

アメリカ合衆国における2輪車安全教育

チャールズ・H・ハートマン*

1973年、アメリカ合衆国の主要オートバイ・メーカー、販売会社は、今や欠くことのできないオートバイによる事故防止プログラムを教育や免許付与の課程に取り入れたり、学術研究や広報に取り上げることを目的として団結し、その費用を融資してきた。

モーターサイクル安全財団(MSF)は、3年間このプログラムの推進を担当し、成功をおさめてきた。本報告は同財団の起源、目標、これまでの進歩、および今年の課題について述べている。また、国際モーターサイクル安全財団の概念についても述べている。

On Motorcycle Safety Education in the United States

Charles. H. HARTMAN*

In 1973 the leading motorcycle manufacturers/distributors in the United States joined together to create and finance needed motorcycle accident prevention programs in education, licensing, research and public information. The Motorcycle Safety Foundation (MSF) has carried these programs forward through three successive and successful years. This report indicates the Foundation's origins, progress made to date, and challenges remaining to be met. The concept of an International Motorcycle Safety Foundation is also discussed.

1. 合衆国におけるオートバイの使用

合衆国で大勢の人がオートバイを使用するようになったのは、比較的最近の現象である。路上用オートバイの登録者の記録は、1920年代初期のものから入手できる。当時は239,000台であった。その後の20年間、オートバイの使用は明らかに減少し、1930年の登録数はわずか108,000台、1940年は136,000台であった。終戦後1945年～1950年にかけて急増し、1950年には登録数は454,000台に達した。1950年代には増加率は再び鈍り、1960年までにアメリカ合衆国で登録された路上用オートバイは575,000台であった。

1960年代の10年間は、日本製の小型、軽量で廉価なオートバイが、アメリカに導入された時代である。登録台数は増加し、1960年代半ばには毎年約350,000台の割で増えた。1970年には、合衆国で登録された路上用オートバイの台数は、2,815,000台に達したのである。

この傾向は1970年代初期まで、加速度的な増加率で続いた。当時は、毎年約500,000台ずつ増えていたのである。1975年のアメリカの路上用オートバイの登録台数は、合計5,494,000台になるものと思われる。

しかし、自動車と比較した際のアメリカ合衆国に

におけるオートバイの所有・使用の比率は、日本に比べて全体としてはるかに少ない。また、アメリカ合衆国では、日本において最も多く購入・使用されているタイプのものより大型のオートバイを、使用する方向に向かっている。

また合衆国では、オートバイ運転に対するイメージも向上し、これまで興味を示さなかった多くの老若男女が、オートバイの運転に注目しはじめた。このことは、オートバイの所有・使用に変化をもたらした。初期のうちは通勤や短期間の娯楽といった目的にはほとんど使用されることがなかったのである。

2. 事故統計

オートバイの登録台数が増え、ひんばんに使用されるようになったにつれて、事故件数もまた増加している。幸いにも、オートバイ運転者の死亡増加率は、登録台数の増加率よりも少ない。1960年から1974年にかけての登録台数は、年平均17%の率で増加したが、同期間のオートバイ事故による死亡者数の増加率は、年平均13.5%である。とはいえ、オートバイ事故と、それに伴う負傷・死亡者数は、明らかに増加しつつある。

3. 皆無に近い事故対策

残念なことに、1960年代においては、オートバイ事故に対処すべく用意された事故対策がほとんどな

* モーターサイクル安全財団会長
President, Motorcycle Safety Foundation
原稿受理 昭和51年6月3日

かった。合衆国運輸省は1967年より、オートバイ運転者に、公認のヘルメットの着用を求める法令の制定に着手した。しかしながら、そうした法令は連邦レベルでなく、各州ごとに制定されねばならないため、遅々としたものであった。

当時、街路および高速道路でのオートバイ運転に対し、特別な免許または試験を課する州は、事実上なかった。典型的な例は、自動車運転免許証に、オートバイ運転を認むとする裏書きが、州当局によってなされるだけといった事例である。

おそらく最も重大なことは、全米にわたって初心者に対するオートバイの組織的な教育・訓練計画がほとんどなかった、ということである。実施された対策といえば、いくつかの州におけるヘルメットの強制着用条例と、車両自体に関するある種の連邦規制（例えばタイヤ、ライト、制動能力等）だけであった。

オートバイ運転者の操作能力を向上させるための学習計画の必要性は明白であった。そこで、アメリカ合衆国の代表的なオートバイ・メーカー、販売会社は、慎重な調査と計画立案ののち、計画の開発と実行のために協力することを宣言した。こうした背景から、モーターサイクル安全財団が発足したのである。

4. モーターサイクル安全財団の発足

まず、アメリカン・ホンダ・モーターが、教社による合同活動を提案し、接触を受けた他の主力社も賛意を示した。その結果、財団は今日、資金を拠出しているメーカー、販売会社の主力5社を代表する受託者によって、運営されている。主力5社とは、ホンダ、ヤマハ、カワサキ、スズキの各現地法人、それにハーレー・ダビッドソン自動車である。

1972年末、調査および立案契約が、ワシントンの私的調査機関である「人的資源調査機構」(HumRRO)との間に結ばれた。“オートバイ安全計画”(HumRROレポート)として知られるこの時の報告書は、人的要因に重点を置いた、数百ページに及ぶ分かりやすい青写真である。この計画を受け入れ、幾分か修正を加えて、この財団は、私的非常利目的の交通安全機構として組織された。4名の職員と1973年度予算50万ドルをもって、1973年3月、ワシントンに事務所が開設された。

当初よりMSFの目的とするところは、“公益に合致するオートバイの安全教育を推進、助成、奨励

する”(MSFの付則より引用)ことであった。重要なことは、この目的は、教育手段としての職員の質的向上、指導員の訓練、調査の遂行、またMSFが安全教育、免許取得、政府機関等に技術、資金両面の援助を行なうことによって、達成されるということである。

財団の活動は、4つの主要な部門、(1)安全教育、(2)免許交付、(3)資料および調査、(4)広報活動、に分割され、さらに管理部門が4部門すべてにわたり必要な援助を行なう。各部門は、常勤の専門職員1名によって代表され、他職員がこれを補助する。財団の現在の人員定数(秘書を含む)は、常勤職員18名である。財団の活動に消費された金額は、次の通りである。

1973年	406,000*	(ドル)
1974年	857,000	
1975年	906,000	
1976年	975,000**	

(1)教育計画

財団の4つの主要な計画範囲のうち、教育部門が最も重要である。合衆国におけるオートバイ事故の資料によれば、同事故のうち相当数は経験の浅い運転者(数ヵ月～1年)が犠牲となったものである。

主要な教育計画は、次のものを含む。

a) 指導用教材の開発 おどろくべきことと思われるかもしれないが、財団の創設以前には、安全かつ巧みなオートバイ操作を教える教本、教習者用教材、指導員要覧、視聴覚教材等は、アメリカ合衆国ではほとんど入手できなかったのである。財団はこの要求を満たすべく、“初心者運転コース”(BRC)として知られる教程セットを開発した。

BRCは、当初3つに分かれたセットとして開発された。すなわち、①カラーさし絵付教本、②実地練習のためのチェックリストと計画表を含むワークブック、③カラーさし絵と教場講義用のスライドを含む指導者用便覧、である。

合衆国では、自動車運転指導教育が広く公立の高校で行なわれているので、オートバイの安全教育の実施を公立学校に求めることは当然である。同時に、警察当局やオートバイクラブ、他のグループ等の後援により、個人運営の自動車学校でもなされるよう努めている。

* 開始年度につき、部分的期間活動分

** 予算につき未消費分

BRCは、最低限22時間の講義からなる。約半分は教室でなされ、残りが実地練習である。財団では、実地練習には指導者を伴った路上訓練を含むべきことを勧めているが、大部分は一般の通行を排除した練習コースで行なわれる。

過去3年間にBRCコースを修了した者は、ほとんどが若い初心者であるが、このコースの教材は年齢に関係なくすべての初心者に使われるべく考案されている。また、このコースが設置されていない地域も多いので、正式な指導が得られぬ場合には、自習用としても使うことができる。

BRCの教材の準備にあたっては、日本におけるオートバイ運転指導教育の経験が生かされた。BRCが開発されつつあった1973年に、財団の会長と教育部長は、このテーマを学習すべく数週間日本に滞在したのである。

1975年も遅く、財団はBRCコースの改訂に着手した。視覚教育の面が際だって拡張されたこの新しいセットは、1976年後期に入手可能となり、“オートバイ運転教習コース”(MRC)として知られることになる。

b) 指導者の養成 指導者の養成計画は、ほとんどすべての面で財団の基本原則を反映している。この原則とは、“相乗効果”である。財団の限られた職員と財源に対して、必要とされるオートバイ安全教程の数は多いので、多くの他団体の援助が必要なのである。

BRCコースのほとんどは、高校に設けられることが予定されていたので、これら学校の教員は、教授課題に対して準備する必要があった。校内の教員なら誰でも、このコースを教えることはできるが、運転教育の担当教員をおくことが合理的であった。

これら高校の教員は、大学で職業訓練を受けるので、財団は、大学教授が指導員を養成するための知識や態勢を整えるよう努力を集中した。こうして、1973年の夏、財団は米国内の8大学の協力により、40時間のオートバイ安全運転指導員養成コースを設けた。120名のコース修了者のうち、約100名が大学の教授であった。この講座に参加した者のほとんどは、オートバイの運転経験のない者であった。これら講座の全費用は、財団が負担した。

訓練を受けた教授は、おのおのの大学に戻り、それぞれ指導員養成講座を開設した。1974年には、財団は、全米45大学のオートバイ安全教育講座に、無料の教材と資金援助を提供した。1974年の講座で訓

練を受けた834名に及ぶ新しい指導者のうち、大多数は高校の教員であった。

1975年には68の指導員養成講座を援助・後援し、これにより1,179名の新たな指導員が教育された。また、この年こういった講座を教える在住のスタッフがいない地域には財団の職員が派遣されるようになった。指導員養成講座は40時間から50時間に延長された。

1976年には、指導員養成講座は73年来の経験と発見に基づき、2つの基本的な型式をとることになった。それは、①合衆国の4地区で財団職員が実施する25時間に及ぶ強化コース(オートバイ安全教育指導員養成講座をとりしきるすべての大学教授を対象とする)②通常に実施される財団の指導員養成講座の一層の拡張、である。

1976年には、80の大学で指導員養成講座が実施されている。1,600名以上の指導員が、当年の教育を経て誕生するはずである。

相乗効果を用いることにより、公認のオートバイ安全指導員をさらに増やすことが可能となった。毎年、前年度を上回る指導員が養成され、その援助に要する財団の費用は前年度より減少している。その結果、BRCの需要増に應えるのに十分な数の有資格指導員が全米に生まれることになる。

c) BRCの実施 教程・教材の開発や指導員の養成は、最終的には、このコースを学校や各地域の委託機関において実地に遂行するためである。各種政府機関、教育団体、安全協会等との協力体制により財団はこのコースの実施を推進援助している。

州高速道路の安全要員と州教育部門の人員のために、簡単な研究会が開かれている。これらの会合においては、オートバイに乗ったことのない者がオートバイ操作に慣れることができるよう、短縮された初心者運転コースが実施されている。これが、この研究会における最も人気のある呼び物となっている。

財団の職員は極めて少数であるので、実施活動の大部分(立案、資金繰り、管理まで)は財団以外のメンバーによって行なわれる。こうした指導的立場にある者に情報を提供し、方向づけを行なうことにより、多くの州や地方での実施活動が可能となった。

この活動を推進するために、2つの特別な企画が実施された。

(1)オートバイ貸し出し制度。これにより、オートバイメーカー、販売会社は、販売店に対し、金銭的刺激剤を提供することになり、また、学校や地域団

体に配置されるオートバイは、公認の基準に合致することになる。なお、自動車運転教育については、米国内ではここ数十年來、自動車の無料貸し出し制度が実施されている。

財団の設立に先立って、米国内のオートバイメーカー、販売会社の数社は、オートバイ貸し出し制度を実施していたが、財団はこの制度を整備・規格化し、広報活動を可能とした。

(2)BRC認定修了者に対する保険金奨励割引制度の推進。オートバイの保険会社数社の協力により、財団は、公認コースの修了者の認定を行なう制度、“オートバイ安全運転教育認定制度”(MSERP)を設けた。認定されたコース修了者は、オートバイ保険の10%ないしそれ以上の割引が受けられる。この制度は1975年後期に発足したもので、次年度中にはさらに多数の保険会社がこの企画に参加し、全米で実施されることになろう。

1976年後半には、米国内で常に受講できるオートバイ教育講座は、相当な数となろう。1973年の財団設立前に受講できた講座は100以下であったが、今日推定されるところでは、1,500以上のそうした講座がある。当初必要とされた多くの調査や開発活動が完成に近づいたので、今後の教育における力点は実施活動に移行するであろう。

(2)免許の交付

財団が、オートバイ事故とその死傷者を減少させようとするならば、免許の交付活動においても、計画的な努力が必要である。合衆国では、日本と事情が異なり、50州それぞれが異なる免許試験制度を有し、中央からの指導・指示は皆無に近い。

財団は、次の企画活動を通じて、米国内におけるオートバイの運転免許試験制度の向上をはかってきた。すなわち、(a)50州におけるオートバイ運転免許試験方式の再検討、(b)オートバイ免許試験官のモデルプランの準備とその出版、(c)州運転免許試験官としての財団職員の訓練、(d)合衆国運輸省との協力体制による、改訂されたオートバイ免許試験の実効性のテスト、である。

1973年から74年にかけて、ノースカロライナ大学の“高速道路安全性調査センター”と契約した財団のもとで、50州における免許の交付政策とその活動が検討された。その結果、改訂更新の必要な地域が明らかにされ、これら政策の欠陥を扱う研究会が、1974年後期に財団によって召集された。この研究会

には、オートバイの免許交付活動にたずさわる州連邦、私的各機関の調査員と現場の人間が集まった。そこでの討議は“オートバイ運転免許交付案”となって公表され、実際に用いられている。

財団の職員は、免許交付に関する基本的な諸問題の克服に直接取り組んでいる。たとえば、各州の試験官は、自分自身がオートバイ運転者ではないため、受験者が必要な技能を有するか否かを適確に判断しかねることがある。そこで、試験官に対する訓練コースを実施する各州に、財団職員が向出することを申し出た。免許交付の領域においても、われわれは日本に指導を仰いだ。

当面、財団は基本的には、試験官訓練コース、改訂された運転免許試験の調査活動の継続的援助、また新たな制度の実施に際しての援助等を通じて、免許交付手順の向上・改正の活動を続けることになろう。

(3)資料と調査活動

財団の現在までの資料・調査活動は、次の項目に集中している。すなわち、(a)オートバイ運転者の課題の分析、(b)オートバイ事故の資料の検討とその分類、(c)改訂されたオートバイ運転免許試験の実験の評価、である。

a)オートバイ運転者の課題の分析

オートバイの安全教育と免許交付手続きは、オートバイの安全な操作に必要な課題に密着したものでなければならない。これらの課題を系統的かつ科学的な方法で分析し、明確化するための調査活動に対して、財団は資金援助を行なった。

こうして、1974年に10万ドル以上の経費をかけて完成した“オートバイの課題の分析”は、2,500例以上(知識と技能に関して)に及ぶ行動様式を述べている。その内容は、基本操作、路上特性、市街走行特性、周辺付帯特性、路外特性、運転者特性の各領域からなる。

極めて重要なことであるが、おのおのの行動様式は、“運転判定指数”を割り当てられており、4つの要因が運転判定指数に結合している。それは、行動頻度、過失可能性、事故発生可能性、それに事故の軽重度である。この企画のユニークな特徴は、測定装置組み込みのオートバイの使用と、運転者の行動の写真分析を採用したことであった。

この調査により財団は、オートバイの安全操作に最も重要な知識と技能に基づいた、安全教育と免許交付手順を推進・向上させることが可能となった。

科学的な事実認定が、あて推量にとってかわった。このことは、安全教育と免許交付活動による事故減少の可能性を、さらに向上させている。

米国内において自動車運転教育が始まってから、40年以上たつてようやく、ドライバーの課題の分析がなされたということは、考えさせられる。多数の練習コースの開発・実施より早く、オートバイ運転者の課題が分析調査されることによって、オートバイ安全教育計画は、自動車の場合に比べて、より確固とした基盤に立って進めることが可能となっている。

b) 事故資料と資料体系

合衆国におけるオートバイの事故資料は、貧弱な状態にあった。特定の事故誘発要因を理解することは大切である。財団は、メリーランド州におけるオートバイ事故の事後資料を分析した。この活動の一端として、米国内の交通事故の資料体系における空白部分も指摘された。資金の許す限り、財団は資料収集システムの向上にはげむ予定である。

c) 運転免許試験の調査

1975年半ば、財団と国内高速道路交通安全局（NHTSA）は、“相互理解覚書”に調印した。両組織の協力の第1段階は、改訂されたオートバイ運転免許試験の実効性をカリフォルニア州において調査することである。

同意事項の一部として、NHTSAは連邦予算から146,407ドルを、カリフォルニア州で筆記試験、実地試験に新たに使用される“オートバイ運転者便覧”の作成費用として提供した。NHTSAの契約先である、バージニア州アレクサンドリアの国内調査機関（NPSRI）は、財団職員との協同作業によって、オートバイ運転免許試験のモデルセットを開発した。

財団の調査教育部門による6週間の予備調査を経て、改訂された“オートバイ運転者便覧”、筆記試験様式、“技能試験官・監督者便覧”が、印刷された。

この新たな試験制度を実施検討したいと申し出た数州のうちより、カリフォルニア陸運局が合衆国運輸省によって選ばれ、総額1,203,421ドル（うち862,523ドルが連邦予算、340,898ドルが州予算）が、この3カ年、調査活動に投入された。受験者審査は、1976年2月2日にカリフォルニア州で開始された。

総勢36,000名のオートバイ免許試験の初回受験者が、この計画に参加することになった。受験者は、無作為配分により3つのグループに分けられる。

Aグループ(12,000名)の受験者は、“比較集団(コ

ントロールグループ)”として、現行のカリフォルニア州免許試験手順を踏むことになっている。

残りの24,000名の受験者は、Bグループ、Cグループに分けられる。このシステムに組み込まれた受験者は、その後の事故や交通違反を測定するために州の事故ファイルおよび運転者ファイルを通して任意のアンケートや電話連絡による追跡調査を受ける。受験者は、1977年の12月中に試験を受け、各自の運転記録が調べられることになっている。

この計画の結果と、免許交付手順改訂の効果に関する最終的な報告は、1978年12月までに、財団とNHTSAとに提出される予定である。

当初の財団の活動はほとんどすべて、他の機関との契約により達成された。最近、財団は常勤の調査員を加えて、職員の能力を高めている。また、1975年に、財団は100,000ドルを投じて財団事務所に隣接する2エーカーの敷地に調査教育部を増設した。

(4) 広報活動

これまでに財団の検討した企画活動は、実質的にはほとんどすべて、オートバイ運転者に重点を置いた安全性向上に関するものであった。広報活動計画は、それとともに自動車ドライバーにも重点を置くものである。

合衆国におけるオートバイ対自動車の事故例の調査によれば、これらの事故の大部分は、自動車ドライバーの側に法規上の違反があることが指摘されている。

さきに述べたように、合衆国の路上でオートバイが増加したのは、ごく最近のことである。今日でさえも、2輪車は、米国内の全自動車のうちの少数部分でしかない。そのため、米国内の多くのドライバーは、オートバイ運転者に対して、十分な注意を向ける習慣ができていないと思われる。さらに、オートバイ操作のダイナミクスや、オートバイとの衝突を避けるための特定の予防策を理解しない多くのドライバーがいるかもしれない。また、ある種のアメリカ映画での描写や1950年代の常軌を逸したオートバイクラブがもたらした“与太者”的イメージのために、無意識のうちにオートバイ運転者に“平等な権利”を認めないアメリカ人がいるかもしれない。理由はどうであれ、オートバイを運転しないドライバーには、オートバイ運転者との安全を保つための教化・啓発が必要であろう。

財団の広報活動計画のなかの特別企画は、次のも

のを含んでいる。すなわち(a)50州におけるラジオ・テレビでの広報スポットの放送、(b)一般大衆(消費者)向けの出版、(c)マスメディア、企業、政府その他の機関との継続的な接触によるオートバイ安全教育・免許交付手順の向上と調査・広報活動計画のための大衆レベルの援助動員、である。

a) ラジオ・テレビによる公共サービス計画

米国内においては、すべてのラジオ・テレビ局は公益メッセージのために所定の時間を提供すべきことが、法律によって定められており、この時間の広告料金は無料とされている。この無料時間を得ようとする多くの組織や、運動団体(たとえば、多くの予防および治療推進事業)の間で、激しい獲得競争がある。多くの公益メッセージは、いわゆるゴールデンアワーをはずして放送されているが、文字通り数百万の人々に影響を与えている。

財団は、1974年に60秒のテレビ用公益スポットを始めた。控え目なスタートであったが、視聴者と放送局から大きな関心が示された。

1975年には、3種のテレビ用公益スポットと、11種のラジオ用スポットを作製した。3種のテレビ用スポットのうち、第1の“運転初心者のために”は、オートバイ運転者に向けられ、路上走行以前の適切な指導と準備の必要性を説くもの。第2の“無頼漢とは”は、自動車ドライバーに向けられ、与太者というオートバイ運転者のイメージを一掃して、隣人として市民権を確立させるため、なぜ彼らが路上でオートバイをあのように運転するかを説明している。第3の“路上共存”は30秒スポットで、ドライバーとオートバイ運転者の両者を対象とし、路上における協力と相互の尊重を求めたものである。

財団の会長は、スポークスマン、解説者として画面に登場し、またいくつかのシーンでは、オートバイ運転者となった。これがメッセージ伝達の際の財団名の使用を容易なものとし、また放送に信憑性を与えることになった。

これらのテレビスポットは、1975年半ばに、3週間の間隔で、国内の400局以上のテレビ局に流された。最初の5ヵ月間の放映期間の推定視聴世帯数は、4,800万世帯を越えた。11種のラジオ用スポットにおいても同様の方法が踏襲され、AM、FM、合わせて4,400局から放送された。テレビ用スポットの一部のシーンと、解説の全部を示す写真も、企業の社内報や組合報を通じて配布された。

b) オートバイの運転と安全性に関する出版活動

消費者が求める情報を提供する印刷物の発行も、財団の広報活動計画の一部である。より技術志向的な出版物や調査記録のうちのいくつかは、本稿に引用されているが、財団の広報局は、それほど技術的ではない4種類のパンフレットをも用意した。

“オートバイとその安全性とは? お答えしましょう”が、このシリーズの最初のものである。特に初心者を対象とし、オートバイの馬力、教習、免許の交付、保険、保護用具等について言及している。

第2のパンフレット、“防具を身につけよう”はヘルメットや衣服を含む保護用具の必要性について。“オートバイ運転秘訣集”は、すでにある程度の技能と運転経験をもつ運転者に対して、オートバイ、運転者・道路状況の3点から情報を与える。“道路を共有するドライバーとオートバイ運転者”は、ドライバーをもっぱら対象としたものである。

c) マスメディア、産業界、政府との継続的な接触

マスメディア、オートバイ業界、企業、政府機関との継続的な接触は、次の点で役立っている。すなわち、財団後援の行事の報道を確保すること、オートバイ安全教育の必要性とその計画について、マスメディアの企画取り上げを推進すること、財団とそれが代表する企業を広く一般に認知させること、また安全教育活動に他団体の参加と援助を得ること、などである。

一般大衆に情報を提供する段階を越えて、より一層進んだ広報計画が立案されている。その力点は、安全教育と免許交付手順の向上を確立するために、市民に行動を起こすよう促すことに置かれるはずである。

5. むすび

モーターサイクル安全財団が1973年に活動を始めてから、数々のオートバイ事故対策が、米国内で確立された。とりわけ顕著なのは、初心者運転教育と免許交付手順の改善である。事故対策計画は、確固とした調査活動に基づいているので、完全に実行されるならば、オートバイ事故とその死傷者を相当程度減少させる可能性がある。

イギリス、ヨーロッパ、その他の地域との書状による交流や、最近の日本、オーストラリア両国の訪問を通じて示唆されたことであるが、“国際モーターサイクル安全財団”(IMSF)を組織することは有益であろう。国際的な組織は、調査や活動計画の資料を世界中で交換することに役立つはずである。

特に事故対策計画が始まったばかりの地域においては有益であろう。こうした組織の構想は、今研究されつつある。

米国内においてMSFは、その使命・目標の完全達成をめざして活動しているが、過去3年間の記録はこれらの目標が達成可能であることを示している。

運輸省が議会に於てた1975年度の報告書は、MSFとオートバイ安全教育に言及し、次のように述べて

いる。「過去の交通安全対策に誤りがあったことを自覚する一方、向上している領域があることに元気づけられる思いがする。……最も効果的に交通安全を展開したのが、あるいはこの2輪車の領域であるかも知れない」

MSFの活動は、当初の調査と開発の強調から、将来における実践の強調へと、無理なく漸進的に移行している。