばり・おもしろい りりりで良くなる香川県の運転マナー』である。この利活用を安全運転管理者及び企業のトップに対し推奨してもらうこともまた肝要である。同教材についての説明は、以下の通りである。

- ・その教育対象は「若者及び成人（高齢者を含む）ドライバー」である。
- ・主な利用の場は想定していないが、普及の観点より、とくに「職場」において利用してもらうことを期待している。
- ・その特徴は、香川県で実際によく見かける「交通マナーが悪い」例や「交通マナーが良い」例を精選し、これらが悪い理由や良い理由を、「マナーよしこ」、「モラルいまいちろう」、「トシロー先生」という3人のキャラクターのセリフの応酬により、整理して理解できるようにしていることである。



写真6-1-2 平成21年度教材メニュー画面

(資料) 写真5-3-1に同じ。

- ・その構成は表6-1-2の通りであり、「オープニング」、「カーコミュニケーションの原則」、「ゆとり編」、「きくばり編」、「おもいやり編」、「エンディング」である。本編となる「ゆとり編」、「きくばり編」、「おもいやり編」では、説明の便宜上、それぞれ「ゆとり」、「きくばり」、「おもいやり」をキーワードとして、実際によく見かける基本的かつ平易な事例を精選して配置している。<sup>1)</sup>

なお、「交通マナーが悪い」例のうち、「ルールを守らないこと」については、これが反社会的な態度で行われているのであれば、交通安全教育ではなく、交通指導取締り等の強硬姿勢で対処することが適切であると思われた。これには、「黄信号で、スピードを落とさず交差点に進入するクルマ」が典型的な事例として挙げられよう。そこで、これに類する事例については、平成21(2009)年度教材で扱うのは不適切ではないかと考え、問題としていない。<sup>2)</sup>

ただし、「黄信号で、スピードを落とさず交差点に進入するクルマ」については、対向右折レーンがある(交通量の多い)交差点の場合、ただでさえ短い右折の時間をかなり奪ってしまうということで、この円滑な流れに配慮するという構成はあり得るものと考えられた。そこで、平成22(2010)年度教材においては、この観点よりの事例を「番外編」として追加した次第である。

## ② 自動車教習所

とくに初心運転者を含む、若者に対する四輪車教育を、これまでよりも広く、これまで

1) 例えば、香川県内でもよく見かける狭い道を走行する際、自分の存在を知らせるため、どのようなポイントでクラクションを鳴らすべきか、離合が困難な箇所に対向車と出くわしてしまった場合、それぞれのドライバーがどのように行動することが合理的なのか、その際にはどのようにコミュニケーションをとるべきかなど、応用的な内容を含むことも考えられた。しかし、応用的な内容を追求すればするほど、解釈がさまざまであることもまた想定された。

2) 香川県の交通マナーの悪い例として上位に挙げられているのは、他に「赤点減信号、一時停止交差点、踏切で一時停止をしないクルマ」、「市街地などで、迷惑駐車をするクルマ」、「携帯電話を使用しながら運転するドライバー」等であるが、同様な理由でいずれも平成21(2009)年度教材では扱っていない。

表6-1-2 平成21年度教材の構成

メニュー	サブメニュー (所要時間等)	内容
オープニング	オープニング (3分50秒)	・問題提起
カーコミュニケーションの原則	カーコミュニケーションの原則 (4分03秒)	・内容全般の紹介
ゆとり編	ウィンカー (2分33秒)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウィンカーを出すタイミングの重要性等</li> <li>・ハザードランプの慣行</li> <li>・あおられることによるプレッシャー</li> <li>・自分の存在を知らせるためのライト点灯</li> <li>・鳴らし方の心遣い</li> </ul>
	ハザードランプ (2分41秒) あおり行為 (2分08秒) 早めのライト点灯 (1分02秒)	
きくばり編	クラクション (1分31秒)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道付近の歩行者優先</li> <li>・右折停車時の車体角度等</li> <li>・運転中に急停止する際意思表示</li> <li>・ハザードランプによる渋滞合図等</li> <li>・停車する際の心遣い</li> </ul>
	歩行者への配慮 (2分11秒) 後続車へのきくばり (2分44秒) 携帯電話に関して (1分23秒) 渋滞時のハザードランプ (2分53秒) 停車時ドア開放 (1分29秒)	
おもいやり編	歩行者、自転車へのおもいやり (2分07秒)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者等を追い越す際のスピードと間隔</li> <li>・カーコミュニケーションのサンプル</li> <li>・日常生活時のモラル向上</li> </ul>
	アイコンタクト・ゼスチャー (2分01秒) 身障者用パーキング (1分59秒)	
エンディング	エンディング (2分28秒)	・歩行者、自転車のマナーへの言及
番外編	交差点でのマナー (28秒)	・右折可信号時のマナー

(資料) 表6-1-1と同じ。

より深い内容とするための重要な教育の場として、「自動車教習所」を挙げるべきなのだろうか。再び、表4-3-2を参照すると、(社)香川県指定自動車学校協会の取り組み可能な内容は、「運転免許取得教習カリキュラムに沿った四輪運転者への安全運転支援」ということであり、このことは換言すれば、法令に基づかない取り組みについては、自動車教習所としての参加を期待できないということでもある。

ただし、とくに初心運転者に対する「運転マナーの向上」については、自動車教習所の個々の教習指導員に期待されるところが大きい。そこで、数名の指導員にヒアリング調査を行ったところ、「確かに、法令に定められた所定の教習課程に含まれるものではないが、現状でも多くの教習指導員において、折に触れ運転マナーの教育をしている」との感触を得た。

そこで、個々の指導員の「初心運転者に対する運転マナー教育」についての日頃の取り組みや構想を公表していただき、よい取り組みや構想を顕彰することにより、励みにしてもらい、さらにはその内容を広く開示し、香川県の自動車教習所全体で共有することができれば、香川県の交通マナーの向上に大いに資するものと思われた。<sup>3)</sup> そのために、本調査研究において、「運転マナー教育技能コンテスト in KAGAWA」というイベントを計画し、香川県警交通部運転免許課の職員に、開催要項を各自動車教習所に持参し、個別に説明してもらった。その上で、平成22(2010)年11月初旬より、十分な期間を設けて、教習指導員の参加を募集したのである。

その結果、10組の定員に対して、わずか2組の参加申込にとどまった。そこで、同コン

3) 正確に言えば、自動車教習所ではなく、教習指導員全体というべきであろう。

## 運転マナー教育技能コンテスト in KAGAWA

### 開催要項

**開催の趣旨** 主催者は本年度、香川県警より委託を受けて、「効果的な体系的交通安全教育の調査研究」を実施中である。「香川県のドライバーの運転マナーは悪い」と巷間言われているが、これを改善するためには、ドライバーが「相手の立場に配慮した運転行動」の態度や技能を身につける必要がある。このことには、とくに初心者ドライバーに関わる自動車教習所の指導員に期待されるところが大きい。そこで、指導員の「運転マナーの向上」についての日頃の取り組みや構想を発表していただき、よい取り組みや構想を顕彰することにより、もって香川県の交通マナー向上に資するため。

**主 催** 高松大学地域経済情報研究所

**日 時** 平成23年1月10日（月） 13:00～16:30（参加者は12:45までに集合）

**場 所** 高松大学本館1F 多目的ホール

**発表内容** 参加申込者らが取り組み、あるいは構想している「初心者ドライバーに対する運転マナー教育」の具体例

**発表方法** 各発表15分以内。原則としてパワーポイントを使用して発表すること（実演も可）。

**参加対象** 原則として香川県内の指定自動車教習所に在籍している教習指導員等の個人または数名程度のグループで、本コンテストの趣旨に賛同できる者。

**申込方法** 参加申込事項の必要事項についてメールで連絡すること。なお、運営の都合上、先着10組の参加とする。

**審査・表彰** 別紙「発表・進行・審査要領」による。

テストの開催は中止となってしまったのである。説明役を担当してくれた運転免許課の職員によれば、さまざまな理由が推察されるとのことであるが、いずれにしても、残念な結果であった。

また、このことから、教習指導員に対するアプローチを熟慮せねばならないことも判明した。しかし、個々の指導員の「初心運転者に対する運転マナー教育」についての資質の向上は、香川県の交通マナーの向上に大いに寄与することであり、同時に、個々の指導員の「社会的な評価」を高めることに繋がるものと思われる。そして、仮に自動車教習所単位で、サービスの一環として、このことに対する教育を充実させることは、今日の自動車

## 運転マナー教育技能コンテスト in KAGAWA

### 発表・進行・審査要領

**発表要領** 発表の内容については、「初心者ドライバー」（本コンテストでは、第1種運転免許の教習指導中あるいは教習所卒業後1年以内の取得者を指す）を対象とする「運転マナー」（ドライバーを含む他の交通参加者への注意や配慮）についての教育を対象とする。これは、法令に定められた所定の教習課程に含まれるものではないが、現状では多くの教習指導員において、折に触れ教育している内容であると想定される。

そこで、発表の内容については、具体的にすでに取り組んでいる場合は、誰を対象に、どのようにして、どの程度継続して、あるいはどの程度の頻度で、どのように効果が上がったか、そして今後の課題は何か等について発表していただく。

また、現在構想中の場合は、課題の把握を行った上で、その課題を克服するために、誰を対象に、どのようにして、どの程度継続して、あるいはどの程度の頻度で、どのような効果が上がることが予想されるか等について発表していただく。

**進行要領** 下記の通り。（合計210分）

- ①開会の挨拶（5分）
- ②趣旨・進行説明（10分）
- ③1組目より順次発表（発表時間12分、その他の時間3分の計15分×10回＝計150分）、途中1回の休憩を入れる（計10分）。
- ④審査協議（30分） ※ドライブレコーダーのデモ
- ⑤表彰・閉会の挨拶（5分）

**審査要領** 下記のチェックポイントについて、各5段階で評価する。

- ①事前に提示した印刷資料が適切か。
- ②当日の発表が適切か。
- ③対象者が運転マナーについて深い理解に達することができるか。
- ④他の教習指導員においても実践できるか。
- ⑤総合的に、香川県の交通マナーの向上に寄与できるか。

**表彰** 最優秀発表に5万円相当、優秀発表に3万円相当の賞品、各参加者には参加賞を贈呈する。

**問い合わせ** 高松大学地域経済情報研究所 正岡まで masaoka@takamatsu-u.ac.jp （Eメールのみでお願いします。）

教習所の置かれた環境における、一つの有効な生き残り策とも考えることができるように思われる。そこで、引き続き、新推進会議においても、個々の指導員、ひいては自動車教習所に対する働きかけを継続することが肝要である。

## ③ 若者に対する教育

若者には、主として、高校生、大学生（他学生を含む、以下同じ）、職場で働く社会人等を含むが、第2項において職場や自動車教習所での教育について言及しているため、ここでは、新たな教育の場として想定される「大学等」について言及する。

わが国では、多くの若者が、大学等の在学時に、自動車教習所で運転技術と交通法規を学び、運転免許を取得している。高校生までは、どちらかといえば被害者になる立場であったが、運転免許取得後は、一転して加害者になる可能性がある。にもかかわらず、免許取得後における交通安全教育は、免許更新時講習と、大学等で半ば形式的に実施されている教育だけである。とくに、大学生の多くが初心運転者であるにもかかわらず、大学等における交通安全教育は、事実上行っていない、あるいは、ほとんど形骸化している。

表6-1-3 香川県における若者の職業別事故状況（平成22年）

		高校生	大学生	他学生	製造業	卸売業	サービス業	無職	その他	合計
件数	第1当事者	83	197	135	93	46	1,044	140	161	1,899
	第2当事者	272	200	154	64	36	737	114	132	1,709
	合計	355	397	289	157	82	1,781	254	293	3,608
死者数		1	0	0	3	0	1	0	2	7
負傷者数		329	285	209	77	49	1,069	222	255	2,495

（資料）図2-1-1に同じ。

表6-1-3を見ると、香川県の若者の事故の件数、負傷者数の上位は、サービス業、大学生、高校生となっている。これは、前年実績でも同様であった。この結果より、大学等での交通安全教育の取り組みを盛んにする必要があると言えるのではないだろうか。

とりわけ、公共交通機関が脆弱で、自家用車に依存しがちな地方に立地する大学等では、自動車通学者が多い。だからこそ、地方の大学等ほど、交通安全教育の取り組みが必要である。そこで、試行的ではあるが、「危険予測」と「立場の交換」が身に付くよう、実践的な交通安全教育の手法について言及する。それは、座学と実技を融合させた総合的な教育である。

まず、座学では、従来の講義形式を踏襲するものの、内容については、事故件数や事故事例の紹介にとどまるのではなく、人命尊重を基本理念とした上で、交通事故は突発的で偶発的な「仕方のない、不運な出来事」ではなく、重大な人権侵害であり、原因次第では処罰の対象となる「犯罪」であるという意識付けを行う。交通事故は、殺人や傷害などの事件と比べ、件数も多く、軽微なものもあることから、事故を起こした当事者全員が、心から罪悪感を感じているとは言いがたいためである。

そこで、学生に対しては、ショック療法的な側面も取り入れ、近隣で発生したり、若者が関係した自動車事故の実例を、可能な限り写真や映像で紹介し、どうして事故が起こっ

たのか（原因）、本当はどうすれば良かったのかを議論させることが大切である。そして、交通事故によって関係者が被った悲惨さ（加害者や被害者の身体的・経済的・精神的ダメージの事例や遺品など）、交通事故を起こした場合の対処方法（被害者の救護、警察への連絡等）や、その後の事務的な手続きや補償などについての説明も追加する。

実際に身近に起こった具体的な事例紹介<sup>4)</sup>は、交通事故を一人一人が「自分のこと」として捉えやすくなるとともに、学生への意識付けには相応しい。このように、内容は、大学で実施するため、免許取得時あるいは更新時の講習と同一内容ではなく、学生のモラルに訴えかけるようなものが望ましいであろう。そのためには、内容だけでなく、話し手の資質や能力も重要であることから、その人選には注意が必要である。つまり、交通安全教育について熱い思いを持っており、プレゼンテーション能力が高いことが望ましい。淡々と、データのみを羅列するだけでは、残念ながら学生の心は動かない。

次に、実技であるが、コメンタリードライビングのように、道路上で、自ら運転しながら危険予測トレーニングを行うことが効果的であると考える。同乗者（高松大学及び高松短期大学で実施したコメンタリードライビングの場合は、自動車教習所の教習指導員）に自分の運転を観察してもらうことで、自らの運転を客観視することが可能となり、安全運転に対する意識が向上するとともに、運転の未熟な点が明らかとなる効果もある。

もちろん、同乗者がいなくても、ドライブレコーダーを搭載している場合は、その記録をもとに、自分の運転を繰り返し客観的に観察することが可能である。さらに、香川県では、ここ数年、ひき逃げ件数が高止まりの状態であることから、事故発生時にパニックになり、その場から立ち去ってしまうなどの短絡的な行動をとらないよう、事故発生時の行動について、加害者や被害者に分かれてロールプレイング（役割分担）実習を行えば、少しでも冷静に対応できるようになることと思われる。<sup>5)</sup>このように、座学と実技を融合させた総合的な交通安全教育は、学生の交通安全意識を高め、事故防止に繋がるとともに、マナーやモラルなどの社会性や人間性を醸成させ、最終的に学生の生命を守ることに寄与するものと思われる。<sup>6)</sup>

全国の大学等での事例を調査すると、筆者の考える、このような交通安全教育に比較的近い内容を実践していたのが熊本大学であった。同大学では、平成7（1995）年から教養科目として、「自動車交通の総合科学」（全学部の2年生を対象とした前期のみ2単位の講座、平成12（2000）年からは1年生を対象とした後期2単位の講座に変更）と、「交通安全指導の総合講座」（「自動車交通の総合科学」を履修した3年生を対象とした通年4単位の講座）を開講していた。<sup>7)</sup>

いずれの講義とも、スライドやOHPを用いたオーソドックスな授業で、医学部、工学部、教育学部の学内講師陣に加え、弁護士、救急救命士、熊本県警察本部科学捜査研究所、ホンダセーフティ&ライディング・プラザ九州交通教育センターのインストラクター等の学外講師陣が担当した。「自動車交通の総合科学」は、交通安全の入門講座であり、内容は、

4) もちろん、この場合、個人情報の保護に細心の注意を払うことは当然である。

5) 詳細は、四国新聞HP, <http://www.shikoku-np.co.jp/feature/tuiseki/544/>参照。

6) 熊本大学において、交通安全教育を実践されていた恒成教授（当時）は、恒成〔4〕で、「自動車交通が高度に発展した現在にあって、交通安全に関する知識は事故防止や自己責任の認識に役立ち、また他者への配慮を図る心を滋養することにもなり、大学生の基本的な教養である」と言及している。

7) 詳細は、恒成〔4〕参照。

交通事故の総合科学的調査の意義と重要性、交通事故死から学ぶ交通安全、交通安と都市工学、自動車安全工学、自動車事故の工学的解析、安全運転の考え方、交通外傷と救急医療体制、救急救命士から見た交通事故負傷者の救急活動、救急医療の現場と交通外傷、自動車運転の心理学、飲酒や薬毒物と自動車運転、交通事故と法律等である。開講当初は320名の受講者がいたが、カリキュラム改革等に伴い、その後は60～70名となっている。

一方、「交通安全指導の総合講座」は、交通安全のエリート教育講座をめざしたもので、交通安全対策のシステム分析、都市・交通計画、応急救護処置の医学的理論等のやや専門的な講義のほか、安全運転の技術と指導要領ならびに応急救護処置の手技と指導要領に関する徹底した実習と検定試験を行い、卒業後に「交通安全指導者」となって企業や地域社会における交通安全運動の展開に大きな貢献ができることを期待した内容となっていた。実技指導の実習は学外で実施するため、時間割上の制約があり、受講生は例年5～6名であった。しかし、教室で得た総合的な知識を実技指導の実習によって確認できる理想的な交通安全教育であった。ただし、現在は開講されていない。<sup>8)</sup>

熊本大学のように、交通安全教育を授業として開講し、さらに交通安全指導者を育成することまでを念頭に置いた教育は理想的であり、社会にとっても有益ではあるが、現実には実施困難であることが多い。その場合の次善の策としては、オリエンテーション行事のひとつとして形式的に実施するのではなく、身近な事故事例をもとに、学生が主体的に考え、学ぶことができるよう工夫することが必要であろう。決して一方通行の講演になってはならない。そして、短時間でもいいので、継続して実施することが肝要である。

また、交通安全教育を「面倒だ」、「意味がない」と考える学生が多いと思われるため、ある程度の強制力が必要であろう。<sup>9)</sup> 例えば、受講しなければ四輪車による通学許可証を発行しないことや、出席者にはレポートを義務付けるなどの工夫が必要である。

そして、とくに地方の大学等では、立地条件によっては、自動車による通学者が多い場合がある。サークル活動等で友人の乗用車に乗り合わせ、重大事故に遭う可能性もあるため、学生に、できるだけ公共交通や貸し切りバスを利用するよう指導したり、場合によっては、そのための補助経費を大学等の側が負担する必要があるかもしれない。

他には、交通安全意識を高めるために、交通事故や違反者に対する懲戒規定を設け、学生に周知徹底する方法も考えられる。<sup>10)</sup> そして、学生が関係する事故が頻発している場合は、大学等として、学生にその旨を周知するとともに、安全運転に努めるよう注意喚起することも重要である。さらにまた、都道府県、市町村、警察署等との連携を強化する意味で、重大事故があった場合や、事故が頻発している場合は、警察から当該大学等に注意喚起を行うことも重要ではないだろうか。<sup>11)</sup>

8) この種の授業は、学内に中心的人物がいる間は継続する可能性があるが、転任や退職等で不在になると継続できないことが多い。すなわち、個人的な努力と情熱によって継続されているのである。その意味では、学内で、大学において交通安全教育が必要であるという強い信念を持ったトップの存在や教職員の養成も重要である。

9) 高松大学及び高松短期大学で、平成22(2010)年に行った「交通安全に関するアンケート」において、大学内で交通安全講習会を開催した場合、参加したいかどうかを尋ねたところ、約4分の1の学生が「参加したい」と答えた。残りは、「参加したくない」あるいは「無回答」であった。

10) 罰則の制定・強化だけでは交通安全対策には不十分であることは明らかである。たとえば、厳罰化をすると、事故報告をしない学生が出てくる可能性もあることを考慮すべきである。

11) 金沢大学HP[2]には、実際に警察署から大学への依頼状が掲載されている。

## 第2節 ドライブレコーダーを用いた教育実践

### ① 最近のドライブレコーダーについて

筆者は平成13(2001)年度調査研究に従事した際、静止画ではなく動画を用いた教材の有効性にいち早く着目した。そして、当時、自らがクルマに車載カメラ取付器具を用いてDV(デジタルビデオ)カメラを据え付け、実写映像(素材)を集め、そして、それを交通安全教育に用いる「危険予測問題」として加工するという一連の作業に習熟した。その手順は以下の通りである。

1. DVカメラのスイッチを入れて、録画を開始する。時間帯や走行地域にもよるが、30分程度の走行で問題として使える素材は2~3程度採取できる。
2. DVカメラを取付器具から切り離した後、PCとコードで接続し、DVカメラ側で映像を再生しながら、PCに内蔵しているビデオキャプチャーカードを通じて、PCにMPEG-2形式の動画ファイルとして取り込む。「ハードウェア・エンコード」という。
3. 映像編集ソフトにより、前後の不要部分をカットして、20秒程度の動画ファイルを作る。

上記の手順では、1.についてはDVカメラが大きく嵩張り、扱いに気を遣うこと、2.については、DVカメラとPCを物理的に接続し、かつリアルタイムで映像を取り込まねばならないこと、3.については、当時のPCの能力では、映像編集をすることは、負荷が重く、スムーズに動作しない、等がそれぞれ課題として挙げられた。しかし、3.の課題については、数年後、PCの性能が向上し、ほぼ解消された。

平成15(2003)年頃から、「映像記録型ドライブレコーダー」が実用化され、タクシー、バス、トラック等の業務用車両へ搭載され始めた。その後、筆者は、警察庁が平成19(2007)年度~平成20(2008)年度にかけて行った「ドライブレコーダーを活用した効果的交通安全教育手法に関する調査研究」に委員として参画した。この調査研究は、当時のドライブレコーダーを職場における交通安全教育に効果的に活用するための指針を探るものであった。<sup>12)</sup>

筆者は、同調査研究で、車両事故時の証明としての活用もさることながら、交通安全教育についてのドライブレコーダーの有効性を大いに認識したが、同時に課題を感じていた。それらは以下の通りである。

1. 当時の機種的主流は「イベントデータレコーダー(EDR: Event Data Recorder)」であり、車両が一定以上の衝撃(0.4G前後に調節する場合が多い)を受けた場合(イベント時)に映像を記録する。この場合、段差を乗り越えた場合等にも映像を記録してしまう場合(ゴミ映像)が多々あり、問題として使える素材を探すのが大変である。
2. 本体価格が5~10万円程度、閲覧ソフトが数万円であり、大量導入が困難である。

---

12) この内容については、警察庁HP[3]参照。また、マニュアルについては、ドライブレコーダーを活用した効果的交通安全教育手法に関する調査研究委員会[5]参照。さらに、事業用自動車を対象としているが、国土交通省HPも有用である。<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/index.html>参照。



写真6-2-1 ドライブレコーダーのイメージ (例: ドラドラ DD-01)

(資料) 写真5-3-2に同じ。

ただし、この時点において、素材のPCへの取り込みが、記録メディアであるSDメモリーカード等を各スロット間で抜き差しすることでできるようになり、きわめて簡便になった。そして、動画の標準的な記録形式がMPEG-4形式となった。また、PCの性能がより向上し、動画をストレスなく扱えるようになった。

その後、ドライブレコーダーの性能はさらにいっそうの向上を見せることになる。ここ数年のうちに、閲覧ソフトを含めた価格が3万円以下の普及価格帯で、より軽く、小さく、取付も簡便になり、なおかつ記録した映像もかなり鮮明になっている製品が数多く出現した。さらに、何よりも「常時記録型」(イベント時のみならず、クルマの運転開始から終了まで、数時間を連続して録画することが可能)が一般的となった。

ここに至り、かつて筆者が行っていた作業での課題はすべて解消され、「ドライブレコーダーにより映像素材を集め、交通安全教育に活用すること」がストレスなく行えるような下地は用意されたと判断することができる。筆者は、以下の3機種について試用して、平成23(2011)年の現時点において、ドライブレコーダーを用いた職場での教育がどのように実施されるようになるかをイメージしてみたが、どの機種を導入しても、「危険予測」トレーニングの観点からは不都合がないものと思われた。<sup>13)</sup>

- ・ドラドラ DD-01 (販売: (株)ジェ・エー・エフ・メイト) ¥23,100
- ・あんしんmini DRA-01 (販売: (株)安心マネジメント) ¥27,800
- ・WCG-01 (販売: DeepSeaCLUB) ¥35,000

## ② 職場での運用イメージ

多くの職場において運用可能となる、比較的簡易な運用イメージの概要は以下のようになるであろう。

### 1. 職員が営業等でクルマを使用する際には、ドライブレコーダーの記録スイッチを入れっぱなしに(常

13) 金額は購入当時(平成23(2011)年7月)のものである。当然であるが、各機種について、製品仕様、各種の付加価値についてはそれぞれ特色がある。今後も次々と改良が加えられて、性能はますます向上するであろう。

時記録モードに)しておく。例えば、「ドラドラ DD-01」の場合、2GBのSDメモリーカードで50分間記録できる。予備を持っていく場合も考えられる。

2. 職員が「ヒヤリハット映像」等に該当すると思われるシーンに出くわした場合、その時間帯を記憶しておく。そして、帰投後、本人あるいは映像収集の担当者がSDメモリーカードをドライブレコーダーから抜いて、PCのカードスロットに装着する。
3. 映像をPCの閲覧ソフトで確認し、有益な映像と思われた場合は、当該映像を前後数十秒単位で抜き出し、簡単な記録(場所、時間、状況等についてのメモなど)とともに、PC内に保存する。そして、再び、SDメモリーカードをドライブレコーダーに挿入する。
4. 上記の手順を、日常的に行う。
5. ある程度の事例が蓄積できた場合、シチュエーション別等に分類を行う。
6. それらの事例について、適宜、職場内の教育機会において検討し、情報を共有する。

このような運用のスタイルを筆者はイメージしているのであるが、現実には、常時記録型のドライブレコーダーを職場内で大量に導入している会社では、どのように導入、運用しているのか。そこで、100台あまりのドライブレコーダーを平成19(2007)年に導入している(株)森田産業運輸<sup>14)</sup>にヒアリング調査を行った。同社は印刷物を輸送する事業を展開しており、多くのドライバーを雇用している。

応対してくれた社長によると、導入当初は、「管理強化に繋がる」と、職場内で相当な抵抗があった、しかし、とにかく「事故を減少させたい」という社長の強い決意の下、導入を決定したので、職場内に理解を求めたということである。現在では、すでに「企業文化」として定着しており、むしろ従業員を見守る装置として、まったく問題なく運用されている。

運用については、社用車の帰投後に、適宜、「調査員」が映像を点検する。調査員は現在8名おり、1名当たり約10台の社用車を担当している。現場に設置しているPCを使用して、1時間当たりの映像を点検するのに要する時間は約15分であり、その後、ドライバーごとの「チェックシート」に必要事項を記入し、後日、適宜機会を設けて、全体あるいは個別の教育指導を行うということである。

同社の場合には、「危険予測」に関する映像収集のみならず、「運行管理」を兼ねているので、このような運用スタイルとなる。したがって、調査員は、ドライバーの運転所作についての教育指導を行うが、そのためには、走行中の速度や運転中の挙動などについて、「映像から状況を的確に読み取るトレーニング」を行い、このことに相当熟達する必要があるとのことであった。しかし、この熟達した人員が職場内に確保できれば、「危険予測」のみならず、「立場の交換」トレーニングまでが視野に入ってくるものと思われたのである。

さて、ドライブレコーダーを用いた教育について述べてきたが、それでは、香川県の職場では、どの程度ドライブレコーダーが導入されているものであろうか。筆者は、平成22(2010)年度中に、自らが講師を務めた「安全運転管理者等講習」において、アンケート調査(「平成22年度職場における交通安全教育についての実情調査」)を実施し、合計で229の有効回答を得た。そのアンケート中に、「最近、ドライブレコーダーの性能アップ、

14) 同社の行っている運用の概要については、<http://www.as-management.jp/interview/as-interview-01.htm> 参照。

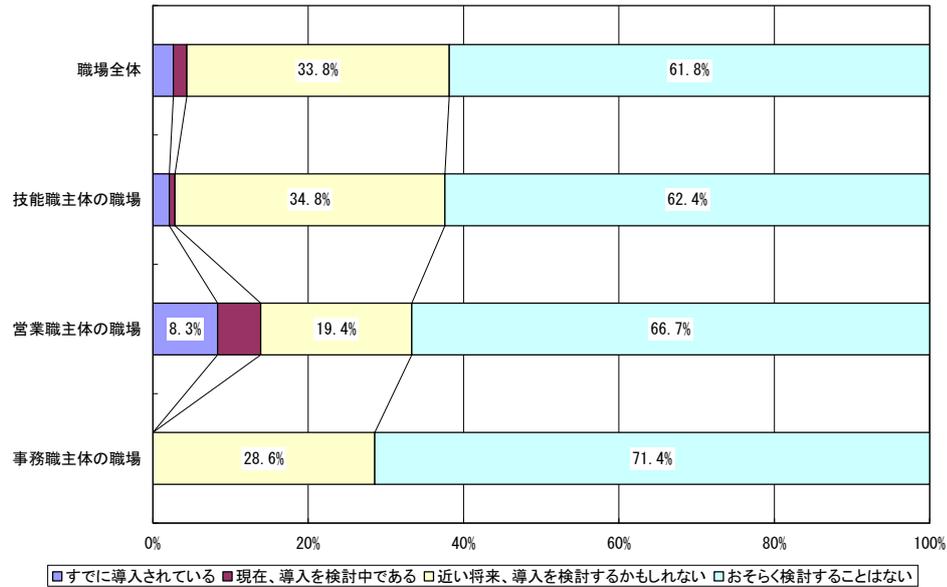


図6-2-1 ドライブレコーダー導入の検討

(資料) 正岡「平成22年度職場における交通安全教育についての実情調査」より作成。

価格低下が著しいですが、あなたが所属する職場では、社用車にドラレコを導入する検討等がなされたことがありますか」という設問を設けた。その結果は図6-2-1のようであった。

これを見ると、職場全体では、「すでに導入されている」が2.6%、「現在、導入を検討中である」が1.8%に留まるが、約3分の1が「近い将来、導入を検討するかもしれない」と回答している。そして、「職場の内容別」では、高リスク集団といえる「営業職主体の職場」では導入率がかなり高くなっていることが判明する。

このことより、香川県において、職場へのドライブレコーダーの普及はまだまだこれからのこととも考えられるが、導入を検討している職場については、これをぜひ活用し、職場内での交通安全教育をより活発にしてもらいたい。

### ③ 動画投稿による情報共有

ドライブレコーダーが多くの職場において普及すると、ドライブレコーダーから採取した「ヒヤリハット映像」等を先の投稿サイトに投稿し、これらを分類することで、県民レベルで情報を共有することが可能となる。そして、その暁には、これまでとは比較にならないぐらい、問題量が豊富となることであろう。

ただし、この場合、職場内で映像を共有している間は問題にならなかったことが、新たに問題となる可能性がある。例えば、他車のナンバープレートがはっきり映り込んでいる場合には、モザイクをかけるなど、容易に読み取れない工夫が必要となる。さらに、歩行者など、個人が特定されるような場合も同様の工夫が要求されるであろう。

もともと、現在の標準的な投稿サイトでは、アップロード時に映像が軽いモノに変換され、閲覧できるものは低画質となるので、それほど神経質になることはない。しかし、将来的に、より鮮明なハイビジョン動画のような、大容量の動画が標準となると、動画公開のガイドラインを定め、投稿する動画を加工できる技術が必要となってくるであろう。

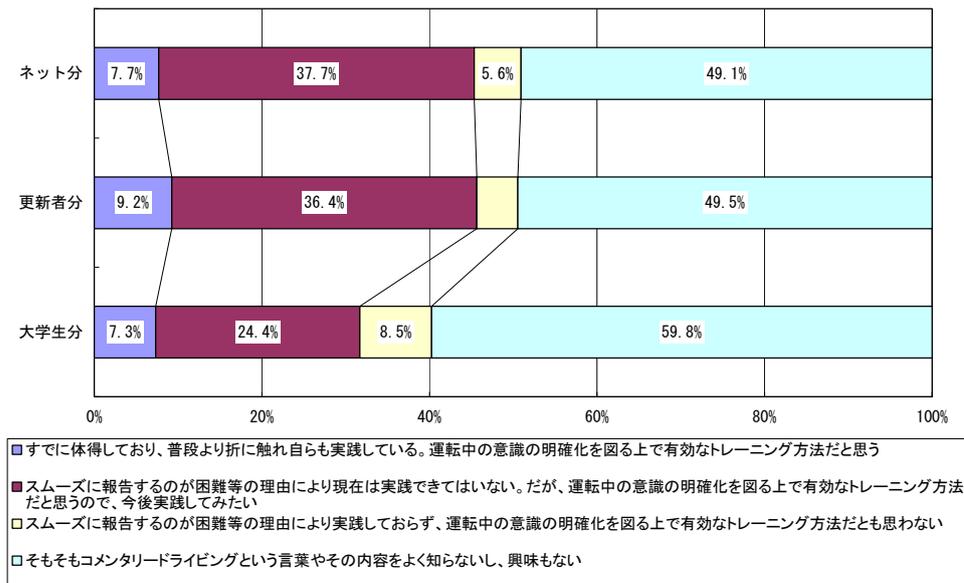


図6-3-1 コメントリードライビングについての意見

(資料) 筆者作成。

### 第3節 コメントリードライビングの推奨

#### ① コメントリードライビングの留意点

第1章第2節で述べたように、香川県交通安全教育推進会議では、四輪車に対する参加・体験・実践型のトレーニング手法として、コメントリードライビングを推奨している。「職場」において、低費用で日常的に実施可能であり、また、交通心理学分野の研究者により、すでにある程度の有効性が確認されているからである。<sup>15)</sup>

しかし、他の交通安全教育と同様、なかなか広範囲な実践に結びついていないのが今に至る現状である。すなわち、同推進会議の当初の見込み通り、コメントリードライビングが香川県下で十分に知名度を獲得し、その普及が図られているかどうかについては、残念ながら、まだまだ不十分と言わざるを得ない状況である。

実際には、コメントリードライビングは県民にどの程度認知されているものであろうか。そこで、「交通安全教育に関するアンケート調査」において、そのための設問（問14）を設けた。

図6-3-1は、コメントリードライビングについての意見を尋ねたものである。これを見ると、「ネット分」、「更新者分」、「大学生分」とも、約1割が「すでに体得しており、普段より折に触れ自らも実践している。運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だと思う」と回答しており、3割前後が「スムーズに報告するのが困難等の理由により現在は実践できてはいない。だが、運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だと思うので、今後実践してみたい」と回答している。

この結果については、筆者が想定するよりはコメントリードライビングの認知率がかな

15) コメントリードライビングの効果についての実証を行った研究としては、例えば、藤本・東[6]を参照。また、わが国の交通安全に関する最高峰の教育施設である「安全運転中央研修所」の柏原崇教官にヒアリングを行った際に、コメントリードライビングの有効性についての談話をいただいている。

り高いものであり、今後普及の可能性を大いに秘めているものと推察された。ただし、スムーズに報告するのが困難であるということが、普及について、もっとも大きな障壁になることもまた容易に推察されるのである。

それは、一度でも実践してみるとよくわかる。運転中は、頭脳の処理能力が運転操作に相当割かれるので、自分の見ていることについて、適切なタイミングでの確かなコメントを行うのは非常に難しく、相当「慣れ」が必要である。筆者も実践当初はまるで言葉が出ず、非常にもどかしい思いをしたものである。いまではスラスラ言葉が出てくるが、その体験より、運転行動にある程度ゆとりがある場合は、後は「慣れ」の問題であると考えた。<sup>16)</sup>

さらに、実際の道路交通環境の中で行うので、コメントを行うために頭脳に大きな負荷がかかると、そのことが原因で事故に結びつく可能性は確かに否定できないであろう。この点のみが異常に強調されても困るのであるが、現実の実践の際には十分な配慮が必要であろう。<sup>17)</sup>

そして、他に普及についての障壁になること、それは、老若男女を問わず、声を出すことについての「面倒」とか「恥ずかしい」という心理的抵抗である。確かにそのような感覚も理解できるものの、一方では、筆者にはそのような感覚の方がおかしいのではないか、という思いがある。それは、筆者がクルマの運転を「業務」とみなしているからであり、さまざまな職場において、キビキビと声を発して業務の遂行状況を確認する人々のすがすがしい姿を尊敬しているからである。

この点の解決については、残念ながら妙案がないが、インストラクターが同乗して実践する場合は、インストラクターとドライバーの間で、十分なる信頼関係（あるいはインストラクターの心理カウンセラー的な素養）がトレーニングの前提として要求されるのかもしれない。

さて、最後にコメンタリードライビングについて、「プロ」である方々はどのような評価をしているのであろうか。筆者は平成17（2005）年中に自動車教習所の教習指導員に対する講習を行った際に、合計382名の教習指導員にコメンタリードライビングについての貴重な意見を伺った。詳細は、井原・正岡〔1〕を参照いただきたいが、以下でその一部の意見をできるだけ原文の意味を損なわないよう、修正を施した上で紹介する。

- ・運転するときに集中力を高めるのに効果的であると思われる。コメンタリードライビングを活用しながら運転している企業もあり、交通事故減少方法の中心であると考えられる。
- ・私自身の経験上、ドライビングシミュレータによる危険予測よりも、指導員によるコメンタリードライビングの方が教習者に対して効果があるように思う。
- ・企業の交通安全講習について、今後コメンタリードライビングを取り入れた内容を考えていきたい。
- ・コメンタリードライビングができるくらい余裕のある運転者を育成することが、われわれの大きな目的であると思う。
- ・車にも車検という制度があり、運転免許所有者にも更新制度があるが、わずか数十分で更新するだ

16) 筆者の場合、当初の実践は個人単位で通勤の際に約10分間程度行うというものであったが、毎日行って、約1週間後に慣れたと感じ、約1ヶ月後には熟達したと感じられるようになったと記憶している。

17) 最も、「負荷がかかり過ぎているな」と本人やインストラクターが判断した場合は、ただちにコメントを中止し、通常の運転状態に復帰させればよいだけである。

けでなく、免許取得時と同様の内容が必要だと思う。具体的一例として、コメンタリードライビングの導入が有効だと考える。

- ・第2種免許教習カリキュラムで導入されているため実施経験があるが、受講生の資質による部分が多く、成功率の低い方法であると感じる。

### ② パッケージ化について

次に、コメンタリードライビングを職場内にどのように導入するかについて述べる。すなわち、適切なインストラクターが職場内に当初より確保できていることはなかなか想定しづらいため、コメンタリードライビングの実践についてのサンプルを提示する必要があるものと思われるからである。<sup>18)</sup> そこで、香川県交通安全教育推進会議では、コメンタリードライビングの「パッケージ化」を考えた。

これは、自動車教習所の助力を得て実施するものであり、まずは、コメンタリードライビングの何たるかを職場（あるいは部署）単位で、適切な所要時間で安全に体験してもらい、どんなものかを理解してもらえたら、その後は、安全運転管理者等にインストラクター役を務めてもらい、職場で定期的（あるいは随時）に実践できるように、その最初の部分を用意するものである。もとより、相当の費用が必要ではあるものの、各種講習のように、毎回、自動車教習所を会場（スタート・ゴール地点）として実施してもよいわけである。

それでは、以下でサンプルを示す。これは、高松大学・高松短期大学で毎回実施しているコメンタリードライビング講習の形態である。

1. まず、PC を利用できる環境で、座学スタイルによる「事前学習」を行う。所要時間は 60 分である。
2. インストラクター役により、交通安全教育の意義について説明を行う。続いて、実践トレーニングとしてのコメンタリードライビングについて説明する。
3. その後、『危険予測トレーニング 自動車編』の「コメンタリードライビング」を用いて、映像により受講生にイメージを掴ませる。その後、音声を消して、練習をさせる。
4. 「事前学習」の約 1 週間後に「本番」を実施する。受講生にはその間に、個人単位で習熟させる。
5. 「本番」では、自動車教習所に集合し、教習車を使用して、教習指導員にインストラクター役を務めてもらう。全体の所要時間は 120 分程度である。
6. 各教習車に、教習指導員が 1 名ずつ乗車し、受講生は各車に 3 名ずつ乗車する。（1 ユニット）
7. 教習場の敷地内で、各ユニットごとに車両に慣れるための慣熟運転を約 15 分間行う。その後、逐次、公道に出ていく。教習指導員は、適宜、受講生とのコミュニケーションを取る。
8. 受講生 1 名当たり 20 分程度の運転を行い、この間、運転者は「路上に見えることや自分の行動など」について、報告を行う。運転者以外の受講生は、「運転者の報告や自分の考えなど」について、メモを取る。教習指導員は、適宜運転者を交代させたり、コースについて指示を出す。
9. 帰投後、15 分程度、互いの運転や危険予測等についての意見交換を行う。教習指導員は、そのコーディネータ役を務め、さらに各受講生に対して、評価やアドバイスを行う。

---

18) もちろん、コメンタリードライビングについては決まり切った型ではなく、個人単位で独自に習得することも十分可能である。香川県交通安全教育推進会議が発足した平成 15（2003）年の 4 月頃の時点では、コメンタリードライビングの実践例については、ほとんど仄聞することもなく、「お手本」が一切ない状況であった。

このようなコメンタリードライビングのパッケージを体験した後は、職場内で日常的に実践していただければ、と思う。なお、以上のようなパッケージを、高松大学・高松短期大学では、近隣の屋島自動車学校の助力を得て実施している。そのため、屋島自動車学校は、コメンタリードライビングには熟達し、近隣の職場に対して、このようなパッケージを提案し、これが実施されたことも多々ある。

### ③ 普及のために

コメンタリードライビングは、本来、限定的にイベントを実施してそれに終始するべきものではなく、日常の運転行動時に、個人が少しずつ練習を積み重ねて向上を図るというものである。イベントは、そのきっかけを与えるという役割を果たすに過ぎない。しかし、コメンタリードライビングの熟達度を確認し、その技量を楽しんで競うというイベントは、普及の観点からはもとより、「効果測定」の観点からも推奨されるべきであろう。<sup>19)</sup>

そこで、筆者は、試行的にはあるが、平成 18 (2006) 年度に「コメンタリードライビング技能競技大会 in KAGAWA ーめざせ！コメンタリードライビングの達人！ー」と銘打ったイベントを開催した。この概要を紹介させていただくので、このようなイベントの職場単位での実施を検討していただければ幸いである。

まず、実車を使用しての実技型そのままのイベントは大がかり過ぎであるので、なんとか屋内で実施できるスタイルはないものかと考えた。そこで、思案の結果、以下のようなイメージでイベントを実施してみてもどうかということになった。

- ・ 出場者 2 名で対戦、トーナメント方式とする。
- ・ 問題映像（時速 30～50km/h 程度で進行しているクルマの車内より見た正面実写映像）を、大型スクリーンに 3 分間流す。
- ・ 2 名の対戦者は、その同じ映像を観ながら、適切なコメントを発声する（対戦相手のコメントが聞こえないようにヘッドホンを着用し、BGM を流す。また、発声音量も適切にする）。
- ・ 終了後、3 名の審査員により、チェックポイントに基づき、優劣の判定を行う。勝敗は多数決とする。

このような形式であれば、数十名規模の出場者で、午後の時間内でなんとか運営できそうだと感触を得た。そこで、開催日時を平成 18 (2006) 年 12 月 16 日 (土) の 13 時～15 時半と確定し、その後の準備を進めていった。出題する問題映像については、以下の通りである。

- ・ 正面実写映像であるが、視野は、肉眼で見える場合の 3 分の 1 程度で、また、音声は無音である。
- ・ 一般用の DV カメラで撮影し、ハードウェアエンコードで MPEG-2 で作成しているので、映像の鮮明度はあまり高いものではない。
- ・ 適当に危険源がないと、問題に適しないため、歩車分離が十分になされていない、生活道、地方道

19) 「実験」によるのではなく、日常の実践において、コメンタリードライビングの効果を測定することは、実践による純粋な効果と、他の諸要因による効果とを分離することが困難であり、いくつかの提案はあるものの、実施を見送っているのが現状である。

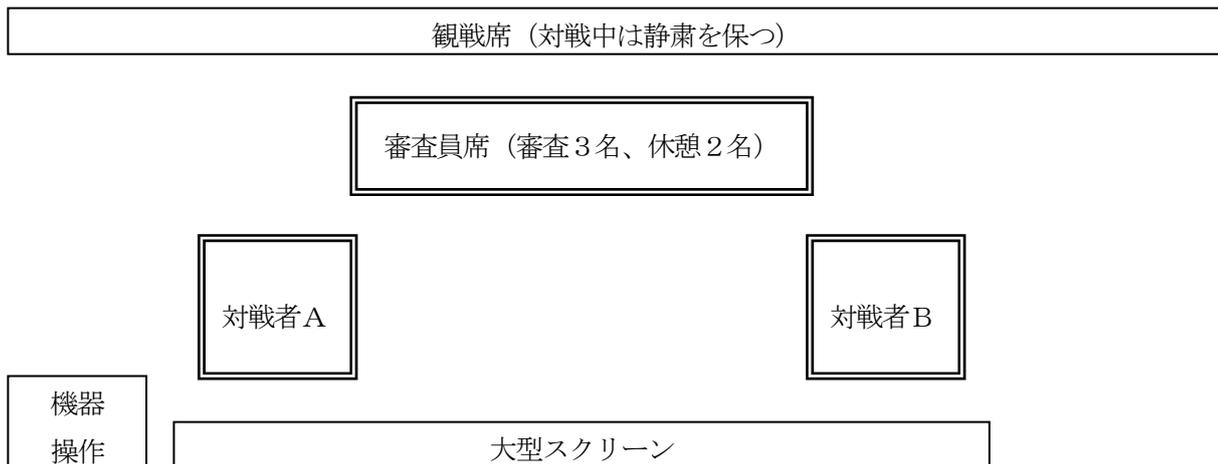


図6-3-2 会場内配置図

(資料) 筆者作成。

クラスでの映像がほとんどである。

- ・ 夜間映像は光量不足で不可であったが、雨天、薄暮時は作成できる。
- ・ 交差点での右左折、2車線以上の道路での進路変更等は、映像のみでは運転者の意志を予見できないので、交差点進入、進路変更の約6秒前から3秒間、意志を表すテロップを入れる。

なお、実際のコメントリードライビングと比較して、「ビデオカメラの特性上、(かなり) 広角気味」、「運転操作をしていないので、コメントするゆとりが増える」等の相違があるが、「危険源の予測、早期発見」という基本技能が要求される点は同様である。そして、勝敗を決めるチェックポイントは、以下の通りである。

- ・ 発声が明瞭か。
- ・ 早期に危険源に気づいているか (例えば、交差点に進入するかなり前から、潜在的危険に言及できるか)。
- ・ 深く危険源を分析できているか (例えば、歩行者が見える場合、高齢者であるとか、動きがフラフラしているとか)。
- ・ 数多くの対象をコメントできているか。
- ・ 表現が豊かであるか。

当日の出場者は、自動車教習所の教習指導員とトラック関連の業界の方々16名である。出場者の方々には、事前学習用に、サンプル問題を3問収録したDVDを事前送付し、対戦イメージを掴んでもらうことにした。なお、参加料は無料、優勝者と準優勝者にはささやかであるが賞品を、各出場者には参加賞を贈呈することになっていた。大会スケジュールは、以下の通りである。

#### 1. 開会の挨拶 (5分) ※『交通安全マーチ』<sup>20)</sup> 披露

20) 山形県警坂田警察署にて作成された。正式には、「カモンくんの交通安全マーチ～コメントリーではのぼの家族」と呼称する。



写真6-3-1 大会会場の風景

(資料) 筆者提供による。

2. ルール説明・諸準備 (20分)
3. 1回戦より順次対戦 (対戦時間3分、その他の時間2分の計5分×14回=計70分)、途中1回の休憩を入れる (10分)。
4. 10分休憩の後、決勝戦 (30分)
5. 表彰・閉会の挨拶 (5分)

実際の対戦は、それぞれの出場者の個性を反映し、まことに興味深いものであった。とにかく大声でコメントする方、早めに危険源に気づくものの、その後の分析をほとんどされない方、細かく分析しようとこだわりすぎて、次のコメントがお留守になってしまう方、ぶっきらぼうな表現に終始する方などなど、16名の出場者が、(仮にコメンタリーを行うとして) 一般ドライバーのさまざまなコメントパターンを見事に体現してくれているようであった。

出場者のうち、トラック業界の方々は、「左、確認!」とか「横断歩道なので注意しましょう」とか発声され、それはそれでよいのであるが、例えば、予測の手がかりとして、映像中にカーブミラーが出てくるのに、確認のため、そちらに視線を移そうとはしないようで、どうも「形式的なコメント」が多いように感じてしまった。これについては、トラック業界一般がそうなのであろうか? この点、教習指導員の方は、その多くが映像の中で実質的な手がかりを探ろうとしており、やはり一枚上手であるように感じた。

大会は予定終了時間を3分超過したものの、トラブルもなく無事終了した。筆者としては、運営ノウハウが蓄積できて有意義であったが、出場者の方々におかれてはどのような感想をお持ちになったのであろうか? そこで、待機時に記載していただいた、無記名式の「出場者アンケート」を終了時に回収した。

それによると、「面白かった、一般のドライバーにも参加を勧めるべき」などの概ね好意的な評価であり、この点はほっとした。さらに、「出題されたのは知っている道だが、きち

んと観ていないことに気がついた」、「運転に慣れていると思っているヒトへの再教育に効果がある」等の意見も寄せられた。総合的に判断すると、「楽しみながらコメンタリードライビングの技能を他の出場者と競うことで、コメンタリードライビングに熟達することへの励みとなる」という目的には適ったイベントであったと、自己評価できるではないかと思われたのである。

**<第6章の引用文献・資料>**

- [1] 井原健雄・正岡利朗, 『交通安全教育の意義と役割』, 勁草書房, 2011年1月.
- [2] 金沢大学HP, <http://www.pref.kagawa.jp/police/koutsutoukei/syoshinsya/index.htm>.
- [3] 警察庁HP, [http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/drive\\_recorder/index.htm](http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/drive_recorder/index.htm).
- [4] 恒成茂行, 『交通安全教育指導の手引』, 勁草書房, 2000年10月.
- [5] ドライブレコーダーを活用した効果的交通安全教育手法に関する調査研究委員会, 『映像記録型ドライブレコーダーを活用した交通安全教育マニュアル』, [http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/drive\\_recorder/manual.pdf](http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/drive_recorder/manual.pdf).
- [6] 藤本忠明・東正訓, 「コメンタリー・ドライビングの運転者教育効果に関する実験的研究」, 『交通心理学研究』, VOL.1 NO.16, 日本交通心理学会, 2001年1月.

## 第6章のまとめ

本章では、成人及び若者に対する四輪車教育がさらに活性化されるための方策について提言した。そこで、まず、実施が行われるべき教育の場について言及し、続いて、ドライブレコーダーを用いた教育手法について説明した。そして、コメンタリードライビングの導入方策等について述べた。その主な内容は、以下の通りである。

①この教育を主に行うのは「職場」である。新推進会議のワーキンググループにおいては、メンバー間での情報交換や意見交換を密に行い、安全運転管理者及び企業のトップに対しての啓発活動を行ってもらおう。また、交通安全教育を活発に展開している企業や団体等についての顕彰を行う。

②初心運転者に対する「運転マナーの向上」については、自動車教習所の個々の指導員に期待されるところが大きい。その資質の向上は、香川県の交通マナーの向上に大いに寄与する。新推進会議においては、個々の教習指導員に対する働きかけを継続する。

③若者の事故は多く、大学等においても、とりわけ公共交通機関が脆弱で、自家用車に依存しがちな地方ほど、交通安全教育の取り組みが必要である。そのスタイルは、座学と実技を融合させた総合的な取り組みとするべきである。

④近年、ドライブレコーダーの性能は向上し、「常時記録型」が一般的となった。どの機種を導入しても、「危険予測」トレーニングの観点からは不都合がない。ただし、「立場の交換」トレーニングまでを視野に入れると、「映像から状況を的確に読み取る能力」を備えた人員が必要である。

⑤香川県において、職場へのドライブレコーダーの普及はまだまだこれからのことであるが、普及の暁には、ドライブレコーダーから採取した「ヒヤリハット映像」等を投稿サイトに投稿し、県民レベルで豊富な情報を共有することが可能となる。

⑥県民のコメンタリードライビングの認知率はかなり高く、今後普及の可能性を秘めている。ただし、スムーズに報告するのが困難であることが、普及についてのもっとも大きな障壁になる。しかし、それは「慣れ」により解消される。

⑦コメンタリードライビングの導入についてのパッケージを体験した後は、職場内で日常的に実践してもらうことが重要である。また、その熟達度を確認し、その技量を楽しんで競うというイベントは、普及の観点からはもとより、「効果測定」の観点からも推奨される。

## 第7章 高齢者に対する教育（対策）

この章では、高齢者に対する教育（対策）がさらに活性化されるための方策について提言する。そこで、まず、第1節でいわゆる交通弱者の状態の高齢者に対する対策についての発想の転換について言及し、続いて、第2節で歩行者に対する教育の深化について説明する。そして、第3節で高齢ドライバーに対する教育について述べる。

### 第1節 高齢者事故を減少させるために

#### ① 既存教育の継続

高齢者の事故についての現状は、表2-1-2で見た通り、負傷者については全交通事故負傷者数の15%程度であり、それほど過大な数値ではない。むしろ高齢者の人口に占める割合が20%以上であることを考えると、低いぐらいである。ただし、死者数の場合は、香川県の全交通事故死者数の過半数を占めていることから、香川県においては、高齢者の死亡事故を減少させることが喫緊の課題として認識されている。高齢者の死者については、歩行者、自転車乗車中が合わせて約7割程度を占めており、交通弱者の状態に遭うと、死に至る確率が相当高い。

また、今後は、全国的に高齢ドライバーが激増することもまた不可避であり、香川県においては、公共交通機関の脆弱なことも相まって、後期高齢者になっても、運転をし続けざるを得ないことも通常である。しかし、加齢による、自動車の運転に必要な反射神経等の低下もまた懸念される。

そこで、高齢者の事故を減少させる、押さえ込むための対策が求められている。さりとて、交通安全教育については、表3-2-9で見たように、現状でも、高齢歩行者に対する教育は、かなりの程度充実していると判断できる。<sup>1)</sup> このことは、表4-3-3においても裏付けられる。問題は、このように充実しているにもかかわらず、交通弱者の状態での死者数の多さなのである。

その理由の一つとしては、「高齢者になってからの教育の効果がなかなか上がらない」ことが推察される。例えば、近年、香川県では高齢者世帯を一軒一軒訪問して、交通安全についての啓発を行う「高齢者世帯訪問事業」を展開しているが、指導員が熱心に「交通ルールを守るように」、「事故に気を付けるように」と指導しても、これがなかなか実を結ばないのが実情である。したがって、現在の取り組みを継続してもらうことはもちろんであり、歩行者の事故を減少させるためには、第2節で述べるように、高齢歩行者の教育もより深化させるべきである。しかし、他にも取るべき対策があるように思われる。そこで、第2項でこのことに言及する。また、高齢ドライバーに対する教育は、第3節で述べる。

#### ② 発想の転換

筆者は、香川県警の担当者らとともに、高齢者の交通死亡事故現場について、現場に立

1) なお、高齢者に対する自転車教育については、第8章で言及する。

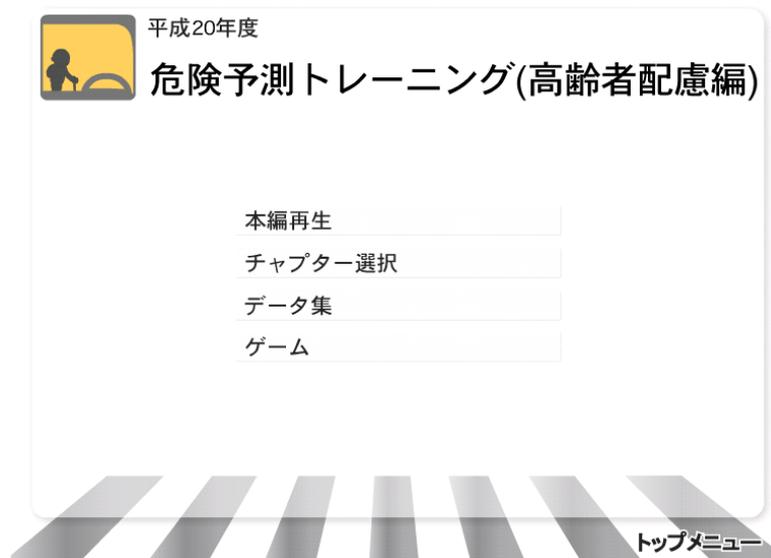


写真7-1-1 平成20年度教材メニュー画面

(資料) 写真5-3-1に同じ。

ち、当日の天候や時刻、道路の状況などをイメージした経験が何度かある。そして、多くの場合、その感想は「一見して、なぜ、ここで事故が発生したのか、まことに不思議きわまりない」というものであった。そして、死亡事故現場には、「新しく開通した、見通しがよく利き、スピードの上がる直線区間」がかなり多かった。

第2章で述べたように、今現在の高齢者には、どこでも道路を渡ってしまう方がかなりいる。横断歩道まで迂回するのは、心理的、体力的に面倒であるからである。そして、クルマの直前を渡るのは、クルマのスピードにあまり慣れておらず、タカをくくっているからで、事故に遭うのは反射神経が衰えていて回避できないからである。事故に遭う高齢者の多くは、クルマを運転する経験がなく、クルマ社会に適応しきれていない方なのである。ただし、将来的には、運転免許を取得している高齢者が増加することもあり、このような高齢者の事故パターンは漸減していくものと想定される。

そして、このときの事故の一方の当事者は、もちろん四輪自動車のドライバーである。そのドライバー側には、「前方の安全不確認違反」（前をよく見ていなかった）を原因としてとられている場合が多かった。このことから、高齢歩行者や自転車道路をふいに横断することを「想定外」としていたドライバーが事故を起こし、しかも、スピードが出ているので、高齢者に与えるダメージが大きく、その結果、死に至らしめたものと推測されるのである。

このことより、もちろん、高齢者に交通安全教育を受けてもらうのも重要であるには違いないが、現役ドライバーの方が、高齢者に気をつけてあげて、適切な行動をとれるようになることも必要であるとの考えに至った。そこで、高齢者事故の減少対策について、このような「発想の転換」を提言する次第である。<sup>2)</sup>

2) 意外なことに、このような観点よりの交通安全教育教材は全国的に見てほとんど作成されていないようである。数少ない例としては、北海道環境生活部生活局くらし安全課交通安全対策グループが平成17(2005)年9月に発行した「交通安全教育のポイント解説「高齢者事故の回避」」というパンフレットが挙げられる。

<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/NR/rdonlyres/860EBD74-7088-437F-8358-2C7CEA8CA934/0/pkourei.pdf> 参照。

## ③ 既存動画教材の活用

そのために、普及を期待しているのは、『危険予測トレーニング 高齢者配慮編』である。これは、後述する『危険予測トレーニング 高齢歩行者編』及び『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』の内容を踏まえ、さらに高齢自乗車の内容を新たに盛り込んだ上で、高齢者自身ではなく、一方の当事者であるドライバーを啓発する目的で作成を試みたものである。すなわち、ドライバーに対して、現在の高齢者の心理的、身体的特性などを理解してもらい、ドライバーにとっての「想定外の出来事」を極力減少させ、このことによっても高齢者の交通事故を減少させようとするものである。同教材についての説明は、以下の通りである。

表7-1-1 平成20年度教材の構成

メニュー	サブメニュー（所要時間等）	内容
オープニング	オープニング（1分28秒）	・内容全般の紹介
本編	高齢者の身体的・心理的特性（2分04秒）	・高齢者の身体的・心理的特性を理解させる
	歩行者編	・横断歩道付近の高齢歩行者 ・押ボタン式信号機付近の高齢歩行者 ・歩道橋付近の高齢歩行者 ・夕暮れ時の高齢歩行者
	問1（解説等：1分48秒）	
	問2（解説等：1分42秒）	
	問3（解説等：1分20秒）	
	問4（解説等：1分26秒）	
	自転車編	・同一方向進行中の高齢自転車 ・対向から進行してくる高齢自転車 ・交差道路から進行してくる高齢自転車 ・夕暮れ時の高齢自転車
	問1（解説等：1分22秒）	
	問2（解説等：1分37秒）	
	問3（解説等：1分30秒）	
自動車編	・交差点での高齢運転者 ・前方を進行中の高齢運転者 ・右折する高齢運転者 ・本編内容のダイジェスト	
問4（解説等：1分31秒）		
問1（解説等：1分26秒）		
問2（解説等：1分08秒）		
問3（解説等：1分23秒）		
まとめ（解説等：1分58秒）		
データ集	1（解説等：10秒）	・木田郡三木町・午後6時頃の事例
	2（解説等：10秒）	・高松市林町・午後1時頃の事例
	3（解説等：10秒）	・高松市香川町・午前10時頃の事例
	4（解説等：10秒）	・坂出市府中町・午前7時頃の事例
	5（解説等：10秒）	・綾歌郡宇多津町・午後7時頃の事例
	6（解説等：10秒）	・善通寺市仙遊町・午後6時頃の事例
	7（解説等：10秒）	・観音寺市古川町・午後1時頃の事例
	8（解説等：11秒）	・仲多度郡まんのう町・午後6時頃の事例
	9（解説等：10秒）	・東かがわ市馬宿・午後6時頃の事例
	10（解説等：10秒）	・小豆郡土庄町・午後4時頃の事例
ゲーム	全5問	・画面の一部変化を発見する

（資料） 表6-1-1に同じ。

- ・その教育対象は「若者及び成人（高齢者を含む）ドライバー」である。
- ・主な利用の場は想定していないが、普及の観点より、平成15（2003）、平成21（2009）年度教材と同様、とくに「職場」において利用してもらうことを期待している。
- ・その特徴は、現実に生じた事故事例を参考にして問題を作成し、それぞれの問題ごとに、その背景となる高齢者の心理的、身体的特性などを説明している。

- ・その構成は表7-1-1の通りであり、「オープニング」、「本編」、「データ集」、「ゲーム」より構成される。「本編」においては、まず、「高齢者の身体的・心理的特性」を説明する。続いて、「歩行者編」、「自転車編」、「自動車編」と、実際の事故事例に基づいた、高齢者に気をつけておくべき典型的問題をそれぞれ4問、4問、3問精選して出題している。

なお、同教材では、高齢者のモノの考え方を高齢者自身で語ってもらうことで、高齢者の行動に対して、学習者の理解がより増すように配慮した。この教材の内容を理解することで、ドライバーが顕在的危険としての高齢者のみならず、潜在的危険までを包含して、危険予測についての感覚をより鋭敏に仕上げると同時に、高齢者を単なる危険源と見るだけでなく、高齢者を保護できるようになってもらいたく思う次第である。

### 第2節 歩行者に対する教育

#### ① 既存教育の深化

第1節で述べたように、高齢者歩行者に対する教育は、かなりの程度充実している。したがって、現在の取り組みを継続してもらうことはもちろんである。ただし、その際に留意すべきなのは、「交通ルールを守るように」、「事故に気を付けるように」との啓発もさることながら、<sup>3)</sup> 高齢者に「交通事故を自分のこととして認識してもらい、この上で自らの体力と反射神経の衰えをよく認識し、これを補う知恵をつけること」を理解させることである。

つまり、加齢により諸条件が衰えることは不可避であるが、タカをくくっている状態で道路の横断等をしたたりする場合、それが原因で、交通事故の犠牲になる可能性がある。そこで、高齢歩行者においても、少しでも自分の身を守り、事故に遭う確率を減少させるために、できるだけ「危険予測」を意識して行ってもらいたいのである。現在の主たる教育実施主体である「自治体」においては、このことを十分に意識して、現在の取り組みを発展させてもらえれば幸いである。

#### ② 既存動画教材の活用

そこで、普及を期待しているのは、『危険予測トレーニング 高齢歩行者編』である。その教育対象は当然「高齢歩行者」であり、同教材についての説明は、以下の通りである。

- ・利用の場は主に「高齢者交通安全教室等」であり、地方自治体職員等の交通安全教育指導者により集合教育で利用してもらうことを期待している。そして、実技型のトレーニングとともに、あるいは実技型トレーニングが行いにくい場合にこの教材を活用するといった、2通りの運営スタイルが主に想定されている。
- ・その特徴は、高齢者が「(なんとなく)知識として知っていること」を、教材を通じて、「自分のこととして捉えられるようになること」を目指していることである。そのためには、自分の体力や反射神経を身をもって実感していただくことが必要であるし、かといって、感情的な反発を招かない

---

3) 残念であるが、このような啓発のみに終始している交通安全教育が多い。

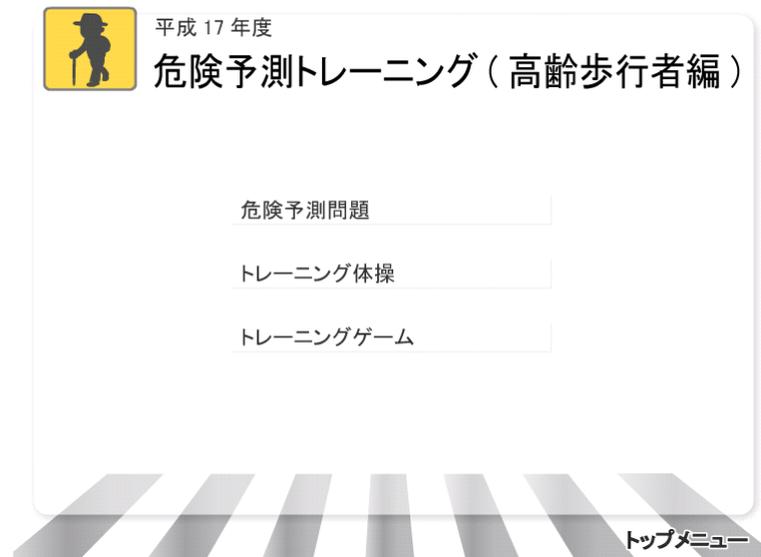


写真 7-2-1 平成 17 年度教材メニュー画面

（資料） 写真 5-3-1 に同じ。

ように、目下の者から丁寧にお願いする姿勢も大切である。そして、操作の際には余分な負担をかけないように、極力わかりやすく、かつ違和感のないインタフェイスを心がけている。

- ・インタフェイスは、初期画面より始まって、全体の BGM や背景、色使いも、かなり格調高く落ち着いた。現在の高齢者、さらには近い将来の高齢者（団塊の世代）まで一応対応可能であろう。次に、PC の画面を見続けると、どうしても目が疲れるので、各文字はできるだけ大きく、また、ナレーター等が喋ることは同時にテロップで、という親切設計にしている。
- ・その構成は表 7-2-1 の通りであり、「危険予測問題」、「トレーニング体操」、「トレーニングゲーム」より構成される。「危険予測問題」において、高齢者の周囲に展開するさまざまな交通状況のうち、とくに危険に遭遇する可能性の高い状況を、例題も含めて 7 問出題している。各問題について、詳細な解説や補足説明等が設けられている。また、必要に応じて「危険予測問題」から「トレーニング体操」へスキップできるなど、テンポよく学習できるように配慮している。

ただし、同教材は、集合教育での活用を主に想定しているので、「高齢者世帯訪問事業」等の個別の教育機会の際の活用は困難である。しかし、ブックタイプの PC を持参し、「教育が必要と思われる高齢者」や、「教育効果が高いと思われる高齢者」に対して、とくに同教材を用いた教育を行うことは可能であると思われる。

### ③ 電動車イスについての教育

また、判断力等は衰えていないが、外出する体力について疑問符が付く高齢者については、「電動車イス」の利用を検討させることや勧めることの機会の確保等が重要である。電動車イスには、その目的に応じていくつかの種類であるが、これらのうち、高齢者が利用しているのは「自走用ハンドル型」というタイプであり、これは現行の道路交通法上、「歩行者」として扱われる（道路交通法第 2 条第 1 項第 11 号）。このことは、すなわち、免許や利用についてのトレーニングも義務づけられてはいないということである。

近年、電動車イスの出荷台数は着実に増加しており、今後もいっそうの増加が見込まれ

表7-2-1 平成17年度教材の構成

メニュー	サブメニュー（所要時間等）	内容
危険予測問題	オープニング（3分40秒） 例題（解説等：47秒+16秒+15秒） 問1（解説等：37秒+25秒+16秒） 問2（解説等：44秒+35秒+12秒+46秒） 問3（解説等：13秒+14秒+43秒+10秒） 問4（解説等：37秒+30秒+21秒+1分01秒） 問5（解説等：17秒+53秒+11秒+42秒） 問6（解説等：39秒+24秒+18秒）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内容全般の紹介</li> <li>・見通しの悪い交差点</li> <li>・歩きなれた道の横断</li> <li>・歩きなれた道の横断（夜間）</li> <li>・車両間の横断</li> <li>・信号のある横断歩道</li> <li>・見通しの悪いカーブ</li> <li>・電動車イス</li> </ul>
トレーニング 体操	ジャンケンゲーム（2分45秒） ひとりジャンケン（1分05秒） 足腰を鍛える運動（1分59秒） 肩や背中中の運動（2分43秒） お出かけ前の体操（40秒） 理想的な歩き方（43秒）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンケンゲームの紹介</li> <li>・ひとりジャンケンの紹介</li> <li>・足腰を鍛える運動の紹介</li> <li>・肩や背中を鍛える運動の紹介</li> <li>・お出かけ前の体操の紹介</li> <li>・理想的な歩き方の紹介</li> </ul>
トレーニング ゲーム	速度当てゲーム 手拍子ゲーム 文字当てゲーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走ってくるクルマの速度を当てる</li> <li>・画面に合わせて手拍子をする</li> <li>・流れる文字等を当てる</li> </ul>

（資料） 表6-1-1に同じ。

る。<sup>4)</sup> 現在は、電動車イスが関与する交通事故は、平成17（2005）年～平成21（2009）年の統計で見て、全国の合計で年間200件台で推移しているが、<sup>5)</sup> 今後はその増加は不可避であると思われる。電動車イスについての交通安全教育の手法には、警察庁が委託して実施した（財）日本交通管理技術協会〔1〕があるが、今後、比較的早い時期に、この内容の正しい理解を踏まえた上で、香川県の実情に適した電動車イスの利用を検討させることや勧めることについての研究等が必要になるであろう。

なお、このことについては、電動車イス関係者による交通安全教育、広報啓発活動等を促進し、もって電動車イスが関係する交通事故を防止するため、これらの活動を積極的に実施している関係者を警察庁交通局が表彰する「安全指導表彰制度」がある。<sup>6)</sup> そこで、このような内容に該当する教育の取り組みもまた推奨される。

### 第3節 高齢ドライバーに対する教育

#### ① 既存教育の深化

表3-2-9で見たように、高齢ドライバーに対する教育は、その事故の多さに鑑み、補強する必要があるものと判断できる。ただし、表4-3-3において、その教育の機会はかなり程度充実しているとも言え、高齢ドライバーの増加とともに、今後はますます教育の機会が増加するものと思われる。

したがって、現在の取り組みを継続してもらうことはもちろんであるが、その際に留意

4) その内容については、電動車いす安全普及協会 HP, <http://www.den-ankyo.org/>参照。

5) その詳細な内容については、（財）日本交通管理技術協会〔1〕参照。なお、電動車イスの単独事故、電動車イス同士の事故や歩行者とぶつかって怪我をさせた事故は、交通事故としては扱われない。しかし、加害者となる事故も発生している。

6) その内容については、電動車いす安全普及協会 HP, <http://www.den-ankyo.org/>参照。香川県の関係者では、平成18（2006）年度に（株）高木兄弟商会在「優良賞」を受賞している。

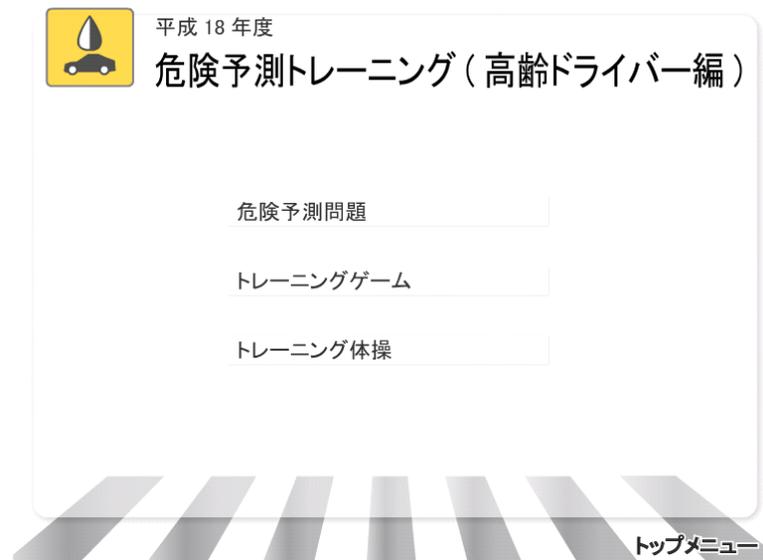


写真7-3-1 平成18年度教材メニュー画面

（資料） 写真5-3-1に同じ。

すべきなのは、高齢者に「四輪車の運転に必要な柔軟性、反射神経をよく認識し、これを維持すること」を理解させることである。つまり、加齢により諸条件が衰えることは不可避であるが、これが自動車の運転に耐えないぐらいに低下しているにも関わらず、このことをよく理解せずに運転すると、それが原因で、交通事故の犠牲になる可能性がある。そこで、できるだけ、自己の反射神経等を認識し、これを維持することを普段から行ってもらいたいのである。

そのためには、自動車の運転と、反射神経等の定期的測定、そして、体力等の維持、増進を組み合わせた取り組みが望ましい。これは、クオリティ・オブ・ライフ（QOL; Quality of Life）に通じる考え方であるように思われる。そのためには、現在の支援を行う主体として考えられる機関である「高松市交通安全対策室」、「(財)香川県交通安全協会」、「(財)香川県老人クラブ連合会」、「(社)香川県指定自動車学校協会」、「(社)日本自動車連盟香川支部」等においては、このことを十分に意識して、現在の取り組みを発展させてもらえれば幸いである。

## ② 既存動画教材の活用

そこで、普及を期待しているのは、『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』である。その教育対象は当然「高齢ドライバー」である。ただし、体力的・技能的に見て、より下の世代に伍した運転行動に普通に耐え得る高齢者を対象として、その運転態度の改善を図ることを主な目的としている。

第1節で述べたように、今後は、高齢ドライバーが急増することは不可避であるので、運転態度に（多少の）問題がある高齢ドライバー<sup>7)</sup>も同じく激増したら、（重大事故に至らないまでも）交通事故が顕著に増加することが容易に予測されるからである。そこで、

7) この意味で、同教材は、高齢ドライバーのみならず、若者及び成人ドライバーにもぜひ見てもらえればと思う。若者及び成人ドライバーの中にも、高齢者予備軍、すなわち、反応速度が速いことで事故を回避できているものの、運転行動に本質的な違いが少ない方も香川県には少なからずいるからである。

## 第7章 高齢者に対する教育（対策）

このような方々が、気づかない、あまり明確には意識していない点を気づかせることに最重点を置いたのである。そのため、例えば、認知症が疑われる方であるとか、福祉車輛の使用を前提とした運転行動をとられる方の事例までもは扱えないことになった。

同教材についての説明は、以下の通りである。

- ・利用の場は主に「高齢者交通安全教室等」であり、地方自治体職員等の交通安全教育指導者により集合教育で利用してもらうことを期待している。そして、実技型のトレーニングとともに、あるいは実技型トレーニングが行いにくい場合にこの教材を活用するといった、2通りの運営スタイルが主に想定されている。
- ・その特徴は、平成17（2005）年度教材と同様、高齢者が、「(なんとなく)知識として知っていること」を、教材を通じて、「自分のこととして捉えられるようになること」を目指していることである。そこで、インタフェース等についての配慮は、平成17（2005）年度とほぼ同様に行っている。
- ・その構成は表7-3-1の通りであり、「危険予測問題」、「トレーニングゲーム」、「トレーニング体操」より構成される。「危険予測問題」において、まずはクルマを運転する際の望ましい心的態度等についてセルフチェックをしてもらうために、「車に乗る前に」(STEP 1)を設けている。教材のメインとなる危険予測問題については、現実の事故事例等を吟味して、内容を精選し、基本的で栄養のある問題を3題のみ、「車に乗ってから」(STEP 2)で出題する。そして、危険予測やマナーの具体的事例を「危険予測トレーニング」(STEP 3)として出題している。各問題等については、詳細な解説や補足説明等が設けられている。また、必要に応じて「危険予測問題」から「トレーニング体操」へスキップできるなど、テンポよく学習できるように配慮している。

表7-3-1 平成18年度教材の構成

メニュー	サブメニュー（所要時間等）	内容
危険予測問題	オープニング（1分57秒） STEP 1 車に乗る前に （解説等：1分03秒+22秒+21秒+11秒+17秒+31秒+32秒） STEP 2 車に乗ってから 問1（解説等：19秒+56秒+27秒+18秒+09秒） 問2（解説等：33秒+22秒+15秒+20秒+16秒+17秒） 問3（解説等：29秒+29秒+28秒+11秒+13秒） STEP 3 危険予測トレーニング （解説等：27秒+35秒+29秒+16秒+27秒+40秒+24秒+20秒+23秒+21秒+29秒）	・内容全般の紹介 ・車に乗る前に気を付けなければならないこと ・実際の運転の場面から自分の運転を振り返る ・見通しの悪い交差点 ・信号のある交差点 ・二車線道路 ・運転中の映像より危険を予測する
トレーニングゲーム	手拍子ゲーム 瞬間暗算ゲーム 色彩記憶ゲーム	・画面に合わせて手拍子をする ・出てくる数字を暗算で足す ・色彩を記憶する
トレーニング体操	1（2分03秒） 2（4分12秒） 3（2分13秒） 4（2分12秒）	・運転前の柔軟体操の紹介 ・車内でできる柔軟体操の紹介 ・日ごろの柔軟体操の紹介 ・脳を鍛えるトレーニングの紹介

（資料） 表6-1-1と同じ。



写真7-3-2 電気自動車の一例

（資料） （有）タケオカ自動車工芸HPより転載。

### ③ 原付・二輪車についての教育

再び、表2-1-2を見ると、高齢者については、二輪車（原付）の負傷者の数もかなり多いことが判明する。二輪車は、運転者から見れば、「自転車並みの手軽さで、四輪車に近いスピードが出る」ということで気軽に利用しがちである。しかし、その運転には柔軟性、反射神経が当然必要であり、さらに自転車よりも重い車体を取り回せる体力も必要である。これらが二輪車の運転に耐えないぐらいに低下しているにも関わらず、このことをよく理解せずに運転すると、それが原因で、交通事故の犠牲になる可能性がある。

そこで、二輪車の運転者にも、運転に必要な柔軟性、反射神経をよく認識し、これを維持することを心がけてもらいたく、さらには『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』を活用してもらえれば、と思う。

また、二輪車の特性である「自転車並みの手軽さで、四輪車に近いスピードが出る」というコンセプトと類似のものと思われる「小型電気自動車」や「電動スクーター」等がそろそろ普及の時期に差しかかりつつある。これらは、車体が軽い、取り回しが簡便、ランニングコストが安い、CO2を排出しない等の利点を持ち、今後は、さまざまなメーカーが新規参入し、より普及しやすい価格になるものと想定される。

これらは、原付免許で乗車可能なものもあるし、普通自動車第一種運転免許が必要なものもある。しかし、いずれも高齢者にとっては、新たな可能性を開くものであるように思われることから、香川県内での導入が図られている。<sup>7)</sup>

それらは一般に狭いエリアでの移動に特化しており、香川県内での普及については、市街中心部や中山間部等、さまざまな使用条件により、それぞれに適した車種が普及していくものと想定される。しかし、いずれにしても、その特性による新たな交通事故パターンの出現の可能性もまた十分想定できるであろう。そこで、電動車イスと同様、香川県の実情に適した小型電気自動車や電動スクーターの利用を検討させることや勧めることについ

8) その取り組みについては、四国新聞HP, [http://www.shikoku-np.co.jp/kagawa\\_news/locality/article.aspx?id=20110313000356](http://www.shikoku-np.co.jp/kagawa_news/locality/article.aspx?id=20110313000356) 参照。

## 第7章 高齢者に対する教育（対策）

ての研究等が必要になるであろう。また、同時に、これらの導入をスムーズにするためにも、考えられる交通事故パターン等の研究も同時に進めるべきであろう。

**<第7章の引用文献・資料>**

- [1] (財)日本交通管理技術協会,「電動車いすの安全利用に関するマニュアル」, <http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku12/tebiki.htm>.

## 第7章のまとめ

本章では、高齢者に対する教育（対策）がさらに活性化されるための方策について提言した。まず、いわゆる交通弱者の状態の高齢者に対する対策についての発想の転換について言及し、続いて、歩行者に対する教育の深化について説明した。そして、高齢ドライバーに対する教育について述べた。その主な内容は、以下の通りである。

①香川県においては、高齢者の死亡事故を減少させることが喫緊の課題として認識されている。そのためには、高齢者に交通安全教育を受けてもらうのも重要であるが、一方の当事者である現役ドライバーの方が適切な行動をとれることも必要である。

②そこで、高齢者事故の減少対策について、「発想の転換」を提言する。すなわち、ドライバーに対して、現在の高齢者の心理的、身体的特性などを理解してもらい、ドライバーにとっての「想定外の出来事」を極力減少させ、このことによっても高齢者の交通事故を減少させようと目論むものである。そのために、平成20（2008）年度の動画教材『危険予測トレーニング 高齢者配慮編』の普及を期待する。

③高齢歩行者に対する教育は、すでにかかなりの程度充実している。今後重要なのは、高齢者に「交通事故を自分のこととして認識してもらい、この上で自らの体力と反射神経の衰えをよく認識し、これを補う知恵をつけること」を理解させることである。そのために、平成17（2005）年度の動画教材、『危険予測トレーニング 高齢歩行者編』の普及を期待する。

④「電動車イス」は現行の道路交通法上、「歩行者」として扱われる。近い将来、より普及が進む可能性があり、香川県の実情に適した「電動車イス」の利用を検討させることや勧めることについての研究等が必要になる。

⑤高齢ドライバーに対する教育は、かなりの程度充実しており、高齢ドライバーの増加とともに、今後ますます教育の機会が増加するものと思われる。高齢ドライバーについては、自己の反射神経等を認識し、これを維持することを普段から行ってもらいたい。そのために、平成18（2006）年度の動画教材、『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』の普及を期待する。

⑥二輪車の運転者にも、運転に必要な柔軟性、反射神経をよく認識し、これを維持することを心がけてもらいたく、さらには『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』を活用してもらいたい。

⑦「小型電気自動車」や「電動スクーター」等がそろそろ普及の時期に差しかかりつつある。高齢者にとっては新たな可能性を開くものであり、これらの導入をスムーズにするためにも、考えられる交通事故パターン等の研究も同時に進めるべきである。

## 第8章 自転車利用者に対する教育

この章では、自転車利用者に対する教育がさらに活性化されるための方策について提言する。そこで、まず、第1節で実施が行われるべき教育の場について言及し、続いて、第2節でルールへの定着をめざすべく自転車利用五則の周知等について説明する。そして、第3節で自転車できちんと走るための心構え等について述べる。

### 第1節 教育の場について

#### ① 職場

再び図2-2-3を見ると、「成人の自転車乗車中」については、気になる交通マナー（違反）の上位として県民により指摘されているわけではない。しかしながら、香川県内の市街地中心部においては、周辺部から自転車を利用して通勤する、あるいは職場より周辺の所用先に、社用の自転車等を利用し、移動することが日常的に行われている。そして、商店街などで見られる、自転車の交通マナーの悪さは、県民のよく知るところである。

自転車と歩行者の物理的分離等の施策については、ここでの提言に含まれるものではないが、通勤や社用の自転車利用者が、中学生や高校生を含めた他の利用者に対して、交通マナーのお手本を示すような取り組みが盛んになれば、市街地中心部の自転車シーンはいささかでも改善されるのではないだろうか。そこで、「自転車通行マナーアップモデル事業所」のあり方がクローズアップされてくる。

「自転車通行マナーアップモデル事業所」制度は、平成22（2010）年10月25日に香川県警が「県民の自転車通行マナーの向上を図り、多発する自転車事故の抑止につなげる」ため、県内13事業所の協力を得て指定したものである。指定された事業所の職員が率先して自転車ルールを遵守し、安全走行に心がけることにより、幅広い層に自転車安全走行の輪を広げてもらうことを意図している。<sup>1)</sup>

この波及効果は、当面、市街地中心部に限局されるであろうが、このような取り組みは全国的に例がなく、この成否が注目される場所である。なお、指定を受けた事業所は以下の通りであり、今後もさらに多くの事業所の参加を願う次第である。

#### ○指定事業所

四国電力(株) 本店	(株)損害保険ジャパン 高松支店
四国電力(株) 高松支店	東京海上日動火災保険(株) 高松支店
(社)日本損害保険協会 四国支部	日新火災海上保険(株) 高松支店
あいおいニッセイ同和損害保険(株) 高松支店	日本興亜損害保険(株) 四国支店
朝日火災海上保険(株) 高松支店	富士火災海上保険(株) 高松支店
共栄火災海上保険(株) 高松支社	三井住友海上火災保険(株) 高松支店
セコム損害保険(株) 高松支社	

1) この内容については、香川県警HP、<http://www.pref.kagawa.jp/police/koutsuu/moderujigyousho.pdf> 参照。

### ② 高校生、大学生に対する教育

次に、高校生や大学生に対する望ましい教育について言及する。全国的に自転車による事故が増加し、自転車同士あるいは自転車と歩行者との事故でトラブルになるケースも多くなっているため、自転車教育はこれまで以上に本腰を入れる必要がある。2) 自転車については、基本的には、第6章で言及した四輪車教育と同様、「危険予測」と「立場の交換」が身に付くよう、実践的な交通安全教育の手法が望ましく、座学と実技を融合させた総合的な教育であるべきであろう。

ただし、座学の場合、以下の諸点に配慮すべきである。交通安全教育の指導をする場合には、事故の重大性や悲惨さを強調するだけであったり、指導側の一方的な説教調に終始する傾向があり、生徒や学生が「自らのこと」として理解するまでに至らない。そこで、単に、交通ルールを「教える」のではなく、自らの運転の危険に「気づかせる」教育が大切である。

文部科学省が平成20(2008)年度の交通安全教育推進事業として実施した全国3,000人余りの高校生を対象としたアンケート調査では、「交通ルールを概ね守っている」と回答した生徒は9割強である。3) しかし、この結果は、図2-2-3での結果、すなわち、「高校生の自転車乗車中」が、気になる交通マナー(違反)の筆頭として県民により指摘されていることと相当の乖離がある。このことは、高校生の規範意識(交通マナーに対する理解)が、必ずしも満足できる状況ではないことを示唆しているとも言え、大変気がかりである。4) そして、先述した文部科学省スポーツ・青少年局[6]のアンケート結果では、次のように言及されている。

- ・高校生が交通ルールを守らないといわれていることの理由については、「自分だけ事故に遭わなければよい」が5割弱、「大人もしているし見つからなければよい」が3割強、「悪いと思っていない」が2割弱と、概ね3つに分類することができるが、自分本位の態度の改善を図り、交通安全意識を高めるために、自らが交通社会人として地域の交通安全活動に参加したり、交通事故の悲惨さや事故の責任、補償の問題等の重大性について学習したり、様々な立場に立って交通安全について考えることができるよう指導することが重要である。

とりわけ、近年は、自転車と歩行者との重大事故が増加しており、高校生が第1当事者となる場合もある。とくに高齢者との接触は、重大事故になりやすい。これらのことを少しでも防止するためには、交通ルールに対する理解を促進するとともに、高校生が自転車で事故を起こした場合の高額賠償判決の事例を紹介することによって、自転車の加害性に

2) 京都府警では、平成22(2010)年11月に社会問題化している自転車事故防止に専従で取り組む、全国初の「自転車交通安全対策係」が交通事故防止対策室に新設された。自転車を利用する学生が多く、街路が格子状で交差点の見通しが悪い京都の特性を踏まえ、各大学での安全教育や、観光客への注意喚起も行うとのことである。これまで不徹底であった自転車の交通安全教育に新たな動きが出てきたといえよう。

3) 文部科学省スポーツ・青少年局[6]では、高等学校38校で実施された交通安全教育事例のほか、38校のうち5校を抽出し、高校生の自転車に関する基本的な交通ルールの知識やマナーの実態を把握するために実施したアンケート結果も掲載されている。

4) 高松大学及び高松短期大学で、平成22(2010)年に行った「交通安全に関するアンケート」において、「本学学生の自転車での交通マナーについて、全体としてどのように思うか」と尋ねたところ、4割前後の学生が「概ね良い」と回答している。「悪い」と回答した学生が2割前後であることを考えると、高校生だけでなく、大学生についても、交通マナーに対する意識が希薄であると言えよう。

ついでに啓発を図る方法も考えられる。<sup>5)</sup>

さらに、交通ルールについては、なぜ交通ルールがあるのか、なぜ違反行為が危険であるのか、どのような事故の可能性があるのかを自分で「考えさせる」教育も大切である。先述した文部科学省スポーツ・青少年局〔6〕のアンケート結果では、次のように言及されている。

- ・ 自転車は車両であり、車道の左端を通行するものであること、自転車歩道通行可の歩道上では車道寄り通行であること等については多くの生徒は理解している。しかし、自転車に関する基本的な交通ルールについては全体的に理解度が低いといえる。例えば自転車で車道を通行する場合の交通ルールでは、横断歩道に近づいたら徐行し、横断歩道に歩行者がいる場合はもちろんのこと、これから横断しようとしている人がいる場合でも自転車は横断歩道の手前（一時停止線があればその停止線）で一時停止しなければならないこと、路側帯には3種類あって2本線の路側帯は自転車通行不可であること、自転車歩道通行可の歩道の通行では、歩行者最優先であり、自転車は車道寄りを徐行することが原則であること、歩行者の通行を妨げる恐れがあれば一時停止すること、ベルを鳴らして歩行者に警告するような行為は避けなければならないこと、双方から自転車同士が行き違う場合にはお互いに相手を右に見て行き違うようにするが、その理由は、左に避けるという言い方では車道側にはみ出す危険性があること等について理解が低く、なぜこうした交通ルールが必要なのかという理解を深めるため、具体的な状況を想起させ、考えさせる指導を行うことが重要である。

とりわけ、事故事例を紹介し、なぜ事故が発生したのか、その要因を考えさせたり、さまざまな交通場面の写真やイラストを提示した上で、次に起こる危険を予測させるとともに、その危険に遭わないための回避方法を考察させる工夫等が考えられる。<sup>6)</sup>

そして、自転車を運転する高校生や大学生の交通安全教育については、彼らが近い将来普通運転免許を取得する現状を踏まえた上で、免許取得時の教育の土台となり得るよう、ドライバーとして備えておくべき必要な資質を醸成するような教育が望まれる。高校生の場合、交通安全教育を実施できる指導者の不足が問題点として挙げられるが、交通安全教育を活発に実施している大学と連携することによって、少しでも改善できるのではないだろうか。

さらに、実技については、近年、東京都を中心に、スタントマンが自転車事故を再現して恐ろしさを体感させる「スケアード・ストレート方式」による交通安全教育が広がっている。費用が1回30～40万円と高額であること、事故を直視させると過大なショックを受

5) 自転車と歩行者による交通事故では、高校生が携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の歩行者と衝突し、歩行者に重大な障害が残った事例がある。この事例では横浜地方裁判所は、加害者の高校生に対し約5,000万円の損害賠償を支払うよう判決を下した。また、自転車同士による交通事故では、高校生が自転車でT字路交差点に無理に進入したところ、右方から直進中の自転車と衝突し、相手が9日後に死亡した事例がある。この事例ではさいたま地方裁判所は、加害者の高校生に対し約3,000万円の損害賠償を支払うよう判決を下した。実際に身近に起こった具体的な事例紹介は、交通事故を一人一人が「自分のこと」として捉えやすくなるとともに、生徒への意識付けには相応しい。また、保護者についても、自転車で通学するわが子が、自転車事故の加害者となり、多額の賠償金を支払うことになるかもしれないという意識は低いと思われる。生徒だけでなく、保護者への周知もあわせて実施すべきである。

6) 例えば、山口県教育庁学校安全・体育課では、高校生の自転車教育について、明示的に「危険予測」を取り入れ、この目的の達成に合致した静止画による教材を作成している。その詳細については、山口県教育庁HP〔7〕参照。

けることがあるなどの欠点はあるものの、警察庁は「中高生の安全教育に効果的」と実施を勧めており、実際に間近に見る事故（再現）の迫力に、交通安全への意識を強くする生徒も多いようだ。<sup>7)</sup>

ややもすると、交通安全教育は、運転技術や交通法規に重点をおいた内容になりがちである。しかし、交通安全教育は、マナーや道徳だけでなく、思考力や判断力を向上させる教材となり得ること、そして、交通場面だけでなく日常生活における行動の変容も期待できる可能性がある。交通安全教育を担当するすべての指導者<sup>8)</sup>が、この点を十分に認識すべきである。

### ③ 高齢者に対する教育

再び図2-2-3を見ると、「高齢者の自転車乗車中」については、気になる交通マナー（違反）の上位として県民により指摘されている。しかしながら、第7章第2節で言及した歩行者の場合と同様、高齢者になってからの教育の効果は、なかなか上がらないのが実情である。そこで、むしろ高齢ドライバーを含めた、現役ドライバーの方が気を付けて、高齢者を保護するものとする「発想の転換」を提言した次第である。

さりとて、表3-2-9で見たように、現状でも、高齢者に対する自転車教育は、かなりの程度充実していると判断できる。したがって、現在の取り組みを継続してもらうことはもちろんであるが、その際に、留意すべきなのは、高齢者に「自転車の運転に必要な体力、反射神経をよく認識し、これを維持すること」を理解させることである。

つまり、加齢により諸条件が衰えることは不可避であるが、これが自転車の運転に耐えないぐらいに低下しているにも関わらず、このことをよく理解せずに運転すると、それが原因で、交通事故の犠牲になる可能性がある。そこで、できるだけ、自己の体力等を認識し、これを維持することを普段から行ってもらいたいのである。

そのためには、自転車の運転と、体力等の定期的測定、そして、体力等の維持、増進を組み合わせた取り組みが望ましい。これは、クオリティ・オブ・ライフ（QOL; Quality of Life）に通じる考え方であるように思われる。そこで、現在の主たる教育実施主体である「自治体」においては、このことを十分に意識して、現在の取り組みを発展させてもらえれば幸いである。

また、反射神経等はまだ維持できているが、体力のない高齢者については「電動アシスト自転車」への乗換を検討させることや勧めることの機会の確保等が重要である。近年、電動アシスト自転車も以前よりさらに軽く、より扱いやすくなり、中には「高齢者向け」と銘打った車種も登場しつつある。そこで、教育実施主体においては、これらの車種について、「高齢者の自転車事故を減少させる」という観点から比較検討し、推奨機種を挙げ、そして、このことについての広報啓発を充実させるなどの活動をする 것도検討してもらいたい。

7) 毎日新聞HP, <http://mainichi.jp/select/jiken/ginrinnosikaku/news/20110121dde041040004000c.html> 参照。

8) 学校関係者だけでなく、自転車を販売する自転車店の経営者が、交通事故減少に取り組む事例もある。経営者自身が「自転車安全教育指導員」の資格を取り、販売や修理時に交通ルールも指導するサービスである。詳細は、毎日新聞HP, <http://mainichi.jp/select/jiken/ginrinnosikaku/news/20101203dde041040009000c.html> 参照。

## 第2節 ルールの定着

### ① 自転車安全利用五則の周知啓発

平成19(2007)年6月14日に成立した「道路交通法の一部を改正する法律」(平成19年法律第90号)により、自転車に関する通行ルール等の規定が見直された。これは、自転車事故が増加するとともに、自転車が歩道が無秩序に通行している実態を踏まえ、自転車の歩道通行要件の明確化等を内容として行われたものである。<sup>9)</sup>

そして、これを機会に、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するために国及び地方公共団体は、中央交通安全対策会議交通対策本部が平成19(2007)年7月10日に決定した「自転車安全利用五則」を周知啓発することが義務づけられたのである。

そこで、自転車の利用について、香川県のみならず、都道府県レベルにおいて急務とされているのは、県民が、「自転車安全利用五則」を具体的に理解し、実践できるようになることである。「自転車安全利用五則」の内容は、以下の通りである。

- ・ 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ・ 車道は左側を通行
- ・ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ・ 安全ルールを守る。飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ・ 子どもはヘルメットを着用

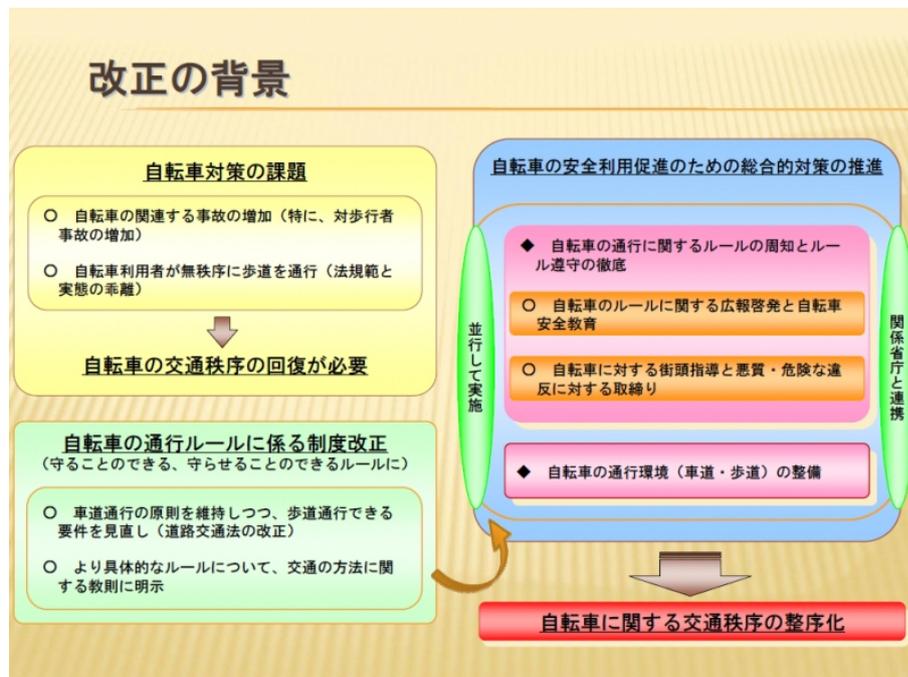


図8-2-1 自転車の安全利用の推進

(資料) 国土交通省道路局 [1] より引用。

9) 中央交通安全対策会議交通対策本部 [4] 参照。

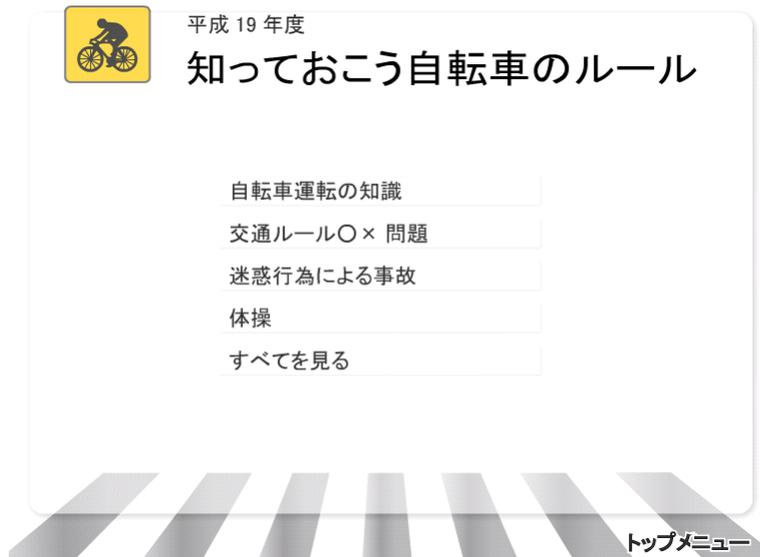


写真8-2-1 平成19年度教材メニュー画面

(資料) 写真5-3-1に同じ。

## ② 既存動画教材の活用

香川県交通安全教育推進会議では、これを受けて、平成19(2007)年度の動画教材『知っておこう自転車のルール』を、「自転車安全利用五則」を具体的にイメージできるものを中心に構成することにした。このことは、図8-2-1に見る、自転車の安全利用促進対策の一環としての「自転車の通行に関するルールの周知とルール遵守の徹底」についての役割を担う目的をも付加されたものとなっているということである。そこで、今後は、自転車の利用について、この動画教材の普及を期待している。同教材についての説明は、以下の通りである。

- ・その教育対象は「全年齢(自転車に乗車する幼児から高齢者まで)」である。ただし、作り込みの重点対象を「成人」に置いている。主な利用の場は想定していない。
- ・その特徴は、インタフェイスについては、初期画面より始まって、全体のBGMや背景、色使いは、どちらかと言えば中高年齢層向きで、かなり格調高く落ち着いた。平成17(2005)年度とほぼ同様、各文字はできるだけ大きく、また、ナレーター等が喋ることは同時にテロップで、という親切設計にしている。そして、学習者の集中力の持続時間や各種の講習会で使用されることを想定して、30分程度の時間を基本として、伸縮がある程度可能なように配慮した作りを目指していた。結果として、「体操」を除けば30分程度で完了できるようにはなっている。
- ・その構成は表8-2-1の通りであり、「自転車運転の知識」、「交通ルール〇×問題」、「迷惑行為による事故」、「体操」より構成される。「自転車運転の知識」において、「オープニング」、「自転車運転の基礎知識」、「安全に乗るために」、「事故を起こした場合の責任」、「自転車安全利用五則」の順に進行する。

自転車の通行ルールについては、いずれについても一般の認識が低く、さらに実践できている人の割合はかなり少ないと言わざるを得ない(図8-2-2参照)。これらの問題については、通勤、通学などで自転車を日常的によく利用している学習者であっても、つい

表8-2-1 平成19年度教材の構成

メニュー	サブメニュー (所要時間等)	内容
自転車運転の知識	オープニング (1分35秒) 自転車運転の基礎知識 (3分15秒) 安全に乗るために (2分15秒) 事故を起こした場合の責任 (2分53秒) 自転車安全利用五則 (1分10秒)	・内容全般の紹介 ・自転車は車両であることを再認識 ・カラダにあった自転車・無灯火運転の危険性等 ・事故を起こした場合の取るべき措置等 ・上記の復習と五則の紹介
交通ルール ○×問題	問1 (解説等: 34秒+36秒) 問2 (解説等: 38秒) 問3 (解説等: 34秒) 問4 (解説等: 17秒) 問5 (解説等: 24秒) 問6 (解説等: 1分01秒) 問7 (解説等: 42秒) 問8 (解説等: 37秒)	・歩道通行時の通行部分 ・歩道通行時のスピード ・歩道通行時の歩行者優先 ・車道通行時の通行部分 ・横断歩道通行時の通行部分 ・路側帯の通行部分 ・子供のヘルメット着用 ・自転車での飲酒運転
迷惑行為による事故	問1 (解説等: 23秒+27秒) 問2 (解説等: 56秒+21秒) 問3 (解説等: 37秒)	・ケータイ操作の危険性 ・一時停止無視の危険性 ・並列走行の危険性
体操	オープニング (35秒) 1 (1分16秒) 2 (1分12秒) 3 (1分36秒) 4 (1分58秒)	・内容全般の紹介 ・足腰を鍛える体操の紹介 ・バランス感覚を養う体操の紹介 ・柔軟性を高める体操の紹介 ・上半身と背中を鍛える体操の紹介

(資料) 表6-1-1に同じ。

忘れがちになるような問題 (問4、問5) や、もともとほとんど認識できていない問題 (問1、問6) なども含まれている。これらのルールについて、この教材に取り組む過程でぜひ理解して、実践できる学習者を増加できれば、と思うのである。

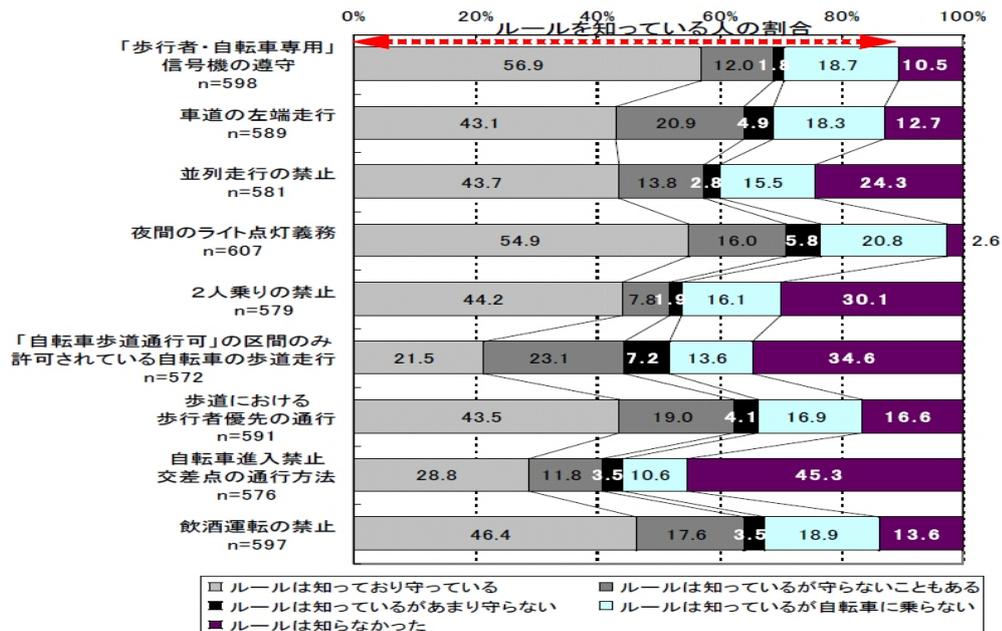


図8-2-2 自転車の通行ルールに関する認知度

(資料) (財)全日本交通安全協会 [2] より引用。

### ③ 車両であることの認識

また、「自転車安全利用五則」を実践できるようになるための重要な前提として、自転車は「車両」であることを県民に理解してもらうことも重要である。車両であるということは、クルマほどではなくても、他に与える衝撃が大きいことで、運転するのに「責任」ともなうということである。すなわち、第1節でも言及したように、「加害者」になる可能性もあるということである。

そこで、このことを十分啓発するべく、さまざまな機会を設けて、教育を行うことが肝要である。まず、自転車の販売時には、「香川県自転車軽自動車商協同組合」の活動が期待される。また、「(社)日本損害保険協会四国支部」においては、自転車の事故についてのパンフレット(「知っていますか?自転車の事故～安全な乗り方と事故への備え～」)を作成していたり、<sup>10)</sup> 各種の団体における教育の機会に、「自転車の交通事故とその責任」という講習名で、無償で講師を派遣する事業を行っている。<sup>11)</sup> さらに、「全国共済農業協同組合連合会香川県本部」においては、「自転車交通安全教育DVD(中学生・高校生対象)」を作成し、(社)日本損害保険協会と同様な事業活動を展開している。<sup>12)</sup>

上記の3団体に対して、平成23(2011)年4月からの香川県交通安全教育推進会議への新規あるいは継続しての参加を打診した次第である。このことについては、いずれの団体からも「参加可能」という回答をもらい、今後は、これらの団体にも、より積極的に交通安全教育の一翼を担っていただければ、と考えている。ただし、香川県自転車軽自動車商協同組合の傘下の自転車販売店にあっては、交通安全教育を熱心に行うことが、自店の自転車の販売促進にプラスの効果을及ぼすという仕組み作りが継続のためのポイントになるうかと思われる。

## 第3節 楽しみとしての自転車

### ① 自転車できちんと走ること

最後に筆者の個人的経験により得られた観点から、自転車で走ることについて語ってみる。筆者は、20年も前からロードレーサーとマウンテンバイクとを所有し、そして、トレーニングとして、時々これらBIKEに乗る。ロードレーサーで一度に走る距離はだいたい50~100km程度で、平均時速は約25km/h程度である。

郊外の、歩道もないような、クルマにほとんど出くわさない道路を走るときには、比較的のんびりしているが、街中の、幹線レベルの、クルマがたくさんいる道路を走るときには、路側帯を走り、自分の回りのクルマの動きを常に把握することを怠らない。駐車車両を避けるために、車道の内側に入り込む場合などには、ふり返って、迫ってくるクルマにアイコンタクトをしながら、手信号で大きさに確実に合図を送る。そうすると、クルマは多くの場合、速度を落として、安全を確保した追い抜きをしてくれる。また、歩道を走らざるを得ない場合は、速度を落とし、歩行者の動きに気を付ける。

10) この内容については、(社)日本損害保険協会HP、[http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/traffic/pdf/0002/book\\_bicycle.pdf](http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/traffic/pdf/0002/book_bicycle.pdf) 参照。

11) この内容については、(社)日本損害保険協会HP、<http://www.sonpo.or.jp/useful/koushi/index.html> 参照。

12) この内容については、全国共済農業協同組合連合会HP、<http://social.ja-kyosai.or.jp/contribution/traffic.html> 参照。

速度は、追い風に乗ったときや下り坂の場合は、40km/h を越えることもしばしばである。このような時には制限速度標識に注意することはもちろんであるが、スピードが上がれば上がるほど、危険予測をきちんとしなくてはならないことを痛感する。平地で30km/h を越えて巡航するときも同様である。同時に、自分の意図を明確に伝え、コミュニケーションを図るための合図行動も早めに行うことが重要であることも痛感する。

最近、大都市に出張などで行くと、ロードレーサーやマウンテンバイクを以前よりはるかに多く見かけるようになってきている。また、香川県でも多く見かけるようになってきている。一部は、エコとかダイエットとかと結びついているのであろうが、(何回目かの)「自転車ブーム」は確実に訪れているようであり、このこと自体は、自転車についての価値観を新たに見直すきっかけになるということで、大いに歓迎するべきである。そして、筆者が思うのは、スピードを出してBIKE を走らせることは実に楽しいということである。

自分の力で、制御できる範囲内で早いスピードをできるだけ維持する、これは感動的な新鮮な体験なのである。そして、これを手助けするためには、軽い素材でできた自転車(10数kg程度)を使用することが要求される。もちろん、そのためのロードレーサーやマウンテンバイクの価格はいずれも10万円を超えているものが多い。そして、きちんとしたメンテナンスを必要とする。自転車に対して、このようなライフスタイルを実践するとすると、自転車に対する価値観は、ほぼクルマに対するそれに近いものとなる。一言で言えば、「きちんと走るために自転車を大事にする」のである。

一方、圧倒的多数の自転車運転者は、このようなライフスタイルとは無縁である。自転車は単なる低価格の消耗品であり、それゆえ、乱暴に扱う。また、実に重く(20kg前後)、とても快適に乗れるものではない。そして、このような自転車の利用を当然と受け止めている運転者には、自転車が車両という感覚は芽生えにくく、歩道でもどこでも我が物顔で低速で不安定に走行し、歩行者を危険に晒すということも多々ある。このような自転車の運転者においても、マナーの向上を期待したいが、そのためには、「利用者の自転車に対する認識を改めるような取り組み」が必要なのではないだろうか。

このような取り組みは、現在のところ香川県にはないようで、例えば、自転車を利用した香川の新しい都市まちづくりを進める協議会高松地区委員会[3]においても、このことに該当する記述はない。わずかに「自転車に対する価値観を高める運動(実施主体:高松市都市計画課交通安全対策室)」というのが項目に挙げられているが、その内容は、「自転車の適切な利用を進めるために、交通安全フェア、おもしろ自転車集合等のイベントを通じ、自転車に対する愛着向上となる活動を推進する」となっている。<sup>13)</sup>

さらに、同委員会[3]とは、「環境にやさしく機動性に優れた自転車を自動車に替わる都市内交通の重要な手段として明確に位置づける」ための計画であるということだが、肝心の主役である自転車利用者についての具体的言及がない。また、電動アシスト自転車についての言及もなく、それゆえ、筆者には、自転車が自動車にどのように代替するのか不明なのである。

自転車が自動車に代替する可能性、それは、ストレスなく、スピードが出せ、遠くまで行くことのできるタイプの自転車の利用である。これは、疋田[5]でも同趣旨のことを

13) 自転車を利用した香川の新しい都市まちづくりを進める協議会高松地区委員会[3]参照。

表8-3-1 香川県・近県のセンチュリーラン

イベント名	距離	概要
さぬきセンチュリーライド	Aコース：100km Bコース：70km Cコース：35km	近年は小豆島で開催されている。Aコースは小豆島1周ルート。
徳島吉野川センチュリーラン	Aコース：160km Bコース：88.5km	Aコースは、吉野川沿いの鮎喰→名田橋→北岸土手→別所→白地→池田大橋→池田町→穴吹→阿波麻植大橋→名田橋→鮎喰のルート。
愛媛センチュリーラン	Aコース：160km Bコース：80km	Aコースは、伊予市民体育館→双海→長浜→保内→三崎町（折り返し）。
土佐センチュリーライド	Aコース：160km Bコース：90km	Aコースは、土佐町→(439号)→郷の峰トンネル→思地→(194号)→道の駅「633美の里」→思地→大森トンネル→長沢→本川トンネル→道の駅「木の香」→(県道17号)→小松→上吉野川大橋南詰（折り返し）。

(資料) 各参加募集要項等より引用。

述べている。<sup>14)</sup>そして、これが可能にするためには、自転車を走らせるための体力の維持・増強である。したがって、この動機付けを行うような取り組みもまた求められるのである。

例えば、各地のサイクリング協会等が主体となって開催している「センチュリーラン(センチュリーライドとも称する)」というイベントがある。これは、最長100マイル(約160km)を走る事から「センチュリー」と命名されているものである(半分の80kmの距離設定等もある)。香川県や近県においても、「さぬきセンチュリーライド」、「徳島吉野川センチュリーラン」、「愛媛センチュリーラン」、「土佐センチュリーライド」など、年に1回の頻度で開催されている。

順位やタイムを競うレースではなく、公道を、交通ルールを守って、走行することが求められており、100マイルを走破するのに、きちんとトレーニングを行っている参加者であれば、6～8時間程度で完走できる。昨今では、自転車ブームのため、各地の同種のイベントで参加者が増加しているが、このようなイベントの存在を、さらに多くの自転車利用者に啓発し、意識の転換を図るのもまた有益な取り組みであろう。

そこで、このような取り組みに積極的な「香川県サイクリング協会」に対して、平成23(2011)年4月からの香川県交通安全教育推進会議への参加を打診した次第である。このことについては、「参加可能」という回答をもらい、今後は、同協会を中心とするワーキンググループにおいて、「利用者の自転車に対する認識を改めるような取り組み」を担っていただければ、と考えている。

## ② 危険予測とコミュニケーション

第1項でも述べたように、自転車においても、自分の身を守るために、「危険予測」と「立場の交換」が欠かせない。再述すれば、危険予測をきちんとしなくてはならないし、自分の意図を明確に伝え、コミュニケーションを図るための合図行動も早めに行うことが重要なのであり、それは、スピードが上がれば上がるほどシビアに要求されるのである。<sup>15)</sup>そ

14) 疋田[5]参照。ただし、携行荷物の搭載量が限られることと悪天候への対応が万全ではないことが弱点である。

15) ただし、(財)日本サイクリング協会自体には、このような発想がほとんどないと判断せざるを得ない。(財)日本サイクリング協会HP, <http://www.j-cycling.org/traffic/avoid.html> 参照。



写真8-3-1 平成14年度教材メニュー画面

(資料) 写真5-3-1に同じ。

こで、このことを理解させるような取り組みが中学生、高校生の自転車に対する教育の実施主体である、中学校、高等学校において実施されることが望ましい。

また、もちろん、成人においても、このことを理解してもらえれば、香川県の自転車シーンはかなりの程度改善されるものと思われる。ただし、第3章第2節で述べたように、成人（歩行者等）に対する教育は、実質的に実施主体が想定されていないことが問題点として指摘される。そこで、可能であれば、第1節で言及した「自転車通行マナーアップモデル事業所」において取り組んでもらいたい。

### ③ 既存動画教材の活用

そのために、普及を期待しているのは、『危険予測トレーニング 自転車編』である。同教材についての説明は、以下の通りである。

- ・その教育対象は主に「小学校（高学年）の児童及び中学校・高等学校の生徒」である。
- ・利用の場は「小学校・中学校・高等学校」であり、各学校の教員等の交通安全教育指導者により集合教育が行われることを想定している。そして、実技型のトレーニングとともに、あるいは実技型トレーニングが行いにくい場合にこの教材を活用するといった、2通りの運営スタイルが主に想定されている。
- ・その特徴は、「信号のある交差点」や「二人乗り・並進」など、事故が発生しやすい事例を収録し、アニメーションと実写映像で事故の原因について問題提起し、事故に至った背景を児童や生徒に考えさせる構成としたことである。また、夜間の自転車の無灯火の場合と点灯している場合の見え方の違いや、事故発生の瞬間にドライバーからどのように自転車が見えているのかという映像もあり、「立場の交換」により、危険予測をより深く認識できるものとしたことである。
- ・その構成は表8-3-2の通りであり、「問題」により構成される。「問題」において13の事例を扱っている。

表8-3-2 平成14年度教材の構成

メニュー	サブメニュー (所要時間等)	内容
問題	信号のある交差点 (解答パターン5通り) 見通しの悪い交差点 (解答パターン3通り) 渋滞する三差路 (解答パターン5通り) 無灯火 (解答パターン4通り) 商店街 (解答パターン6通り) 狭い道路 (解答パターン2通り) コンビニの周辺 (解答パターン4通り) ヘッドホン (解答パターン2通り) 夜間の三差路 (解答パターン3通り) 二人乗り・並進 (解答パターン2通り) 傘差し (解答パターン3通り) 携帯電話 (解答パターン5通り) 飛び出し (解答パターン2通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・うち、立場の交換等 VTR 2 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 2 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 2 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 3 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 2 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 3 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 1 通り</li> <li>・うち、立場の交換等 VTR 1 通り</li> </ul>

(資料) 表6-1-1に同じ。

＜第8章の引用文献・資料＞

- [1] 国土交通省道路局, 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会, 『道路交通法等の改正について』, 平成20(2008)年8月.
- [2] (財)全日本交通安全協会, 『自転車の安全利用の促進等に関する調査研究報告書』, 平成18(2006)年7月.
- [3] 自転車を利用した香川の新しい都市まちづくりを進める協議会高松地区委員会, 『高松地区における自転車を利用した都市づくり計画』, 平成20(2008)年11月.
- [4] 中央交通安全対策会議交通対策本部, 『自転車の安全利用の促進について』,  
[http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/bicycle/bicycle\\_h19.pdf](http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/bicycle/bicycle_h19.pdf).
- [5] 疋田智, 『自転車の安全鉄則』, 平成21(2009)年3月.
- [6] 文部科学省スポーツ・青少年局, 『高等学校における交通安全教育実践事例集』, 平成21(2009)年3月.
- [7] 山口県教育庁HP, <http://www.pref.yamaguchi.lg.jp/cms/a50500/riskmanage/jitensyakyat.html>.

## 第8章のまとめ

本章では、自転車利用者に対する教育がさらに活性化されるための方策について提言した。そこで、まず、実施が行われるべき教育の場について言及し、続いて、ルール の定着をめざすべく自転車利用五則の周知等について説明した。そして、自転車できちんと走るための心構え等について述べた。その主な内容は、以下の通りである。

①通勤や社用の自転車利用者が、中学生や高校生を含めた他の利用者に対して、交通マナーのお手本を示すような取り組みが盛んになれば、市街地中心部の自転車シーンはいささかでも改善される。そこで、「自転車通行マナーアップモデル事業所」の成否が期待される。

②高校生や大学生に対する教育は、座学と実技を融合させた総合的な教育であるべきで、交通ルールを「教える」のではなく、自らの運転の危険に「気づかせる」、どのような事故の可能性があるので自分で「考えさせる」教育が大切である。

③高齢者に対する自転車教育は、現状でもかなりの程度充実している。しかし、留意すべきなのは、高齢者に「自転車の運転に必要な体力、反射神経をよく認識し、これを維持すること」を理解させることである。そして、体力のない高齢者については「電動アシスト自転車」への乗換を検討させることや勧めることの機会の確保等が重要である。

④急務とされているのは、県民が「自転車安全利用五則」を具体的に理解し、実践できるようになることである。そのために、平成19(2007)年度の動画教材『知っておこう自転車のルール』の普及を期待する。

⑤自転車は「車両」であること、すなわち、「加害者」になる可能性もあることを県民に理解してもらうことも重要である。そこで、このことを十分啓発するべく、さまざまな機会を設けて教育を行うことが肝要である。

⑥スピードを出して自転車を走らせることは実に楽しく、スピードが上がれば上がるほど危険予測をきちんとしなくてはならないし、自分の意図を明確に伝え、コミュニケーションを図るための合図行動も早めに行うことが重要である。このような体験を通じて、「利用者の自転車に対する認識を改めるような取り組み」が望まれる。

# 資料編



# 交通安全教育に関するアンケート調査

香川県交通安全教育推進会議  
高松大学地域経済情報研究所

## アンケート協力をお願い

本研究所では、このたび、表記の調査を実施することになりました。つきましては、道路交通の主役であるドライバーのみなさまに、ふだんの運転行動や交通安全教育についての率直なご意見を伺い、よりよい交通安全教育の確立に結びつけたいと考えております。ぜひ、あなたのご意見をお聞かせください。

## 注意事項

このアンケートは、香川県内に在住あるいは通勤通学する、四輪車のドライバーを対象としたものです。

質問項目は、全部で14問あり、回答に必要な時間は約20分ぐらいです。また、記入式の回答もあります。

「香川県交通安全教育推進会議」では、交通事故減少は「危険予測の浸透」により、交通マナーの向上は「相手の立場に配慮した運転行動の浸透」により、それぞれ達成されるという考え方を採用しております。

お答えいただいたデータは集計データとしてのみ用います。アンケートにご協力いただくことで、ご迷惑を掛けることはございません。

なお、アンケートにお答えいただいた方の中から、抽選で50名様にQUOカード（2,000円分）をプレゼントいたします！

多数のご回答をお待ちしております（有効回答数が約1,000件に達するまで調査を継続する方針です）。それでは、下の開始ボタンをクリックした後、質問にお答え下さい。

**アンケート開始**

お問合せ：高松大学地域経済情報研究所

電話：087-841-3255 内線5410（高松大学内）

MAIL：masaoka@takamatsu-u.ac.jp

以下のそれぞれの質問項目について、適宜、選択肢から選択するか、もしくは必要事項を入力してください。

まず、あなたのふだんの運転についてお伺いします。ふだんの運転シーンをよく思い出して回答してください。

問1 ふだんの運転スタイルについて、同乗者の観点からみた以下のタイプのうち、もっとも近いと思われるものを選択してください。

**【ラジオボタン型】**

- 運転にメリハリがあり、直面した危険に対して早いうちに気づき、速やかに回避するので、安心して乗っていられるタイプ
- わりとゆとりがなくトロトロ走っているが、慎重な運転であるので、まあ事故は起こさないかというタイプ
- すごく飛ばして、危険があっても、「いける」とばかりに紙一重で回避するので、横に乗っていてヒヤヒヤするタイプ
- 鼻歌まじりで呑気に運転しているが、あっと気がつく危険が迫っていたりして、おちおち安心できないタイプ

問2 危険予測(次の瞬間にどのような危険が現れるか予測する)に関するふだんの運転中の態度について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

**【ラジオボタン型】**

- ほぼ常に意識的に危険予測を行いながら運転している
- かなり意識的に危険予測を行いながら運転しているが、漫然運転に陥ることも時々ある
- あまり危険予測を意識して行うことはなく、漫然運転に陥ることがよくある
- そもそも危険予測という言葉やその内容をよく知らない

問3 渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際のふだんの運転行動について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

**【ラジオボタン型】**

- 速やかに停止できる速度まで落とし、停止線で停止する
- 速度を若干落とし、周囲の状況をよく把握しつつ交差点に進入する
- 速度はそのまま、周囲の状況をよく把握しつつ交差点に進入する
- 速度はそのままあるいは若干加速して、周囲の状況にかまわず交差点に進入する

問4 車線変更時、右左折時の合図に関するふだんの運転行動について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

**【ラジオボタン型】**

- 誰に伝えるか、伝える相手を特定した上で、その相手が十分に確認できるようなタイミングで、ウィンカー及び他の手段を併用して合図を出している
- 誰に伝えるかまで配慮しているわけではないが、十分余裕を持ったタイミングで、ウィンカーにより合図を出している
- 法規で決められているから等の理由により、車線変更、右左折直前に、わずかにウィンカーにより合図を出している
- ウィンカーによる合図はほとんど出していない

問5 歩車分離が十分になされていない道路で、歩行者・自転車の脇を通過する際のふだんの運転行動について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

[ラジオボタン型]

- 相手を見て、その挙動等に細心の注意を払い、スピードを落とした上で十分な間合いを確保して通過する
- 相手の挙動までは確認しないが、スピードを落とした上で十分な間合いを確保して通過する
- 相手の挙動までは確認しないが、スピードを落とした上ですぐ脇を通過する
- とくにスピードを落とさずにすぐ脇を通過する

問6 薄暮時等のライト点灯に関するふだんの運転行動について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

[ラジオボタン型]

- 自らが暗くなったと感じるだけでなく、対向車や歩行者からの視認性を高めるために、できるだけライトを早めに点けるように配慮している。そのため、雨天時や濃霧時にも点けることがよくある
- 自らが暗くなったと感じるだけでなく、対向車や歩行者からの視認性を高めるために、できるだけライトを早めに点けるように配慮しているが、雨天時や濃霧時にはあまり点けない
- 自らが暗くなったと感じるタイミングでライトを点けるが、対向車や歩行者へとくに配慮することはない
- 回りのクルマが点け始めて、自分も気が付いてライトを点ける

問7 片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際のふだんの運転行動について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

[ラジオボタン型]

- 後続車がスムーズに脇を通過することが可能な場合は常にそれを配慮して、道路の中央寄りにクルマを止める。その際には車体の角度にも気を付けている
- 後続車がスムーズに脇を通過することが可能な場合は常にそれを配慮して、道路の中央寄りにクルマを止める。ただし、その際には車体の角度にはあまり気を付けていない
- 後続車がスムーズに脇を通過することが可能な場合は時々それを配慮して、道路の中央寄りにクルマを止める。ただし、その際には車体の角度にはほとんど気を付けていない
- 後続車のスムーズな通過を配慮することはほとんどない

問8 信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合のふだんの運転行動について、もっとも近いと思われるものを選択してください。

[ラジオボタン型]

- ほとんどの場合で停止して、歩行者が速やかに渡れるように配慮している
- 前後の交通量等の事情が許せばできる限り停止して、歩行者が速やかに渡れるように配慮している
- 時々気が向けば停止して、歩行者が速やかに渡れるように配慮している
- ほとんどの場合停止せず、歩行者を渡らせるために配慮することはない

次に、交通安全教育についての意見をお伺いします。

問9 「香川県の人口10万人当たりの交通事故死者数は全国ワースト上位」であり、「香川県ドライバーの運転マナーは悪い」と多くの県民に指摘されております。これらのことにつき、あなた自身は改善する必要性を感じますか。もっとも近いと思われるものを選択してください。また、よろしければ、このことについてのあなたの意見をお聞かせください。

**[ラジオボタン型]**

- ぜひ改善しなければならぬと思う
- かなりの程度改善しなければならぬと思う
- 多少は改善を図った方がよいと思う
- それほど改善を図る必要性は感じない

**[自由記入型]**

問 10 あなたは、香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるためには、どのような基本的方針が望ましいと考えますか。もっとも近いと思われるものを選択してください。また、よろしければ、基本方針についてのあなたの意見をお聞かせください。

**[ラジオボタン型]**

- 各交通参加者の自発性に訴えかける方針を重点的にとるべきである
- どちらかといえば、各交通参加者の自発性に訴えかける方針をとるべきである
- どちらかといえば、強制力をともなった指導を行う方針をとるべきである
- 交通取締等、強制力をともなった指導を行う方針を重点的にとるべきである

**[自由記入型]**

問 11 あなたは、香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるためには、どのような対象に対して重点的に教育を実施するのが効果的と考えますか。とくに重点的に実施すべきと思われるものを選択してください。(3つまで)

**[チェックボックス型]**

- 幼児・小学生に対する全般的な交通安全教育
- 中学生・高校生に対する自転車教育
- 成人に対する自転車教育
- 成人に対する二輪車（原付を含む）教育
- 運転免許取得前を含む若者（18歳～24歳）に対する四輪車教育
- 成人に対する四輪車教育
- 高齢者に対する四輪車教育
- 高齢者に対する歩行者・自転車教育

続いて、香川県交通安全教育推進会議についてお伺いします。

問12 香川県交通安全教育推進会議は、香川県における体系的な交通安全教育を効果的に推進することを目的に平成14年度に発足した民学官の連携組織です。このことについて、あなたの意見にもっとも近いと思われるものを選択してください。

**[ラジオボタン型]**

- 組織の活動自体を知っているし、効果は十分あがっているものと思う
- 組織の活動自体を知っているし、効果はそれなりにあがっているものと思う
- 組織の活動自体を知っているが、効果があがっているものとは思わない
- 組織の活動自体をあまり知らない

問13 香川県交通安全教育推進会議では、平成14年度以降、毎年テーマを決めて動画教材を作成しております。これらのうち、視聴もしくは活用したことがある教材について、もっとも主なものを選択してください。また、よろしければ、その教材についてのあなたの意見をお聞かせください。

**[ラジオボタン型]**

- 平成14年度『危険予測トレーニング 自転車編』
- 平成15年度『危険予測トレーニング 自動車編』
- 平成16年度『こどものこうつうあんぜん 危険予測トレーニング 幼児指導者編』
- 平成17年度『危険予測トレーニング 高齢歩行者編』
- 平成18年度『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』
- 平成19年度『知っておこう自転車のルール』
- 平成20年度『危険予測トレーニング 高齢者配慮編』
- 平成21年度『ゆとり・きくぱり・おもしろい りりりで良くなる香川県の運転マナー』
- 視聴もしくは活用したことがある教材はない

**[自由記入型]**

問14 香川県交通安全教育推進会議では、実技型の運転トレーニングとして、「コメンタリードライビング（運転中、目に見えることや予測しうる危険、さらにはそれらへの自らの対処等について、声を出して報告するトレーニング方法）」を推奨しております。これについて、あなたの意見にもっとも近いと思われるものを選択してください。

**[ラジオボタン型]**

- すでに体得しており、普段より折に触れ自らも実践している。運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だと思う
- スムーズに報告するのが困難等の理由により現在は実践できてはいない。だが、運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だと思うので、今後実践してみたい
- スムーズに報告するのが困難等の理由により実践しておらず、運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だとも思わない
- そもそもコメンタリードライビングという言葉やその内容をよく知らないし、興味もない



交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－選択式－

ネット分

更新者分

学生分

性別	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
男性	228	60.5%	108	52.4%	66	84.6%
女性	149	39.5%	98	47.6%	12	15.4%
合計	377	100.0%	206	100.0%	78	100.0%

年齢	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
～19	4	1.1%	2	1.0%	6	7.7%
20～24	15	4.0%	14	6.8%	70	89.7%
25～29	33	8.8%	21	10.2%	2	2.6%
30～39	109	28.9%	47	22.9%	0	0.0%
40～49	120	31.8%	44	21.5%	0	0.0%
50～59	59	15.6%	46	22.4%	0	0.0%
60～69	28	7.4%	31	15.1%	0	0.0%
70～	9	2.4%	0	0.0%	0	0.0%
合計	377	100.0%	205	100.0%	78	100.0%

運転歴	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
0～4	24	6.4%	13	6.4%	71	91.0%
5～9	32	8.5%	23	11.3%	7	9.0%
10～19	110	29.2%	73	35.8%	0	0.0%
20～	211	56.0%	95	46.6%	0	0.0%
合計	377	100.0%	204	100.0%	78	100.0%

問1 ふだんの運転スタイルについて、同乗者の観点からみたタイプ	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
運転にメリハリがあり、直面した危険に対して早いうちに気づき、速やかに回避するので、安心して乗ってられるタイプ	246	65.3%	132	63.5%	35	42.7%
わりとゆとりがなくトロトロ走っているが、慎重な運転であるので、まあ事故は起こさなにかというタイプ	76	20.2%	45	21.6%	17	20.7%
すごく飛ばして、危険があっても、「いける」とばかりに紙一重で回避するので、横に乗っていてヒヤヒヤするタイプ	18	4.8%	14	6.7%	7	8.5%
鼻歌まじりで呑気に運転しているが、あっと気がつくと危険が迫っていたりして、おちおち安心できないタイプ	37	9.8%	17	8.2%	23	28.0%
合計	377	100.0%	208	100.0%	82	100.0%

問2 危険予測に関するふだんの運転中の態度	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
ほぼ常に意識的に危険予測を行いながら運転している	142	37.7%	114	54.5%	20	24.4%
かなり意識的に危険予測を行いながら運転しているが、漫然運転に陥ることも時々ある	211	56.0%	83	39.7%	50	61.0%
あまり危険予測を意識して行うことはなく、漫然運転に陥ることがよくある	24	6.4%	12	5.7%	12	14.6%
そもそも危険予測という言葉やその内容をよく知らない	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	377	100.0%	209	100.0%	82	100.0%

問3 渋滞のない前方の交差点に、信号が青色から黄色に変化しそうなタイミングで進入する際のふだんの運転行動	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
速やかに停止できる速度まで落とし、停止線で停止する	96	25.5%	65	31.1%	13	15.9%
速度を若干落とし、周囲の状況をよく把握しつつ交差点に進入する	174	46.2%	102	48.8%	30	36.6%
速度はそのまま、周囲の状況をよく把握しつつ交差点に進入する	96	25.5%	38	18.2%	31	37.8%
速度はそのままあるいは若干加速して、周囲の状況にかまわず交差点に進入する	11	2.9%	4	1.9%	8	9.8%
合計	377	100.0%	209	100.0%	82	100.0%

# 交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－選択式－

初分

更新者分

学生分

問4 車線変更時、右左折時の合図に関するふだんの運転行動	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
誰に伝えるか、伝える相手を特定した上で、その相手が十分に確認できるようなタイミングで、ウィンカー及び他の手段を併用して合図を出している	129	34.2%	76	38.4%	26	31.7%
誰に伝えるかまで配慮しているわけではないが、十分余裕を持ったタイミングで、ウィンカーにより合図を出している	232	61.5%	110	55.6%	48	58.5%
法規で決められているから等の理由により、車線変更、右左折直前に、わずかにウィンカーにより合図を出している	16	4.2%	12	6.1%	6	7.3%
ウィンカーによる合図はほとんど出していない	0	0.0%	0	0.0%	2	2.4%
合計	377	100.0%	198	100.0%	82	100.0%

問5 歩車分離が十分になされていない道路で、歩行者・自転車の脇を通過する際のふだんの運転行動	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
相手を見て、その挙動等に細心の注意を払い、スピードを落とした上で十分な間合いを確保して通過する	307	81.4%	158	79.8%	56	68.3%
相手の挙動までは確認しないが、スピードを落とした上で十分な間合いを確保して通過する	57	15.1%	36	18.2%	19	23.2%
相手の挙動までは確認しないが、スピードを落とした上ですぐ脇を通過する	13	3.4%	3	1.5%	7	8.5%
とくにスピードを落とさずにすぐ脇を通過する	0	0.0%	1	0.5%	0	0.0%
合計	377	100.0%	198	100.0%	82	100.0%

問6 薄暮時等のライト点灯に関するふだんの運転行動	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
自らが暗くなったと感じるだけでなく、対向車や歩行者からの視認性を高めるために、できるだけライトを早めに点けるように配慮している。そのため、雨天時や濃霧時にも点けることがよくある	277	73.5%	139	70.6%	42	51.2%
自らが暗くなったと感じるだけでなく、対向車や歩行者からの視認性を高めるために、できるだけライトを早めに点けるように配慮しているが、雨天時や濃霧時にはあまり点けない	64	17.0%	44	22.3%	24	29.3%
自らが暗くなったと感じるタイミングでライトを点けるが、対向車や歩行者へとくに配慮することはない	33	8.8%	9	4.6%	13	15.9%
回りのクルマが点け始めて、自分も気が付いてライトを点ける	3	0.8%	5	2.5%	3	3.7%
合計	377	100.0%	197	100.0%	82	100.0%

問7 片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際のふだんの運転行動	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
後続車がスムーズに脇を通過することが可能な場合は常にそれを配慮して、道路の中央寄りにクルマを止める。その際には車体の角度にも気を付けている	280	74.3%	150	75.8%	54	65.9%
後続車がスムーズに脇を通過することが可能な場合は常にそれを配慮して、道路の中央寄りにクルマを止める。ただし、その際には車体の角度にはあまり気を付けていない	82	21.8%	42	21.2%	20	24.4%
後続車がスムーズに脇を通過することが可能な場合は時々はそれを配慮して、道路の中央寄りにクルマを止める。ただし、その際には車体の角度にはほとんど気を付けていない	11	2.9%	6	3.0%	7	8.5%
後続車のスムーズな通過を配慮することはほとんどない	4	1.1%	0	0.0%	1	1.2%
合計	377	100.0%	198	100.0%	82	100.0%

問8 信号機のない横断歩道付近で、道路を渡ろうとしている歩行者がいる場合のふだんの運転行動	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
ほとんどの場合で停止して、歩行者が速やかに渡れるように配慮している	86	22.8%	66	31.9%	24	29.3%
前後の交通量等の事情が許せばできる限り停止して、歩行者が速やかに渡れるように配慮している	229	60.7%	116	56.0%	38	46.3%
時々気が向けば停止して、歩行者が速やかに渡れるように配慮している	51	13.5%	22	10.6%	14	17.1%
ほとんどの場合停止せず、歩行者を渡らせるために配慮することはない	11	2.9%	3	1.4%	6	7.3%
合計	377	100.0%	207	100.0%	82	100.0%

問9 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
ぜひ改善しなければならないと思う	224	59.4%	121	58.5%	38	46.3%
かなりの程度改善しなければならないと思う	80	21.2%	48	23.2%	24	29.3%
多少は改善を図った方がよいと思う	53	14.1%	26	12.6%	19	23.2%
それほど改善を図る必要性は感じない	20	5.3%	12	5.8%	1	1.2%
合計	377	100.0%	207	100.0%	82	100.0%

# 交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－選択式－

ネット分

更新者分

学生分

問10 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本の方針	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
各交通参加者の自発性に訴えかける方針を重点的にとるべきである	97	25.7%	68	33.2%	21	26.3%
どちらかといえば、各交通参加者の自発性に訴えかける方針をとるべきである	65	17.2%	49	23.9%	14	17.5%
どちらかといえば、強制力をともなった指導を行う方針をとるべきである	117	31.0%	47	22.9%	28	35.0%
交通取締等、強制力をともなった指導を行う方針を重点的にとるべきである	98	26.0%	41	20.0%	17	21.3%
合 計	377	100.0%	205	100.0%	80	100.0%

問11 香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために、重点的に教育を実施する対象（3つまで）	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
幼児・小学生に対する全般的な交通安全教育	123	11.4%	59	10.9%	20	9.0%
中学生・高校生に対する自転車教育	218	20.1%	121	22.4%	35	15.7%
成人に対する自転車教育	73	6.7%	20	3.7%	10	4.5%
成人に対する二輪車（原付を含む）教育	37	3.4%	19	3.5%	7	3.1%
運転免許取得前を含む若者（18歳～24歳）に対する四輪車教育	134	12.4%	67	12.4%	40	17.9%
成人に対する四輪車教育	136	12.6%	47	8.7%	33	14.8%
高齢者に対する四輪車教育	189	17.5%	99	18.3%	42	18.8%
高齢者に対する歩行者・自転車教育	172	15.9%	108	20.0%	36	16.1%
合 計	1,082	100.0%	540	100.0%	223	100.0%

問12 香川県交通安全教育推進会議についての意見	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
組織の活動自体を知っているし、効果は十分あがっているものと思う	15	4.0%	8	4.1%	2	2.5%
組織の活動自体を知っているし、効果はそれなりにあがっているものと思う	60	15.9%	42	21.3%	8	9.9%
組織の活動自体を知っているが、効果があがっているものとは思わない	56	14.9%	27	13.7%	8	9.9%
組織の活動自体をあまり知らない	246	65.3%	120	60.9%	63	77.8%
合 計	377	100.0%	197	100.0%	81	100.0%

問13 視聴もしくは利活用したことがある動画教材	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
平成14年度『危険予測トレーニング 自転車編』	2	0.5%	5	2.9%	3	3.9%
平成15年度『危険予測トレーニング 自動車編』	9	2.4%	6	3.4%	12	15.8%
平成16年度『こどものこうつうあんぜん 危険予測トレーニング 幼児指導者編』	7	1.9%	6	3.4%	0	0.0%
平成17年度『危険予測トレーニング 高齢歩行者編』	2	0.5%	5	2.9%	2	2.6%
平成18年度『危険予測トレーニング 高齢ドライバー編』	7	1.9%	4	2.3%	0	0.0%
平成19年度『知っておこう自転車のルール』	3	0.8%	2	1.1%	2	2.6%
平成20年度『危険予測トレーニング 高齢者配慮編』	4	1.1%	4	2.3%	2	2.6%
平成21年度『ゆとり・きくぱり・おもいやり りりりで良くなる香川県の運転マナー』	34	9.0%	22	12.6%	10	13.2%
視聴もしくは利活用したことがある教材はない	309	82.0%	120	69.0%	45	59.2%
合 計	377	100.0%	174	100.0%	76	100.0%

問14 コメンタリードライビングについての意見	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
すでに体得しており、普段より折に触れ自らも実践している。運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だと思う	29	7.7%	17	9.2%	6	7.3%
スムーズに報告するのが困難等の理由により現在は実践できてはいない。だが、運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だと思うので、今後実践してみたい	142	37.7%	67	36.4%	20	24.4%
スムーズに報告するのが困難等の理由により実践しておらず、運転中の意識の明確化を図る上で有効なトレーニング方法だとも思わない	21	5.6%	9	4.9%	7	8.5%
そもそもコメンタリードライビングという言葉やその内容をよく知らないし、興味もない	185	49.1%	91	49.5%	49	59.8%
合 計	377	100.0%	184	100.0%	82	100.0%

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その1

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
事故は加害者になっても被害者になってもつらいと思う。	男性	50～59	20～
車対車にせよ、歩行者に対しても、相手を思いやる気持ちを持たないといけない。	男性	40～49	20～
速度を守っているのに幅寄せしてきたり、クラクションを鳴らしてくる車がいたり、ウィンカーを出さず、突然曲がる車が多いと思います。	女性	30～39	10～19
仕事柄、約束の時間に間に合わせる為に、気が付けば焦る気持ちから若干スピードが過過ぎている時があるが、こんなのは言い訳にしかないだろう。時間に余裕をもって行けば、危険な運転をする必要もなくなり、周りにも目配り気配りができ、安全運転に繋がると思う。マナーアップが安全運転に繋がるし、安全運転がマナーアップに繋がるのだと思う。	男性	25～29	10～19
「マナーが悪い」と指摘される理由を調べ、その原因を重点的に改善するよう活動すべき。	男性	25～29	5～9
会社でも、県外から来た人に香川県の交通マナーは悪いねと言われます。	女性	30～39	10～19
公共交通機関がそれほど発達しているわけでも無く、車がないと生活がしにくい状況の中、「車が優先」の意識で運転している人が多いと思う。その反面、死亡事故を見ると、車だけが悪いだけでなく、高齢者の横断歩道の無い場所での道路横断等、歩行者の交通ルールを守る意識も低いと思う。	女性	30～39	10～19
他の車の運転マナーがあまりにも悪すぎる。特に女性ドライバーは自転車感覚で運転している。高齢者も、周りを見なさすぎる。	男性	40～49	20～
高齢者の事故死が多いところから、老人に対する交通安全教育を、折に触れて集会などで行う必要がある。特に、横断歩道があっても、無視する人を多く見かける。電動三輪車の運転も見てははらする。また、黄信号で交差点に入る車が多いのも、考慮する必要がある。	男性	70～	20～
・運転マナー…直前割り込み、車線区分違反（右折レーンを抜けて直進車の一歩前へ出る）、方向指示なし右左折、など近くを走っているとヒヤッとすることが多い。年寄り・女性運転手は右左折確認せずにヒョコッと出てくる場合がある。 ・死者数…とにかく年寄り・年配者がヒョコッと出てくる。また、自転車もフラついたり、飛び出てきたり注意を要する。年寄りに優しい道路とはどんなものか考えてしまう。 歩道の両側設置、農道など車線なし道路のスピード抑制策、交差点・四つ角近くの減速用凹凸または、蛇行などを思いついたりするが、予算やスペースの制限があって難しいかとも思う。	男性	40～49	20～
改善はかなり必要だと思うが、県民性という改善し難い理由もあり、なかなか難しいと思われる。	女性	25～29	5～9
本県の職業ドライバーの多くについて感じることは、大型車（トラック、ダンプカー）、中型車（タクシー）であっても速度超過が日常茶飯事、信号無視（昼夜を問わず）など当たり前、非常に危いと感じることが多いです。県警も田舎道（一般県道）の取り締まりは良くやっておられると思いますが、国道32号バイパス（高松西インターに接続されている高松市円座町、高松市国分寺町あたり？）での交通死亡事故の多発に見られるように、この付近で速度の取締りを強化していただきたいと思います。特に夜間などは飛ばし放題、青信号でも怖くっておちおち横断できないと近隣の住民の方々が言っているのをご存知でしょうか？また、路上駐車も取り締まりも強化して欲しいと思います。他県と比べても公道（市道、県道、歩道の上など）や駐車をしたい場所は何日も置けばなしでも違反警告されないなど、迷惑駐車、駐車違反が大変多いので、こういった違反も摘発していけば自動車を運転する人のマナーも全体的に良くなっていくのではないかと考えております。	男性	40～49	20～
・事故の起きる場所…この間まで細い道だった所が太い幹線道路になり、この間までの感覚で自分の田んぼを走り来る高齢者の居る所。 ・事故に遭う人の特徴…生涯自動車を自分で運転したことが無いから、車のブレーキの能力とか制動距離が全く判らない女性の高齢者。 県面積に占める道路整備率の異常な高さ（人口、産業、県の所在位置等から考えて）。愛知県や大阪府の方が運転マナーは香川県より悪いと思う。夜中の高齢者の事故は徘徊老人ではないのか？別に高齢者だけが悪いと言っているのでは無いが、マナーはドライバーだけにあるのではなくて歩行者にも守るべきマナー、モラルは存在すると思う。	男性	40～49	20～
私は愛媛県出身で「伊予の早曲がり」と言われていますが、香川に来てヒヤッとすることも多々あります！指示器を出す事が遅い人や路切で一旦停止ではなく徐行の人が多々います！検問してる時だけマナーを守ってる人は沢山いると思います。私は子供に教えながら安全に運転していけるようにしています！	女性	30～39	10～19
ウィンカーを出すのが遅いと思う。あと、流れに乗って、走っていない車が多い。特に2車線のところ。交差点で信号無視が多い（香川だけかどうかは？）。昼間から暴走族が多い（特に宇多津町）。	男性	30～39	10～19
県民として恥を知るべきだと思います。	男性	40～49	20～
・自分が歩行者のとき…横断歩道で青信号になり、渡ろうとしたら、信号無視の車が猛スピードで走りさった。歩道を自転車や徒歩で通行中に、駐車場やスーパーから出てきた車に何度かはねられそうになった。 ・ドライバーのとき…T字路やスーパーの駐車場から出る際、自分が右折ウィンカーを出して一時停止中、後続車が反対車線から追い越して右折して行ったことが何度かある（香川県の教習所では、そのように教えているのでは？と思うほど頻繁にある）。前方車がウィンカーなしで右左折。完全な信号無視。道路の脇に停車中の車が後方確認しないでドアを開く。自分の車線に車や障害物があり、反対車線に走行中の車があっても待機せず中央線を越えてくる、などは、香川県では一日に20回以上見ることがあります。罪悪感を持っていない様子、というより交通ルールを知らないようです。免許を買ったとしか考えられない。	女性	30～39	20～
自己中心的な運転をしている方が多いように思われる。	男性	50～59	20～
ぜひ改善しなければならぬと思うが、大阪では「大阪のドライバーの運転マナーは悪い」、福岡でも「福岡のドライバーの運転マナーは悪い」と言われており、香川県特有のことではない。	女性	40～49	20～
交差点などでの「ゆずりあい」を積極的にしたいと思います。	男性	30～39	10～19
交差点で赤になっても直進の車がいっぱいでも走ってくるので右折車が矢印が出ていても曲がれない。追い越し禁止の道路でも平気で追い抜いて行く。通学路で必要以上のスピードを出す車等、何回か一度はヒヤッとします。よく取り締まりをしている所以外で感じます。	女性	40～49	10～19
よく32号線を通っていますが、車線変更する時にウィンカーを全く付けずに、割り込んでくる（しかも車間距離をほとんど取らない状態）。何度もひやりとしています。また、高齢者が脇道から自転車・原付等で、広い道路を横切る時に全く止まらずにそのまま道路に出て通り過ぎて行く（こういう時は、私はかなりの減速20キロ以下もしくは停止をしています）。これも、かなり怖いです。	女性	40～49	20～
せつかな県民性はなかなか改善できないと思うが、その県民性を逆手にとった改善法や全国的に改善法で効果的であったものは積極的に取り入れていけるだろうか。	女性	30～39	5～9
県外に行って帰ってきた時は、特に香川県の交通マナー（自転車、歩行者を含め）の悪さが目に余ると感じます。	男性	40～49	20～
確かにマナーが悪いと思います。特に若者の無謀な運転には、心臓が飛び出すほど驚くことがある。（私は62歳です。）また、携帯電話をしながらの運転はいけないのに、非常に多く見かけます。（若者や営業マンが多いように思います。）規則を守らない！自分の首を絞めている様なものです。取締りを再教育して欲しいし、啓発運動もして欲しいです。	女性	60～69	20～
ウィンカーを出すタイミングについて、再教育すべきである。交差点の右折車線に入った後、ウィンカーは出した状態を維持すべきではないでしょうか？また、道路から曲がる際に、ブレーキを踏んでからウィンカーを出す方が多いですが、後続車にとっては何のブレーキかが分からないし、急にブレーキを踏む方が多いため危険である。ウィンカーを出してからブレーキを踏んで曲がることを再教育すべきであると思います。	男性	30～39	10～19
やはり一番に予測運転が大切だと思います。	女性	50～59	20～
県外出身者です。香川県はよく言われるように道が広い為、車の走行速度が全国的に相当高いです。首都圏や大阪圏と比べるととにかく高速道路と変わらない速度で一般道を平気で走っている人があまりにも多すぎます。しかもそれだけの速度を出しているといった自覚が全くといっていいほどありません。また道が広いと運転技術も未熟なようです。軽自動車でも右左折する際に必ず反対側に大回りをして曲がっている運転者がどれだけのいるか（例：左折する手前でハンドルを一度右に切ってから左に曲がる）こんなドライバーは他県では見られません。とにかく運転マナーより運転技術の向上を考えた方がいいのでは？でもそれでは行政の対応が難しいので道の構造を速度が上がらないような構造に変えていくというような手法がいいのではないのでしょうか。	男性	40～49	20～
県外出身ですが、香川県の人は運転が乱暴すぎる。しかもそれが乱暴だということに気づいていない人が多すぎる。だから改善しようという気にもならないかと思えます。あと、香川は方向指示器をつけない人が多い！多分県民全体の安全運転レベルが低いからだと思うけど、少々の違反なら警察官も素通りしてくれる。こんな感じじゃ事故が減るはずないと思います。	女性	30～39	5～9

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その2

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
高松市内を運転することが多いのですが、周囲に注意を払わない人が非常に多い。また、狭い道や、道路の両脇に自転車や歩行者がいるために対向する自動車のすれ違いが困難な場合、または駐車しようとしている車の直近を高速で走り抜けるなどの数十秒待つということができない人が非常に多い。基本的に交通の流れはゆっくりにあるが、「制限速度を守っているから安全、安全であるが故に周囲に注意を払わない＝周囲が注意すべき」という感覚に陥っている人が多いのではないだろうか。他に行政にお願いしたいことであるが、街灯が非常に少なく、夜間の歩行者視認性が悪いことや、夜間かつ雨天のときなど中央線が見えない場合や道路の照り返しによって幻惑されるなど改善点も非常に多いと感じられる。	男性	30～39	10～19
自身に関しては多少の改善を図る必要があると考えるが、県全体的にみると、自己中心的な考えで運転している人が多く見受けられ、他人を思いやる運転、つまり交通ルールの遵守はもとより交通マナーの向上を図る必要があると考える。	男性	30～39	10～19
改善の為に取締りを強化しても、一過性で終わってしまいます。要は、運転マナーの定着が目的です。そのためには、事故多発箇所等での警察の指導が効果的と考えます。	男性	40～49	20～
信号、踏切の運用について、要停止時間や信号間の遅延など、ドライバーがイライラしないよう改善すべきである。例えば、信号は、赤・青の時間と切り替え回数の最適化を図ることや、踏切は、各駅停車列車の場合の閉鎖時間の短縮化など。	男性	50～59	20～
普段少し速度を出し気味であるので、普段から制限速度を守るように努めたい。	女性	40～49	20～
進路変更をウインカーなしで突然行ってみたり、猛スピードで走り抜けたら、本当にマナーの悪い人が多いと思います。道路に平気でゴミや煙草を捨てたり。走りながら前の人に注意する事なんかできるわけもなく、気分の悪い思いをすることよくあります。こんな状況を何とかできないのでしょうか？こんな小さなことから解決してくれたらいいと思います。	女性	30～39	10～19
交通安全意識の高揚、マナーアップの教育がこれまで以上に必要。	女性	60～69	20～
譲り合いの精神が必要。譲ってもらっても、ありがたいの合図が少ない。	男性	50～59	20～
あおり行為、黄色信号で停止しようとする、右折レーンから追い越し信号無視をする等、非常に悪質な運転者を見かける回数が多い。特に後者は、夜間よく見かける。	男性	40～49	20～
本当に運転マナーが悪いのでしょうか。具体的にどういふマナーが悪いのか教えてください。事実、他県に比べて悪いのであれば是非改善すべきです。自分たち自身で運転マナーが悪い悪いというのであれば、県民みんなが自覚して、恥づかしくない運転マナーを身に付けるべきだと思います。	男性	40～49	20～
「香川県ドライバーの運転マナーが悪い」というのはよく耳にします。しかし、多くの人は県外で運転する機会もそれほど無く、何が悪いのか気づいていないのではないのでしょうか。どういった点が自分足らないのか気づかせてくれる機会があればよいのですが。	女性	40～49	20～
・自動車運転者に対する安全教育と取締りの強化—県民性からするマナーの悪さを改善する教育、取締りが即効性のある安全教育。 ・高齢者に対する安全運転教育—運動能力や身体能力の低下を自覚させる教育。 ・後期高齢者に対する訪問活動による安全教育。 ・自転車に対する安全教育と取締り—条例改正に対する更なる広報の徹底と指導取締（指導員が傘さし・携帯電話等）を注意していない）。	男性	60～69	20～
新知事になったので、前任者よりの引継事項として、積極的に取り組んだらイイと思います。	女性	30～39	10～19
・香川の運転者は、基本的に周囲の交通状態を考慮しないで、自分が曲がりたときに前後の車を止めてまで曲がる人が多い。私は、可能な限り周りの車に影響を与えない進路変更を心がけ、その為なら多少の遠回りをするのは苦になりません。 ・ウインカーを付けないで左右に車線変更しながら走行している人が多い。 ・ブレーキランプが切れて走行している車が多い。	男性	40～49	20～
県民一人一人が意識をしなければ、絶対に解消できないと思います。目に見える周知方法と対策をお願いします。具体的には分かりませんが、強烈的に目に残る何か。 初心者マークの運転者があまりよくないと思います。運転中の携帯電話使用が目につきます。対策を。	男性	60～69	20～
転勤族で関西にもいたが、特にひどい。指示器をださない車が多く、追い抜きも、車間距離をとらずに抜きにかかるので、ブレーキをかけた時、スピードを落とすとことよくある。こういう運転をされると、イライラさせられる。	女性	30～39	10～19
時々、細道で速度をゆるめずに『そっちがよける』と言わんばかりにくる対向車がある。	女性	30～39	10～19
乗用車、タクシー等の営業車にかかわらず他の車の妨げになる事を考えず運転している。それに対して、対向車や後続車も直ちにブレーキで対応している、交通の流れが非常に悪いように思う。香川県の人はあまり前を見ていないのか、信号が変わっても何時までも発進しなかったり、軽度の追突事故が多い。この前は、私自身も右折のバトカーに進路妨害をされ交差点内で停車させられたほどであった。	男性	40～49	20～
他県より嫁いで15年になりますが、私自身も模範運転手とは言いがたいですが、香川の方の運転、特にウインカーを出すタイミングの遅さにいまだに戸惑います。時には出さないうまま曲がる人もしばしば。	女性	40～49	20～
悪質ドライバー等の徹底した取締り。故意犯と過失犯の明確なさびわけによる取締り。明らかな故意犯であれば厳罰に処せられるようにする。逆に過失犯と判断できれば、警告等にして、今後取締りに対する新たな方法を模索する。過失も積もれば大きなものになるかもしれないが、それよりも徹底した故意犯の検挙を行ってほしい。	女性	30～39	10～19
県外から引越してきたので、マナーの悪さはとても感じます。スピード違反や、ウインカーを出さない車が多いように感じます。	女性	30～39	10～19
自分中心で走っているドライバーが多いことが大きな要因だと思います。でも香川はへらこい人が多いようなので、これが県民性の現れなのかもしれません。問題があることなどは思うが根が深そうなのでなかなか良くはならないと思います。	男性	25～29	0～4
歩車分離をできるだけ進めるとともに、自転車（若者）のマナー向上に努力し、学生時代から交通マナーの向上を図るようにする。そうすることで、将来運転するようになった時、安全運転が確保出来るようになると思います。また、交通KYを県民（特に中学生、高校生）に教育し、安全運転意識の向上を図る。	男性	60～69	20～
以前、事故を経験してから、車の運転には注意するようになりました。事故をするまでは、「車は来ないだろう、ここは大丈夫だろう」という安易な考えをもっていましたが、怖い体験をして、自分の運転の悪さを見直すことができました。危険な運転をしている人こそ事故の怖さを知るべきだと思います。	女性	30～39	10～19
運転者が、余裕を持った運転をしていないように思います。また、車の流れに乗った運転を行わず、自分勝手なスピードで運転をしていると思います。特に、親切的な運転、譲り合いの運転等があまりみられません。道路端に駐車する場合でも、他の通行車両の迷惑を考えずに駐車しているように思います。自転車や歩行者も堂々と信号無視をしており、運転者に限らず県民全体に交通マナー教育を行う必要があると思います。	男性	60～69	20～
「10万人当たり何人…」という計算方法にも問題は無いのだろうか？香川県の交通環境は？舗装率がよくまた整備されている？狭い県の割には道路が多い？自動車の普及率？などの条件も加味された上での比較がされているのだろうか？例えば免許保有者での事故率は？単純に10万人当たりで計算されているなら比較条件としては偏ったものとなっていないでしょうか？運転マナーについては継続して改善啓発運動に努めていただきたい。しかしながら、このようなこと（交通とか安全運転、マナー）に関心を持たない層がいて彼らがワースト順位を上げていると思う。	男性	70～	20～
特に若い女性の運転マナーが気になります。	男性	60～69	20～
県外の人からも香川は運転マナーが悪いと言われるが、走っている時に見かける県外ナンバー車もかなり危ない運転をする車もいる。やっぱり個人それぞれの性格が影響していると思う。割り込み、幅寄せ、直前での急ブレーキ等は愛媛ナンバーに多い気がする。それと、大型トラックの必要のないベタ付け。あれこそ何とかしてほしい危険な運転だと思う。	女性	40～49	10～19
香川生まれの香川育ちなので今の交通ルールが普通だと思っているが、他県から来た人はみんな香川の運転マナー（自転車も）が悪いという。恥づかしいので改善しなければいけないと思う。	女性	30～39	5～9
他県のドライバーも運転は荒い人がいると思う。何も香川県に限ったことではない。ただ、マナーを守らないドライバーは多いと思います。	男性	25～29	5～9
そもそも歩行者優先になっていない。信号のない横断歩道。意味をなしていない。町中より田舎の方がヒドイ。	女性	40～49	5～9
スピード違反、信号無視、方向指示器を出さない、携帯でメールする、漫画を読むなど目に余る。徹底的に取締りを実施してほしい。なんでスピード制限を守る車が車間距離を詰められて気を使わないといけないのか。	男性	60～69	20～
ウインカーを出すタイミングが遅い。自転車で左右の確認をせずに横断する。	男性	30～39	10～19
他県でも同様の話をよく聞く。県民意識のなかに悪いという感覚が希薄なのでは？	男性	30～39	10～19

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その3

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
<p>私自身がとろいおばさんドライバーですが、スーパーへの駐車場出入りの時や、住宅街の細い道など、指示器を出さない、赤信号でも車が突っ込んでくる、我が家の近所のJR踏み切りはノストロップの車やバイクを良くみかけます。でも、自転車や歩行者もマナーがありますよね。我が物顔で歩くのはやめてほしいです。</p>	女性	50～59	20～
<p>徳島県から嫁いできました（徳島も十分マナーが悪いですが）。最初は随分とまどったものです。道路がとてもきれいに整備されているので、スピードも出しやすいのかもしれませんが。我が家は某高校の近くののですが、自転車の乗車マナーがとても悪く、三列通行、携帯使用のまま、わき道から一旦停止なしでの飛び出しなど日常茶飯事です。小学生の子を持っていますが、小学生以下のマナーです。よく思うのが、この子達が近い将来車の免許を取ったときに、自転車のマナーがなっていないのに、車のマナーが守れるのかと言う事です。小学生は交通安全教室など学校で行ってくれるのですが、中学生や高校生の方が、必要なんじゃないかとよく思います。我が物顔で通行する様子を見ながら、「この子達は、相手を思いやりたり気遣ったりする心があるのだろうか」と心配になります。自転車のマナーが悪く「車がよければいいじゃないか」と思っている子ほど、自動車を運転するようになれば、「自転車、歩行者じゃま！」と言いつつだからです。ワースト上位などという、不名誉な順位を改善するには、既存の運転手のみならず、予備軍でもある、高校生のマナー向上も視野にいれるべきかと思えます。</p>	女性	30～39	10～19
<p>面積が狭く人口が多い県であるが、ワースト上位だけあって確かにマナーは悪い。自転車の無灯火、ウインカーが遅い、出さない、進路を譲られても知らんふり、等。道を譲られた時にどうしたらいいのか知らない（わからない）人もいるのではないと思う。マナーの啓発が必要では？細かいことかもしれないが信号待ちではウインカーを出さず、動き始めてからややウインカーを出すドライバーも多い。また停止線を越えて停車する車が多いが、狭い道では右左折してくる車に邪魔だということがわかっていないのだろう。特に大型車の右左折時は停止線のもつ意味が大きい。免許更新時に講習内容に入れるとか、パトロール中に都度指導するとかしてほしい。赤信号で突っ込んでくる車や指示器を出さない車など、運転者だけでなく、歩行者にも影響する運転をしている車が多いので、取り締まりを強化してほしい。</p>	女性	30～39	10～19
<p>仕事で日常的に車を運転しているが、「対向右折車へのゆずりあい」、「横断歩行者への一時停止」、「一時停止の遵守」、「事前のウインカーの使用」がとくに出来ていないと思います。</p>	男性	40～49	10～19
<p>各ドライバーが改善していかなければいつまでたっても交通マナーは悪いままになってしまう。人間は他人の行動に感化されやすいから、交通ルールを守る事が当たり前になれば、違反やマナーの悪い運転は恥ずかしくてできないと思う。今はみんなマナーが悪いから、これくらい大丈夫とか、みんなしてるからという感じで交通マナーが悪いのだと思う。</p>	女性	40～49	20～
<p>香川県警のパトカーが、まずお手本を見せてほしい。</p>	男性	40～49	20～
<p>香川県の人口10万人あたりの事故死者数が、全国上位であることを県民のどれくらいの人が認知しているのか疑問である。もっと広報して県民の危機意識を向上させる必要があるのではないのか。</p>	女性	30～39	10～19
<p>取り締まり、指導の強化が必要だと思う。</p>	男性	30～39	10～19
<p>高齢者のドライバーが多すぎる。</p>	男性	40～49	20～
<p>狭い道路で向こうから車が来ているので待っているときに挨拶をする人やしなない人がいるが、してくれると気持ちが良い。</p>	女性	60～69	20～
<p>運転マナーは当然守らなければならないものであるが、中にはゆっくり走れば安全運転とおもっている者がいる。追い越し禁止の一車線道路を常識はずれの低速は後続車にイライラを与え、かえって事故を誘発する気がする。交通の流れを停滞させることは問題がある。</p>	女性	50～59	20～
<p>道幅の狭い道路で車がすれ違う場合、少し広めの場所で待てばスムーズに通れるにもかかわらず、わざわざ一番狭いところで待って、相手に先に行かそうとする。そのためお互いの車がギリギリで危ないし、時間もかかっている。こんなのは県民性の表れかと、感じる。問7の問題は、最近痛切に感じ、困っています。女性や若い人によく見かけますが、右折の際交差点の真ん中まで行けば、後続車はスムーズに直進、左折が出来るのに、交差点に入ったところで右折ウインカーを出して、待機していることが、たびたび見かけられる。長尾街道での渋滞は、こんな影響で起こることもある。</p>	男性	70～	20～
<p>黄信号で止まるくらいのができないようであれば、違反や事故は減らないと思う。</p>	男性	50～59	20～
<p>信号のない横断歩道で自分が歩行者で待っている間、止まってくれる車が1台もないことに香川の運転マナーの悪さを痛感します。渋滞しているにもかかわらず交差点内で停車する車どうにかありませんか？どうせ止まるなら横断歩道の前で止まってくれば渡れたのにとと思うことがほぼ毎日。自分勝手な運転手が多いです。と言いつつたまに同じことをしている自分もいるのが怖い。</p>	女性	40～49	20～
<p>自転車のマナーの悪さが目に付きます。朝の通勤時に見ていると、いつも同じ人のマナーの悪さが気になります。</p>	男性	40～49	10～19
<p>右折時のサインや赤信号でも11号線では平気で侵入してくるので危険極まりない。パトカーもあまり取り締まりをしようとしないうちにみえる。</p>	男性	60～69	20～
<p>なぜ悪いといわれているかの理由が認識されなければ、改善につながらないと思う。</p>	女性	30～39	0～4
<p>改善したほうが良いと思うが、なかなか難しいと思う（性格等が関係していると思うので）。</p>	女性	20～24	0～4
<p>私は香川県出身ではありませんが、香川県ドライバーのマナーはやはり悪いと思います。1つは、ウインカーの重要性を把握していないこと。右左折の場合、ブレーキを踏んだ後にウインカーを出す人が多いです。ウインカーをまったく出さずに右左折や車線変更をする人もかなりいます。教習所ではきちんと習っているはずですが、他の車から自分の車がどう認識されているかという意識が薄いと思われる。もう1つは、運転技術が足りないような気がします。特に右折の場合、交差点の中央付近まで進まないで後続が詰まってしまったり（自分の車の先端がどこで停車しているのか把握できていない）、交差点の中で斜めに停車している（右折の意識が強く、車を斜めに止めてしまう）ことが多いと思います。</p>	男性	40～49	5～9
<p>県民性として自転車感覚で運転しているドライバーが多いと思います。平気で信号を無視したり、ウインカーを出さなかったり。軽い気持ちで運転をしすぎだと思います。それから特に最近感じるのが、トラックやタクシーなどプロのドライバーのマナーの悪い事です。ひと昔前はプロの方たちの運転はそれはそれは尊敬出来るものでした。ところが最近ではスピードをあげて煽ってきたり車間を取らなったり危険な思いを何度もします。</p>	女性	40～49	10～19
<p>そもそも、運転免許取得時における教育が不十分なのではないでしょうか。自己中心的で、円滑な交通を確保するために自らがいかにあるべきかを全く考えないドライバーが多すぎ。教習所の指導の充実と、そのレベルの向上が不可欠と考えます。運転免許を取得した若年層は、今後、何十年にもわたって道路交通と関係するのですから。高齢者対策も必要と思われがちですが、高齢者が道路交通のステージで過ごす期間は数年。就学前から義務教育期間、高校時代までの学生時代に、交通安全意識・規範意識を醸成しておく必要があると思います。教育現場における教育なくして交通死亡事故減少はないと思います。</p>	男性	40～49	20～
<p>自分の運転行動を回りに示すため、指示器を必ず早めに出す。</p>	男性	40～49	20～
<p>見通しの悪い交差点、T字路に進入する乗用車、自転車が速度を落として左右を確認しないことがしばしばあり。ひやっとすることがあるため。</p>	男性	50～59	20～
<p>赤信号で交差点に進入する車や、赤信号からまだ青信号になる前に発進する車や、スピードの出し過ぎ、ウインカーを出さずに車線変更をする車、右側から信号待ちの車の前に出る車。</p>	男性	40～49	20～
<p>他県と比較できないので、香川県だけが悪いかわかりませんが、全般的に感じるのは「自分さえよければ」という行動はよく目にします。また、「あの車だって」というような言葉もよく耳にします。かなり意識の改善をしなければよくならないと思います。</p>	女性	50～59	20～
<p>香川県は近年急速に都市化し、それに伴い道路交通も高度になっているにもかかわらず、運転者の意識は田舎のまま。そのような交通インフラとそれを利用する人間の意識との間に重大な齟齬があるためにマナーが悪く感じるのはではないか。つまり、運転者側の意識レベルを都市化させることがマナーの改善につながるのであり、いかに意識を都市化させるかが重要だといえると思う。</p>	男性	25～29	5～9
<p>黄色信号での交差点進入、信号無視、法定速度以上での追い越しをよくされます。自分では、余り無理をしないように運転しているつもりですが、周りの運転を見ていると、自分も無茶をしなくてははいけないような錯覚によく陥ります。</p>	男性	30～39	10～19
<p>自転車の指導を強く望む。</p>	男性	50～59	20～
<p>香川県のマナーが悪いとは最近まであまり気にならずに今まで過ごしてきましたが、最近間近に見ると考えさせられます。最近多いのが信号無視、特に驚いたのは信号が赤になり横を後続車が追い抜いていく。また、右折車線で横に停車した車がそのまま追い越す。また、T路三叉路で信号が青になり右折しようとしていくと左方向より赤信号なのにそのまま車をよけながら直進する車。マナーと言うより平然と行われる違反の多さに驚いています。大抵が車内が見えないスモークが張られています。信号無視罰則って軽いんですよね。飲酒運転同様引き上げるべきではないかと思えます。またはカメラ設置。当方は中、西讃です。</p>	男性	40～49	20～
<p>香川の運転に慣れていないと、よその土地で運転した時に右折のタイミングとか信号待ちのタイミングにずれがあり、自分にも他の車両にも戸惑いがあるように思う。</p>	男性	50～59	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その4

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
自転車、原付のマナーを直してほしい。	男性	20～24	5～9
夜間の検問の回数が、他県に比べて圧倒的に低いような気がします。2、3車線道路の使い分けができないドライバーが多くみられまずし、ウインカーを出すタイミングが遅すぎます。	男性	30～39	10～19
運転中に本当にマナーの悪い人ばかりだといつもいつも思っています。	女性	50～59	20～
事故については、運転手側のマナーのみならず、歩行者側のマナー等も改善する必要があると思う。私は他県から引越して来た者ですが、香川県で老人の歩行者のマナーの悪さには辟易します。車が来ているのを分かっているから、「自分が渡っているのだから止まれよ」といわんばかりに平気でぬびり車道を横断する老人に何度も遭遇しました。	女性	30～39	10～19
香川県が全国でも誇れるくらいの交通マナーの良い県になるようみんなで努力していきたい。	男性	50～59	20～
県内において、通勤を含め日々に150キロほど普通自動車を運転している。県外の交通事情と比較して特に感じる事は、①高齢者ドライバーが多い、②市内を少し外れると信号の無い(もしくは区間の長い)直線道路が多い、③市内は短い渋滞が頻繁に発生している この3点を特に大きな違和感を感じる。①の高齢ドライバーの増加は、AT車の普及により全国的にも問題になっているが、県内においては公共交通機関が充実していない事と、都会に比べ交通量や車線の少なさ等が起因し、高齢者や未熟なドライバーであっても、運転に抵抗を感じずに走行しているように感じる。交通安全週間となれば、速度超過や一時停止、シートベルト着用義務違反を重点的に取り締まる場が多く見受けられるが、検挙数と死亡事故が結果に反比例して表れてこないという事は、現在の取り組みだけでは不十分であると思う。明らかに運転技術と知識に疑問がある高齢者の事故も多い。ウインカーを出さずして走行したり、アクセルとブレーキの踏み間違いなど、高齢者ドライバーは運転そのものが危険であるだけでなく、周りのドライバーの精神状態もイライラさせ事故や違反の間接的要因となっている。対策として、こういった検挙のノルマ(努力目標)にない違反は見逃すのではなく、取り締まりを強化してもらいたい。更に一定の年齢以上の運転者には実技教習を義務化し実施してもらいたい。また、実際の死亡事故発生状況は、高齢者が自転車や歩いて横断中にはねられる事が多い。確かに運転者側の過失もあるだろうが、先述の高齢ドライバーと同様、被害者側の指導・取り締まりも徹底するべきではないか。特に、交通死亡事故において歩行者対車両の場合、一方的に被害者とされてきた歩行者の側にも大きな欠落があると思う。人権や交通弱者の保護の観点から罰金や違反点数を課す厳しい取り締まりや制度改正は難しいだろうが、車の運転者への軽違反のみを自覚してノルマに掲げ検挙し、それが結果として県警本部の考課対象になる現状の内部制度はおかしいと思う。②の市街地の直線道路はオービスを設置したり、覆面パトカーで取り締まりをしている今の指針しか有効な対策はないと思う。見せしめとしてネズミ捕りを行うのも有効だと思う。③の小規模渋滞の発生は、ドライバー心理として渋滞解消後速度超過を起こしやすい。また、通勤時など頻繁に決まった所が渋滞する場合は赤信号を強引に突っ込んだり割り込みなど、渋滞を予測できるが故に危険運転をしてしまいがちになると思う。早期の信号無視や危険運転取り締まりに力を入れる事も効果的かと思う。	男性	25～29	10～19
黄色で止まらない車が多い。ウインカーを出さずに進路変更する車が多い。早朝夜間など車や人通りの少ないとき、スピードを出しすぎている車が多い。	男性	70～	20～
転勤等でいろんな都道府県で運転してきたが、香川県の自己中心的、かつ自己満足とも思える運転者が多いのにはあきれられるほどです。警察も事実をきちんと確認せずに自分の都合のいいように自己処理をしたり、ノルマ達成だけとしか思えない取り締まり手法にはあきれられています。さぬきうどんブームで他県からたくさんの観光客が来ているので恥ずかしくない運転を心がけます。しかし、いらっとくる運転は多いです(特に黄信号、赤信号での交差点進入)。	男性	40～49	20～
交通の流れを無視するような運転をするドライバーをしばしば見かける。性格的に、自己中心的な人が多いのが原因ではないかと思う。	男性	30～39	10～19
信号の変わり目(青→黄)で止まる車がほとんど無い。『赤は止まれ、黄は注意、青は進め』が一般的な信号の理解だが『黄色では交差点に入らない』ということを知っていた方がいい。	男性	60～69	20～
周りを見ていない、自己中心的な、自分勝手な運転が多い。小さい県内の移動では大した差がないのに、少しでも前に出ようとする「せこい」運転が多い。小さい事故を含めるとこれだけ発生しているのに、自分が事故を起こす、事故被害にあう、事故に巻き込まれる可能性があるということ認識していない運転が多い。さまざまな方法で伝え、広める必要がある。	男性	40～49	20～
他の県でも相当に酷い運転マナーを見かけます。香川県が特に悪いといった印象は受けません。ワースト上位になっているのは道路の状況や地形的な要因が大きいと思います。	女性	25～29	5～9
現在県内の交通状況は、いつ自分が事故の当事者になっても不思議でないほど、危険な状況と感じる。運転者の安全意識が向上しないと改善はできないと思う。	男性	50～59	20～
県外より香川県に転勤により来ましたが、車&自転車・歩行者、全てにおいてマナーは非常に悪いと感じます。車は割り込みやスピード違反、路上駐車は多いし、自転車は歩道を平気に猛スピードで走る。歩行者も2列、3列と並んで歩く。自転車も併走している。特に成人(30～50歳ぐらいの知識を持った成人)が平気でしゃべりながら併走して自転車走ったり、歩いているのは、見ていて恥ずかしいと感じます。街中のアーケードの人ごみでも自転車通行が平日可能なのは、驚きました。歩行者の立場だと非常に非難です。県、市町村単位で徹底して交通の基本・ルールを決めないと、事故も減らないのでは、と思います。歩行者や自転車の通行は左側通行なのか、右側通行なのか、まったく不明の県ですね。歩道を歩いている、対向の歩行者や自転車正面からくるので、避けても避けてもどっちからでも来ますね。いままでも色々な県に転勤や旅行しましたが、香川県がワースト1でマナーが悪く、またそのマナーの悪さも個人個人が悪いことに気づいていないのでは?と感じます。街中にタバコの歩喫煙禁止の看板がたくさんあるように、人々の目につくように基本の交通マナーが分かるようにすれば、皆気づくかもしれませんね。	男性	30～39	10～19
・香川県内では運転した事がないが、他県出身者に「なぜ香川の人には車線変更を頻繁に行うのか?」と言われ、最近気にして見るようになったが、確かに車線変更の回数が多い。少しでも前に・・・とせっかちに車線変更を繰り返しているが、結局到着時間は余り変わらないように思う。合図や車間距離など、安全な状態で車線変更している人は少ないと見受けられるので、事故が発生する可能性を減らす為に、まず無意味な車線変更をやめるべき。	女性	30～39	10～19
・香川県での信号変わり目の進み方について「青は進め、黄は急いで進め、赤は注意して進め」と昔から冗談で言われているが、冗談ではなく本当にそのような進み方の人間が多い。そのような人に限って、事故になった場合に「青信号で入った」と、決して非を認めない。交差点の監視カメラ設置を増やし、かつ事故発生時に保険会社などへの情報開示ももっと行って欲しい。それにより、無理な交差点進入の抑止力の一環にはなると思う。	女性	30～39	10～19
事故は少ないほうがいいので、改善しなければいけないと思います。	女性	30～39	10～19
片側1車線・右折レーンのない道路上で右折するために停車する際、斜めに停止し後続車の進行を全く気にしていない行動が目立つ。	男性	40～49	20～
交差点の右折の際に、信号が赤になっても進入しているケースが目立つ。また、2車線道路で片側に車が走行していても、構わず進入してくるケースがあり危険を感じる。	男性	50～59	20～
注意力散漫気味なので、気が付いたら前方の車が目の前だったことが何度かある。今後は気を引き締めて注意しなければと思います。	女性	30～39	10～19
歩行者、自転車に十分注意せずに交差点に進入する車が多過ぎる。高齢ドライバーの事故発生率も高く、行政処分を重くしなければ、改善されないのではないかと考えます。	男性	30～39	10～19
香川の運転者はマナーが悪いといわれますが、同感です。指示器にしても走行にしても他車を思っている行動を取る人がほとんどいません。みんなが思いやりの心を持って、ゆとりのある運転を心がければ事故は減ると思います。	女性	40～49	20～
自分が逆の立場にたつたときのことも考える。交通ルールをもっと理解する。	女性	25～29	10～19
生まれも育ちも香川県ですが、それでもマナーは非常に悪いと感じる。県外の方であれば、なおさらだと思う。ウインカーの表示でも、車線変更時に表示しない、右左折時にはブレーキを踏んでからようやく表示するなど、危険が多い。また、最近、自転車は車道を走るものとの認識が高まったためか、歩道から車道への急な飛び出しの自転車や、横断歩道ではなく車用の信号に従う自転車も増えてきている。この場合、自転車の危険だけでなく、車道への飛び出しによるバイクの回避行動が四輪へ横断歩道を感じさせたり、横断歩道が赤にもかかわらず、自転車の停止がないため、渋滞や事故の原因になっている。ドライバーの意識向上はもちろんだが、自転車のマナーの悪さも改善してほしい。	女性	30～39	10～19
歩行者として横断歩道に進入しようとした際、停止してくれる車が少なく感じた。歩行者優先の習慣が乏しく、高齢者との接触は、避けられないだろうと思います。	男性	40～49	20～
・道を譲ってもクラクションやハザード等のお礼がないことが多い。 ・信号待ちで交差点に停車中、ライトを消さず対向の先頭はまぶしく思う。 ・右左折のウインカーが遅い。 ・スーパー等の駐車場で障害者用の駐車スペースに健常者が平気で停めていたり、駐車スペースでないところに停めていて車が通りづらい。 常日頃から上記内容は感じています。特に駐車場に関しては散見され奇立ちを覚えます。	男性	30～39	10～19

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その5

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
なぜワースト上位になるのかは分からない。他県と比べて香川のマナーが悪いとは思わない。	男性	40～49	20～
今春、東京から香川に転勤となりました。営業職のため普段から自動車を運転する機会が多いですが、運転マナーの悪さが気になります。特に、車線変更時にウィンカーを出さないこと、脇道から本道への右左折時に直進車に構わずに無理やり進入してくるなどが気になります。また、横断歩道のない国道を渡る高齢の歩行者も大変危険だと思います。	男性	25～29	0～4
交通マナーは、その時のドライバーの心理状態にも関係すると考えられる。現代は社会的に気持ちや時間に余裕のない時代であり、単に交通マナーの向上だけを訴えても、改善は難しいのではないかと。子供の時から交通マナーの教育、道路交通法令を遵守しなかった場合の事故事例等を更に周知すればどうか？	男性	30～39	20～
交通マナーは、その時のドライバーの心理状態にも関係すると考えられる。現代は社会的に気持ちや時間に余裕のない時代であり、単に交通マナーの向上だけを訴えても、改善は難しいのではないかと。子供の時から交通マナーの教育、道路交通法令を遵守しなかった場合の事故事例等を更に周知すればどうか？	男性	30～39	20～
マナーが悪いというより、マナーを理解していない人が多いのだと思います。	男性	30～39	10～19
沖縄で走る機会があったが、マナーは香川よりよかった。	男性	40～49	20～
自動車のみならず自転車の運転マナーも悪い。赤信号でも平気で交差点に進入する自動車、車道脇を3人横並びで並走する自転車など見ると、香川県がワースト上位なのも当然だと思った。	女性	25～29	5～9
自己中心的な運転をする人が多すぎる。ウィンカーをだすタイミングが直前でだすので遅すぎる。もっと早くだしてほしい。お年寄りの運転は周りを気にしていない。危ない。	男性	30～39	10～19
せつかなのか、乱暴なのか、なぜそんなにマナーが悪いのだろうか、など。	女性	20～24	0～4
ウィンカーをつけない、確認をせずに曲がってくる、内回りにまがる車が多い。	女性	30～39	10～19
私はまだ運転免許を取得して1年そこそこの初心者で、慎重な運転を心掛けすぎて周囲の車両に迷惑をかけていると思うこともあり、反省しつつ運転を行っています。しかし、左側からの追い越しやあおりをうけるなど、恐怖を感じることも事実です。このようなマナーに反する運転は、それを受けたドライバーに焦りを生じさせるなど、交通事故発生の可能性を高める危険な行為であると考えています。一人ひとりの運転マナーを向上させることが交通事故防止につながると言えるのではないのでしょうか。	男性	20～24	0～4
・歩行者のマナー違反 ・ドライバーの無理な割り込み車線変更 ・バイクの左側すり抜け追い越しと停車している車間のジグザグ走行 などの取り締まりを強化してほしい。特にバイクは目に余る。	男性	60～69	20～
方向指示器を使わないドライバーが多すぎる。	男性	40～49	20～
すべてをドライバーの責任にせず、高齢者の交通道徳の再教育をすべきだと思う。	男性	30～39	10～19
学生時代から、他県から進学してきている友人たちにも香川の運転マナーは不評でした。しっかりみんなで取り組んだ方がいいと思います。	女性	40～49	20～
他人の迷惑を考えない自己中心的なドライバーが多い。タクシーやバス、トラック等のプロドライバーの運転マナーが相当悪いと思えます。一般車両をおおったり、無理な追い越し、幅寄せ等、他県では見られない悪質極まりないドライバーが多いです。一般ドライバーも車間が異常に短い。何かあっても自分だけは停止して危険を回避できると思っているのだろうか。自動車の性能をあまりにも過信したりリスク管理ができない人間が多い。	男性	40～49	20～
東京で生活した際に、香川の運転マナーの悪さに気づかされた。東京の交差点では、車道側の信号をみて、歩行者側の信号が青になる前から沢山の人が横断を始める。車は信号が黄になるのを予測して交差点に進入し、黄になれば進入しない。東京は交通量が多い。車線変更の際にはウィンカーで合図して、周りの車に知らせる必要がある。一方香川では、整備された道路、人が横断しない信号、交通量が少ないためにスピードも出るし、車線変更の際にはウィンカーで合図の必要もない。普段そういう意識がないから緊急時に判断ができない。意識を変えようにもそのような生活スタイルだと、改革のしようがない。あまり望まないが、取り締まりしか方法はないのだと思う。あと、郊外においては信号の連続制御を考えてもらいたい。短い区間で赤信号が連続すると、運転者もイライラし、どうしても黄色で交差点に進入してしまう。ある程度長い区間を考えた信号の連続制御をやっていくべきだ。また、上下線双方方向での連続制御は難しいということであれば、片方だけ、交通量の多い方向を時間帯で制御する必要がある。また、そういう原因を作らないために、交差点はできるだけ作らないような構造で道路をつくっていく。信号が無い場所で中央分離帯を開放している箇所は、右折車線を設置していく。これから建設する道路は義務付ける。人の意識の改革も必要であるが、あとで記述したハード整備も同時に改善していく必要がある。香川県が総力をあげて取り組む必要がある。	男性	30～39	10～19
右折のオーブマークが、右折の30メートル前に書かれているが、車線変更の30メートル前に書かれるべきではないか。	男性	40～49	20～
昨年まで都内に住んでいましたが、こちらの運転マナーは悪いと感じました。はじめ、オーブマークの意味が分からず、右左折ウィンカー一点灯しようとかわかった時は、おどろきました。	女性	30～39	10～19
私自身香川県の生まれではありませんが、交通安全に限らず「身勝手」な行動が県民性の特徴だと思います。なかなかこれを改善するのは容易ではないように感じます。	男性	50～59	20～
私自身は、かなり運転が慎重な方であると思うが、普段運転しているときに、無茶な追い越し・急停止をしている人や、ウィンカーなしで右左折している人を見ることが、香川県の運転マナーが悪いというのは分かる気がする。また、大阪の知人は、「大阪府民もマナーが悪いが、曖昧な運転はしない。だから、割り込み運転をする時でも、行くか行かないかはっきりしない香川県民の運転は、とても怖い。」と言っていたことがある。自動車は、事故になれば自分以外の人にも多大な迷惑をかけるものなので、本当に安全運転するよう、適切な指導をしてもらいたいと思う。	女性	30～39	10～19
ドライバーひとりひとりが、心と時間にゆとりを持って運転するようになれば、香川県の交通マナーは改善していくと思います。	女性	30～39	20～
運転のレベルが低い。	男性	50～59	20～
自分本位、自己都合の運転を避けさせるためにどうすればいいか。県民性が邪魔をしている可能性もあるが、学校教育の場での早い段階から「道徳の時間」でやる必要があると思う。	男性	40～49	20～
田舎道でスピードを出している人が多いと思う。また、右側車線を高速道路の追い越し車線と勘違いして、ゆっくり右側を走っている車をあおったりする行為が目立つ。イエローストップをもっと浸透させるべき。	女性	20～24	0～4
交通法規遵守意識が希薄なだけでなく、運転技術が未熟である。また、とくに中高年の女性の運転と違法意識が低い若年層の運転が当県の現状の原因であると思料される。	男性	30～39	10～19
みんながしていることは自分がしても良いとか、みんなと同じでないとかえって落ち着かないとか、早く目的地に着く方が得だとか、優越感をもつとか、地域独特の心理が何より優先されていると思います。みんなと同じと言いつつちょっと他より上の優越感を車の運転にも求めていると思います。香川で暮らすにあたり、公共交通機関網の不十分さによる不便さによって 運転免許を取得せざるを得ない地域と言っても過言ではないと思います。高校卒業と同時に多く10代で取得します。自転車より優越感を感じるはずですが、その気持ちは当たり前ではあるかと思う。いつまでも、その思いだけで運転し続けるのではなく、相手を思いやれる心、相手の立場を理解できるように気づかせることができる、交通安全施設設備の充実が必要だと思います。	女性	40～49	20～
私は社用車にて徳島県まで通勤をしています。香川県の交通マナーが特別悪いとは思いませんが、交通事故の現場を見る機会は徳島県より多いように思います。人口の違いもありますが、県民性も異なりますので良い、悪いといった比較はできません。しかしながら、香川県の方は（私もそうですが）とても忙しく運転しているように思います。遅刻や予定が変わることを嫌うのか、せせこましく運転しているのでしょうか？信号交差点にて黄色に信号機が変わっても徳島県では、交差点に進入します。止まろうとすると後方からホーンを鳴らしてくる方もいます。香川県ではあまりその経験はありません。道路の整備状況は悪いとは思いませんが、人的要素は比較すれば香川県の方に問題というか改善の要素があるのではないかと。私も1人のドライバーとしてハンドルを握る時だけでなく、同乗する時にも第3者の立場として運転マナーを考えたいとあらためて思いました。	男性	40～49	20～
昨年東京より転勤してきたが、高齢・女性ドライバーが多く見受けられるためか、以下の場面によく遭遇する。 ・あまりにも車速の遅い高齢者 ・一方のみ確認し優先道路に進入してくる女性ドライバー また、全体的に急な車線変更や信号無視も多く思われる。	男性	40～49	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その6

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
他県に行くときちょっとしたところでも譲ってもらえることが多く、香川ではいかにマナーがよくないかと思う。譲ってもらえらうれしいので、本当なら自分も大いにしていかなければならない。	女性	30～39	10～19
なぜか香川県はワースト上位の常連です。これをどうにかして常連から外れるようになりたいと思っています。狭い県なんだからゆとりを持ってほしいのですが・・・もっとPRが必要かもしれません。	女性	30～39	10～19
方向指示器を出さず、曲がる運転者が多い。	男性	50～59	20～
信号機が多く、どうしても黄色で交差点に進入したりしてしまう。そういうところがマナーの悪いと言われるところだと思います。	男性	30～39	20～
以前、私の妻（県外出身）から香川県の人（私を含めて）はウインカーの合図が遅いと指摘されたことがあります。冷静になって考えると、特に信号停止後に右折もしくは左折直前に合図を出すドライバーを多々見受けられます。（私を含めて）人に指摘されてはじめて自分の癖（習慣）に気付きました。今は、走行中を含めて極力早め（20秒前後）に合図を出すよう心がけています。香川県はシートベルトの着用率については改善しているものと思っていますが、今後はもっとウインカーの他にまだまだ改善を必要とする項目があると思います。	男性	30～39	20～
自動車の交通量が多いわりに、歩道・車両の分離が不十分な地域が多く改善が必要だと思います。	女性	40～49	20～
交通事故の話を知ったり、記事を新聞で読んだ際には、日頃の運転を反省し注意して運転しなければならないと思う。	女性	30～39	10～19
高齢者の運転、自転車、歩行者が無茶苦茶、あれでは事故は起こる。地域で安全講習などを受ける人は良いほうで、受けないでいる人が困ったことになっている様に思う。	男性	60～69	20～
免許を取得する際、道路交通法も大事だが、マナーについても教えるべきではないだろうか？	男性	30～39	5～9
香川で走っている県外ナンバーの方が危険だと思う。無理な割り込みや危険挙動をしているのを見るのは県外ナンバーが多い。	女性	25～29	0～4
大阪や神戸などは車が非常に多いが、香川に比べ非常にマナーが良い。	男性	30～39	10～19
香川県がマナーが悪いとは思わない。どこも同じ。	女性	25～29	10～19
運転していて、危険を感じるがよくあり、自動車だけでなく、歩行者、自転車も改善するのを感じています。	女性	40～49	20～
交通制度をもう少しそれに即した方法で、変えていく必要があるのでは？自動車教習所は、今やサービス業となっており、少子化により、やむを得ざるを得ないところもあるが、今の制度では、公安委員会の管轄にあるものの、民間企業である以上、生き残るためには、やむを得ない。そこで、何らかの制度改革、完全に公機関として、権限を持たせるとか、免許制度そのものをそれに即した形で見直すとか、やらないと、世の中があまりにも自己主張ばかり、悪いことは、人のせいといった風潮では、人を変えることは、難しい。したがって制度を変えていくことも考えてはどうかと思う。ルールは、いくら決めても、守るのは、人間、人間の教育がこのような状況では、事故の減少は、難しいと思います。偉そうに申し訳ありません。人格的な、適性も免許資格に含めるとかしないと、明らかに無茶をするような人にも、同じく免許が与えられるとあえてそう言います。問題があると思いますが、いかがでしょうか？	男性	50～59	20～
残念ながら、香川県の運転マナーは非常に悪い（私は転勤にて香川県在住）。自動車学校の路上教習車の運転。「この運転でホントにいいの？」と疑問を抱くことがあります。教える人も教官であるが、香川の交通社会に慣れてしまっているドライバーでもある。上記は一例ではあるが、香川の交通マナーの常識・非常識が、知らず知らずのうちに継承されてしまっているのではないのでしょうか。改善には「根底から」が必要。時間がかかると思うが、必ず行動に移すべきである。	男性	40～49	20～
自分に甘いとは改善したい。	男性	40～49	20～
運転マナーを改善することにより、交通事故の減少にも結びついてくると思っている。	男性	60～69	20～
・ウインカーなどで相手に自分の存在を知らせ、自分の不注意でも他人の事故回避行動により助かるケースも多々あるように思う。合図の徹底が必要だと思う。 ・交差点の長さに関わらず黄色信号の時間が同じように感じる長い交差点では、黄色の時間を長くしないと渡り切る前に赤信号に変わり、事故を誘発するのではないかと感じる。	男性	40～49	20～
県外から越してきて10年が経ちましたが、香川県の道路はあまりに走りやすいので、車のスピードが速くなりがちです。また、運転マナーについては、重大事故に直結するようなマナー違反が多いような気がします。	男性	30～39	10～19
運転中不愉快に思うのは、一部の不心得者の運転に限られ、大半の県民は安全運転を実践し、または安全運転を心掛けているように思います。	男性	70～	20～
どうしても周りの状況につられてしまう。	男性	50～59	20～
方向指示器をつけずに急に曲がったり車線変更してきたりする車が本当に多い。また十分な車間距離を保って運転しているのにその間に無理に入り込んでくる車が多く大変危ない。マナーが悪いと言われてもこれでは仕方がない。本当に悪いと感じる。	女性	30～39	10～19
特にタクシーやトラックなど、仕事で車を運転している人のマナーが非常に悪いように見える。また、不必要な車線変更を繰り返す徳島・高知ナンバーの車や隣の信号が青から黄に変わったら、目の前の信号が赤の状態でも発車してくる本州ナンバーの車にも気をつける必要がある。また、一部の教習所の話だとは思いますが、運転のテクニクとして法令違反すれすれのこと、場合によっては明らかに法令違反のことを教えている教習所の話を知ることがあります。運転マナーではないが、一部の高齢者は、交通ルールを全く知らないのではないかと感ぜられるようなことが多々ありました。最近の例では、自転車で車道の真ん中を走っているおじいさんがいました。その後、そのおじいさんがどのような行動をとるか予想できなくなってきたため、どのような事態にも対処できるよう十分な車間距離をとり、その自転車のスピードに合わせて、4mぐらい後ろを走りましたが。	男性	30～39	5～9
1～8の回答をしていると、自分自身が周りにあまり配慮することなく運転していたんだと痛感した。もっと周りを見て運転していかねばいけない、と思った。	女性	30～39	10～19
東かがわ市の〇〇〇という会社の運転手のマナーが悪い。あおってくるような運転で私の職場の人もその運転手の運転だと思うが、短距離だったにも関わらずあおられた感じがして不愉快な思いをしたそう。車間距離はある程度とって運転してほしい。警察から苦情という形で進言してほしい。また、通勤途中でも乱雑な運転の人は多々いるのでやはりマナーは悪いと思う。	女性	30～39	10～19
正岡先生、頑張ってください！	女性	30～39	10～19
マナーが悪いだけで、違反していない車両は全く取り締まっていない。こちらが左折するとき、前方に右折車両がいたとき、こちらに近寄ってきて危ない。そのため、右折の時、前に右折車があったとき、合図を出さない、もしくは直線で出す人が多くいます。右折のマナーを考えるべき。	男性	40～49	20～
あまり気にならない。	女性	70～	20～
香川県の県民は、車線変更など「譲る」ということをしないと。	男性	40～49	20～
マスコミなどを通じて県民に広くマナーの悪さを知ってもらふ必要がある。恥であるということを実感してもらふために。	男性	50～59	20～
危機意識をもっと持たせなければいけない。	男性	50～59	20～
つつい黄色信号で止まれないことが多いので、止まるようにしたいと思います。	女性	40～49	20～
香川県の運転はへたくそだと思います。例えば、ウインカー出さずに曲がったり、曲がる直前でウインカーを出したりと、とりあえず運転に余裕がないと感じます。	男性	20～24	0～4
ウインカーを出すタイミングが遅かったり、出さない車が多すぎる。	男性	40～49	20～
若い世代のマナーが悪い者もけっこういるが、高齢者のマナーもかなり悪い（ウインカーを出さない右左折・車線変更など）。老若男女を問わず、田舎道気分で行っている者が多い。保育園や小学校など、子どもの通学が盛んな道路でも平気でスピードを上げて走る者、見通しが悪くなるような路肩駐車、細い道路を迂回路として走る大型車なども多い。そもそも「マナー」という言葉にほど遠く、「まあまあ、まあまあ」で走る田舎者が多い。車を自己主張の道具としており、凶器であるという意識が欠落している者が多い。	男性	30～39	20～
速度の取り締まりはオービスがあるが、交差点の信号無視を取り締まるカメラが無いのであってもよいのでは。	男性	50～59	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問9・その7

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
信号が赤に変わっても渡ろうとする車が昔に比べ、比率が高くなったと感じています。このあたりのマナーが特に悪いと感じています。	男性	50～59	20～
ウィンカーを出すのが直前過ぎるので、もう少し早めの合図を出さないといけない。	女性	30～39	10～19
信号が赤に変わっても、ほとんどの車が速度を上げながら突っ込んでくるので危険。自転車が危ない。後ろを確認せずに急に渡るし、危険。ゲンチャも危ない。朝、ゲンチャがゲンチャを追い越す時、ふくれて危険。車と同じように道路の真ん中を走っている時もある。	女性	30～39	20～
個人の普段の心掛けは、大切だと思う。ただ、事故がおきてから、右折専用の信号機が出来るなど、信号機や反射鏡をもっと早くに設置してくれていたら、事故が回避できたのにもと思うことも多いです。	女性	30～39	10～19
無理な割り込み運転、交差点内での方向指示器（これが特に多い）。	男性	60～69	20～
危険やヒヤッとすることに遭遇することは少ないが、もっと運転時に気持ちにも余裕を持って運転したいと思う。	女性	50～59	20～
信号のないところで横から入ってくる車をいれなかったり、対向待ちをしていてもお礼がなかったり、赤信号になっても平気で突っ込んでくるので、とてもマナーは悪いと感じる。しかし、それには一人一人の意識の向上も必要であり、なかなか改善といっても難しいとも思う。	女性	40～49	20～
都市規模の割には道路が広く、整備が行き届いているため、交通事故の発生件数が多いものと思われる。例えば、片側二車線の道路が多いため、右側車線の車両が右折する場合、後続車が急に進路を左へ変更することがある。これは左側車線を走る場合、非常に危険な動作である。ゆとりをもった運転が必要であると考えられる。	男性	30～39	10～19
県民一人ひとりの「譲り合いの心」、「相手を思いやる心」が薄いと思います。普段香川県で生活しているとそれが普通のように感じています。県外に出てみると、交通マナーの悪さやそういった心の狭さを実感します。	女性	25～29	5～9
個々のドライバーの安全意識が非常に低く、さらに自己中心的であり、ルールやマナーを守らないドライバーは非常に多い。罰則を強化することの必要性も感じるが、それよりもまず安全に対する意識を高める方が必要ではないかと思う。運転免許は、さほど努力しなくても取得できるため、特に若い世代についてはある程度取得しにくくすることもひとつの方法ではないだろうか。	男性	50～59	20～
各個人の自分さえよければという考え方が改められるような方法を考えなければと思う。道路によっては交差点がなかなか渡れないというような所もあり、車の流れがスムーズに行くような信号の時間を考えて欲しい。ここは長いと思うと無理して進む車が多いように思う。	女性	40～49	20～
自転車や歩行者（特に高齢者）のマナーも悪い。携帯電話をかけながら、運転している人も多い。	女性	50～59	20～
左折車、右折車が、余裕のあるタイミングでウィンカーをつける車が少なくなったという感想を持っている。そもそもウィンカーを全くつげず、突然右折、左折する車が目立つようになった。ドライバーが他車の動きに無頓着になっている。	男性	60～69	20～
自己中心的な運転をする人が多い。自分も含めてですが、みんながその意識を持って欲しいと思います。	女性	25～29	10～19
ウィンカーの使用について、道路上のオーリーブマークが随分と役に立っているように感じます。しかしながら、マークのない道路や車線変更時にウィンカーを出さないままに走行する車がまだまだ散見されるので、ドライバーの意識向上は必要かと思えます。	女性	30～39	5～9
ウィンカーを出すのが遅い。	男性	40～49	20～
運転マナーの悪いドライバーが多いので、貰い事故のないよう気を付けて運転している。	男性	40～49	20～
香川県の交通マナーが悪いと言われるのは嫌だし、実際に歩道をバイクが通行してきて怪我をしそうになった経験や、信号が黄色でも止まらない車などをたくさん見ているので改善しないといけないと思います。	女性	20～24	0～4
自分が車で通勤していて一番危険に感じるの、指示器無しでの進路変更や無理な割り込みが多いことです。また、携帯電話をかけたままの運転も多く、それらをしているドライバー達は自分の運転技術を過信しているか、もしくは、不注意で事故を起こしたらどうなるか等、深く考えていないと感じます。やはり、当たり前前のことですが、相手のことを思いやる運転が今こそ必要だと思います。	男性	25～29	5～9
香川県のドライバーは確かにマナーが悪い。これから自動車学校を卒業する生徒さんにももっとマナーを自動車学校で教えるべきだと思う。僕自身も改善する点が沢山あります。	男性	40～49	10～19
割り込みやスピード違反、赤信号でのものすごいスピードでの信号違反、違法駐車、横断歩道で歩行者がいても止まらないなど、他の都府県から香川に夫の転勤で10年ぶりに帰って来ましたが、以前より交通マナーが格段に悪くなっていたので大変驚いております。	女性	40～49	20～
10万人当たりの殺人事件件数も上位であり、飲酒運転事故件数も全国上位。沖縄とワースト1位を争ってるの程民度が低いのか。注意しても「事故起こしてないんやからええやろが」って開き直られることも多数。	男性	30～39	20～
私も転勤族でこれまで、高松・松山・横浜・尼崎で生活していましたが、こちらに帰ってきて、香川県のドライバーのマナーが一番悪いように感じます。香川県民独特の「へらこい」ドライバーがいかに多いことか。パトカーや白バイが巡回していれば安全運転に努めるのに、いないところではやりたい放題。もっとパトロールを増やす事も一策と考えます。また、自転車マナーも非常に悪い。運転していてもひやひやすることが多々あります。交通弱者の意味を取り違えているような感もあります。	男性	40～49	20～
改善を図る必要はあると思うが、マナー意識の改善でどうにかなる問題ではないと思います。そもそも道路・信号機等の設備を円滑な交通ができるような状態にしなければ、改善されないような気がします。私が毎日通る道で改善してほしいと感じる場所はいくつかあります。例えば、右折矢印のない信号機。対向車は赤になっても平気で通過します。そうすると交差点に進入している為、右折するこちら側は完全に赤信号に変わってから行かざるを得ません。それに続いて2、3台は右折します。ここを右折矢印の出る信号機にしてくれたらもっとゆとりをもって運転できるように、と毎回思わずにはいられません。設備改善には当然費用がかかりますのでそんな簡単にはいかないと思いますが、マナー意識改善を呼びかけるとともに、県民に対して設備的に改善してほしいところを意見するよう、呼びかけてはいかがでしょうか？そうした連携を持つことで意識改革につながるのではないのでしょうか。	女性	30～39	10～19
すぐに大幅な改善を行うよりは、呼びかけやパンフレットの配布などを行いながら改善をすれば良いのではないかと思います。他県からの指摘があるのはわかるが、それだからと言って他県より事故を減らすなどの取り組みよりは、市民への配慮などを重点的に行えばいいと思う。指摘から香川県を比較して、改善の行動に移ると一部の市民から不信感を抱く可能性もあるのではないかと、少しですが疑問に思いました。ですが、事故防止という取り組みを強化することに強く賛成します。	男性	～19	0～4
10月から香川に引越してきたが、ウィンカーをほとんど出さないタイミングが遅い。オーリーブマークを付けなければいけない意味が分かる。	男性	40～49	20～
ウィンカーを出さずに曲がる人が多くて危険。	女性	25～29	0～4
ウィンカーを出さない。信号無視も多い。	女性	20～24	0～4
交通マナーの問題ではなく道路線形、信号システムの問題。	男性	50～59	20～
進路変更しようとする人と加速して入れないようにする人が多い。	男性	40～49	10～19
サイドミラーを見ていない人が多い。	男性	30～39	20～
前の車がウィンカーを出すのが遅すぎて急ブレーキを踏むことが度々ある。	女性	20～24	5～9
改善する必要はあるが、実際改善するとは思えない。	男性	25～29	10～19
曲がりながらウィンカーを出す香川県民にびっくりした。	女性	50～59	20～
改善すべきは香川県だけではないと思う。	女性	40～49	10～19
ウィンカーをつけない人が多過ぎる。	男性	40～49	20～
歩行者・自動車・自転車すべてにおいてマナーが悪い。	女性	40～49	10～19
車間を取っていても、割り込んでくる車が多い。方向指示器を出さずに、曲がる車、曲がってくる車には特にヒヤリとします。車の後ろにビタリと張り付かれるとこわいです。最近、道いっばいに中学生（〇〇中学校の生徒）が歩いていて、車をよけないですね。高校生はよけてくれる。信号待ちは、どこから自転車飛び出すかわからない。	女性	50～59	20～

## 交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

## 問9・その8

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
自分も気をつけるようにする。	男性	40～49	10～19
知人等で事故に遭った人がいないので、何とも言えない。	男性	50～59	20～
自己中心的な運転をする人が多い。	男性	30～39	10～19
老人の事故が多い。また若者はスピードを出しすぎである。	男性	20～24	5～9
取り締まりを強化すべき。	男性	50～59	20～
自動車に限らず、歩行者、自転車もマナーが悪い。	女性	30～39	10～19
ウインカーを出すタイミングがおかしい。	男性	60～69	20～
取り締まりを強化すべき。信号無視、携帯電話を利用しながらの運転が多い。	女性	30～39	5～9
ウインカーを出すタイミングが遅い。標識があるのに交差点前の一旦停止をしない。	女性	30～39	10～19
運転マナーがひどい。歩いているときも怖い思いをする。	男性	30～39	10～19
信号無視の車をよく見る。	女性	40～49	0～4
進路変更時のウインカーを出すタイミングを若者にしっかり教えるべき。	男性	40～49	20～
細い道路でもスピードを出して走っている車を見る。	男性	40～49	20～
高齢者が早期に免許証返納しても十分に生活できるような公共交通機関を充実させるべき。	男性	30～39	10～19
交通取り締まり等、強化すべき。	男性	50～59	20～
一人でも事故死者を減らし、事故のない香川県にしたい。	男性	30～39	10～19
右左折時にウインカーを出さない車が多い。	女性	40～49	10～19
自分勝手な運転が多い。信号等流れを考えて制御する必要がある。	男性	40～49	20～
ウインカーを出さない人がいる。	女性	60～69	20～
交通マナーの講習会の時間をとるべき。	男性	50～59	20～
無理な割り込みが多い。	男性	60～69	20～
ウインカーを出さずに右左折する人が多い。	男性	40～49	20～
ウインカーを出してほしい。	女性	40～49	20～
もっと相手のことを考えて運転するべき。	女性	40～49	10～19
自動車だけでなく、自転車の運転マナーについても取り締まってほしい。	男性	40～49	0～4
ドライバーの運転マナーはトラックやタクシーも悪い。県民性だけの問題ではない。	女性	40～49	20～
ドライバーにも責任はあると思うが、歩行者や自転車にも事故になる原因があると思う。	女性	25～29	10～19
信号を守らない人が多い。赤になっても右折しようとする。	女性	30～39	10～19
県民の運転マナーの向上。死亡事故は絶対に防ぎたい。	女性	30～39	5～9
自己中心的な運転が多い。	女性	40～49	20～
県民として少し恥ずかしい。	女性	40～49	20～
香川県の運転マナーは悪いと思う。	女性	40～49	10～19
交通手段が主に自動車なので、歩行者の立場で物事を考えられていない人が多い。	男性	25～29	10～19
車間距離を空けて止まっていると、無理やり割り込んでこられる。	男性	60～69	20～
黄信号で止まるマナーを守らせるために、ボランティアを募ってストップ運動を実施するべき。	男性	50～59	20～
ウインカーを出すタイミングが悪い。高松駅の駐車場のマナーが悪すぎる。	男性	20～24	0～4
三車線の道路をウインカーなしで暴走している車をよく見かける。	男性	20～24	0～4
運転マナーも悪いが、歩行者のマナーもかなり悪い。	男性	20～24	0～4
運転をしている時、よく危ないと思うことがある。見通しの悪い場所での一旦停止をしている人が少ないのでは。	男性	20～24	0～4
運転免許の取得が簡単すぎるので、根本から改善する必要がある。	男性	20～24	0～4
車よりも歩行者や自転車等のマナーが悪い。	男性	20～24	0～4
特にタクシーの運転マナーが悪い。タクシー会社全体で呼びかけるべき。	男性	20～24	0～4
香川県のドライバーはウインカーを出すのが遅い。	男性	20～24	0～4
実際に自分も事故に遭ったことがある。当て逃げされたことも。	男性	20～24	0～4
特にタクシーのマナーが悪い。	男性	20～24	0～4
信号が青に変わるのを予測して走り始めたり、煽ったりするのはやめてほしい。	女性	～19	0～4

## 交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

## 問9・その9

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させる必要性についての意見	性別	年齢	運転歴
改善する必要はあると思うが、問題は県民性にあると思うので限界があると思う。	男性	20～24	0～4
マナーが悪くなる理由があるはず。まずはその理由を考えるべき。	男性	20～24	0～4
マナーは悪いと思うが、特に気にはならない。	男性	20～24	0～4
ウインカーを出さない人が多い。	男性	20～24	0～4
進路変更時、車間距離が狭いにも関わらず、入ってくる。	男性	20～24	0～4
ウインカーを出さないドライバーが多い。	男性	20～24	5～9
この春から香川で一人暮らしを始めたが、すでに一回事故に遭った。	男性	20～24	5～9
香川県内の運転に慣れると、そこまで運転マナーが悪いとは思わない。	男性	25～29	5～9
人口当たりの交通事故死者数は、あまり役に立たないのでは。	男性	20～24	0～4
個人の意識の向上がないと、香川県全体のマナー改善にはならない。	男性	～19	0～4
自分勝手な運転をする人が多い。	男性	20～24	0～4
スピードの出し過ぎ、無理な車線変更等、改善してほしいが、やっているドライバーに自覚がないので意味がない。	男性	20～24	0～4
ウインカーを出さずに右左折されると困る。	男性	20～24	0～4
人間として程度の低い人が運転していることが他県より多いのでは。	男性	20～24	5～9
後ろの車に煽られることがある。	男性	20～24	0～4
周囲の話から「香川で黄色は進めだ」と聞くことから、安全運転に対する意識は薄いのでは。	女性	20～24	0～4
危険な割り込みなど、ヒヤッとすることが多い。	男性	20～24	0～4
道路がまっすぐなため、逆に漫然運転に陥りやすいのでは。	女性	20～24	0～4
譲り合いなど余裕を持った運転をしていないドライバーが多い。	男性	20～24	0～4
ワースト上位だが、道路面積や人口密度は考慮されないのか。逆に運転マナーが良い県を知らない。	男性	20～24	0～4

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果一記述式一

問10・その1

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針についての意見	性別	年齢	運転歴
マナーを考える事の出来る人はもう出来ているので、多少厳しい指導も必要。	男性	40～49	20～
危険運転については、きちんと取り締まってほしい。	男性	40～49	20～
危ない運転をしている人に自発性を求めるのは難しいと思うので、強制的にしてもいいと思う。	女性	30～39	10～19
運転手が各々で守るべき事が守れないのだから、強制力で取り締まっていくしかないと思う。	男性	25～29	10～19
交通取締りと同じように交通指導もして欲しい。	男性	40～49	20～
交通の取り締まりをさらに徹底してほしい。	男性	25～29	5～9
目に見える目立つ取り締まりをした方が良くと思います。	女性	30～39	10～19
自動車運転や歩行者の交通ルールなど、道路にずっと警察など強制力を持った人が常時指導を行えるはずも無く、やはり、各個人の意識改革が必要であると思う。	女性	30～39	10～19
取り締まりの強化が一番よいのではないかとシートベルトや携帯の取り締まり程度ではらちがあかない。	男性	40～49	20～
以前は、学校などで交通安全教育を行い、免許証に講習済みのスタンプなど押して、半強制的に指導を行っていた。現在は、免許更新の際に行っているが、何か義務付けを行うような、また、アイデアで常に交通安全意識を訴えるような機会があればよいと思う。	男性	70～	20～
白バイの巡回が一番効果的のようになっています。	女性	25～29	5～9
やはり、事故を減らすには運転者の意識の改革と警察と自治体、近隣住民の方の合同による、危険な場所の環境改善であると思います。一旦停止の表示があるにもかかわらず、停止をしないで交差点に突っ込んで来て大事故を起こし、何の落度も無い人に取り返しのつかない怪我を負わせたり、アルコールを飲んでの運転をするとなんでもない運転者も後を絶たないことから、最も重要なことは交通取締りの強化であると思います。	男性	40～49	20～
これは全国レベルの事になるが、高齢者の年数回の運転レベルチェックをするべきではないか？高齢者は急速に運動能力及び生活能力が衰えるのを間近の間から。特に高速道路への逆侵入のほとんどは報道を見る限り高齢者ではないかと思うし、駐車場におけるアクセルとブレーキの踏み間違いもそのうちのほとんどが高齢者ではないかと思うから。運転者にやさしい車という発想は、誰でも簡単に事故を起こせる車を作っている事に他ならないのではないだろうか。ATじゃなくMT主流の欧州で、高齢者のアクセルとブレーキの踏み間違いによる事故が、どれくらい発生率なのか調べるだけでも非常に興味深いと思います。	男性	40～49	20～
どういった手段で皆に警告して行ったらいいかわかりませんが、余裕のある運転を心がけてほしいです。	女性	30～39	10～19
中学生や高校生の自転車運転が、マナーという枠を飛び超えて、なされていいです。車道を横切る際に確認もせず飛び出してくる事は、自分が学生時代を思い返しても考えられません。四輪ばかりが死亡事故の原因や悪者にされますが、根本的な所で間違いが蔓延している為、それを正すには少なからずの強制力は必要なのではと感じます。	男性	30～39	10～19
会社単位、学校単位、地域単位など単位毎での啓蒙が必要だと思います。	男性	40～49	20～
各自自治体で交通に関しての不満などを、アンケートで集計し、交通違反・マナーのワーストランキングを出す。その結果や原因、回避方法を、免許更新のときにドライバーに伝え、自己責任を認識させる。香川県下の各警察署、または市役所やコミュニティ、図書館などに、交通マナー等に関する投書箱を置く（危険な目にあった場所を記入できると、取り締まりの範囲が広がったり、他の事件防止につながる）	女性	30～39	20～
市内中心部をわずかに離れた道路において（J R操車場北側道路）、歩車道分離白線がひかれているにも関わらず、自宅敷地から白線まで堂々と駐車されている所がある（駐車禁止区域、昼夜にかかわらず）。それも複数車両で、通勤通学路であるその前を通行するときには、車道に出て通行しなければならぬ。また、道路上に1日中、駐車、駐輪がされています。またその近郊で昼食時、1車線で駐車禁止道路であるにも関わらず、両面車道に駐車されており、その時間帯、車両で通行するとき、非常に危険である。以前警察車両を時間帯に見かけたので、「何とかしてほしい」と声をかけましたが、その後解消されていません。また北警察署前の交差点を時々通行しますが、駅方面から右折する場合歩行者および、自転車や交差点内を斜め横断する方が多いので、横断歩道手前で再度確認し通行しますが、急に交差点内車道に、人及び自転車が飛び出してくるの、ひやーとする時があります。スクランブル交差点にするか、横断歩道を拡張するなりして、車と横断者が接触しない対策をお願いします。これらはすべて個人のマナーが守られていないことによるものであると思います。	男性	60～69	20～
安全運動期間中の交差点で、交通整理の警察官が立っているのと、いないのではマナーがぜんぜん違う。	男性	50～59	20～
交通事故を減少させ、マナーを向上させるための施策を行うにも、香川県・市町村・県警等の関係団体の人的・物的（予算的）裏付けが全くない状態で、いくらか新しい施策を打ち出しても効果が得られるとは全く思えない。香川県の交通政策課の年度予算は、県民1人当たり1円程度だと聞いた記憶がある。言うならば、補給を軽んじた結果、多くの悲劇を招いた第二次世界大戦末期の日本軍のようである。優秀な戦略と十分な人員・物資がなければ戦には勝てない。これは交通事故との戦闘である。	女性	40～49	20～
自発性に訴えかけても効果は低いと思います。ある程度の強制力をもった指導、取締りが必要ではないでしょうか。ただ、罰則付きの取り締まりだけでは、警察に対するイメージが悪くなる（反感を持つ）だけのような気がしますので、罰則が無い注意レベルの取締りというのやってみてはいかがでしょうか。	男性	30～39	10～19
強制力で罰則が厳しくなるとか、罰金が高くなるのはつらいですが、正しく走行すればいいことなので。	女性	40～49	10～19
私が小さな時には、小学生の頃から自転車の道路での扱い方や交通法規（各種罰則規定等）を教えてもらいましたが、今は全くそういった事はやっていないのでしょうか？あまりにも知らなさ過ぎると私は思います。	男性	40～49	20～
高松中央公園の周辺で、無言の啓発活動をしているようですが、たまには声を発するのでもいいのでは？傘札支所前でも、時々見かけますが。	女性	60～69	20～
自発性に訴えてなんとかならぬなら、とっくに解決している問題だと思います。	女性	30～39	5～9
強制力が伴わないとなかなかマナーは向上しないと思う。もっと積極的に指導を行うべきである。	男性	25～29	10～19
時間はかかるとはありますが、改善しなければならぬと感じているひとりひとりに対し、何を改善すべきかをテーマとして伝えれば、改善すべきと感じる人は、実践すると思います。実践することで、少しずつ改善されるのではないのでしょうか？まずは、何を改善すべきかの優先順位を警察が提示すべきかだと思います。	男性	30～39	10～19
本音を言えば、取締りの強化もいのですが。警視庁のように香川県の警察官の数が人口比に比べて多いとは思えないので、取り締まり強化は物理的に無理だと考えます。警察官の数を飛躍的に増やすことは財政面の上で無理でしょうし。香川県の運転者はとにかく井の中の蛙なので、どれだけ自分が危険なことをやっているのか自覚させるよう、免許更新時の講習内容の変更等や、自発性を高めていくしか手段はないと。	男性	40～49	20～
交差点など、危ない運転の人が多く、どんどん厳しくしてください。特に高速道路下。	男性	30～39	10～19
車以前に、車に乗る前の自転車の段階から学校での教育、取り締まりの強化などで矯正を行わない限りは、香川のこの現状は打開できないと思われ。	男性	40～49	20～
交通安全に関しては行きつくところ、交通参加者の自覚の問題であり、警察による交通安全教育、及び取り締まりだけでなく、関係機関・団体の自発的な交通安全教育、啓発および広報活動が重要であると考えられる。	男性	30～39	10～19
取り締まり強化は、逆効果。違反多発場所での指導を優先し、マナー向上を目指すことが事故減少の近道と考えます。	男性	40～49	20～
交通違反全般について一律に取締り強化するのではなく、危険運転、反社会的な行為などを中心に、メリハリのある取締りをしてもらいたい。	男性	50～59	20～
取り締まりは警察に任せるべきで、その他の交通安全活動は、各交通参加者が意識改革を行い、家庭・地域・会社・学校からといった、それぞれのサークルにおいて、もっと責任を自覚して取り組むべきだと思います。	女性	40～49	20～
今まで自発性に訴えかける方針で、ワーストにはいってしまっただけで、強制力を伴った指導も取り入れていくべきではないかと思う。	女性	30～39	10～19
普段、悪質な運転をしているものは、取締りを行えば、当然、違反で切符を切られる確率が高い。悪質な運転を改めなければ、違反回数が増え、免許停止、取り消しになり、必然的に悪質運転者の締め出しになるので、積極的に悪質運転の取締りを厳しくしてほしい。	男性	40～49	20～
運転免許保有条件を困難なものにする。	男性	30～39	10～19

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問10・その2

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針についての意見	性別	年齢	運転歴
安全運転を頭脳において運転するのが基本でしょうが、私は取締りに引っかかりたくないの、交通ルールは守るようにしています。	女性	40～49	20～
大半の県民は理解して、マナーも向上していると思われる。しかし、マナーの悪い人やルールを守らない人が目立ち、交通事故を起していると思う。ルールを守らないものに安全教育しても限界があるし、効率的でない。取締りが効果があるし、即効性がある。	男性	60～69	20～
交通安全週間に限らず、街頭キャンペーンをする。	女性	30～39	10～19
基本的なマナーの問題なので強制的な指導では、改善されないように思います。客観的に見て、香川県のドライバーの悪い点を挙げて、それがどういう事故に繋がるかを広く伝えたいと思います。	男性	40～49	20～
若い人で自転車に乗りながら、携帯電話をいじっていたり、音楽を聴いている人をよくみかけるので、自動車運転者に限らず そのような人たちにも注意・呼びかけを強化してもいいと思う。	女性	30～39	10～19
大方の運転は、違反というよりもマナーやモラル的な欠如が大半であるので個々の改善が望ましい。危ないと思った時はブレーキも大事だが、警笛などの使用で意思表示をしたほうがよい。	男性	40～49	20～
全国同じ内容の交通ルールを教習所などで学んできているはずなのに、香川県のマナーが悪いと言われるのはそれぞれの意識が低いからでは。自発性に訴えても意識が低いままでは効果は得られないと考えます。	女性	40～49	20～
運転免許保有者の質の向上。	女性	30～39	10～19
白バイが回っている様子をよく見るが、その方が安心なのもっと回数を増やして欲しい。	女性	30～39	10～19
ドライバーでなく歩行者として申したいが、横断歩道を渡っているとラインぎりぎり急ブレーキ、特に歩いている目線で車が目立ちます。これこそがマナーの悪さの原点ではないかと。該当車には免許剥奪するような気持ちで応じていただきたいくらいです。	男性	40～49	20～
四輪と四輪の間に隙間があれば入っていき、どンドン前に行こうとする車が多すぎます。そういう走り方をする運転者は、ことごとくウインカーをつけなかつたり、つけたとしても一瞬であったり、急発進、急停止、急ハンドル、早曲がり、車間が狭いように見受けられます。事故にあつたらうなと感じるこのような車は、高松市内を一時間も運転すれば必ず一台は発見します。こういった車をどうにかして取り締まっていかないと、事故は減らないのではないかと感じます。どんなに街中で隙間を縫って走っても必ず信号でつかまるから早く目的地に着けるわけではなくて、ただ単に事故率を上げている行為だと理解してもらって活動も必要だと思います。	男性	25～29	0～4
取り締まりを厳しくすると、それをすり抜けようとする人が起きます。実体験が一番いいと思います。我が家には小学1年生の子どもがいますが、一緒に道路を歩いていると危険な車の多いことに気づかれます。横断歩道では、子供が渡ろうとしているのに交差点に平気で進入してくる車があったり、通学路である道を猛スピードで走る車もあります。自動車学校で、実際に歩行者となり、車の危険性を体験するのもよいのではないかと感じます。	女性	30～39	10～19
交通事故を起せば、社会的責任があることを中学生や高校生の頃から指導することで将来事故が少なくなると考えられます。	男性	60～69	20～
運転者に対しては街頭取締りを強化し、交通弱者に対しては、幼稚園、学校、職場等への働きかけはもちろん、高齢者・ボランティア団体等への交通安全指導を強化するとともに、自転車や歩行者が事故の第一当事者になった場合は積極的に罰金等を取り上げるようにすべきであると思います。	男性	60～69	20～
職場・学校・地域が一体となって興味を持ってもらう講習会などを開催する。	男性	40～49	20～
歩行者、自転車などの指導が必要だと思います。	男性	60～69	20～
交通教室やマナーアップキャンペーンを10回行うより、直接的な強制指導を特に高齢者に行う事が望ましいと思う。高齢者が交通弱者でなく交通事故の加害者になって、そのうえ、自己保身から逃げ、嘘を言う、相手に非がある様に言いふらす等、人として最低な事をよく行うと思うので。	女性	40～49	10～19
ことあるごとに、具体的に全国マナーをわかりやすく説明していかねばいけないと思う。	女性	30～39	5～9
通勤時間帯であろうと幹線道路であろうと遠慮はいらない。	男性	60～69	20～
とにかく免許取得時にしっかり教育しないと。	女性	40～49	5～9
大事なものは、モラルだと思います。取り締まり強化よりも、繰り返しの訴えが必要だと思います。時間はかかりますが。	女性	50～59	20～
自発性に訴えて応える人のマナーは、もともと悪くない。検挙にならない程度の違反に対して、シートベルト違反と同程度の行政罰のみの検挙基準を新設し、どンドン取り締まるべき。	男性	30～39	10～19
どンドン取り締まっていたきたいです。	女性	30～39	10～19
クルマ中心から、人中心への意識の転換が必要である。同時に自転車マナーの向上も問われる。	男性	30～39	10～19
問9のように停止線を越えた停止、信号待ち時のウインカー不表示などは、長年の癖になっていると思うので自分では気がつかない人が多いのではないかと。ならば、ある程度指導をするべきである。	女性	50～59	20～
罰金を増額する。	女性	30～39	10～19
方針は自発性に訴えかけるべきだとは思いますが、「啓発」「気づきの喚起」は十分におこなうべき。	男性	40～49	10～19
強制しても目の届かぬところで違反を繰り返しては改善されない。やはり各人の自発性、良心に訴えかける方法が良いのではないかと感じる。	女性	40～49	20～
朝の登校通勤時に交差点にお巡りさんが立ってくれていた時は、赤信号で突っ込む車は少なかったが、止めたあとに元に戻っている。「黄色信号で止まれ！」という指導をもっと強くやってほしい。一時停止を守らない車もよく見かける。危ないのぜひ規制してもらいたい。自転車への指導もまだまだのように思う。イヤホンをしている高校生、日傘をさして運転しているおばさん、並走している高校生など。	男性	40～49	20～
運転中の携帯電話の使用や、進路変更時のウインカー不点滅等をよく見かける。自発性への期待よりも、現場での指導が適切だと思う。	男性	50～59	20～
もっと、取り締まりを厳しく。逆に、無事故無違反には特典を！	男性	40～49	20～
飲酒、速度取締り、自転車の指導取締りを強化したらいいのではないかと。	女性	30～39	10～19
高齢者の運転禁止！無理かな？	男性	40～49	20～
やはり一人ひとりの気持ちが一番だと思う。	女性	60～69	20～
運転手、歩行者、自動車を使用する会社がそれぞれの立場で考えなければならない。	女性	50～59	20～
強制力の指導は短時間には、即効性はありますが、継続性には人・時間・金面でムリと思われれます。継続的に自発性に訴えていくしか、やむをえないと考えます。	男性	70～	20～
違反を摘発するシステムは難しいのだが、何とかならないか。	男性	50～59	20～
一番多い、左まきこみ、サンキュー事故、自転車事故など個人の意識づけだと思います。免許センターに行った時だけとか、交通安全週間だけに朝交差点で配るパンフレットというより、交通安全週間に市報などといっしょに全世帯にパンフレットを配り、意識づけを強化しなければいけないと思います。	女性	40～49	20～
事故多発地帯や信号無視の多い交差点に、警察官を配置するだけでも結構な抑止力になると感じます。常に目を光らせて監視しているという意識をドライバーに植え付けられたいと思います。	女性	40～49	10～19
問9で記述した、右左折時のブレーキ後にウインカーを出すなどは、どこまで交通規則違反かは分かりませんが、交通取締り等により違反か違反でないかにかかわらず、警察官から注意をするなどの必要性を感じます。香川県の交通マナーが悪い、それを改善したいというのは、前々から言われていることですが、運転者側からすると具体的にどう改善をしているということが分かりません。オーブマークは大きな交差点に書かれましたが、それほど効果があるかどうか分かりません。地道ですが、注意勧告などで、直接ドライバーに働きかけることも必要だと思います。	男性	40～49	5～9

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果一記述式一

問10・その3

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針についての意見	性別	年齢	運転歴
自発性に訴えても、きく人もいるが、きかない人が多いと思うので。	女性	20～24	0～4
明確な意思を持った行動には、一定程度以上の結果が伴うと思います。取締り等の強制力を行使するやり方では、一定の効果以上は期待できないのでは？	男性	40～49	20～
交差点付近にパトカー等がいても、信号無視で侵入してくる車両を取り締まっているのをほとんどみかけない。	男性	60～69	20～
なぜ悪いといわれているかの理由が認識されなければ、改善につながらないと思う。	女性	30～39	0～4
幼児のチャイルドシート徹底、運転中の携帯電話の使用は重点的に取り締まるべき。	男性	40～49	20～
マナーの向上に向けて、個々に重点的に運動を展開し、その結果を見極めたうえで、必要に応じて強制力をともなった指導を行うべきであると考えます。	男性	50～59	20～
学校や県や市町がしっかりと交通安全教育を行い、警察はしっかりと取り締まりを行うべきだと思う。また、ルールを守らずに事故にあった歩行者や自転車にも何らかの罰則を負わせるように、責任をしっかりとらすべきだと思う。	男性	40～49	20～
マナーは自分自身で行動するものですから、自発的にできなければなりません。警察主導ではなく、自治体が責任を持って施策を行うべきでないでしょうか。	女性	50～59	20～
真に交通マナーを改善させる必要があると思うのであれば、少々委縮させてでもマナーを守らせるべきである。	男性	25～29	5～9
香川の県民性なのか、せっかちで自己中の人が多いと思います。とくに高齢のバイク等を後ろから見ていると右折時、右折レーン無視、指示器無灯、確認無しが多く、ひやひやすることが多いと思います。成人でも、指示器無し、信号無視等が多いですね。	男性	30～39	10～19
四国、京阪神のどの警察と比較しても、香川県の取り締まりに出会うことが少ない。友人たちもそんな意見を言う人が多い。交差点で警察官が見張っているだけでも効果があるのではという意見もあるぐらいだ。	男性	70～	20～
交通取り締まりも必要だが、交通違反をしないような指導（違反が多い場所での取り締まりではなく、警察官が立哨指導する）を多くすることで、交通マナーの向上につなげる。	男性	40～49	20～
携帯電話を使用しながらの運転者も多くいると思います。自転車についても同じです。香川県警は甘すぎる！	男性	30～39	10～19
特に合図無しの変換や代わり端の信号無視などは、こちらも不快になり、つかつかとするので、当方の安全のためには、して欲しくない。また、取締りが少ないと不公平感が増して、つい道交法を守りにくくなるのではないか。	男性	50～59	20～
車内が見えないスモーク、信号無視等の罰則の罰則強化、または交差点でのカメラ設置。	男性	40～49	20～
渋滞等で大型車をすり抜ける危険、悪質原付車を摘発してほしい。	男性	20～24	5～9
警察官が交差点とか、勅使の交差点の高速道路の下の空いているところにパトカーでいればいい。取り締まるより抑止力を考えたほうがいい。高知に行った時、二人組の警察官がよく歩いているのを見かけた。	女性	50～59	20～
上記問9に加えて、現場の警察官がキャリアを出世させる内部点数稼ぎの取り締まりではなく、県民の立場に立った指導を望む。	男性	25～29	10～19
それぞれが「自分は大丈夫」、「事故なんて他人事」と思っているから事故が起こるのであって、それについて自発性に訴えかけるのはほとんど効果が無いと思う。	女性	30～39	10～19
年々マナーが悪化しています。悪い例を見て、それをまねするようなケースをよく見かけます。マナーのみに委ねる状況の時期は過ぎているように感じます。	男性	50～59	20～
比較的地元意識が強く、香川が一番と思いがっている人が多いので、そこを利用して交通マナーの向上が図れたらいいのではないのでしょうか（東四国国体の時にマナーが向上したように思います）。	男性	40～49	20～
取り締まり効果は一時的だし、その場限りと思う。かえって反発心から逆効果になることがあると思う。マナーというより、安全性の問題である。事故の可能性や危険性を意識することは、自分に還ってくる安全性につながることを意識させる必要がある。ゆっくり走ることと安全な運転は別であること、安全な運転とトロイ運転は別であることを分らせるべきである。安全性とスムーズな運転は意識すれば両立する。	男性	40～49	20～
周囲の交通状況に配慮するような教育をしていかなければいけないと思う。	男性	30～39	10～19
ネズミ捕りよりも市報や県政便り、警察の便り等で交通マナー教育をするべきだと思います。例えばJAFの月刊誌には毎号、運転中の注意ポイントが載っています。	男性	60～69	20～
なかなか難しい問題だと思います。根幹は日本の現在の教育方針まで行くとします。	女性	25～29	5～9
強制力のある指導を徹底しないと改善は困難と考慮する。また、幼少時からの継続的な安全教育の推進も必要と思う。	男性	50～59	20～
危険な運転をする人に限って、運転が上手いと思いついて、各交通参加者の自発性に訴えかけても効果無しだと思います。多少の強制力をもって指導すべき。	女性	30～39	10～19
夜間の暴走族の取り締まりを強烈に行って欲しい。高齢者の交通マナーにも問題はあります。郵便局のバイク配達員のマナーも悪い。	男性	40～49	20～
取締りを強化して意識を高めることに尽きるとします。	女性	30～39	10～19
各自の自発性が原則ですが、マナーがあまりにも悪すぎるので、もう少し強制力をもった取組も必要だと思います。	女性	30～39	0～4
事故・違反を発生させたドライバーに、厳しい行政処分を。また、免許更新時の講習で厳しい指導をお願いします。	男性	30～39	10～19
免許を取得する時、更改の時などにもっと運転マナーを講習すればいいのでは？	女性	40～49	20～
相手のマナーが悪いから自分もという連鎖反応の部分もあるので、各自の自発性の問題は大きいのでは？	女性	30～39	10～19
速度超過、シートベルト未装着は、交通事故の原因、被害拡大につながりますが、それ以外にも改造バイクなどで危険運転行為を行う若年者の取り締まりも強化してほしい。自転車乗車中の携帯電話、傘さし、イヤホンの使用についても守られておらず、また取り締まりも条例が施行された最初だけの取り締まりだけで、警察は何もしていないのが気になることです。	男性	30～39	10～19
強制的な指導は無理ではないかと思う。人口だけで見るのではなく、香川は土地が狭いので、密度で考えたらそんなにワーストにはならない気もする。	男性	40～49	20～
本来であれば指導を重視するべきであろうが、ここまで交通マナーが悪化すれば取り締まりを強化する他にないのではないか。	男性	30～39	20～
若い人のマナーが悪く、危ないので、22歳ぐらいまでの人は講習を増やすべきではないかと思えます。	男性	30～39	20～
取締は、基本的に道路交通法の違反なので、マナーではない。また、マナーの部分に交通法を絡められるのかと言えば、限界があると思う。個人の自発性以外に方法はないと思う。	男性	40～49	20～
ここまでひどい状況を変えていくには荒療治が必要な気がします。	女性	20～24	0～4
具体的にこういう場合は、こうするのがいいという事例を紹介する。	女性	30～39	10～19
自転車・バイクなどの危険走行の強制取締りも時には必要かと感じる。	男性	60～69	20～
取り締まりまではいかなくても、交差点などで誰かが監視していたら、ずいぶん意識も変わってくるかもしれません。	女性	40～49	20～
定点での速度取り締まりでは事故は減らない。パトカーでの巡回などでの歩行者への直接警告が効果的であると思う。	男性	30～39	10～19
問9に記載したが、各交通参加者の自発性に訴えかけても、香川県の道路事情から、継続性に問題があると思う。	男性	30～39	10～19
マナーの悪い者に、警察官が交通安全の指導をするとうい。	男性	40～49	20～
学校教育からきちんと見直していくべき。	男性	40～49	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果一記述式一

問10・その4

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針についての意見	性別	年齢	運転歴
<p>運転マナーの向上と交通事故の減少には、最終的には道路を利用するすべての人々の意識を改革していくことが必要になってくると思います。これは、自分勝手な運転が悲惨な交通事故を引き起こしてしまう可能性を含み、その後の人生がどのようなものとなるのかについて気づくことができるならば、自然と運転マナーの改善、ひいては交通事故の減少につながる可能性があると思うからです。しかし、「自分ぐらい無茶をしてもかまわない」、「捕まりさえしなければ別に良い」などと考える人々が存在していることも確かです。危険に気づける人々に対しては自発性にまかせる啓発を行えば足りると思いますが、後者に関してはある程度の強制力を執行することが不可欠であるとも考えられます。私としては「行政処分や刑事処分が嫌だからマナーをまもる」という考え方は賛成できませんが、それでも目的を達成するための効果としては十分なものがあると考えます。また、交通取締に関して、隠れて見張り、違反者を停止させるといったものではなく、SPが行っているような「見せる警備」のような「見せる取り締まり」を行ってほしいと個人的には思います。白バイやパトカーがいるだけで違反は減り、マナーも良くなることは確実です。捕まるとわかって違反する人間は（たぶん）いません。マナー向上という目的に関しては言えば、このような取り締まり方法もありではないかと思えます。</p>	男性	20～24	0～4
<p>自発性に訴えるのは、もちろん必要だが、取り締まり等、していかないと、だめだと思う。交通事故とは関係ないのだが、サンボートでイベントがあったとき、周辺でかなり路駐していて、パトカーがきていたのにもかかわらず、ほとんど車が移動されなかったのを見て、駐禁をとらないのはなぜか、と疑問をもちました。県庁周辺に青の自転車レーンができていますが、日中は駐停車が多く、こわくて自転車で走れない。運転手側から見ても危ない。</p>	女性	30～39	10～19
<p>徹底して指導取締りを強化していただきたい。</p>	男性	50～59	20～
<p>基本的に、運転はマナーの問題なので、一人一人の意識改革がなければ向上しないと思う。しかし、それを交通取締等の強制力を伴った指導をすすと、反抗心から改善しない人も多いことが考えられる。また、最近の交通取締は、交通違反をするのを事前指導するのではなく、事後指導しかしていないように思われる。特に、一方通行や右左折禁止などは、事前に標識等が見えにくい様な箇所を取締をしていることが多いので、交通マナーの悪い人というより、標識を見落としした善意過失者を取り締まっていると思うので、取締体制の悪意を大いに感じる。したがって、本当に交通事故を減少させ、マナーを向上しようと考えているなら、まずは事前注意をしっかり行うことが必要であると思われる。そして、その上でのマナー違反を、きっちり取り締まる必要があるのではないだろうか。</p>	女性	30～39	10～19
<p>経験から言うと、いつもと同じ道をなにげなく運転していても、ある日、「意外と標識を見落とししている」ことに気がきました。事故を防ぐためにも、ある程度の取り締まりは必要かと思えます。</p>	女性	30～39	20～
<p>運転免許を持たせすぎ、ろくろくまともに運転が出来てない。</p>	男性	50～59	20～
<p>運転免許取得時のキャンペーン参加を必須項目とするなどの改善を行う。</p>	男性	40～49	20～
<p>抜本的な法改正を実施し、運転免許取得を厳重にし、悪質かつ故意的な違反態様には、厳罰を実施。さらに、取り締まりにさいしては、取り締まりに負担のかからない法整備および、民間の取り締まりを拡大。また、免許更新時は、とくに違反者に対して、実のある講習かつ危機感を感じさせるような講習を実施するとともに、違反者に対して、ボランティアを必須なものにする（街頭活動、道路環境整備等）。実際の意見としては、取り締まりの強化であるが、口頭警告など、注意喚起を呼びかけるために、パトカーで停車を求めるといった予防的な活動を実施。また、違反者、自己当事者は、更新時になんらかの面談、事故分析等を実施させる。</p>	男性	30～39	10～19
<p>ある程度、罰則を設けないと、人は動かないと思う。特に大人は。</p>	女性	30～39	10～19
<p>点数減点とかそういうのをメインにするのではなく、マナーを守れるような取り締まりをして欲しいと思います。減点されるからスピードを出さない、シートベルトをするのではなく、もっと意識を持って自然とできるようになればいいのですが。取り締まりも大事ですが、たまには笛を鳴らして注意だけにすとかすればいいのではないのでしょうか。</p>	女性	30～39	10～19
<p>自動車運転者には、もちろん法に従った指導が必要だと思います。近年の自転車の法についての徹底が急がれるように思います。自転車の車道通行について右側通行の禁止は特に危険だと思えます。細道から幹線道路へ進入し、進行方向が右側道路の場合だったのでしょうか、歩道1メートル以上あり、片側道路2、3車線でも平気で道路右側車線を走行する自転車を見ると、自転車は車道でも違うでしょう（高齢者によく見受けられます）。また、自転車のルール・マナーを幼き頃から徹底することも必要だと思います。近年は、保護者がほとんど送り迎えをし、中学生になったら突然一人で自転車に乗る。親子で自転車で生活をともにすることがなかったから教えてもらうこともなく過ごしているというのも一つの要因かとも思えます。</p>	女性	40～49	20～
<p>基本方針は、ドライバー、一人一人の安全運転への自発性向上を訴えかけることが必要だと思います。</p>	男性	30～39	20～
<p>取り締まり、指導といった現実的な形のあるものを進めるべきだと思います。</p>	男性	40～49	20～
<p>国道や県道といった広い道路だけでなく、広い道路から一本入った狭い道路で取り締まりをすれば、もっと実態が把握できるものと思います。</p>	男性	30～39	20～
<p>弱者優先をいいことに、弱者がマナーを守っていない。弱者といわれている人を指導すること。</p>	男性	60～69	20～
<p>一部の横断歩道で強制的に自転車横断帯等の指導をしていたりするが、そこだけ気を付けて、他では無視ということもよくある。強制するより、どういふ挙動が事故を招くのかという危険性を周知すべき。危ないと分かればルールを守って走行すると思うから。でも、見ないで捨てられるような無駄な教材等はやめて欲しい。</p>	女性	25～29	0～4
<p>子供のころからの教育が一番大事だと思う。</p>	男性	30～39	10～19
<p>とにかく、走っていて、交通ルールを守らない、譲り合う心がない、自分本位の運転ばかりが目につく。正直、走っていて危険を感じる。こと、危ないと思うことは常にあります。大阪なども行きますが、譲るところは、マナーとして守られているように思えます。高速道路も、安くなって日頃使わない方が、危ない運転をされるのでとても走りにくい状況です。事故の確率も確実に上がっているのでは？それと、取り締まりをして本当に危ない方が検挙できていないとも言えないのでは？難しい問題です。取り締まりの方も大変だと思います。</p>	男性	50～59	20～
<p>自分たちが意識的に行動を変えていくならいいと思いますが、それを多くの人ができていないためにマナーの向上がみられないのが実情だと思います。実際、白バイやパトカー、オービスの前ではみんな交通ルールを意識的に守ろうとしているように思えますが、それを過ぎてしまえばすぐに気が緩んでいる気がします。</p>	女性	～19	0～4
<p>自発性だけでは難しいと思います。</p>	女性	40～49	20～
<p>多数のドライバーは、自分は普通の運転であると思っており、マナーが「良くない、悪い」と認識している方は多くないのでは。したがって、自発性に訴えかけるだけでは効果は期待できないと考えます。使い古した言葉ではありますが、事故を防ぐにはまず小さな「事故の芽」から摘み取っていかねばなりません。改革には少なからず痛みが伴います。「こんなことで!？」と反発がある位の取り締まり、強制力をともなった指導が必要では。</p>	男性	40～49	20～
<p>本人が自覚症状をもてるような教育が重要であるが、指導取締りを更に厳しくしてほしい。</p>	男性	40～49	20～
<p>問6で『自分は見えていないからヘッドライトを点灯する必要はない』とあるが、相手からの視認性を上げるために点灯するという意識は無い。すなわち交通マナー（ルールではない）を知らない。マナーが悪いのではなく無知なのではないか？</p>	男性	40～49	20～
<p>交通事故を減少させるためには、自転車及び歩行者が夜間道路を通行する際、車両から発見が遅れ事故となる場合が非常に多い。特に、これから冬場になり、来ている服の色が黒っぽくなり見えにくくなる。このような人たちは、必ずといっていいほど反射材を何も身につけていないことが多い。従って、反射材の着用を法律で強制的に着用させるようにすると、事故は大幅に減少すると思う。</p>	男性	60～69	20～
<p>強制力には、経費と人力が必要ですよ。何より、まずは教育とハード面の改善が必要だと思います。</p>	男性	30～39	10～19
<p>目に余る運転を見かけても、指摘や指導をする権限のない者の忠告は、トラブルのもとになるだけです。是非、と申しあげると当局の負担増にもなりますので、できるだけ強制力をともなった指導をお願いしたいです。</p>	男性	70～	20～
<p>おそらく警察官の数が少ないので、運転者の自主性に任せているとは思いますが。しかし、死亡事故全国ワースト上位を常に続けているということは、マナーの悪さからいえるように（家庭での教育が主）、強制力を伴った取締りをしなければならないと思います。</p>	男性	50～59	20～
<p>指導は免許を持っているものだけに行うのではなく、老人、自転車の中高生にも行うべき。また、取り締まりの多くはノルマを警察官に課し、事故の多いところでもなく違反の多いところで行っているため、これを改善すべき。ノルマに関しては月本数など、関係者より確認済み。捕まえた（本）点数でなく、事故が減ることをノルマとするべき。</p>	男性	40～49	20～
<p>小さい頃からの教育が重要である。</p>	女性	70～	20～
<p>人の良識に問うようなシーンを繰り返しメディアで伝えるのはどうでしょうか。</p>	男性	50～59	20～
<p>夜、遅い時間に信号無視している車やバイクがよくいる。</p>	男性	20～24	0～4
<p>教習所で、まともでないことを教えるのは禁止すべきだと思います。</p>	男性	30～39	5～9

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問10・その5

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針についての意見	性別	年齢	運転歴
シートベルトと同様に取り締まりをしないと変わらないと思う。	男性	40～49	20～
警察は、普段安全運転で、たまに40制限の道路で60で走ってるような車をつかまえるが、ゲンチャとかでノーヘルのふらふら運転をしている人や、暴走族のような車をつかまえてないような気がする。死亡事故が多い道路で取り締まりをしたらいいと思う。	女性	30～39	20～
ハワイなど歩行者優先が浸透しているような国などを見習わなくてはならない。そもそも「マナー」とは何かを考えさせ、「自分は他者にとって不快感・危機感を与えていないか？」と常に自身に問うような意識改革が必要ではないかと思う。	男性	30～39	20～
考え方の違う、さまざまな人がいるので、個人の自発性だけでは不十分な気がします。	女性	30～39	10～19
お年寄りの方の事故が多いので、地道な指導が必要だと思いますが、指導はあくまで指導であって、特にお年寄りには、なかなか浸透できないように思います。若い人を含め、ある程度の交通取締りや強制力が必要だと思いますが、やりすぎること問題だと思います。	男性	50～59	20～
罰則の強化。	男性	60～69	20～
あまり強制的なものは好ましくはないが、パトロール車を多く配備・運転させて、心理的に強制力を持たせても良いと思う。	女性	50～59	20～
強制力を伴った指導を行うとともに、道路環境を再整備すべきではないだろうか。事故が数多く発生している道路のレーン構造を変えるとき、物理的な環境の変化が必要だと思われる。	男性	30～39	10～19
交通マナーが悪くなると、ドライバー自身が危険になったり、困ったりする機会が多くなっているはずである。ドライバー自身の身を守るためにマナーが必要だという意味もあるから、「マナーを守ったらこのような交通事情になりますよ」という前向きな教育も必要ではないか。あまり他車や歩行者に親切すぎる運転もかえって危険なことがあるので、過度な親切は奨励しない方がいい。例えば、歩行者が道路を渡りたがっているのに気がついても、車の多い道路では、親切で車を止めるのは、歩行者も自分もかえって危険です。	男性	60～69	20～
取り締まりも大事だと思いますが、やはり運転者の意識だと思います。みんながその意識をもっと持つように、何かあればいいと思います。	女性	25～29	10～19
悪質なドライバーは、取り締まりを強化しても指導してもらいたい。	男性	40～49	20～
交通マナーを良くしていかなないといけないと考える人を増やさないといけないと思いますが、実際はパトカーや白バイが巡回してないと良くならないと思います。	女性	20～24	0～4
基本的には個人の自発性が大事だと思いますが、免許の更新の際に、今まで以上に指導を強化したり、香川県の交通事故の現状等を知らせたり、車の運転をすることがどれだけ責任を持つことになるか、改めて伝えることが大事だと思います。	男性	25～29	5～9
警察白書によると、取り締まり件数は非常に少ないが、事故件数は全国ナンバーワン。つまり貴様ら警察が何の仕事もしてない証拠。世間一般では税金泥棒、給料泥棒と言う。	男性	30～39	20～
ある程度の取り締まりは、防御の点からも必要でしょう。	男性	40～49	20～
学校や老人ホームで、交通のルールやマナーを教えるべきだと思います。	男性	50～59	20～
交通参加者にはルールを守り、県警の取り締まりに共感する人も多くいると思う。なので、法律よりは、「安全」という言葉を大いに持ちながら検討すれば良いと思います。	男性	～19	0～4
学生・高齢者の交通マナーが悪い。	女性	25～29	0～4
交通違反者の事故に巻き込まれたくない。	女性	20～24	0～4
信号無視をよく見かけるので、もっとまめに交差点に警官が立つべき。	男性	50～59	20～
違反したことが悪いことだと思っていない人が多い。	男性	40～49	10～19
個人の自発性に任せてはマナー向上はありえない。	男性	25～29	10～19
いつも同じ場所で違反取締をするのは意味がないと思う。	女性	60～69	20～
ある程度は強制力も必要。暴走運転等は、特に取り締まるべき。	男性	50～59	20～
皆、余裕がないから仕方ない。	男性	30～39	10～19
市街地への通勤者は公共交通機関を利用して、マイカー通勤を減らせば事故も減るのでは。	男性	60～69	20～
罰を与えるべき。集会、広告などは税金の無駄。	女性	30～39	5～9
自己中心的な考えを改めさせるべき。	女性	40～49	0～4
取り締まりをする頻度が少なすぎる。	男性	50～59	20～
スピード違反、飲酒運転等もっと取り締まるべき。	男性	30～39	10～19
交通安全のPRが少ない。香川の交通マナーの悪さも含めて告知すべき。	男性	40～49	20～
それぞれが思いやりの気持ちを持つべき。	女性	60～69	20～
自転車や歩行者、高齢者の注意も必要。	女性	50～59	20～
違反者は、違反をしたという自覚がないのでは。自覚させるような指導を望む。	女性	50～59	10～19
改善面を強制的に行ってほしい。ワースト1位の自覚がない。	女性	40～49	20～
自動車だけでなく、自転車、自動二輪車、歩行者にも責任を問うべき。	女性	25～29	10～19
ドライバーの意識を変える必要がある。	女性	30～39	5～9
強制力を伴った指導は、継続性に欠ける。	女性	40～49	20～
自発性に任せては、マナーはよくなる。強制力を伴うべき。	男性	20～24	0～4
子どものときから交通安全についての教育を続けるべき。	女性	40～49	20～
自発性に期待してもよくなる。と思う。	男性	60～69	20～
危険予測を身につける。法を守る。	男性	60～69	20～
パトカーや白バイの見回り強化。	女性	25～29	5～9
他の交通参加者への配慮が行えることが重要だと考える。	男性	20～24	0～4
自発的に改善してくれるドライバーがたくさんいるのなら、ワースト1位にはならない。	男性	20～24	0～4
どんどん取り締まったら良いと思います。言っても聞かないから。	女性	50～59	20～

## 交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

## 問10・その6

香川県の交通事故を減少させ、マナーを向上させるために望ましい基本的方針についての意見	性別	年齢	運転歴
無理にでも強制力を伴うべき。そのレベルまで来ている。	男性	20～24	0～4
公共交通機関をもっと充実させる。	男性	20～24	0～4
県民性の問題だと思うので、強制力を伴わないと効果がないのでは。	男性	20～24	0～4
県の条例等に基本的な運転方法の取り締まりを入れるべき。	男性	20～24	5～9
自発性だけではやらない人がある。ある程度強制力を伴うべき。	男性	20～24	0～4
ウインカーを早く出すべき。並走は避ける。	男性	20～24	0～4
信号の間隔、右折車線の有無、システムの観点での改善も必要。	男性	20～24	5～9
強制力を伴わないと守る人は少ない。	女性	～19	0～4
スピードオーバーや信号無視など、罪を犯したドライバーへ訴えるべき。	女性	20～24	0～4
自発性に訴えかけた結果が現状なので強制力を伴うべき。	男性	～19	0～4
自発性に訴えた結果が現状。交通量や事故の多い場所には、常に警官を配置する等、具体的な対処を望む。	男性	～19	0～4
スピード違反はもちろん、運転席にカーテンをつけている車、ウインカーを出さないドライバーを取り締まってほしい。	男性	20～24	5～9
高齢者の運転マナーもひどい。	男性	20～24	0～4
取り締まりをしなくても、パトカー等が走っているだけでドライバーの意識は高まるのでは。	女性	20～24	0～4
取り締まりを行う場所をランダムにしたり、パトカーが走るだけでマナーは改善されると思う。	女性	20～24	0～4
乱暴な運転のドライバーをもっと取り締まってほしい。	男性	20～24	0～4

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問13・その1

視聴もしくは利活用したことのある動画教材についての意見	性別	年齢	運転歴
視聴する機会がありませんでした。	男性	40～49	20～
もしかしたら見たことがあるかもしれないが、香川県交通安全教育推進会議のものかどうか分からない。	男性	25～29	5～9
見たことありません。どこでみたりするのですか？	男性	40～49	20～
動画教材の配布先等、知らない事が多いです。	女性	25～29	5～9
市町村や県の広報誌を活用してPRをもっと行うべきであると感じます。このような動画教材があることも知らない人が多いのではないのでしょうか？また、気軽に貸し出しできるように公民館（高松市で言いますとコミュニティセンター）等に置いていただき、地域の交通安全セミナー等で活用できたら良いのではないのでしょうか。	男性	40～49	20～
インターネットで活用することが出来ればいいと思います。	男性	40～49	20～
一年に何度も教材にふれなければ、危険に対する危機感が保てないと思う。学生には、学校で教材に触れさせ、感想や意見を聞くことができるが、免許を持ち、交通ルールや教材に関心のないドライバーに教材をいつ、どこで見せているのか？	女性	30～39	20～
そのような教材がどこにいけば見ることが出来るのかすら知らない。岡山県のようにスポットでテレビCMを入れるような、広く一般に知らしめることの出来る施策を望みたい。	女性	40～49	20～
動画教材があること自体、また、どこで見ることが出来るのかまったく知りません。	男性	30～39	10～19
すみませんが、記憶にないです。	女性	40～49	10～19
民学官の連携にも関わらず、利用したことがないばかりでなく、存在を知らなかった。残念です。学校教育に取り入れるべきであると思う。	女性	30～39	5～9
教材を配布したり、限られた場所での講習会を開いたりしただけでは、それを開く人の自己満足でしかないと思います。事実、ここ数年、香川県の交通マナーは良くなるどころかますます酷くなっていると感じます。	男性	40～49	20～
今、思い出しません。	女性	60～69	20～
こういう動画教材があるのも初耳なのですが、どこで見せているのですか？毎年作るほどの効果と必要性があるのでしょうか。	女性	30～39	5～9
今回のアンケートまでこのようなことがあることを知らなかった。もっと周知できるようにしてほしい。	男性	25～29	10～19
上記のような、まさに無駄遣いはやめていただきたい。他に交通安全教室を開くとか、危険な道路を探すことなどに活用すべきではないのでしょうか？お金があるから、人がいるからの理由で作成しないでほしい、慈善事業では決してありません！ひとりひとりの命を守る活動である以上、効果性の高い活動費をきちんと見極め、判断した上で投資すべきである！上記のような無駄な活動をしていることが分かったこと自体、遺憾であります。	男性	30～39	10～19
どこで、どうすれば視聴できるのか、まずそのことを聞きたい。	男性	40～49	20～
交通マナーに踏み込んだ画期的な教材。	男性	30～39	10～19
こんなに沢山動画教材があるのであれば、是非見てみたい。	女性	40～49	20～
こういった教材を学校やコミュニティセンターを通じて、貸出してほしい。もしすでに貸出しているならば、認知度が低いと思いますので、アピールが必要かと思えます。	女性	30～39	10～19
日頃から気を付けて運転しているつもりですが、改めて確認の必要性を再認識した。	女性	60～69	20～
視聴する機会が少ない。	男性	40～49	20～
今までと違った感覚で運転マナーを学ぶことができた。	男性	40～49	20～
これからも予算を確保して、作成をお願いしたい。	男性	60～69	20～
どこで借りれるのですか？	女性	30～39	10～19
高齢者マークが対向時に分かる場所に添付できないのか。狭隘な道路でもヘッチャラで、スピードを落とさず走っているように思えます。	男性	60～69	20～
どこで視聴できるのかなど何も知らないため、私のような人が多いと思うので、もっと周知させて欲しい。	女性	30～39	10～19
私は原付を皮切りに自動二輪、四輪（普通車）と順を追って免許を取得、24年のキャリアです。昨年、新聞報道で見た時は、無事故無違反を貫いている身でもあり、なんとなく見ました。ところが、「そこどけ、そこどけお馬が通る」ような思いで運転しているのではないかと。つまり、我が物顔で運転しているのではと指摘されました。教材のタイトルではないが、リリリが取得時より失われているのか。改めて見て、四輪で運転歴16年、慣れが先に走っているように反省させられました。	男性	40～49	20～
安全運転管理事業場に積極的に配布するなどして、その普及に努めると共に、一般の事業場にもPRすることなどが必要と思われる。また、若者が視聴するような資料作りが、ネット上での公開も必要と思われる。	男性	60～69	20～
今年、免許更新のため高齢者講習を受けたが、そのときにあったかもしれない。香川県交通安全教育推進会議自体の存在すら知らなかった。どのような方々が構成員となっているのかも知らない。	男性	70～	20～
どんなものか一度見てみたい。	女性	40～49	10～19
内容はとてもいいと思うのもっといろんなところで視聴できるといいと思う。夜や夕方のニュース番組などで家族みんなで見れて、話し合いができればいいと思う。	女性	30～39	5～9
同じような内容があるけど、これは毎年作る必要があるの？見たかもしれないが、記憶にない。	男性	25～29	5～9
その教材をどこで、誰に見せているのか知らない。免許書き換えの時のが、そうですか？無駄なお金を使っはいたないのでしょうか。効果のほども疑問です。	女性	50～59	20～
こういった教材があるのを知りませんでした。もしかしたらどこかで見たのかもしれませんが、残念ながら記憶にありません。そのような教材にかかる費用も高額だと思いますし、もっと世間に知られるよう努力していただきたいと思えます。たぶんすばらしい教材だと思うので。	女性	30～39	10～19
現実的な教材の活用方法を検討すべき。企業での活用も必要なのでは？	男性	30～39	10～19
タイトルはどれも興味をひくが、一体どこで、どうやって視聴するのか知らない。図書館にでも置いて貸出できるようにしたら、広く浸透するのではないですか（もし既にしていたらすみません）。	女性	50～59	20～
PR不足ではないですか。読んでピンとくる教材はないです。	女性	40～49	20～
教材があることをもっと広報すべきである。	女性	30～39	10～19
有名女優（犬ではなく）にキャンペーンを頼んで下さい。	男性	40～49	20～
若いころからその場所で生活している現在の高齢者は、環境の変化についていけない。一昔は道路もなく農道だった。車が通っても速くなかった。ところが、道路が整備され、車線が増え、車両が速度を出して通り過ぎる。この場所はお年よりにしてみれば昔からの庭みたいなもの。今更、環境に溶け込めず教養を受けてもなかなかなじまないの、高齢者が被害にあう現実です。	女性	50～59	20～
子供会・老人会・自治会・保育所・幼稚園・学校・各職場などで視聴の機会を増やす。	男性	50～59	20～
どこで貸出しているのかわかりません。	女性	40～49	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

問13・その2

視聴もしくは利活用したことのある動画教材についての意見	性別	年齢	運転歴
覚えていない。	女性	20～24	0～4
これらの教材を一般ドライバーは、どのタイミングで視聴する機会がありますか？どのタイミングで視聴させようと作成しているのですか？活用方法がみえません。運転免許の更新を含め、日常生活において視聴する機会が今まで一度もありませんでした。	男性	40～49	20～
こういう教材があるのを知らなかった。もっと広報すべきだと思う。	男性	60～69	20～
安全運転管理者講習により受講しまして、よく知識が得られ、ためになりました。	男性	30～39	10～19
まず第一に、同推進会議活動について、広く県民に周知広報していただくことを要望します。せっかく、作成された教材がさらに活用されることを望みます。地域のコミュニティセンター、自治会等のさまざまな場所で。	男性	50～59	20～
このようないいものがあるのであれば、もっと宣伝して活用すべきであると思う	男性	40～49	20～
知りません。	男性	30～39	10～19
一般に周知することが一番。せっかく作っても見る機会が無くては無駄遣いにもなるだろう。	男性	50～59	20～
こういうものより、事故現場の凄惨な写真や動画、加害者・被害者のその後の人生をまとめ、配布した方が効果的。	男性	25～29	10～19
危険予知の講習は他の自治体のものを受けたことがあるが、非常に参考になり、いいものと思っています。そのような講習があるのに香川県のマナーは何故？と思います。	男性	40～49	20～
普通、免許更新の時のいつもと変わらないと感じる講習ぐらいしか、この手の話を聞く機会がないのではないか。	男性	40～49	20～
昨年11月に高松に転居してきたので、活用する機会がありませんでした。	男性	40～49	20～
自転車は左側通行らしいが徹底されてないと思います。歩道を通る自転車も多いが、法的にこれはいいのか、悪いのか、わかりません。こういう点も教えてもらいたいと思います。	男性	60～69	20～
全く聞いたこともありません。	女性	25～29	5～9
どこでどう活用されているのか全くわかりません。	女性	30～39	10～19
この4月に転勤してきたのでよく分かりません。	男性	50～59	20～
ひょっとしてどこかで視聴しているかもしれないが、推進会議のものかどうかを意識していないので分からない。	男性	40～49	20～
動画教材を香川県警察のホームページなどで公開することはできないか？	男性	30～39	20～
この前まで香川にいなかったの。	女性	20～24	0～4
これまでこのような教材を利用したことはありませんが、その理由として、これらを視聴する機会が少ないことがあげられます。実際に私はこれらを視聴するためにはどこへ行けばいいのか知りませんでした。危険予測を内容としていることから、交通安全啓発のためには有意義なものであると推測することができますが、それだけにその存在すら知られぬままにされていることは残念であると思います。	男性	20～24	0～4
教材指導は継続することが必要であると思います。しかし、事故は道路現場で起こっており、現場指導が最も効果が上がると思います。	男性	60～69	20～
利用するにはどうすればよいか知りません。	男性	40～49	20～
利用の方法など、もっと広報活動を行って下さい。	男性	50～59	20～
動画教材の広報活動としてはどのようなことを行っているのでしょうか。私自身、このような教材は知らないのですが、もっと広報活動をしっかりしていただき、より多くの方に知ってもらえる場や機会を作ってください。企業等を対象とした出張研修等を行ってみるのもいいのではないのでしょうか。	女性	30～39	10～19
地元民のキャストの採用は、成功と思われる。	男性	40～49	20～
認知度を上げる必要があると思う。	男性	30～39	10～19
テレビ（NHK高松のニュースなど）で何度か流すようになれば、見る機会も増えるように思う。	女性	30～39	10～19
予算はかかりますが、広報でもっと交通安全についてアピールして欲しいです。高齢者社会になってきているので、お年寄りの交通マナーの悪さも目立ってきているように思います。	女性	30～39	10～19
改めてルールについて確認することが出来たのでよかったと思う。	男性	30～39	20～
教材の存在自体知りませんでした。	男性	30～39	20～
どこで見られますか？ネット配信とかは？YouTubeみたいな。興味深く、話題性等があればアクセスも多くなって、若者からネット世代には口コミで広がったりすると思いますが。	女性	25～29	0～4
海外のように、交通事故の悲惨さを映像で訴えかける必要がある。	男性	30～39	10～19
全く別件ですが、交差点の右折時、黄色、赤になっても直進してくる。信号も時差でないところがほとんどであり、すぐに渋滞になる。交通量により、時差にする必要があるところがまだまだ多いのでは？かといって、横の信号は、青になったら慌てたように侵入してくる。危ないです。	男性	50～59	20～
自分が覚えていないだけで、教習場で見たくもありませんが、あまり強い印象は残っていません。	女性	～19	0～4
パソコンをほとんど使わないので、このような教材があることをしりませんでした。ふだん忙しいため、教材があってもあまり活用する時間がないかもしれません。	女性	40～49	20～
今後ぜひ活用させてもらいます。	男性	40～49	20～
小冊子の方が使いやすいそうです。	男性	40～49	20～
一般の人は、どのような活動をしているのか知らない人が多いのではないかと。また、知っていてもどのような教材を保有しているか知っている人は、特定の人に限定されるのではないかと。もっと宣伝し、活用してもらえるようにすることが必要。	男性	60～69	20～
よく分かってもらえると思います。	男性	70～	20～
関係者のみ知る教材では？	男性	50～59	20～
わかりやすい。	男性	50～59	20～
せっかく作成しても、県民に認知され、使用されないのではもったいない。より効果的なPR、使用の機会などを検討されてはどうか。	男性	30～39	20～
どこでどのようにして活用されているのかを知りません。	女性	30～39	10～19
CDのソフトにより教材を活用しましたが、今はインターネットで活用できるようにしているのでしょうか。インターネットで活用できるようにすれば、後はその周知と利用について検討すれば良いと思います。	男性	50～59	20～
組織自体を知らないの、そういう組織があること、活動をしていることをもっとPRして欲しい。	女性	30～39	10～19

## 交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

## 問13・その3

視聴もしくは利活用したことのある動画教材についての意見	性別	年齢	運転歴
お役所仕事です。県民の目線になって、実情にあったことをしてください。また、警察関係者の（信号機などの民間団体を含め）各団体への天下りを止めてください。	男性	40～49	20～
成人してからは視聴する機会を持ってないというのが実感です。もしかして、自動車免許の更新時の講習で見ていたかもしれませんが。	女性	50～59	20～
そのような教材を作成していることすら知りませんでした。どのような方法で県民に発信しているのでしょうか。	女性	25～29	5～9
活用したかどうか曖昧。	女性	30～39	10～19
また確認してみます。	女性	25～29	10～19
免許更新時の講習に取り入れられているものでしょうか？	女性	30～39	5～9
もっと告知をして、多くの方が視聴できるように工夫してほしい。	男性	40～49	20～
見ているかもしれないのですが、わかりません。	女性	20～24	0～4
視聴も活用もしたことはないのですが、危険予測トレーニングは重要だと思うのでぜひ視聴してみたいです。危険予測トレーニングは自動車学校でやったことがあるのですが、その時の失敗などは今でも自分の中でいい教訓となっていて大変意味があると思うので、ぜひ続けてほしいです。	男性	25～29	5～9
こんなものを作る金や暇があるなら、街中に出て違反者を捕まえてください。徹底的に切符切りまくれば大人しくなる。特に老人、女に問題が。	男性	30～39	20～
今後、視聴して実践的に自分のマナーや他人の交通マナーを比較し、マナー向上のメリットを探したい。	男性	～19	0～4
学生・高齢者を見かけると速度を落とし、止まれるようにしています。	女性	50～59	20～
ムダ。	男性	50～59	20～
教材を利用する機会がない。	女性	20～24	0～4
教材があることを知らなかった。	男性	50～59	20～
組織のことを知らなかった。活動についても知らない。	男性	40～49	20～
教材に無駄な費用を使うのはやめてほしい。	女性	40～49	20～
香川県は自転車の数が多いので、自転車のマナーを良くすることで、事故は減ると思う。	男性	20～24	0～4
視聴したことがあるかもしれないが、覚えていない。	男性	20～24	0～4
わかりやすい。	男性	20～24	0～4
わかりやすい資料だと思う。	男性	20～24	0～4
実際に事故に遭った人のその後の人生等を見せて、もっと緊張感を持たせたほうがよい。	男性	～19	0～4
普通に運転している人にとっては当たり前だが、再認識という点では良いと思う。	男性	20～24	0～4
改めて高齢者の特性を認識できて良いと思う。	女性	20～24	0～4

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

意見・その1

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
交通マナーの向上を求める。ドライバーのマナーの向上が交通事故減少につながっていくと思う。	男性	50～59	20～
香川県交通安全教育推進会議についての広報活動をしてほしい。	男性	40～49	20～
メルマガでこういったアンケートがあるのをしりました。	女性	30～39	10～19
交通安全教材等、もっと身近な場所で配布・設置してほしい。警察署に行けばあるのかもしれませんが、悪い事をしたわけでもないのに行くのが少し抵抗がある。	男性	25～29	10～19
アンケートの結果を、ぜひ香川県の交通安全の向上にいかしてください。	男性	40～49	20～
モラルの向上が問題解決に繋がると思います。	女性	30～39	10～19
香川県の人は心に余裕がないのかせつかな運転ばかりの人が多く、譲り合うとゆうことをしない！だから事故が多いのだと思います。	女性	20～24	0～4
最近、本当にマナーが悪い。信号無視など一日に何度も見る。免許を持っているのだろうかと思う。子供をもつ親として、心配でならない。もっと、パトロールの強化をして、どんどん取り締まってほしい。	男性	40～49	20～
マナーの向上よりも、むしろ運転技術が未熟なドライバーが多すぎるように思う。例えば、交差点や一車線での右折の場合、後ろの車に配慮せずに、道の真ん中で止まって対向車がいなくなるのを待っているドライバーをよく見かける。これでは後続車もイライラするし、運転も雑になり事故につながるのではないかと思います。それに、渋滞の原因のひとつもこういうケースではないか。それと狭い道で対向車とすれ違う場合、女性の運転技術の未熟さが目に付く。左側が50センチ以上も空いているのに、それが精一杯のようなドライバーが多すぎる。	男性	50～59	20～
今後とも、交通安全に努力したいと思います。	男性	40～49	20～
【問6】ライトの質問項目についてオート機能でライトが付く車種が近年多くみられる。オートにしてる人が多いのでは？項目がなかったです	女性	25～29	5～9
私も子供が小学校に通っているの、毎日子供が学校に無事に登校し、下校してくるのを常に心配しております。毎朝「車に気をつけて行くんだよ。」ということ必ず言って、送り出すようにしておりますし、交通事故のニュースが報道されるたびに「気をつけようね」と家族で話合っています。交通事故は、僅かな油断から発生してしまうことも多いと思われます。ライトが切れたまま、夜間走行している車種やブレーキランプが片方切れているのにもかかわらず、平気で走行しているドライバー。ナンバープレートを見えないようにカバーで覆っている車種、後部ナンバープレートの尾灯を外して見えないように走行している車種、車検切れの自動車に平気で乗車している人、ちょっとの間だからといって道路に自動車を駐車して買い物したり、近所のお宅を訪問する無神経な人、言えざりがありますが、こういったことの取締りがドライバーの意識改革に結びついていくのではないかと思います。警察の皆様も大変だと思いますが、ワースト1位などという不名誉なレッテルを返上する為にも交通取締りの強化を第一に県民総ぐるみで交通事故の撲滅のため私も、微力ながら協力を惜みせず、運動に取り組んでまいりたいと決意しております。	男性	40～49	20～
市美術館裏通りの中央通との交差点は、四番町小学校が廃校になった為、信号も歩道橋も必要無いのではないのでしょうか？ここに信号がある為に、紺屋町を左折した車が直ぐに赤信号につかえて少数の車しか動けず、美術館通りから今新町の夕方はいつも大渋滞です。どうにかして欲しいです。	男性	40～49	20～
幼少期からのマナー講習などを継続的にしていけば、中長期的な観点で考えれば改善されると思うので是非して欲しいです。また、交通警ら等、職務が大変なのは重々承知している上でお願いしたいのですが、香大の経済学部と教育学部の間にある道路の取り締まりをお願いしたいと思います。夜間、パトカーで巡回されている様ですが、問題の本質は登下校時であり、特に朝のマナーの悪さには目を見張るものがあります。マナーの悪い状態で四輪免許を取って運転されては、今後数年内に死亡事故が著しく増加するのではと危惧しています。また、四輪でウイニカーを直前、または出さずに右左折や進路変更をしているのを数多く見かけます。香川県のマナーの悪さの代表格だと思います。いざれにしても、現状では最悪の部類です今後のマナー向上を望めるような活動をお願いします。	男性	30～39	10～19
県警の活動をあまり知りませんでした。今回の懸賞付きのアンケートなどは市民の目を向ける手段として有効だと思いました。	男性	40～49	20～
香川県はかなり前から、交通事故が多く、ルールやマナーも非常に低レベルです。これは、怠惰で自己中な親が子育てをし、自分と同じ人間を育てたことと、変わりがないように思う。20歳代で免許取得し、違反を重ねるドライバーは何十年も同じ運転をし、他者を危険な状況に巻き込むと思う。加害者は数年で元の生活に戻り、被害者とその家族は人生を壊され、痛みと悲しみの一生を送っている。歩行者を守るは今やドライバーの常識に頼れません。取り締まる範囲にも限界があります。優良ドライバーを育て、増やしていくことが最優先だと思います。せめて、免許取得時・更新時の教育を徹底してほしい。言いたいことを書き込みましたが、交通弱者・被害者達が少しでも安心して生活できる香川になってほしいです。また、交通安全に真摯に取り組んでいる方々にも、笑顔でいられる香川になってほしいです。今回、このようなアンケートに参加でき、ありがとうございました。	女性	30～39	20～
下校時、見守りで時々交差点で見守り活動を行っていますが、小学生では青信号でも時間がたっていれば、次の青信号まで待つ、横断している低学年の姿をよく見かけます。学校の教育または、親御さんの安全教育の一貫であると思われますが、それに反して中学生、高校生、大学生、一般人の方は信号が赤でも近くに車がみかけないときは赤信号でも平然とわたっている方を見かけます。ただ、私たちが立っていると、きちっと信号が変わるのを待っている方と、無視して赤でも平然とわたる方が見受けられます。車を運転していて一番危険を感じたのは、信号のない交差点で自転車が右側を走り交差点で左右を確認しないで止まらず飛び出してきたときです。	男性	60～69	20～
自己中心的・自分勝手なドライバーが多いのもっと巡視（パトロール）を行ってもらいたい（ドライバーの視野に入るように）。	男性	50～59	20～
これからは高齢者の交通安全対策について、他県に先駆けた施策を打ち出して欲しい。高齢者が被害者にも加害者にもならないよう、交通体系からの隔離など大胆な提言も良いと思う。	女性	40～49	20～
自動車事故は、ドライバーの不注意やマナーが悪いことにより起こるものもありますが、交差点の形状や信号機の位置、切り替わりのタイミング、渋滞の発生などがドライバーの不注意や強引な運転を誘っているケースもあると思います。そのような場所を調査して改善を進めていくようお願いいたします。	男性	30～39	10～19
現在、自分自身の日常の移動の交通手段は車で、ヒヤッとさされた時には、気をつけようと思うけれども、自分自身が、どんな運転をしているのか客観的に見たことはないの（自身ではきちんと走っているつもりですが）、免許の更新時にも、簡単な適性検査なり、アンケートなり、してみるのもありでは？	女性	40～49	10～19
良く分からない。専門用語があり、分かりづらかったです。もう少し分かりやすい言葉をお願いします。	女性	40～49	20～
交通安全について広まっていないことに大変残念に思う。まだまだ、危険運転を目にする機会も多くその危険運転者は決まっているように思う。そう言った危険運転者を「通報」するにはどうしたらいいのでしょうか？警察に知らせるといっては一般市民にとってまだ抵抗のある事です。もっと身近に民学官の連携を体験し感じる事が出来たら、警察や交通安全についても身近になるのではないかと思います。	女性	30～39	5～9
問13の動画教材が、インターネット上から見る事ができれば、是非視聴したい。	女性	25～29	5～9
自分の普段の運転が見直せてよかったです。	男性	70～	20～
まず交通安全教育は小さなうちから交通法規、交通標識をよく教えていく事から始めるべきだと思います。例えば、いくら車道と歩道を分離して危険性を減らしたつもりになっていても、自転車で乗る子供が交通法規を無視して車道の真ん中を走るようでは何にもなりませんから。また、交通違反の取締りばかりに力を入れるのではなく、実行するには色々難しいと思いますが、時間帯に関係なく交差点に赤色灯を点けたパトロールカーを置いたり、警察官を立たせたりするだけで随分歩行者を含め交通マナーは良くなると思いますが、どうでしょうか？	男性	40～49	20～
事故防止が一番効果的なのは、どんなことが実際に起こるのかを体感させたり、悲惨な事故を映像で見せたりすることだと思います。要するに、実際の事故で起こることを想像できない人や思いつかない人があまりにも多いのです（あくまでも他人事として捉えている）。救急隊員や交通警察官は、多くの現場を経験しているので危険な運転をするひとはいない。彼らのこれまでの貴重な体験を多くの人に語っていくような交通安全教育が今後重要ではないでしょうか？車という閉鎖空間に一度入ると、理性だけでは運転できないんです。大抵の人は、経験則からしか人は学べないです。	男性	40～49	20～
こういう取り組みは素晴らしいと思います。そうそう容易な事ではありませんが、交通マナーを改善しようという、最初の意識なくしては何も始まりませんので素晴らしいと思います。	男性	30～39	10～19
もっといろいろな場所で手軽に交通安全教育が受けられるような環境があれば良いと思う。	男性	25～29	10～19
この様なアンケートは度々あっていいと思います。	女性	60～69	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

意見・その2

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
まず、将来像をきちんと描くこと。現状の問題となるマナー、行動などをきちんと見極めること。効果を上げるための、抜本的な計画を立てること。問題に対する仮説を立てること。仮説を実践するための検証計画を作ることが必要であります。一般企業で実施している、当たり前のことをきちんと公務員の方も身につけていただきたいと思えます。まずは、実践する方たちの教育が必要ではないでしょうか？	男性	30～39	10～19
アンケートの問及び選択肢が試験問題のようになっており、模範解答と答えられない解答の羅列になっている。これで有意な結果を得られるのだろうか。これでは正答を誘導しているようなものであるから、結果はアンケートをとるまでもなく明らかに思える。これは、この試験問題を作った人の当初の意図に沿ったものだろうか。アンケートの作成と解答の方法など、大いに見直すべきである。	男性	30～39	10～19
高齢者の運転教育をもっと行うか、免許の上限を決めてほしい。	男性	30～39	10～19
・高齢化社会をむかえ、今後、四輪ドライバーを中心とした高齢者に配慮できる運転が必要であり、そのためには、交通マナーの向上が望まれる。 ・交通安全教育は、警察等が上から目線で実施するものではなく、交通参加者の自発的な行動を喚起するほうがよいと思われる。	男性	30～39	10～19
設問が教習所で見られる問題のようで、本当に今後に生かされるのか不安。現実的、または今後の運転マナーについて自分自身が考えさせられるアンケートを考えて欲しい。	男性	40～49	20～
ドライバーが気付いていない運転マナーについて、具体的にノウハウを啓発してもらいたい。例えば、二輪車に乗ったことのない者に対する二輪車の心理や動き方、右折時に車体を斜めに停車するのは前後に迷惑を掛けることなど。	男性	50～59	20～
こういった意見をきくアンケートをいろいろ実施してほしい。	女性	30～39	10～19
連日、早朝から一昼夜にかけての暑さには参りましたね。今年の猛暑のせいにはいけないが、運転者や歩行者側にも意識や体の疲れが原因と思われる事故が、多く発生しているように思います。事故のニュースを聞くたびに、気を引き締めて安全運転を心がけています。交通安全教育は、やはり幼児の頃から必要だと思います。古いことばで、三つ子の魂…、鉄は熱い内に…、とありますがその通りだと感じています。アンケートに関しては、問14の答えは「そもそも知らない」にしましたが、「興味もない」は、そんなことはありません。答えの内容に「知らない≒興味がない」には疑問を感じました。	女性	60～69	20～
私も家族を交通事故で亡くしました。大黒柱を失い補償金も保険会社にたたかれ大変でした。ライフサイクルもメチャクチャです。事故の被害者の話が説得力があると思えます。	男性	50～59	20～
優良運転者は、交通安全に関して、ビデオや職場の講習などで、よく周知されている。本来、ビデオなどで教育を受けるべき悪質運転者は、全く見る機会が無いのでは？取締りを厳しくして、免許停止時に徹底的に教育するなど、悪質運転者の排除と改善に努めてほしい。	男性	40～49	20～
全国でも、ワーストトップクラスに交通マナーが悪いと言われて数年がたつけど、それが依然として改善されていない。「交通マナーくらい悪くてもいいんじゃないか」と思っている県民性がでているのではないかと。そんな県民性を変えるのは、簡単なことではない。	男性	40～49	20～
県民の安全確保は、県政の最重要課題であるので、知事をはじめ県当局、警察、ボランティア等で取組むためにも、予算を積極的に確保して、ハード面、ソフト面の充実を図っていただきたい。	男性	60～69	20～
香川県ドライバーは、「運転マナーが悪い」といわれるが、そうだなと思うシーンに何度も遭遇したことがあります。そこはかなり認めます。でも、うどんを食べにきたり、観光に来ている県外ドライバーもかなりマナーが悪いと思います。歩行者がいたのにも関わらずいきなりバックして来たのを目撃したから特にそう思うのかもしれないませんが、香川県の運転マナー改善と言うけど、県外ドライバーにも協力してもらわないと交通事故死者数0になるのは難しい気がします。	女性	20～24	5～9
自分の事だけ考えて行動するのではなく、相手を気遣った運転を心掛けたいです。	女性	30～39	10～19
運転はいつも思うのですが、安全の為、車間距離をあけていくと、割り込まれるし、逆に車間距離をとらないで直ぐ後ろに着くドライバーをなんとかして欲しいです。こればかりは、自分で安全運転に気をつけていてもどうにも対処できない問題です。	男性	40～49	20～
職員の方には迷惑をかけますが、もう少しパトロールの回数を増やせないものが、運転中にパトカーを見るとドキッとします。より安全運転になるのでは。	男性	60～69	20～
特に市内ですが、法定速度で走ると、青信号が続いてくれたら、燃費もあがるし、スピードを上げて走ろうと思う人が少なくなるような気がする。100mも離れていない信号が続く箇所、法定速度でも赤信号に何度も引っかかる場合（混んでいないのに）があり、何ども停車させられるとスピードをあげて突破したくなる。	女性	30～39	10～19
小学校に通う子どもがいます。1年生のとき、車道に出てしまえばなられそうになったことがあります。車の方は徐行していた為、急ブレーキが間に合って事故にはなりませんでした。お互い顔が真っ青になったのを覚えています。車を運転する人ももちろんですが、学校などで動画教材を視聴する機会を増やして、事故の怖さをシミュレーションしてほしいなと思いました。	女性	30～39	10～19
免許を取ったときは出来ていることが、数年たつとほとんどの人がダラダラしたメリハリのない運転になっていることが問題だと思う。パトカーの巡回中のマナー指導が必要ではないか。	男性	40～49	20～
安全教育によって少しでも事故が減れば、良いと思う。	女性	40～49	20～
子どもを乗せて運転することが多いので、安全には気をつけています。でも、スピードの速い車、突然飛び出してくる子ども、運転技術の怪しいお年寄りなど自分で気をつけていてもヒヤッとすることがよくあります。結局は人を思いやる気持ちが出ると思うので、子どもの頃からの教育も大切だと思います。	女性	30～39	10～19
一旦停止場所で、警察官が街頭指導をしているのを見て好感が持った。違反キップをきるだけでなく街頭指導に力を入れてほしい。	男性	60～69	20～
香川県交通安全教育推進会議、香川県交通安全協会、それに正確な名称は知らないが香川県交通安全県民会議。各種団体の存在感がまだまだ薄いのではないかと思います。私も24年間、安全協会の会員となっていますが、免許更新の間の5年間、どんな活動をしているのか。交通安全の講習会をしている話題すら聞きません。推進会議に関わる会議の構成員だけでなく、ドライバー全体に呼びかけて、連携して講習会を開いてもよいのではないのでしょうか。講習会を開くとして、マナー向上には実地がメインのプログラムが要です。私も時間が許す限りではありますが、参加したいものです。	男性	40～49	20～
先日、こどもの小学校での交通安全教室に参加しました。県警の交通安全の方がいろいろとご指導していただきました。人形劇を使いとても楽しく、わかりやすく、子供もとても喜んでいました。これからも、このような交通安全教育に頑張っていただきたいと思えます！私もドライバーとして、自分の命もまわりの人の命も大切にしようとするような運転をしていきたいと思っています。夕方のニュースや土日のニュースを家族でみることが多いのですが、家族で話し合ういいチャンスだと思いますので、定期的に車の危険性などをテレビで放映していただけたらと思います。事故のない香川県に話しますよう願っています。	女性	30～39	10～19
中災防や基準協会などで企業には教育を実施している。連携を図ることも必要なのではと思います。	男性	60～69	20～
新聞等によると、死亡事故の大多数が高齢者であることから、高齢者対策は重要であると思えます。ただ、その事故を起こしているのは運転者であるので、運転者対策も必要であると思えます。歩行者や自転車も含めた交通マナーの向上が死亡事故の減少に繋がるのではないかと思います。	男性	60～69	20～
非常に実現には条件が難しいかもしれないが、家族ぐるみの交通安全啓発運動が出来ればと思う。例えば運動会では家族での見物、参加が多い。この場を借りて、子供から年寄りまで参加できる啓発プログラムを検討してはどうでしょうか？当然学校、地区の協力も必要となるでしょうが。	男性	70～	20～
交通安全教育については、少なくとも小学校区単位で地域住民を対象に年2回程度は開催するべきと考えます。動画教材を利用し、子供から高齢者まで運転免許の所持に係わらず教育する必要があると思えます。	男性	60～69	20～
こう言ったアンケートがどれほど参考意見として扱われているのか疑問はある。もしも、なるほど、と言う意見があればそれを参考に行動に移す気があるのだろうか？	女性	40～49	10～19
文章が固いので、もうすこしやさしい文章にした方がよい。	男性	60～69	0～4
新聞で見て、懸賞につられて応募しましたが、交通マナーを考えるいいきっかけになったと思えます。家族や大切な人が交通事故に合わないために、これからも安全運転を心がけたいです。	女性	30～39	5～9
多分、ドライバーさんはここに書かれていることは知らない人が多いと思う。もっと、ドライバーに知ってもらえばいいと思います。	男性	25～29	5～9
お仕事ご苦労様です。	男性	60～69	20～
ウインカーについては、予告灯であることを一番に押して宣伝すれば、ウインカー自体の役割がより分かりやすいと思えます。カタカナ言葉だけで日本語で聞いたことがないので、効果はあると思えます。また、四輪を運転し始めて1年間は、助手席に親など運転指導ができる人を乗せて運転した方がよいと思えます。2年目からは時々おのせる程度で、常に横から口が出てくるようにしていれば運転の仕方がかなり良くなると思えます。そういうことも広めていけば、ペーパードライバーの事故率が下がるだけでなく、生涯での事故率も下がるのではないかと思えます。アクセルとブレーキの踏み間違いについては、普段からの後退時のアクセルの踏み方を弱くし、つねにブレーキペダルに足を置くことを意識させることが重要ではないかと思えます。それ以上に、電子制御で後退時の一瞬のアクセルの踏み込みに対するエンジンの反応を弱くして、加速までの時間を長く取るなどができれば、かなり改善されると思えますが、できないのでしょうか。	男性	25～29	0～4

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果一記述式一

意見・その3

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
車に乗り始めることの責任をもっと教育するべきではないかと思う。車を運転する側になったら、過失だろうと何歳だろうと、どんな事情があったとしても、刑務所に入らなければならなくなる可能性があるということをわかってなさすぎだと思う。	女性	40～49	5～9
幅広い年齢や状況の人を対象に、安全教育をして行くのは、難しいことだと思いますが、このアンケートではやっている事の必要性や良い結果は考えられません。	女性	50～59	20～
車の運転免許を取ってから約20年。ここまで、無事故無違反できました。今日、消防署の前が信号待ちの渋滞だったのですが、消防署前の白の斜線の上に平気で停車するドライバーにバックミラーで見ながら「今、緊急出動があったら、この人たちはどうよけるんだ?」と思いました。つい先日は、乗用車同士が対向するには十分ではない道路で、ミラーも倒さず停車している車があり(ドライバー不在)、こちらが一瞬ミラーを倒して通過するといったこともありました。要は、思いやりの心というものが下降してきているのだと思います(運転だけでなく日常も)。運転者はもちろん、歩行者も自転車も、時間を心に余裕を持って行動できれば、少しはよくなるんじゃないでしょうか。私自身もこれを機会に、自分の運転を今一度見直して、時間を心に余裕を持って運転していきたいと思っています。10年後も20年後も、無事故無違反だと胸をはれるように。	女性	30～39	10～19
各種委員会はこういった活動をしているの分からない。大学の教授に意見をもらうのも良いが、ボランティアやNPO法人などの人たちの意見を実行すると良いのでは?	男性	30～39	10～19
以前、交通安全協会に支援隊として六カ月在籍したことがあり、交通安全には関心があります。県内の保育所、幼稚園などを巡回し、危険予測を子供達と一緒に考え、シートベルトの必要性をお話させていたことを思い出しました。香川県が交通マナーのいい県になり、ワースト上位から脱出できることを願っています。	女性	50～59	20～
運転のマナーは本当に悪いので、シートベルト着用だけでなく、運転マナーの取り締まりを強化してほしいです。	女性	30～39	10～19
危険が存在することを知らないか理解していない若年層・危険を軽視している中年壮年層・危険を察知できない高齢層それぞれにあった啓発活動をしていくべきだと思います。	男性	40～49	10～19
問13、14の言葉はなじみがありません。もう少しPRしたほうが良いと思います。	女性	40～49	20～
運転免許更新時の再教育(テスト含む)が必要だと思う。何年も前に免許取得して、改正後の道交法についての認知度が低いと思われる。	男性	40～49	20～
育った環境により、運転の仕方は大きな差が出る。成人してからの性格や行動を改善するのは難しいと思われる。	男性	40～49	20～
アンケートで県民の意見を聞くのは有意義だと思う。死亡事故抑止、交通マナーアップは県民が主体となって取り組まなければ、なかなか改善しないと思う。県民一体となって安全で住みよい香川を目指したい。	女性	30～39	10～19
自分でアンケートに回答した結果、交通安全に対して普段から意識して情報なりを得ようとしていないことに反省。なくても問題なく生活出来ているし、必要性を感じていなかった。	男性	30～39	10～19
コメントカードライティングという言葉ははじめて聞きました。興味がありませんが、内容をよく知らない人も多いのではないのでしょうか。	女性	60～69	20～
交通安全教室はドライバー、高齢者というのではなく、県民が全員何らかの形で経験しなければならず、教えてもらったものは実践しなければ意味がない。教育と言うのはすぐ成果が出るものでないから、地道に今後も続けていくことが何よりも交通事故を減少させる秘訣と思っています。ご苦労ですが教育にたずさわられている方々よりしく願っています。私たちが出来る限りの協力を惜しみません。	女性	50～59	20～
白バイでの交通巡視をもっと積極的に実施してください。	男性	70～	20～
指導・取り締まりを厳しくしなければ、マナーは向上しないだろう。	男性	50～59	20～
1年に1度、1枚ものの自転車・自動車の罰則(あわせてよく目にする標識)一覧表などを各家庭に配布し、家族でわかりやすい場所に貼付しておけばそれだけで意識づけになると思います。そこに、なおかつ香川県交通安全推進会議のトレーニングの視聴がどこでできるか記載していただければベストだと思います。ルールを守ること交通事故が1つでも少なくなることを望みます。	女性	40～49	20～
信号無視や高速度走行など、重大な違反をしている人はあまりいないと思います。しかし、小さな違反をしている人は、たくさんいることが目立ちます。あまり注意されず、みんながやり、本当に罰せられないから常習化しているのではないかと思います(傘さし運転、携帯電話、時間帯による歩行者専用道路の通行、交差点の店舗駐車場のショートカットなど)。	男性	40～49	10～19
大変だと思いますが、もっと取り締まりを徹底して下さい。 ・「○○○」というスーパーの前の道路の路上駐車が酷いです(駐車スペースが充分あるにもかかわらず)。パトカーでたまに取り締まりをしているのですが、一時的なもので、パトカーが去ってしまえばすぐに駐車場のようには皆止めます。警備員を常駐させるとか、駐車禁止の表示をすとか、売る側の店に責任はないのでしょうか? ・木太町旧空港通り八幡神社北数メートルの少し西に入った所で、子供向けサッカースクールの様なものをしていて、毎日ではありませんが夕方～夜になると通りに送迎車が10台ほど縦列駐車されています。ただでさえ混雑する危険な道なのに呆れるばかりです。上の2点とも止める側も悪いのですが、店側開催側に問題があるのではないかと思います。	女性	40～49	10～19
香川はマナーが非常に悪いと思うので、もっと取り締まりを頻繁に実施すべきだと思う。	男性	60～69	20～
安全運転管理者業務に携わってまして、毎年、身に付く講習をしていただきましてありがとうございます。今後とも、よろしくお願い致します。	男性	30～39	10～19
香川県の交通マナーが悪いとは思いますが、他の県でどのような教育を行っているかは知りません。想像ですが、他県とそれほどの差はないのではないのでしょうか。マナーの良さ、悪さは交通安全教育というよりも、子供のころからの道徳、モラルの教育が大きな比重を占めるような気がします。	女性	40～49	20～
自転車の乗り方について、学生、社会人ともに安全教育が必要と思う。また、原付、自動二輪、車についても信号無視、合図不履行、合図をするのが遅い、踏み切り・交差点の一時停止無視等を良く見かける。徹底した取り締まり、教育が必要と思う。小学生くらいから、ルールを守ること等、道徳教育も必要ではないかと思う。自分勝手な人が多く、もっと他人を思いやれる運転・気持ちを持つことが必要と思う。	男性	40～49	20～
問14について、興味がないわけではない。内容がわかれば実践してみたいという考えはあります。	男性	50～59	20～
小学校や中学校や高校の先生が、しっかり交通ルールを教えるべきである。ルールを守る必要性や大切さを学校でしっかり教えないと、勉強さえできればいいなどと馬鹿な子供が増える。本来は家庭で教えるべきものでもあるが、現代の親に期待するのは、無理。少なくとも学校で、繰り返し教える。また教えるための教員の養成も行うべきである。県市町がしっかりその必要性を認識して取り組むべきである。また、警察も協力すべきであると思うが、第一には守らない人をしっかり捕まえるべきである。	男性	40～49	20～
安全教育は大人になってからでは遅いと思います。子供の頃からしっかりと教育すべきで、学校の正規の授業として通年行うべきです。警察の人にもたまに来てもらい交通安全の話をして終わりで効果は望みません。教育委員会が主導して教育をすべきだと思います。そうすれば大人になって車を運転するようになってその効果が現れるものと思います。また、それが高齢者自身の交通安全に繋がるものだと思います。	女性	50～59	20～
県外では一般道を80～100キロの高速度走行をする車をよく目にするが、やはり事故の比率は本県よりも低い。それは皆が同じように高速度走行し、強引な割り込みにも慣れているから自然と高度な防衛運転を身に付けたからではないであろうか。また、そのような交通事情の存する場所では、歩行者等は基本的に車両の交通と分離されており、極端な交通強弱は存在しない。それに対して本県では上記程高速度走行する車はいない代わりに、高規格の道路(バイパス等)を30～40キロの極低速で走行する車両が居たり、合図を挙げず、明らかに車間が不足しているにもかかわらず割り込もうとする車が多い。これは、高規格の道路を走行する技能を欠いているにもかかわらず、それに気づかず、もしくは気づいているが無理をして走行しているからに他ならない。また、左右確認も全くせず横断しようとする高齢者の多さも特筆である。「都市交通」と「非都市交通」と「分離」する教育も大切ではなかろうか。	男性	25～29	5～9
パトカー等の後ろを走っていると、40kmのところを55kmくらいで走っているときがよくあります。パトカーが速度超過しているのであれば、普通の運転手だって速度超過しますよね。	男性	30～39	10～19
上記でも書いた様に、自転車の指導及び取締りを強化願います。	男性	50～59	20～
・ウィンカーを出すタイミングが遅い、あるいは出さないで曲がってしまう人が多く、2車線道路で右側をゆっくり走る人、特に女性が多い等について、免許取得時の教育が必要だ。 ・片側1車線道路で反対側に停車、駐車する人たちがいる。これも教育が必要と思う。 ・黄信号はおろか赤信号でも通過する車を見かける。取り締まりを強化する必要がある。	男性	70～	20～
取り締まりの優先順位として、飲酒・酒気帯び運転、暴走行為等は、即違反キップを切るべきだと考えるが、一旦停止違反や通行区分違反等は、隠れて取り締まるより、見えるところに立ち、違反させない指導をするべきではないでしょうか。	男性	40～49	20～
交通事故のワースト上位は、香川県の恥。その恥に気づかない県民は情けない限りです。交通安全においては、香川県民だと名乗るのも恥ずかしいと感じています。徹底した交通安全教育に期待したいと思います。	男性	40～49	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

意見・その4

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
とにかく香川県民は運転マナー悪すぎます。県民の特性かもしれませんが、警察自体の取り組みが非常に甘いと思います。マナーを啓発する動きをもっととってください。	男性	30～39	10～19
交通安全だけでは無いが、順法精神がかけている者がいて、ルールを守っているものがバカを見るような結果になっていると思う。警察官の絶対数が多いからだろうが、東京では警官を道路でよく見かける。そして、よく取り締まっているところを見かける。このことがひいてはマナーの向上に寄与しているのではないかと。	男性	50～59	20～
私の子供が以前、青信号を自転車で渡って左折してきた自動車にはねられました。子供には「青信号になったら渡ろうね」と、交通安全教育をしてきましたが、事故にあった後は、「青信号でも車が止まらないかもしれないから、危ないと思ったら逃げるんで」と教えています。もう信号より危ないと感じる感覚で判断させるしかないと思います。相手の方は高齢で見えなかったとか言っていましたし、病院へは連れて行ってくれましたが、こんな高齢な人についてまで免許を与えているのかと腹立たしくなりました。罰則もたいしたことなく無かったのか、その後もよく車で運転しています。事故何回で取り消し、とか〇〇歳とかでは必ず免許証を返却等の定年制が必要なのではないでしょうか？	男性	40～49	20～
僕は大型トラックのドライバーですが、渋滞時の原付のすり抜けには、ほんとに神経を使います。加害者にもなりたくないし、被害者にもなりたくない。交通指導取締りを強化して悪質原付をなくしてください。あと、保育園の送り迎えにチャイルドシート、ジュニアシートの着用も徹底できていないと思います。上記の件は所轄丸亀警察署に抗議したがまったく相手にされず。	男性	20～24	5～9
違反者を取り締まるより、違反をしない運転をすることを考えてください。警察官の姿を見ただけで、スピードも落とすし、ウィンカーも出します。一定期間必ず、そこにはおまわりさんがいると。そんな場所が増えたらよくなると思います。いつ頃だったか、「黄色信号は止まらなくていいんだ」とか言うキャッチフレーズがで横断歩道にかかっていた。あの頃からひどくなったと思います。「あー黄色って止まらなくていいんだ」と一瞬思いましたもの。	女性	50～59	20～
問14は選択肢が極端すぎる。言葉は知らないが興味はある人も多いだろう。このアンケートが形だけのものにならないようにお願いします。	男性	25～29	10～19
アンケート実施、および教育を施すことも大事だけれど、それが交通安全に影響を与え、改善し、本当に実際役立つようにすることのほうがより大事だと思う。県民全体の交通安全への関心を向上させられるよう、工夫してがんばって欲しいと思います。	女性	30～39	10～19
最近、自転車から危険を感じる事が多い。再教育と徹底取締りを希望する。	女性	50～59	20～
香川県警のご努力には感謝しております。気になりますのは方向指示器をつけないままでの右左折や進路変更です。オートバイ等の後続車が事故に巻き込まれないためにも方向指示器についての取締りをお願いしたいと思います。	男性	50～59	20～
今年も年度初めの死亡事故は少なく、昨年の汚名返しが可能かと期待していたが、後半だんだん事故が増加。残念。交通安全協会の役員(高齢者が多く構成が問題)として毎月20日の交通安全日の交差点立哨にも参加しているが、運転者だけでなく特に自転車のルール違反が多い。自転車道の整備を望む。	男性	70～	20～
このような意見の場があることをメディアを通して知りました。ありがとうございます。	男性	40～49	20～
少し意識のある人に、より深めてもらうのは容易だが、そうでない人に伝えることが重要であるし、難しいことだと思う。余談だが、低い速度規制はあまり意味がないし、安全性とは別だと思ふ。	男性	40～49	20～
香川県に転居して、10ヶ月となりますが、自転車・自動車ともに、「相手が何かを配慮してくれるだろう」という考えで運転していると思われる運転手が多いことに驚きました。例えば、走行車線を行っている車が何台もあるにも関わらず、反対車線を横切って走行車線に入るとする車が頻りに見られる等です。走行車線の車が減速して走行車線に入れてくれるだろう、という期待があると思えませんが、人に配慮することは必要ですが、相手に配慮を期待して無理な運転をするのは事故に繋がると思ふ。教育により各自の意識改革に繋げて行くことで、交通事故ワースト1から脱却するものと考えます。	男性	40～49	20～
長期的に取組まないで、なかなか効果が出ないのではないかと。交通安全に限らず、社会的マナーの教育の問題でもあるので、小さい頃から、学校・家庭・地域社会による教育を行っていく必要であると思ふ。	男性	30～39	10～19
携帯で電話をしながら運転しているドライバーが多い。スピード違反も危険だが、注意力散漫でもっと危険だと思います。	男性	60～69	20～
老人の加害者・被害者が多いので、老人に対し「いつ、免許書を返したらよいか」見直し機会をもつようにしないといけないと思ふ。	女性	50～59	10～19
今年1月に高松に越してきたが、交通マナーの悪さに驚いている。逆に危機意識を持ってたが、特にウィンカーを出さないドライバーがあまりに多い。また、横断歩道の無い箇所での道路の横断者が平気で渡っていることについては、早急に改善すべきことだと思う。香川のドライバーが東京・大阪などの都市部に行った時に、事故を起こさないか心配である。	男性	25～29	5～9
こんなアンケートがあることすら知っている人が少ないと思ふ。また長年に亘ってワースト上位であるのは、交通安全教育とかの問題でなく、地形的な問題とか交通の環境とか高齢化社会とかが原因だと思ふ。長年に亘って、交通安全のいろいろな施策をとっても、香川県がワースト上位であることが如実にそのことを物語っている気がします。	女性	25～29	5～9
交通安全教育は非常に大切だと思うが、結局マナーとか道徳観とか、よくある教育・指導だけになってしまうのではないかと。普段、数多くの事故と接している保険会社の人間に、例えばこういう原因・ドライバーの不注意で事故が起こりやすい等の話をしてもらえれば、現実感を伴った説明で、理解を得やすいのではないかと。また、実践型運転トレーニングの機材が何かあるのであれば、免許更新時とかに体験してみたいと思ふ。他県から来た方に、香川県はマナーが悪いと聞きます。と同時に、取締りが少ないとも聞きます。	女性	30～39	10～19
最近交通マナーが特に悪いと感じます。交差点での信号無視や運転中の携帯電話の使用など、かなり悪質です。特にトラックなどの交通ルール違反を見かけると、その企業が本当に交通安全についてしっかり取組んでいるのか疑問に思うことがあります。私たちも普段交通安全教育についてあまり触れる機会がないように感じます。もっと身近に、かつ頻りに、交通安全の啓発を行えば、私たちの意識も向上するのではないのでしょうか。	女性	30～39	0～4
歩行者のマナーはとてもよいと思ふ。	男性	50～59	20～
交通量が多い場所での交通安全運動を実施して、安全運転を意識させる。	女性	30～39	10～19
マナーが悪い方が多いと思ふ。未だ携帯電話を使用しながら、運転をしたり、田舎に行けば、わがもの顔で道路の真ん中を走行する方もいます。原付自転車になれば、すぐ近くだからとの感覚なのか、ヘルメットを頭に乘せているだけの方も多く見られます。休暇がつつくと、若者の暴走行為も多くなります。交番や、警察の前を爆音を鳴らし走行しても、何のお咎めもないことに疑問も感じます。	女性	30～39	10～19
・朝の渋滞のときによく見られますが、片側二車線もしくは三車線の道路において、二輪車が道路の左端ではなく、車線間をすりぬけることが多くなり、突然に現れてびっくりすることがあります。正しい走行方法はどのようなのでしょうか？ ・歩道を自転車と歩行者に分離していますが、横断歩道やバス停付近の流れが危険に感じます。また、菊池寛通りでは、車道に自転車レーンがあり、両脇の駐車場の出入口との交差具合が危なく思えます。 ・高齢者に対する安全教育は特に必要。思い込みが多く、自転車を押しつけて車道を横断しても、自転車の後部が飛び出しているにもかかわらず、渡りきったと思って止まったり、車間距離がないのに、渡れると思うのか横切ったり、自身の運動能力や判断能力をしっかりと認識する機会を作ってもらいたい。	女性	30～39	10～19
自動車教習所の指導をもっと厳しくすべきだと思います。また、警察の管轄ではありませんが、国・県が一体となって高齢者ドライバーが免許書返納しても、交通に不便を感じないように公共交通機関を充実させれば良いと思ふ(交通事故・環境問題の観点から考えて)。	男性	30～39	10～19
高松は住みよい街なので、もっと運転マナーが良くなると思い思ふ。	男性	25～29	0～4
高松のスクランブル交差点の方式は、歩行者の信号無視を増やしているだけのような気がする。これまで、夜の黄点滅は減速したり注意していたが、最近はずっと青信号のままなので、安心してしまっている減速せずにそのまま進行してしまうので、黄色、赤色の点滅の方が効果があるのではないかと。	男性	40～49	20～
知人からの情報でアンケートに参加しました。私は、運転歴30年を超え、やっとゆとりをもって運転するようになってきたような気がしています。若いときは、アンケートの前半の設問の回答は下の方にチェックが入りそうだったと反省しつつ解答しました。自分の運転態度をふり返るよい機会になりました。意見ではありませんが、ありがとうございます。	女性	50～59	20～
交通安全の教育だけでなく、マナーを盛り込んだ教育が必要だろうと思ふ。小・中・高生には自転車のマナー、また、成人についても、自転車通勤の人には自転車のマナー、という通勤・通学体系によるマナー教室みたいなものが必要であろうと思ふ。お年寄りには、自動(電動)三輪車等の交通安全教育及びマナー教室が必要だと思ふ。道路の真ん中を平気で走ったり、交差点を自動車のように入り切る人もいます。車と勘違いをしているのでは？また、自動二輪(原動機付き自転車含む)のマナー教室が必要だと思ふ。交差点で滞留している車間の通り抜けや多車線でのウィンカー無し車線変更をしている人がいるから。	男性	40～49	20～
免許を取得したばかりの18歳から22歳ぐらいまでが一番危ないと思ふので、徹底して、教育機会を設けてほしいです。	男性	30～39	20～
もっと取り締まりを強化すべきである。	男性	50～59	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

意見・その5

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
お年寄りの車・バイク・自転車・歩行すべてにおいて講習を毎年、できれば全てのお年寄りに対して行うべきだ。	男性	30～39	10～19
これからも香川県の交通事故死者数を下げるために頑張ってください。	女性	20～24	0～4
知らないことがあったので詳しい内容を知りたいと思った。	女性	30～39	10～19
私は親から聞かされるまで、このアンケートの存在を知りませんでした。アンケートは答えるだけでも、その内容について考え直すいい機会となります。実際に私も香川県のマナーとともに自分の運転について考え直し、反省することができました。もしこのような取り組みを続けていかれるのであれば、より多くの人の目に触れ、回答してもらえらるようなもの（例えば、県警HP上のみで回答するのではなく、県の広報誌にのせてみたり、道の駅やオアシス、PA、SA、ガソリンスタンドなどのドライバーが集まるような場所で配布するなど）であれば良いと思います。	男性	20～24	0～4
低学年者は教材あるいは模擬指導で、成人には現場指導、あるいは交通マナーの罰則も必要かと思えます。アンケート記入に際し、自分の運転姿勢に幾分の至らなさを反省しています。	男性	60～69	20～
他県からリターンして香川県へ戻ってみると、交通マナーの悪いことがよくわかります。他県に行っていないと分らなかつたと思えます。	男性	40～49	20～
小学生などへの指導は有効だと思います。大人のほうがマナーが悪いので、イベントなどを通して、交通マナーの徹底を呼び掛けては、と思います。	女性	40～49	20～
県民の安全を本当に願って、交通安全等の取り組みを実施してください。	男性	50～59	20～
交通安全教育により、車社会である地方でも、安心、安全に、車と人が共存して生活できるよう期待している。	男性	30～39	10～19
県外の方に驚かれるくらいの香川県の交通マナーの悪さは、何とか改善しなければならないと思う。	女性	25～29	5～9
香川県では自転車の子供のヘルメット装着の推奨はしていないのでしょうか？中学生がヘルメットをかぶり、幼、小学生がかぶっていないのは、変です。幼稚園に通っている子供が、先日、交通安全協会の交通安全教室でプリントをもらってかえってきましたが、ヘルメットのことには書いておらず、ヘルメット未装着の子供が自転車にのっているイラストがかいてありました。夏休み前に自転車の乗り方という小学校・PTAが作成したプリントにも、「ヘルメットをかぶりましょう」ではなく「できればかぶりましょう」という書き方でした。強制はできないそうです。昨年まで住んでいたところでは、ほとんどの子供がヘルメットをかぶって自転車にのっていたので、今は違和感があります。もちろん交通量等違いますが、安全に対する意識の違いでしょうか？	女性	30～39	10～19
あえて苦言を呈するとすれば、何事においても掛け声だけに終わっている感があります。予算・人員の都合もあるでしょうが、もっと地域に密着した安全教育を実施していただきたいと思えます。更には、指導取締りを厳格にしていきたい。パトカーがいなければ一時停止をしない、時々取締りを行っている「名所」では必ず止まります。これが多くのドライバーの実情です。	男性	50～59	20～
自動車学校が商売なので、期間が来たら卒業さすため、ろくろく運転出来ないのに免許を持つので事故が減らない。	男性	50～59	20～
もう少し平易な表現を採用すると、高齢者ドライバーにも参加いただけるのでは。	男性	40～49	20～
見える活動、見える活動等、警察官、警察車両が目視できる環境では、法規を遵守するが、そうでない場合は、遵守しない者がいる。最終的には、街頭活動がなくても、法規を遵守する人ばかりであれば、事故もなくなる環境がベストである。しかし、現状は難しく、そのためには、ドライバー一個々の資質であると思われるので、効果的な取り組みと、交通環境の整備、運転者、歩行者に対しての教育でしかないと思う。想像の話ですが、運転免許証をID化から、さらに進化して、免許証を車の認識機器に差し込まないと、車両が起動せず、静脈等のバイオリズムも認識し、飲酒状態等、身体に異常をきたしているときには、起動しない、違反をすれば、自動的に減点等する機器があれば、否応なしに法規を遵守せざるのではないかと思います。自発的とは言いがたいです。戯言です。	男性	30～39	10～19
大人には難しい面もあるので、幼児（特に年少から）から小学校にかけて徹底的に交通安全教育を繰り返し行うことが必要だと思う。子供は、素直に学んでくれ、親や周りの大人を変えるきっかけになりうると考える。	女性	30～39	10～19
交通安全について、四国新聞ではよく目にしていますが、そうでない方の目には届いていません。市町の広報などで、もっと安全について子供向け、高齢者向け、ドライバー向けに分けて安全対策をPRして欲しいと思えます。活動報告ばかりが多く、注意を訴えるものはあまり目にすることがありません。毎年香川県がワースト1位とかか上位常連なので、せめて5位以下にはなつて欲しいですね。幼児だけでなく、高齢者向けの意識を高めることも必要だと思えます。予算がなく大変ですが、頑張ってください。	女性	30～39	10～19
ボランティアで各種団体が活動させて頂いていますが、こども達から見てもたただのおばさん、周りから見てもおせっかいくらいかなあと思えます。こどもから見ればやっぱり教師は先生。先生達も外に出て、こどもたちの姿見てみませんか？って、思えます。	女性	40～49	20～
県民全体に周知されるように広報活動に力を注ぐことが重要と考えます。	男性	50～59	20～
交通安全教育は、体験して学習することが出来ないで難しいと思う。過去の悲惨な重大事故などの資料から、交通安全の重要性を、ドライバー自身に認識してもらうことが重要と思えます。高速道路のトイレなどの重大事故の写真などは、スピード抑制に効果があると思えます。	男性	30～39	20～
香川県は自転車の保有台数が多いため自転車と車両の事故も多いと思えます。自動車運転者への教育だけでなく、自転車利用者への安全運転措置や交通マナーの向上も必要と思えます。	男性	40～49	20～
ワースト1の汚名返上をできるようにしたいです。何をどうすればよいかといったアドバイスを市民から募集してはどうでしょうか？	男性	40～49	20～
これからも頑張ってください。	男性	30～39	20～
警察官が道路に立っているだけでも、事故の抑止力になると思えます。	女性	40～49	20～
このアンケートを通じて、日頃の運転マナーについて見直すよい機会となりました。香川県は、四輪車だけではなく、自転車マナーについても向上が必要だと思えます。	女性	30～39	10～19
金をかけずに、実施する。	男性	60～69	20～
マナー向上のために、小学校、中学校、高校、大学と定期的に交通安全の講習等があれば良いと思う。私自身は小学校でそういう講習を受けたが、自転車で通学したのは中学校から。その時には交通ルールはすっかり忘れ、道路上の歩道や車道や交差点でもショートカットしたり、酷い走行だったと思うし、事故も経験した。あまり危険だということを意識せずに自転車や自動車を運転している時に、マナー違反に喝を入れてくれるような講習があればと思ったりする。	女性	25～29	0～4
香川県は非常に交通マナーが悪い。車の数を減らす努力も必要と考える。	男性	30～39	10～19
交通にかかわる仕事をされている方へ、この大変な世情の中、やりにくいこと、難しいことばかりと思えますが、皆様の御苦勞により、交通の安全が保たれていることに感謝致します。	男性	50～59	20～
個人のモラルの問題。	女性	25～29	10～19
普段あまり意識していないことを再確認できたので、このアンケートをしてみてよかつたと思えます。	女性	～19	0～4
知らない情報もあり、参考になりました。	女性	40～49	20～
ぜひとも交通安全教育の実のあるものにして頂きたいと、切に願います。	男性	40～49	20～
ひとつ、ひとつの質問が難しい。	男性	30～39	10～19
企業や学校、自治会等が自動車教習所を更に活用し、免許取得者の再教育の機会を増やすべきである。また、児童や幼児の日常での安全教育やマナー教育を家庭でしっかり行える環境が必要です。	男性	40～49	20～
一部の有識者で盛り上がるのではなく、本当に交通マナーを知らないドライバーを対象に教育していく必要があると思えます。	男性	40～49	20～
交通安全教育は、地道に継続することが大事だと思えます。悲惨な交通事故を1件でも減少させられるように願っています。	男性	60～69	20～
事故のない、安全な交通環境を作ることとはとても大事だと思えます。しかし、取り締まる立場上、疑って取り組まなければならない面は多分にあるかと思えますが、全員が交通マナーが悪いと疑ってかかるのではなく、善意過失者もいるんだ、という寛容な心も持って交通取締りを行ってもらえればと思えます。また、暴走運転をするような人には、毅然とした立場で取締強化を行うようにして下さい。悪意のない人間ほど、警察にはあまり意見を言えないものだと思います。そのことを、十分ご理解いただければ幸いです。	女性	30～39	10～19

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果一記述式一

意見・その6

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
高齢ドライバーが増えて、移動手段はクルマしか無い田舎道ほど危険になっている。ノロノロ走り、信号は見落とし無視して通る。	男性	40～49	20～
自分の子供たちが事故にあわないかと、いつも心配しております。香川県の交通安全には、まず大人が変わらなければいけません。香川の常識は、県外の非常識であることが多いを実感してもらわなければ、お先真暗です。香川のマナーが悪いことをちょっと自慢げに、自嘲気味に話しているのを聞くことが多いうような気がします。県外から来た者としては、自分の産まれた町（大阪）の交通マナーも悪く、速度的ですが、香川のように、生命に直結したマナーの悪さは少なかつたような気がします。まずは香川県民の意識改革が重要なのではないのでしょうか。もっとテレビCMなどで、県民に訴えかけてはどうでしょうか。	男性	30～39	10～19
組織、団体等には、存在及び活動内容が浸透していると思いますが、これらに属さない各家庭に自治会などを通じてチラシなどで入り込む余地はあると思います。	男性	70～	20～
きれいなことではなく、実践にあった方法を考えていた方が、より効果があると思います。その為には、人に甘えることのできない強制力を伴った取締りを行い、一斉に取り締まるのではなく、常にどこかで取り締まっているという（10キロに一箇所）という方法がよいと思います。	男性	50～59	20～
夜間に暴走しているトラックの取締りをしてほしい。夜間運転していると制限速度を守っているのに、後ろからバッシングやベタ付けされるなどして気持ちに余裕が持てず焦ってしまふ。夜間の取締りをしてほしい。また遮断機が下りているのに、それをかいくぐってくる歩行者も見るのでそれも注意して欲しい。大体同じような場所でも取り締まっているので、皆その辺りだけ気をつけているので場所をいろいろ変えてみてはどうですか？	女性	30～39	10～19
中高生の自転車通学のマナーがわるすぎる。	男性	40～49	20～
それぞれの交通参加者（特に高齢者）が自分自身の行動、能力を自分で自覚し、他人から自分の行動がどう見えるか、他人に迷惑をかけるような気がつかないと、マナーの向上は難しいかな？頑張ってください。	女性	30～39	10～19
交通違反の取締りについて、ノルマのため事故の多いところでなく、違反の多いところで取り締まっている。また、違反者から見えない、もしくは見えないところ、隠れて取り締まっている。夜、パトカーはライトを消してまでして、待ち伏せをしている。白バイも駐車禁止箇所でも、隠れるのに絶好な場所では、違反してまで待ち伏せや違反者を捜している。また、それはノルマを架せられているからだと思う。散歩中、取り締まりをみていると、速度違反（ネズミ取りなど）まったく上記の通りで、サインするところでは流れ作業でやっていた。なぜやっているか、速度違反が危険であることを全く説明しない。また、その取り締まり地点が、見通しが良く、速度が出やすい箇所。当然、事故はあまり起こっていない。事故の多い場所、そこは見通しが悪かったりして、普通の人は速度を落とす。取り締まりは行われぬ。老人、中高生など、指導・取り締まりを行っても、お金にならない人にはあまり何もしない。例として、横断禁止の所で横断している人をよく見るが、交通機動隊の覆面パトカー、白バイなど（西宝町、昭和町でこれの前を良く横断しているのを見る）は、横断している人を全く感知しない。車線を頻りに変更する車両など、単なるマナーの悪い車両、特に怖そうなのに乗った車両はあまり取り締まらない。白バイを隠れさせるのではなく、事故の多い交差点などに回転灯を回して、配置させるだけでその交差点では信号無視はなくなります。しかしながら、白バイはほとんど隠れて違反車両を見ている。これでは香川は、今後も事故率ワーストランク上位を続けるでしょう。	男性	40～49	20～
よくわからない。	女性	70～	20～
企業にとって、交通事故防止は、車の修理費などコスト削減につながることで、交通安全教育を万が一に備えるための教育という側面だけでなく、トイレの電気を消すことと同じように、従業員に徹底させたいと考えます。	男性	40～49	20～
交通安全教育は地域、学校、企業で広く行われていることは大切なことで、継続は必要である。しかし、啓蒙活動を行ってもその場限り、教育活動に携わっている関係者のみが知る教育にならないように思われる。広く県民に自覚してもらいような取り組みが今後必要では？その為に何をすべきかを検討されてはどうでしょうか。インターネット、テレビCMや特集、新聞等の情報は早く市民に浸透するのでは、そのような媒体を有効に使いながら何度も繰り返し県民に訴えてみては？本当にマナーが悪いのかわかっていない人がほとんどでは！自覚してもらい、はざかししいと思ってもらうことにより自然とマナーは向上すると思います。マナー向上教育を推進する逆の発想でマナーの悪さを広く伝える戦略はどうでしょうか？そうすることで自発的な行動はおこるはず。	男性	50～59	20～
香川県では、自転車に乗る人が多のですが、中にはマナーの悪い人もいて、事故を起こしそうなことがよくあります。自動車の交通指導ももちろんですが、自転車の交通指導や取り締まりも強化してほしいと思います。	男性	20～24	0～4
交通安全教育に触れていない人間が多いと思う。そのため、どのような交通安全教育が行われているか知らない人が、香川には多いと思われる。	男性	20～24	0～4
教育していることをもっとPRすべき。エコ安全ドライブを推進していただきたい。	男性	50～59	20～
免許をとるときのビデオを見た後で、気を付けて運転できたので、事故の映像を見る機会が増えれば交通安全につながると思います。	女性	40～49	20～
ドライバーの安全教育を年1回義務化したらいいと思う。	男性	40～49	20～
一般的に運転マナーが悪く、危険運転をしている人が多い（特に女性）。自分の進行方向のことしか考えず、周りの車を見ていないために、事故に巻き込まれそうになることも多い。免許取得時等に指導が必要だと思います。	女性	30～39	10～19
普段あまり気にしてなかったですが、明日から安全運転を更に心がけます。	女性	30～39	20～
高校生の自転車が毎朝、恐ろしいです。横断歩道から大きくずれたところをすごいスピードでこられたり、ハラハラします。自動車側が十分注意しなければならぬことなのでしょうが。	女性	30～39	10～19
通勤ラッシュ時の検問は、いかがなものか。繁華街での不法駐車徹底した取り締まりと、罰則の強化。	男性	60～69	20～
交通安全教育では、特に「自転車大国」と言われる香川県において、中学生・高校生の「自転車」のマナー教育が必要と感じています。自転車のマナーがひいては成人からの四輪車の運転マナーへとつながるのではないかと考えます。	女性	50～59	20～
香川県交通安全教育推進会議やコメンタリードライブイベントなど、知らないことが多い。県民への発信・広報に問題があるのではないかと。香川県から出てみると、本当に香川県の交通マナーの悪さを感じている。原因を探る必要があるのではないかと。また他県での取り組みを参考に必要があるのではないかと。	女性	25～29	5～9
香川の運転状況と都内の状況が違うため、香川で通用しても都内では通用しない。そのため、県内ではマナーに加え、運転の下手なドライバーが増えてきている。こうした現状を踏まえて実効性をあげていくのは難しい。幼児、小学校からの意識を植え付けていくことが考こ数年で、香川県の道路事情は大きく変化しましたが、その変化によって生じる運転マナーや危険性の認知について、県民の意識が追いついていないのでは？	男性	30～39	10～19
交通マナーは、知識と能力と思いやりの三つ巴で形成されると思います。どれがかけても不十分であり、そのことを客観的に認識する機会が必要ではないでしょうか？このようなアンケートに回答するだけでも、よい機会になると思います。	男性	40～49	20～
可能ながぎり多くの方がアンケートをするとういと思っています。アンケートに答えることが気付きにつながると思います。	女性	40～49	20～
頑張ってください。	女性	30～39	10～19
ドライブする前に、重点的に注意すべき事項を自分に言い聞かせることにしている。例えば、次のような項目は絶対見逃さないと自分に言い聞かせている。他者、バイク、自転車、歩行者、信号、ミラー。あれもこれも気をつけましようではなく、安全運転のための重点事項、安全運転のコツを指摘することが重要なのではないかと。教習所で、ドライバーは目の中心部だけで前方を見るのではなく、周辺視野を広げて広く見る練習をする機会があってもいい。	男性	60～69	20～
交通安全について積極的に取り組んでいくことは大変いいと思います。私も気持ちを引き締め、運転等、注意してみんなが気持ちよく通行できるようにしたいと思います。	女性	25～29	10～19
17年前に大阪より帰って来ました。当時は、運転するのが怖かったですが、最近は半分良くなっていると思います。慣れたせいですかね？	男性	40～49	20～
迷惑な運転をしてくるドライバーが多い。取締りをもっと強化すべきだ。取締りをおこなっている場所も決まっているので意味がない。	男性	25～29	5～9
関西に住んでいるときは運転が楽しく、ドライブもよくしていたが、香川に来てからはマナーの悪いドライバーが多いので、運転するのうざりしている。まず、車線変更時にウインカーを出さない。左右折時のウインカーを出すタイミングが遅すぎる。一時停止を守らない。赤色点滅信号でも一旦止まらない。踏切で止まらない。信号無視が多い。後ろの車が車間距離をとらずあおってくる。歩行者無視など自己中心的な運転が多い。自分も最近、香川県の運転マナーの悪さに染まっていなくて心配になる。	男性	40～49	20～
少しでもマナーを良くして事故を減らす為に、交通安全教育をたくさん行ってほしいです。大変だとは思いますが頑張ってください。	女性	20～24	0～4
2輪停止線に普通に車が停止していることがある。右折時に停止していない車が多い。無理な割り込みが多いので、改善策を考えて欲しい。自転車のマナー改善が事故数の減少につながると思う。県警の活動は意外に聞く事が無く、影が薄い印象を受けています。	男性	～19	0～4
なかなか報われない裏方のような事だけど、誰かがやらないと変わらないので出来ることは協力したいと思います。	男性	50～59	20～

交通安全教育に関するアンケート調査 集計結果－記述式－

意見・その7

このアンケートあるいは交通安全教育全般について、感想・情報・自由意見	性別	年齢	運転歴
香川県は交通の面でいろんな問題がありますが、それに対してさまざまな対策で事故を減らそうと懸命に努力をしていますがと思 います。私達、県民も人任せにせず、自分の出来ることをしっかりと実行し、交通事故を未然に防ぎ、被害者も加害者も生まな いように、安全な町を県民全員で築いていくべきだと思います。	男性	25～29	5～9
私の住む円座・西山崎地区でも交通事故が多発しており、危惧しております。小学校に子供が通っておりますので、特に交通安全への 取り組みには関心があり、PTAの役員として、朝、信号機のある交差点で黄色の旗を持って子供たちの登校を見守っておりますが、 朝、信号が黄色で停止する車は皆無に等しく、円座小学校の北側の道路（琴平街道の木村酒店から円座駅までの細い道路）は通学路に なっているにも関わらず、夫や高校生の子女を送迎する車が猛スピード（ここは30キロが制限速度に規制）で朝の7時前から8時ごろ まで飛ばすので危険で仕方がないし、いつかは重大事故になるのではないかと心配しております。（殆どが女性の運転する車です。）県 警でもこうした実態を掴んで取り締まりを強化して事故の防止に努めて頂きたいと思ひます。以前は円座駐在所が学校の近くのあり、 気軽に相談に行くことが出来ましたが、円座・西山崎地区は人口が急速に増加してきているにも拘わらず、駐在所が廃止となり、こ のような交通安全や防犯に関する内容も相談する場所が無いのが実情です。	女性	40～49	20～
アンケート取らなくても、民度の低さからモラルが無いことは明白。取り締まる側も身内だからルール違反への取り締まりがいい加 減。だから事故が全然減らない。事故を減らす対策ならいくらでもアイデアがあるのに考えないからダメ。俺が知事なら県の防衛のた めに警察への予算増やすけどね。	男性	30～39	20～
朝の通勤時間だと特に危険な運転の車が多い。東かがわ市の〇〇病院の従業員だと思ふがトヨタガイア？日産ノート？まだ他にも多々 危険な車はいるのが特に危ないので警察から注意してほしい。特に病院関係者なら命の尊さは分かっていると思うのだが。	女性	30～39	10～19
交通安全教育は、行政だけの責任ではありません。子供に対するものは、保護者の責任（義務）でもあるでしょう。ただ、自動車、自 転車、歩行者色々な場面がありますので、行政・学校・家庭が協力して進めないといけないと思ひます。あと、香川県のドライバーマ ナーの悪さは早急に改善して戴きたい。県外の方が来ててもあきれられることが多くあります。	男性	40～49	20～
これまで学校や会社で幾度となく、交通安全教育を受けて参りましたが、受けた直後は相当意識して気をつけなくては思うので すが、時間の経過とともにその意識が薄れてしまいます。自分でもどうすれば常に安全運転に対する意識を持続していけるのか苦慮して おります。何かいい方法があればぜひご指導して頂けたらと感じました。	女性	30～39	10～19
自分の行っている交通マナーと今回のアンケートを比較してみると改善点も多少あった。今回のアンケートの意見での自分の考えと香 川県警察の考えとがうまくシンクロしてくれればうれしい。情報としては、やはり高齢者の交通マナーの乱れが多く目にします。特 に、高松市商店街付近での交通マナーがとても悪いと思ひ、自分でも気をつけているが商店街のアーケードを挟む道路での信号無視が 多く見られるのでその改善が求められると思ひます。	男性	～19	0～4
高松市国分寺町のレストラン裏の里前の交差点と国分寺支所前の交差点の信号機の赤に変えるタイミングが逆。渋滞していると北側か ら出られない。	男性	40～49	20～
毎年、歳を取り、運動神経も落ちてくる。安全運転を心がけています。	女性	50～59	20～
香川県の運転マナーは特にひどい。	女性	25～29	0～4
交通事故で命を落とさないようルールを守りたい。	女性	30～39	10～19
こんなアンケートが何の役に立つのか。	男性	50～59	20～
交通事故を起こさないよう運転に気を遣い、マナーを守りたい。	女性	40～49	20～
AEDの使い方をきちんと覚えたい。	女性	30～39	10～19
色々な安全教育法、教材があることを知った。もっと広めるべき。	男性	50～59	20～
マイカー利用、夜間外出は控えるよう心がけている。	男性	60～69	20～
交通マナーが若い人ほど悪い。小学生くらいから指導すべき。	男性	40～49	20～
アンケートの結果に対して、必ず対策を実行してほしい。	男性	40～49	20～
歩行者、自転車の「相手が止まるだろう」という甘い考えがなくなると事故は減らないのでは。	女性	25～29	10～19
携帯や音楽プレーヤーに夢中で事故になることもある。学生に対しての学習の場が必要。	女性	30～39	10～19
アンケート調査だけでなく、協力頂ける方には対面での意見交換が必要だと思う。	男性	40～49	20～
問14は知らなかったが、興味はある。事故の多い世代に特に指導すべき。	女性	40～49	20～
香川県民の運転マナーの改善を強く望む。	女性	40～49	10～19
香川の運転マナーが悪いことは、自分も日頃から思っている。このアンケートを有効に活用してほしい。	男性	20～24	0～4
タクシーの運転が荒い。また、路肩への駐停車が多く、邪魔。	男性	20～24	0～4
交通安全を教育しても、あまり実践する人はいないと思う。	男性	20～24	0～4
いろいろ大変だとは思いますが、頑張ってください。	男性	20～24	0～4
アンケートについて、時間の短縮のために個別で行ったほうが効率がいいのでは。	男性	20～24	0～4
香川県は車線が多い道、狭い道等が入り混じっていて、街から離れると交通量も違う。このギャップがいけないと思う。	男性	20～24	0～4
自動車に限らず自転車、歩行者までマナーが悪い。轢いた方はたまったもんじゃありません。	男性	20～24	0～4
相手に譲るという習慣がないのでは。また譲られてもハザードを出さない人が多い。	男性	20～24	0～4
アンケート内容が分かりにくく、文字も小さくて見えにくい。アンケート形式を見直したほうがよい。	男性	20～24	5～9
選択肢をもっと簡略化してほしい。文に無駄があるし、問によっては選択肢が足りない気がする。	男性	20～24	0～4
警察の人が来てくれても書類の補足を話すだけ。税金を使っているのだから、もっと楽しくさせるよう工夫すべき。	男性	～19	0～4
アンケートをとってもあまり意味がないと思う。	男性	20～24	0～4
歩行者、自転車ともに幻惑等で、自動車に起こる現象についてしっかり教育してほしい。	男性	20～24	5～9
日常的に車に乗る人ほど交通安全教育を受けてほしい。免許更新の際、教育をしないおすべき。	男性	20～24	0～4
運転マナーは確かに悪いが、車同士の注意はある程度できていると思う。	男性	20～24	0～4
事故が多い町だからこそ面白い対策が見て取れました。	女性	20～24	0～4