

2. 実施ブロックの報告

北海道ブロック

1. プログラム詳細

【日程 1日目】

13:00～13:30	(30)	受付
13:30～13:50	(20)	開会 <ul style="list-style-type: none"> ・主催者あいさつ：内閣府政策統括官（共生社会政策担当） 付交通安全啓発担当主査 宮崎 友和 ・来賓あいさつ：北海道くらし安全局道民生活課 交通安全対策担当課長 安海 智久 ・来賓及び講師・コーディネーター紹介
13:50～14:50	(60)	講演① 「高齢者の交通安全－高齢ドライバーを中心として－」 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男
14:50～15:00	(10)	休憩
15:00～16:00	(60)	講演② 「飲酒運転撲滅に向けて」 新潟青陵大学大学院 教授 碓井 真史
16:00～16:45	(45)	活動事例発表（15分×3事例） ① 16:00～16:15 「高齢歩行者等街頭啓発事業について」 帯広市交通安全推進委員連絡協議会 副会長 佐藤 金平 ② 16:15～16:30 「水戸黄門の交通安全」 江別市 交通教育指導員 佐々木 康代・宮崎 由香 ③ 16:30～16:45 「JA共済における地域貢献活動について」 全国共済農業協同組合連合会 北海道本部 普及部 次長 畑 洋一
16:45～17:00	(15)	事例発表に関する質疑応答及び意見交換
17:00～17:10	(10)	休憩・会場セッティング
17:10～17:30	(20)	グループ別交流（グループ討議の役割分担）
17:30		連絡事項・閉会

【日程 2日目】

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受付
9 : 00 ~ 10 : 50	(110)	グループ討議 (5テーマ・7グループ) ①街頭指導・啓発 ②交通安全教育 ③家庭と地域等の連携 ④高齢者の交通安全 ⑤飲酒運転根絶に向けた環境づくり
10 : 50 ~ 11 : 00	(10)	休憩
11 : 00 ~ 11 : 45	(45)	討議結果発表 (1グループ5分程度)
11 : 45 ~ 12 : 00	(15)	講評 (コーディネーター 鈴木春男先生)
12 : 00		閉会

2. 講義等の記録

【1日目】

■講演①

高齢者の交通安全—高齢ドライバーを中心として—

千葉大学 名誉教授 鈴木春男

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました鈴木でございます。

昨年か一昨年か、実はこのブロック講習でお話をさせていただく機会を頂戴いたしました。その時は高齢歩行者のことを中心にお話をさせていただいたので、今日は高齢ドライバーを中心に少しお話をさせていただこうかなと思っております。

まさに私、高齢ドライバーですから、自分自身のことを材料にしながら、これから日頃考えていることをお話しして、いろんな意味で安全を守るには何が必要かというようなことをご一緒に考えてみたいなと思っております。

高齢ドライバーの事故が大変多くなっている、これは良くご存じいただいていることだと思います。高齢ドライバーの交通事故の死者中に占める比率が毎年実は増大しております。

大体高齢者の事故自体が10年前は全事故の41.4%だったのが5年前には49.9%、そして、昨年は53.3%と、これは車のドライバーだけではなくて歩行者も含めた事故ですけども、53.3%になっております。よくこのことは色んな所で話題になるんですけども、こういう5年前あるいは10年前に比べて高齢者事故が増えているね、と言うと、それは先生、仕方ないですよ、高齢者の比率がどんどん上がっていますからと。

確かに高齢者の比率は年々上がっていることは事実ですけども、実はこの53.3%というのは、高齢者の数が多いというそれだけの原因ではないんですね。と申しますのは、実は今の日本の人口の中で高齢者はどのくらいかということ、およその数字ですけども、日本の全人口の26%ぐらいが高齢者です。

お若い方も高齢者も全ての年齢層で、みんな車に乗ったり自転車に乗ったりするわけですから、もしどの年齢層も同じように交通事故で亡くなる危険性を持っているんだと考えるならば、高齢者の人口が26%ということは、死亡者の中の高齢者が占める比率も26%を割って良いはずですよ。

ところが、今ここでお話ししているように、人口の上では26%ぐらいの高齢者が、死者の方では、亡くなった人の1年間の交通事故の全死亡者の中の53%以上を占めているということは、実は人口の2倍以上なんですよ。つまり、人口の2倍以上の比率の人が一だか

ら、高齢者というのは、とりわけすごい交通事故に遭う危険性が高い、そして、亡くなる危険性のある年齢層だということが、ここから分かります。

どこの国もそうだろうかと普通考えてしまいますけど、とんでもないですね。2倍を超えているというのは日本だけです。人口に比べて高齢者の比率が高いと言われている。例えばアメリカとか、イギリスもちょっと高いんですけども、それでも人口の比率の1.4倍ぐらいです。ところが、日本だけが極端に2.何倍と、そういう数字になっているわけです。

だから、よくお年寄りに会っていると、先生、日本ぐらい安心な国は無いからと。確かに犯罪とか色んなことから見たら安全な国だと思います。けども、交通事故に関しては、特にお年寄りにとって、日本ぐらい交通事故に関する危険な国は無いと言って良いぐらいの数字ですね。

ちょっと横道に話がそれてしまいましたけれども、53.3%という比率のこの高齢者の中で、自動車運転中の事故、これは5年前が16.2%だったのが昨年は19.5%。すごく増えています。自動二輪の運転中も1.8から2.1になっています。さらに、原付の場合はちょっと減っていて、6.4から6.0になっています。

でも、その3つを合計いたしますと、いわゆる車両と呼ばれているものの占める比率は、3つを足しますと、昨年は27.7%。それに自動車の乗車中の死者を含めると、何と35.5%。もう3分の1以上が言わば自動車運転中か同乗中の事故で占められている、こういう状況になっています。そうした高齢者の自動車の運転中の事故がどんどん増えているんですが、その背後にあるものは一体何だろうかということを次に考えたいと思っております。

何と言っても大きいのは、意識と行動のミスマッチ。特に身体能力の低下に残念ながら高齢ドライバーの方たちが気付いていないということが非常に大きいんじゃないかと思えます。視力。そこには動体視力、動いているものを見たり、自分が動きながら物を見たり、そういう動体視力が高齢者になると低下する。

それから、視野の変化。私なんかも大変視野が短くなっています。両手をこう前に上げてまして、親指だけ上げて、目の玉を動かさずにこれを広げていくと。両方の親指が見えるその範囲で、これ以上広がったら見えなくなるというところで止めてくださいと。僕は今、このくらいですね。目の玉を動かさずに見られる範囲。

実験していますけど、年々この幅が短くなっています。だから、視界が非常に低下している。さらに、コントラスト感度が低下する、あるいは暗順応。明るい所から暗い所へ入った時のその順応がどうしても高齢者になると遅くなる、あるいは眩しさ、眩惑の増大、こんなことが視力に関しては問題になります。

ちょっと先程私の視力が低下しているということを申しましたけども、実はここにいらっしゃる方、どちらかという地域の方々に対して指導的なお仕事をされている方が多いと。ボランティアとしてなさっている方もたくさんいらっしゃると思うんですけども、その時に、特に高齢者を相手にして、視野が狭くなりましたと、これで終わっちゃうと、実はもうあなたは駄目ですよ、もう運転しない方が良いですよという話になっちゃうんですね。

そうではなくて、「狭くなりました。」とここまでお話した後、「今は目の玉を動かさなくて見ていただきました。だけど、目の玉を左、右と回したらもうちょっと広がりませんか。」という、確かに回すと広がるわけです。「じゃ、首を回していただいたらどうですか。」と。首を回したらこのぐらいまで広がりますね。つまり、お年寄りになって確かに体力は低下したけれども、低下してそれでおしまいという話ではなくて、ちょっとした個人でそのことを理解して、自分は例えば視野が狭くなったなということであるならば、それを本人が自覚して、目を動かしたり首を動かしたりすれば、実は若い時と同じように安全に運転できるんですよと、そこまでおっしゃっていただいた方がご指導いただく場合には良いんじゃないかなと思っています。

いずれにしても、自分のそういった視力、それ以外に聴力の問題、さらに反射的反應動作が遅くなるということもあります。あるいは判断の早さと正確さにむらが生じるという問題も生じます。体力が低下して、衝撃耐性も落ちる。これはお年寄りになればなるほど死亡事故が増えてしまう。若い方だったら衝撃に耐えられる部分が、お年寄りになるとそういう耐性が低くなって、内臓破裂とかになってしまうというようなことも実はあるわけです。

あるいは疲労回復力が低下する、注意力の配分や集中力が低下する、これらはみんな体力やそういうものが落ちているということなんですけども、再三申しますように、「確かに落ちています。それを自覚してください。だけど、自覚して、それに対して、だから自分はこう対応するんだということがあれば、実はお元気に安全に運転できますよ。」という所までおっしゃっていただいて、勇気づけていただくということがよろしいのではないかなと思っています。

要するに、大事なことは、その意識と、頭で考える自分と実際の自分の行動との間に大きなミスマッチが生じているのに、そのミスマッチに気付かないでいるということが一番問題なので、そういうことに気付いて対応していただくということが非常に大事なんじゃないかなと思っています。

そういった体力の低下というのはもちろんあります。でも、もしかしたらそれ以上に大きな問題があります。それは、たくさんの情報を同時に処理するということが非常に苦手になる、これがあると思います。ある所に関心が行くと、つまり、たくさんの情報を同時に処理する能力が低下しますので、たくさんの情報を一遍に処理出来なくなるんですね。

いつもこんな例を申し上げるんですけども、若い学生と私が2人並んで机に座って、前の壁に信号機を用意しておく。信号機の信号の赤がついたら、すぐ前の机をたたこう、こういう競争をしたとします。信号機だけだったら、私は学生に負けずに赤になった途端にパンと机をたたくことができます。これは信号機という、光という情報が1つだけの時です。これはほとんど1つだけの情報の処理だったら負けません。けども、ここにちょっとブザーを入れる、音を入れる。ブザーが鳴って赤、ブザーが鳴っても青の時は机をたたいてはいけませんよ、赤でブザーが鳴らない時もたたいてはいけませんよ、ブザーと赤が同時に発生した時にたたいてくださいと。これ競争すると、僕は学生に負けるんですね。

音と光というこの2つの情報を同時に処理するというのは、年をとると大変苦手になります。赤だけでブザーが鳴らないのにたたいてちゃったり、あるいはブザーが鳴って黄色なのにたたいてちゃったり、そういうミスを犯したりね。それをちゃんと見極めようと思うと、時間がかかってしまいます。でも、交通行動というのは、実は光と音という2つだけの情報で安全に行動出来るものではないんですね。

例えば車を運転して右折をする時、幾つぐらいの情報を取り入れないと右折という行為は出来ないか。考えますと、右折は大変ですよ。まず、左から車が来ないか、正面から車が来ないか、その正面の車の横から単車か何かが走って来ないか、それから、右折した先に車がないかどうか、さらに、右折した先に横断歩道があったら、そこを人や自転車が渡っていないかどうか、まだまだあると思います。

もう本当にたくさんの情報を同時に処理しないと右折という行為は出来ないんですね。ですから、高齢者になればなるほど、若者も左折よりは右折の方がどちらかというと事故の比率は多いんですけども、高齢者になればなるほど実は右折の事故が多くなってまいります。そういうことで、高齢者になればなるほどたくさんの情報を同時に処理するという能力がすごく落ちてきてしまうわけです。

先程ちょっと言い掛けましたけども、そうするとどうということが起こるかということ、実はたくさんの情報を同時に処理できませんから、大事な情報を持っていて、それに例えば気付いているんですけども、新しいもう1つ処理しなくちゃいけない情報が入ってくると、その前の情報のことを忘れちゃうというようなことが高齢者になるとすごく起こって

くるわけです。たくさん情報を処理出来ないために、どうしても見落としてしまう、あるいは忘れてしまう、そういうことが起こります。

これはもう私なんかも日常的に典型的なことになっておりますが、例えば私が2階で勉強している時に、論文を書いている時に、下から家内が食事の支度出来ましたと声を掛けてくれます。分かったよと、降りたわけですけども、その時に、そうだ、さっきちょっと家内に見せようと思って上で用意しておいた資料があった、あれを持って来るのを忘れちゃったと思って、ちょっと待って、2階行って取ってくるからと言って2階へ上がります。ここまでは良いんです。ここまでは何を取りに来たか僕は覚えています。

ところが、2階へ上がって自分の書斎に入ったら、窓が空いていまして、その窓から風が吹き込んで、さっきまで大事にワープロを打っていたその資料が散り散りに散らばっている。ああ、いけねえ、大事な資料が散らばっていると思って、それを探して、整理して揃えているうちに、おれは一体何をしに2階へ上がってきたのか、完全に忘れちゃっているんですね。つまり、新しい出来事が起こると、その直前の大事な出来事を失念してしまふ。こういうことがとりわけ高齢ドライバーの事故には良く起こります。

1つのケースを申し上げます。高齢ドライバーの方が運転して、ちょっと細い道から太い道へ出ようと思って、そこに実は止まれの標識がありました。でも、そのお年寄りはその止まれの標識に気付かないで、かなりのスピードで交差点に入ろうとしました。その時に、30代の主婦が運転する軽トラックが右から走ってきました。お年寄りはそれに気づいて、同時に多分止まれの標識も気付いたと思いますけど、ああ、いけねえと思って急ブレーキを踏んだんです。

急ブレーキを踏んだ所までは良かったんです。ところが、急ブレーキを踏んだ途端に、助手席に置いてあった大事な荷物が転げ落ちちゃったんですね、急ブレーキを踏んだために。ああ、いけねえ、大事な荷物が落ちた、転がっちゃったと思った途端に、こっちから主婦が運転してきていることを忘れてしまう。こういうことが実は起こるんですね。そのケースの場合は、本当にお気の毒に、主婦の車に側面から激突しまして、主婦が軽自動車ごと飛ばされ、飛ばされた先に石の電柱があって、もうほとんど即死状態で主婦の方は亡くなってしまいました。

これはドライバーではありませんが、歩行者のこんなケースもあります。横断歩道ではなかったんですが、向こう側へ渡ろうと、片側一車線の道路を渡ろうと思って、慎重なお年寄りで、まず当然右を見ました。そうしたら、右から車は1台も来ていませんでした。で、左を見たら、かなり遠くに車が1台来ていたんですね。物すごい慎重なお年寄りです

から、右からは来ていないけど、左から来ているあの車が通ってから横断しようと言って、待ったんですね。ところが、そこで不幸な出来事が起こりました。実は右を見た時に車は1台もいなかったんですが、そのお年寄りが横断しようとするちょっと右の先に細い道がありまして、そこから自動車が出てきて左折したんです。だから、お年寄りにはびっくりしました。さっき自分が渡ろうと思って右を見た時は車が1台もいなかった。ところが、左を見たので車が来ているから、お年寄りはその車が通り過ぎるまで待とうと思って待った。

ここまでは良かったんですが、その時に、さっき右を見た時にいなかった車が自分の右から自分の前をスーッと通ったものですから、ああ、危なかったな、そうだ、この道路からこの車が出てきたんだ、危ない所だったと思った途端に、左から来ている車のことを忘れちゃうんです。で、その車が通った後ろを横断しちゃったんですね。こちらの来た車はびっくりしましたよ。自分をみてくれて、それで一度止まったお年寄りが新しい左折してきた車の後ろから飛び出すわけですから。

幸いお年寄りはひかれなくて怪我で済んだんですけども、後でその怪我をされたお年寄りとそのドライバー両方に私ども面接をして、どういう状況だったかとお聞きしたら、これは宇都宮で起こった事故だったんですけども、今申し上げたようなことが出て来ました。このたくさんの情報を同時に処理するということが高齢者になると非常に難しくなってくる。ですから、余り考え事をしたり、たくさんの情報を処理せざるを得ないような状況で高齢ドライバーが運転するというのは、すごく危険なことなんです。

本当は、例えば家の中でお嫁さんと姑さんのちょっといざこざがあつて、姑さん、まさか息子の前でお嫁さんと喧嘩するわけにいかないから、もう気を晴らすためにちょっとドライブでもして来ようかなんて、これ一番危ないんですね。運転しながら、あの時ああ言えば良かった、こう言えば良かったと思いつつながら。そうしたらもうとてもとても大事な情報を見逃してしまうというようなことが実は起こったりもします。

ですから、それ以外でも運転をする時は、例えば地図をあらかじめみて、そして、どういうところで右折して、どこで左折してというようなことをあらかじめ全部頭にたたき込んで、その場でたくさんの情報を処理して判断するなんということを出来るだけ避ける。そういうことが高齢ドライバーの安全運転には非常に大事だということがご理解いただけるのではと思っています。

運転が自分本位になって相手に甘えがちになる。よくご存じのサンキュー事故というのが起こりますね。高齢ドライバーの場合、サンキュー事故と。これも宇都宮の話ばかりいたしますのは、私ども実は宇都宮で起こった高齢ドライバーの事故を、つぶさに当事者に

会って、1当の方と2当の方と会って、それで色々お話を伺いながらその事故を再現して、高齢ドライバーの事故にはどんなことがその背景にあるのか、という調査をしました。

これも実は宇都宮の事故ですが、高齢ドライバーの方、この方は定年後、近くの病院の清掃、お掃除のアルバイトをなさっていたお年寄りなんです。ちょっと急いで病院へ行くということもあり、朝、出勤で比較的細い道から太い道を通って、その太い道のその先に病院がある。その病院へ行こうと思って、細い道から太い道の交差点へ出て来たんですね。

そうしたら、その交差点が左から右の方に結構混んでいまして、そこに前のトラックが来て、そのトラックが止まってくれたんです。お年寄りは自分のために止まってくれたと思ったんです。ところが、トラックドライバーに会ったら、実はお年寄りが右から来ているから、それを通そうと思って止まったんじゃないくて、自分が交差点へ入るその先に実は車が渋滞していたから、私は交差点に入らずに交差点の手前で止まっただけなんだと、こうおっしゃるんですね。

ところが、お年寄りは、急いでいたこともあり、自分を通してくれるためにトラックドライバーが止まってくれたと思ったわけです。だから、もう自分も急いでいたので、サンキューといってそのトラックの前の細い道を直進していったわけです。そうしたら、そのトラックの横から自転車に乗った高校生が走って来て、それでその高校生をひっかけてしまったと。これも死亡事故にはならなかったんですが、これなんか典型的なサンキュー事故なんですね。

お年寄りはどうしても自分中心に考えてしまうから、自分のために止まってくれたと。トラックのドライバーにしてみれば、自分の前は交差点だから止まった。でも、仮にお年寄りが通ったとしても、あなたが通って良いよと言ったのは自分の前だけですよと。横のその高校生のそこまでは私は考えて止まったわけではないですよということを、トラックのドライバーはお年寄りのためじゃないんだとおっしゃっていましたが、そういうようなケースで、本当に私なんかもそうですけど、急げば急ぐほど本当にサンキューといって不用意に行動してしまって、それが事故を招くというようなことが結構あります。

それから、過去の経験にとらわれる。これは良く言われることで、「なれ」と「だろう」というのが事故を生むというようなことが現実にはあります。それから、小さい車に乗り換えるということで、身体機能の低下はカバー出来ると考えるお年寄りが結構いらっしゃる。昔かなり大型の乗用車に乗っていたんだけど、年をとって、やっぱりぶつけないから、ちょっと軽にしましたとかとって、軽だから絶対安全だとか、こういうふうな発想のお年寄りって結構いらっしゃるんです。

でも、これはやっぱり例えば大きな乗用車と軽自動車の運転の仕方というのは基本的に随分違うところがあるわけです。ですから、小さくしたから安全だということでは絶対ない。軽に乗り換えられたら、軽自動車の運転技術を1時間でも2時間でも良いから学ばれて、それで道路を走るといようなことがやっぱり重要じゃないかなと思っております。

さらに、コミュニケーションの能力が低下します。ドライバーというのは、もちろん車同士ですから対話は出来ませんが、色んな意味で目と目で合図したり、ドライバー同士特有の合図がありますよね。合図で、余計なことですけども、ちょっとお話ししたくなつたんですけども、僕は合図も地域によって違うというケースにぶつかって、これは実際調査してみたらそういうことがわかりまして、大変驚いたことがあるんです。

それはどういう合図かという、北海道ではちょっと僕はよく分からないんですが、東京なんかでは自分が右折しようと思った時に、右の正面から来た車がチカチカとやってくれたら、それは右折する車に対して、自分がゆっくり走るから、あなた右折して良いよと、こういう合図なんですよ。北海道もそうですか。じゃ、東京の人が北海道に来て運転しても大丈夫ですね。

実は東京の人が金沢へ行って運転すると危ないんです。富山、金沢で調査をしたら、チカチカというのは、おれが直進するから右折しちゃいけないぞという合図なんです。このチカチカというのは、おまえは危ないぞ、右折しちゃ絶対駄目だぞというチカチカなんです。だから、東京の人が富山あるいは金沢で右折しようと思って右折信号を交差点で出していて、チカチカとやってくれたから、すぐ右へ曲がっちゃったらこれはとんでもないことになる可能性があるんですね。

そんなようにして、地域によって、これをカーボディーランゲージなんて言いますが、車同士のボディーランゲージ。高速道路で、この先渋滞していますから後ろの車は注意してください、私、これから止まりますから注意してくださいというのは大体ハザードランプをつけますよね。あんな形で、車同士のボディーランゲージの、そういうコミュニケーションの手段というのは結構それなりにあるわけです。

でも、これも地域によって、今もお話ししたように、ちょっとそのコミュニケーションの仕方が違ったりといようなことも実はありますので、やっぱりこういうのは本当は統一して一定のルールを作っていただくことが大事かなと考えておりますが、いずれにいたしましても、車同士のボディーランゲージということを考えても、あるいは運転者同士の目と目の合図ということを考えても、実は若い時というのは以心伝心で結構伝わるんです。ところが、高齢者になると、そういう相手の車と、あるいは相手のドライバーとのコミュ

コミュニケーション能力というのが残念ながら低下してまいります。これは先程の自己中心的ということとも関連すると思いますけれども。

ですから、そんなことから、よくご存じいただくとおり、例えば高齢ドライバーのマークというようなものをちゃんと貼っていただいて、私は高齢者ですよ、高齢者なので、例えば高齢ドライバー特有の運転の仕方というのは、車間距離をどうしても空ける運転をします。若い方は車間距離が比較的短いんですけれども、平均的にみると、高齢者になると非常に車間距離を空ける傾向があります。

そうすると、車から見て前の方が高齢者かどうかというのは、後ろについている若者は分からないんですね。そうすると、前の車が高齢者の場合、その前の車との間の車間距離を結構あけますから、後ろのドライバーにしてみると大変イライラします。何でこの車、比較的混んでいるのに、こんな前の車との車間距離を空けるんだと。で、ついそこで追い越しをかけたりする。

ところが、追い越しをかけられたその前の車が高齢ドライバーだと、高齢ドライバーは元々前の車との車間距離がこれ以上接近したら危ないと思って運転している訳ですから、そこへ後ろの車が追い越しをかけて入ってきたら、高齢者はびっくりしますよね。そうすると、どうしても急ブレーキを踏むというようなことが起こるわけです。そうすると、その追い越した車のまた後ろから若者が運転して来ると、その若者の車が高齢者の車に追突するというようなことが起こるわけですね。

ですから、高齢ドライバー特有の運転の仕方というのがありますから、そしてコミュニケーション能力が低下していますから、どうしても例えば高齢ドライバーマークをちゃんとつけて、「私は高齢者なんです。高齢者の運転の仕方をしてるんです。だから、車間距離を空けているかもしれないけども、追い越しなんかかけないでください。」というようなマークとか、そういった別の手段でコミュニケーションを取るということを考えていかないと、なかなか安全性というのは高まらないというようなことが起こってまいります。

高齢ドライバーは個人差が物すごくあります。本当に80になっても、場合によっては90になっても、かくしゃくとして運転されている方も一方にいるし、そうかと思うと、まだ60代半ばなのに本当に運転が危険だなと思う方もいらっしゃいます。なかなか年齢でもって、ある一定の年齢にいったら免許証を発行しないというようなことはやっぱりできない、かなり個人差があるのです。

その個人差は、特に地域との関連で結構個人差は生まれています。地域の特性というのが非常に運転ということに対して色んな違いを生じています。例えば高齢ドライバーの

免許の保有率が高いのは大都市か、中都市か、小都市か、あるいは農村部かというふうにみますと、もう圧倒的に地方小都市や農村部のお年寄りの免許保有率が断然高いです。大都市のお年寄りの免許保有率はそれ程高くない。

ところが、その免許を持っている中で、じゃ免許を返納する、あるいはもう最近では免許を持っていても運転しなくなったという方がどのくらいいらっしゃるかということを見ると、実は大都市はもともと免許保有者が少ないのにもかかわらず、免許を持っているけど、もう運転しなくなったという方が圧倒的に多いんですね。ところが、地方小都市や農村部へ行くと、免許の保有率が高くて、なおかつ運転している人の比率がすごく高い。だから、そういったところではかなり無理をされて運転をしているというようなケースが結構多いんじゃないかなということを感じます。

もう1つ、是非ともお年寄りをこういうふうに扱うべきだと考えるのは、どうも日本では、さっき日本ではとりわけ高齢者の事故が多いという話をしたんですけれども、どうしてなのかと考えると、その1つの原因は、日本のお年寄りって本当は物すごく自立されているんです。日本のお年寄りぐらい、世界のいろいろなお年寄りと比べても高齢者になって仕事をまだされている、仕事をもっておられるお年寄り、この比率は日本が非常に高いんですね。

つまり、お年寄りは自分が年をとっても働けるうちは働こう、そして、自分の生活は出来れば自分でちゃんと自立して生活していこう、そういう気持ちがある——これは内閣府が行った、世界の高齢者の行動と意識にかかわる国際比較調査というものがあまして、それを見ると、物すごく日本のお年寄りというのは経済的にも生活的にも自立されているなどというデータが出ているんです。

ところが、交通になると、どうも日本ではお年寄りは弱者として扱われる傾向がある。つまり、保護の対象だと扱われる傾向がある。日本のお年寄りは非常に自立されているので、交通の世界でも実はお年寄りしか気が付かないことってたくさんあるんです。僕は本当にこの年になって、高齢者になって初めて分かったことが随分あるんです。

先日、僕はもう十何年ぶりに実は違反をしてしまいました。私は東京の清瀬市という所に住んでおりますが、その隣に秋津という駅がありますが、その駅は夕方5時から6時まで、駅前には進入禁止だったんですね。僕はそれに気が付かずに、5時10分ぐらいだったと思いますけど、駅の方へ入って行ってしまったら警察の方がいて、それで、進入禁止だということをご存ですかと。いや、全然気が付きませんでしたと。で、この7月でしたが減点2を受けてしまいました。せっかくゴールド免許を持っていたのが全部ダメになって

しまいまして、減点2で7,000円の反則金をお支払いすることになりました。

その時は、ちゃんと進入禁止の標識があったんだろうな、僕はそこに本当は警察官を連れて、あったかどうか見に行きたかったんですけど、これはちょっと僕のミスだろうと思って、それで、その時はもう反則切符を切っていただいて、すぐ銀行へ行って、翌日お支払いしたんですが、悔しいので、1ヵ月ぐらい前にもう一回その道路を通ってみました。見えないんですよ。こんな高いところに進入禁止の、しかも左折して入っていくので、左折して入る車は、高い所に、正面から見えるようなところに、そんな位置で置いてあったら見えないんですよ。

高齢者になればなるほど、運転姿勢もどうしても視線が下になっちゃうんですよ。だから、そんな高いところに標識なんか置いておいたら絶対見えないんです。だから、僕はあの時やっぱり警察官の方に来ていただいて、ダメもとでもこの標識の位置ぐらい変えてくださいというところまで言うべきだったなと後で反省したんですけどね。そんなことで、やっぱり高齢者にならなくちゃわからないことって、実はたくさんあるわけです。

でも、ほとんど今の標識だとかそういうことを検討されている方はお若い方々ですよ。少なくとも60前の方々ですよ。だから、そういう方々に、やっぱり高齢者として、弱者じゃなくて強き高齢者になって、ちゃんと発言して、そして提案して、そういう場を高齢者に持っていただくことが、実は今日のお話と関連するんですが、高齢者の安全へ結び付いていくんだと思います。つまり、自分が自ら参加して、そして提案をしたりすることが安全を守ろうという意識に通じていくんだと思います。

ですから、お年寄りに是非とも、弱者ではなくて、弱者としてのみ扱わない。もちろんお年寄りをみんなで大事にするということ、そのことは良く知っていますが、やっぱりお年寄りをお年寄り扱いしない、お年寄りもちゃんと発言力のあるお年寄りとして、経済的にも生活的にも自立しているんですから、それを交通の世界でも自立していただきたいなと思っております。

そのこととも実は関連するんですが、生活構造の違いから来る特性というのがあります。お年寄りがどんな生活をされているかということによって、実は安全意識なんかも随分違ってきます。1つの例を申し上げれば、お1人でお住まいの高齢者というのは安全意識がどうしても低いし、事故に遭う確率も高いんですね。だから、おひとり暮らしのお年寄りが、例えば近くにお友達を持って、話し相手がいると。そうすると、例えば日頃の色々な生活上の悩みだとか、人づき合いの悩みだとか、そういうのを友達に聞いてもらえる。

そうすると、さっきのたくさんの情報を処理する能力が落ちるというこの部分がカバー

できるんですね。いつもすっきりした気持ちで。ですから、これは非常におもしろい結果だと思って、僕は関心をもったんですけど、お年寄りを、事故を起こしているお年寄りと事故が比較的少ないお年寄りと2つに分けて、そのお年寄りの持っているどんな特性が、事故が多いか少ないかということと関連しているかなという調査を昔やったんです。

友達をたくさん持っているお年寄りは、非常に事故が少ない。それから、その地域に長く住んでいるお年寄りは事故が少ない。比較的最近越してきたばかりというお年寄りは、多分お付き合いするお友達も余りいないからということもあるんでしょうけども。ですから、こういうことから考えていくと、実は交通安全指導というのは、どうやったら安全ですよという直接的な交通のあり方に対する指導があるけれども、交通安全指導というのは、地域のお年寄りの仲間づくりをしていただく、それだけで実は大変な交通安全が守られるというケースになるんですよ。

いくつかの教習所さんでは、教習所の休みの日に近くのお年寄りを招いて、みんなで自分の車を持ってきて、教習所がお休みの日ですから、そこへお年寄りが自分の車を運転するので、自分の車でやって来ていた。1台の車に教習所の中を走っていただいて、みんなでそのお年寄りの走り方を採点するんですね。それでお互いにちょっとこういう所が危なかったとか、ああいうところが危ない、教習所がお休みのたびにそれをやっていると、みんな仲間になってくるわけです。

ですから、さっき申し上げました良いグループづくりにもなりますし、お年寄り自身が、実はお年寄りの一番典型的なのは一時停止なんですけど、お年寄りにあなたは一時停止していますかとお聞きすると、100人が100人とも、一時停止の標識のある所はちゃんと止まっていますとおっしゃるんですけども、実はビデオで撮ってみたり実際に現場に行ってみたりすると、ご本人は確かにブレーキを踏んで一時停止しているつもりなんですけども、ズルズルズルッと行って、ほとんど一時停止していない状態のお年寄りが圧倒的に多いんです。

それを言葉として、お年寄りに、高齢ドライバーに一時停止しないと危ないですよと言っても、お年寄りは自分はしているつもりですから、私はしていますよということで終わっちゃうわけです。だから、大事なことは、さっきのちょっと例としてお話ししたように、教習所さんなら教習所さんで、みんなでお互いに自分の車に乗って走ってみて、ほかの人が採点して、あなた、さっき一時停止していたつもりかもしれないけど、していませんよと現場で言ってもらえると、これはすごく効くんですね。ですから、そんなことで、現場で色々対応していくということがすごく大事だろうと思います。

次に、2番目の項目として、ではどうやって高齢者に対して安全を動機づけていったらいいかというお話に入りたいと思います。

実は「知ること」と「すること」の間には非常に大きな違いがあるということをお分かりいただけたらと思います。「分かっちゃいるけど、やめられない。」のが人間だと書いてあります。スピードを出したら危ないとみんな分かっているんです。けども、実は分かっている人が、その大半がスピードを出している。だから、知っているということと、するという事の間にはすごく大きな差があります。

先程の一時停止の場合もそうですが、あなた、一時停止しなくちゃいけませんよと。みんな一時停止しなくちゃいけないということを知っています。けど、現実には一時停止していないんです。でも、その言葉として、一時停止すべきですよ、あるいはしなくちゃいけませんよと言っていたら、それは皆分かっていますから、自分が分かっているというつもりでいるんです。そういう分かっているつもりで本当は分かっている、実は行動との間に随分ずれがあるんですね。つまり、「する」、人間が行動するというのはどういうことかということをしつかりと考えていかななくちゃいけないと思うんです。

人間の行動のメカニズム、実は人間が行動する、その行動でも特に行為と言われるものですが、行為というのは、人間がそれをしようと思って目的を持ってやる行動のことを行為といいます。行為というのは全て問題解決行動なんです。例えば仕事をして疲れて家に帰ってくる。何をするか。シャワーを浴びますね。なぜシャワーを浴びるんだろうか。それはその人にとって問題解決行動なんです。つまり、問題を発見する。1日仕事をして疲れたな、汗をかいた、あるいは疲れたというこの問題を解決するためにシャワーを浴びるという行為が起こるわけです。

ところが、私たちはつい、あなた、シャワー浴びなさいよとか、あなた、シャワー浴びたら気持ち良いわよとか言って、そういう正解を与えることで相手にシャワー浴びてもらおうというふうに思うんです。でも、再三申しますように、人間の行為というのは問題を解決する行動で、問題を発見する場がなければ人間は行動しません。シャワー浴びなさいよとか、シャワー浴びたら気持ちが良いわよというよりは、例えばですけども、あなた、側に来たらちょっと汗臭いわよと言ってあげたほうが、実はシャワーを浴びる可能性は強いんです。

汗臭いわよと言われたら、ああ、そうか、おれはちょっと人に不快な思いをさせているのか、じゃシャワー浴びなくちゃな。汗臭いわよと言ってあげることで問題を発見してもらおう。良いですか。その問題発見してもらおうということがないと、なかなか人間は行動し

てくれません。ただ疲れたなとか汗をかいたなとかいう、それがすぐシャワーに結びくわけではないんです。その問題発見と問題解決の間に問題形成というプロセスがあります。

この問題形成というプロセスは、実は自分が発見した問題をどんな方法で解決するかということのいろいろ検討するプロセスです。シャワーも疲れをとる方法の1つでしょう。でも、お風呂を沸かしてゆっくりお風呂に入るのも疲れをとる方法の1つでしょう。お酒を飲むのも疲れをとる方法の1つかもしれません。あるいはすぐベッドに入って寝ちゃうのも疲れをとる方法の1つかもしれません。

じゃ、こういうたくさんある疲れをとる方法の中からどれか1つを選ぶ、これが問題形成過程です。どうやって選び出すかという、例えばシャワーの場合、シャワーを浴びることによって、どのくらい自分としてはマイナスの要件があるか、あるいはシャワー浴びることによって、その発見した問題がどのくらい解決できるか、プラスの要件があるか。そのプラスマイナスをお酒の場合、お風呂の場合、シャワーの場合ということで計りにかけていくんですね。

例えば札幌、結構もう寒いんですね。そうすると、札幌では疲れたなと思った時に、もしかしたらシャワーを浴びないかもしれません。お風呂になさるかもしれません。それはシャワーを浴びることで風邪を引く恐れがある。これはマイナス要件が少し増えるわけですね。そうすると、シャワーではなくてお風呂にしようというようなことで、その都度その都度置かれた状況の中で一番良いと思う、プラスマイナスして一番残高の多いその方法が選ばれて、人間の行動になって表れるわけです。

ところが、そういう意味で、問題を発見していただくということが、すごく行動してもらおう上で大事なポイントですけども、実はその問題発見がなかなか難しいんです。普通我々は問題があれば、当然人間は利口な動物だから、問題を見付けてくれるだろうと思うんですけども、実はそうではないんですね。人間は問題発見をどうやってするかという、事実そこにある問題を、問題意識、問題を問題だとする心、問題を問題だと思う物差し、そういうもので図って我々は問題発見をしているんです。

ですから、幾ら深刻な問題があっても、例えばお年寄りがさっきから申しているように一時停止の信号でちゃんと止まっていない。これは大問題なんです。けども、ご本人は俺は大丈夫だと思う、そういう問題意識でみるから、自分はちゃんと止まっているつもりでいらっしやるんです。その人がどんな物差しで自分を見ているか、この価値というのは過去の経験の中で実は出来上がるものなんですね。だから、過去の経験にどうしてもとらわれてしまう。

時間も余りないんですけども、いつもこのことをお話しする時に、心理学で良く使う実験なんですけど、トランプ手品を良くやります。これはご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが。これはちょっと自分が作ったトランプですから下手くそなんですけど、ここに1枚のトランプがあります。これは何でしょうか。大抵の方は「ダイヤの1」とお答えいただくと思うんです。後ろにもう1つトランプが描いてありまして、これは何でしょうか。「ダイヤの4」ときっとお答えいただけると思います。

さっきのトランプをもう一回ひっくり返します。これ何ですか。今度は3に見えるんですね。もう一回ひっくり返します。これ何ですか。今度は6に見えるんですね。トランプ手品をしに来たんじゃないですよ。ここから何が、ここから我々が物を見るという時にどうやって物を見ているかということをご皆さんに知っていただきたいんです。(種明かし)

だから、1人1人の高齢ドライバーの方々それぞれの特有の価値、問題意識、こういうもので全て自分の周辺の問題を発見して行動しているわけですから、この価値を修正していただかないと、なかなか本当の安全な行動というのはしてもらえないんですね。ところが、人間の価値というのはなかなか修正困難なもので、フェスティンガーという人が「認知的不協和の理論」という本の中でこんなことを言っているんですね。人間はみんな自分を正当化したい、自分の価値を守りたい、おれは間違っていない、そういうふうに思いたくてしょうがない生物であると。

人からあなた正しいよという情報をもたらした時は、みんなすんなり受け入れます。僕も若くありたいと実は思っています。つい最近クラス会がありまして、僕の友達でA君というのが、「鈴木、結構若いな。いつも若い学生と接しているせいか、おまえ若々しいよ。うらやましいよ。」と。A君、本当のことをいつも言ってくれるなど、うれしくてみんな受け入れちゃいます。若くありたいという僕に、まさに補強してくれる情報ですから。

ところが、そこにいたBという嫌な友達がいまして、これが即座にこう言いました。「何が若いんだよ。鈴木は頭見てみろよ。ほとんど毛もないじゃないか。」これ受け入れたら、若くありたいという僕は否定されちゃうでしょう。こういう自分にとって都合の悪い情報を受けた時、人間はどうするかと言ったら、その都合の悪い情報のあら探しをします。あのB、昔から、学生の時からあまのじゃくで嫌なやつだったな、誰かが褒めると必ず後ろへ回ってけなす。あの若い時の癖ってこの年になってもまだ抜けないんだ。Aが褒めてくれたから、彼は私に嫌な気持ちにさせようと思ってあんな作りごとをしていつているんだ、そんなうその情報を受け入れる必要はないと言って逃げちゃうわけです。

人間は全部こうです。私も、ひょっとしたら皆さん方も全部そうです。要するに、自分

にとって都合のいい情報は、だから、一度価値が出来上がるとその価値がどんどん補強してくれる方へ行きますけど、なかなかそれを修正するというのは難しいです。なかなか修正にはいきません。

皆さん良く人に注意なさいますよね。僕も良く学生に注意します。注意というのは補強する情報ですか、対立的情報ですか。注意というのは常に、注意された本人から見たら対立的情報です。自分を補強してくれない情報です。注意というのは大抵退けられちゃうんです。だから、相手のためを思って正しい注意をすれば全部人が分かってくれる、これはちょっと甘いかもしれません。

でも、その注意をして、退けられないで相手の考え方を覚えてもらう方法がある。それが実は大変大事な人間関係の参加ということだということです。よくマーケティングの世界で、口コミというのが新しい商品を販売する時に非常に重要な手段になる。人間って本来は自分が変わりたくない。でも、相手を変えるのは、例えばAさんという人がいて、今まで古い商品を持っていた。ところが、そこにBさんというオピニオンリーダーを養成しておいて、このBさんが新しい商品を物すごく価値あるものとして考える。そうすると、AさんとBさんが対話をする、深い人間関係に参加する。そうすると、AさんがBさんの方の発想に立ってBさんの立場で物を考え始める。これが相手の価値を修正する上で非常に有効な方法なのだということが実は分かってきました。

私は人間関係の参加、この参加の場を作るというのが非常に大事なポイントなんだなということで、実は参加・体験・実践型交通安全教育というのが物すごく交通安全教育の中で必要なのではないかということを提唱させていただきました。お陰様で、色んなところで現在我が国も参加・体験・実践型の交通安全教育が展開されるという時期に来ております。

1つだけ、ネイバーフッド・ウォッチという制度。これは実は参加ということを物すごく重視した制度で、私はこのネイバーフッド・ウォッチにお目にかかせていただいた、その体験をもとに、皆さん色んな所で使っていておられますヒヤリ地図づくりとか3世代交流の交通安全教育、あるいは最近では自動車工業会さんの「いきいき運転講座」とか、いろんな形で提案させていただき、現在色んな場所で使っていていんですけども、その私に非常に大きな影響を与えたネイバーフッド・ウォッチというこの制度のお話だけ最後にさせていただいて、今日のお話のまとめにさせていただきたいと思っています。

ネイバーフッド・ウォッチというのは、アメリカのアラバマ州のタスカルーサという町

アラバマ州立大学という大学があります。これは私が以前定年までいました千葉大学と姉妹校を結んでいた関係もありタスカルーサの町に1週間ぐらい滞在しました。南部の本当に田舎町ですけども、どんな交通安全教育をしているか勉強に行ったことがあるんです。

その時に、私がこのネイバーフッド・ウォッチという制度を体験しました。これが実は参加・体験型のヒヤリ地図づくりや、世代間交流やいきいき運転講座のもとになった。私はそれに啓発されて、それこそ目からうろこで、非常に大変な収穫だったんです。

ネイバーフッド・ウォッチというのは、タスカルーサの町の婦人警察官の方が幼稚園や小学校低学年の小さいお子さんたちにボランティアの素晴らしさを教育をしようとして表面上でき上がった制度です。小さいお子さん3、4人で1チームをつくって、1人住まいや老夫婦2人で住んでいるお年寄りのお宅を訪問する。そうすると、あらかじめ婦人警察官が「子供たちにボランティアの体験をさせて、ボランティアをやって気持ちよかったという体験をさせたい。それが子供たちのボランティア精神を養うことになるので、子供たちが週に1回か2回訪ねてくるので、訪ねてきたら部屋の中の植木鉢の場所をちょっと動かしてもらおうとか、簡単な仕事を頼んだり、あるいはお茶を飲みながらいろんな世間話をしてもらう。いずれにしても子供たちにボランティアをやって気持ち良かったなという体験をさせたいので、そのご協力をお願いしたい。」と言ってお願いに行くわけです。

「ああ、それなら良いことだし、家にいて出来るから協力しますよ。」と言ってくれますね。「子供たちも随分勉強になると思いますので是非よろしくお願いします。ただ、私たち1つ心配なことがあるんです。それは、子供たちがお宅へ訪問した帰り道に交通事故に遭ってしまったら大変なことになるので、申し訳ないけど、子供たちが来たら、今日は信号はどうだった？ とか、ちゃんと左右をみて道路を渡った？とか言って交通安全の勉強を子供たちにしていただけると、事故を防ぐ大変大事な効果があると思うので指導をしていただけますか。」と。「ああ、本当だね。うちへ来る時に事故に遭っては大変なものね。やりますよ。」「はい、本当にありがたいです。そうやって、もう是非ご協力ください。ただ、もしかしたら皆さんご存じの交通ルールは昔のルールで間違っているかもしれない。それだと大変なので、せっかく協力していただくので、ここに大変易しく書いた交通のルールブックがあります。これをあらかじめ読んでおいていただき、子供たちに交通の勉強を指導していただけますか。」と。

良いですか皆さん。目的は子供の教育もありますけども、本当はお年寄りにルールブックを読んでもらうことなんです。お年寄りを集め、これがルールブックです、勉強しておいてくださいねと説明しても駄目なんです。実はお年寄りに子供に交通ルールを教育する

という役割を与える。そういう役割をもって、その役割を演じてもらう中でお年寄りを動機づける。3世代の交流もそうですね。参加させていただくとお年寄りが一生懸命お子さんたちのために役を演じる。役を演じれば、今度自分が気を付けようと思うんですね。

私は最近、「情けは人のためならず」という言葉を必ず最後にお話しすることになっています。ボランティア活動をする。ボランティアはもちろん相手の方のためのことを思い、相手の方の利益を考えてボランティア活動をするんですけども、でも、本当は情けをかけたボランティアをされた方が一番動機づけられて、一番実は得をしている。つまり、ボランティアというのは、ボランティアをされた方が一番の得をする行為なんだなというふうに考えております。

まさにこれからの高齢ドライバー教育には、役割を演ずる場、高齢ドライバーの出番も是非作っていただくということを頭に置いていただくと良いなと思っております。

■講演②

飲酒運転撲滅に向けて

新潟青陵大学大学院 教授 碓井 真史

皆さんこんにちは 私は社会心理学が専門です。社会心理学とは人間関係の心理学なんですね。社会的な場面で、人々の中で私たちがどんなことを考え、感じ、行動するのか、人間関係、コミュニケーションの心理学なのです。今日は飲酒運転の問題についてお話をいたします。昨今では大分減ってきました。しかし「下げ止まり」という感もあります。今後は交通の専門の方のお力だけではなく、いろんな分野の人が関わらないと更なる減少は望めないかと思えます。

飲酒運転は罰則が厳しくなりましたね。ずいぶんメディアでも啓発されています。最近自動車学校を卒業した人は良く知っていますけど、そうでない人は意外と知られていないかもしれませんね。お酒を勧めてもだめ、車を貸してもだめ、一緒に乗ってもだめ、5人一緒に乗っていたら全員が罰則を受けることになります。こうやっていろいろ罰則を厳しくしたことで減少してきましたが現状、下げ止まりです。基本的に、飲酒運転に限りませんが罰則を厳しくしようという声は良くあります。非常に残念な事故が起きてしまった、ひどい犯罪が起きた。そうすると、世間の人はずっと罰則を厳しくしろという声は広がり、世の中全体が厳罰化に向かっていきます。大人の犯罪、少年犯罪、特に交通犯罪は厳罰化に向かっていきますね。ですが他の違反や犯罪との兼ね合いもあるので、交通犯罪だけ厳罰化というわけにもいきませんね。つい先日ですかね、意図的ではなかったということで無罪なんという判決も出ていますが、私、スクールカウンセラーもやっています。中学校へも週1回行っていますが、中学の先生方は朝が早いですから飲み会があっても夜9時以降は飲まないですね。2次会といってもコーヒーのようですね。

だから、酒気帯び、酔っ払い運転で捕まったりしたら懲戒免職なのでこれはまずい。罰が怖いだけではないのですね。東京ではあまりないですが地方都市だと居酒屋に駐車場があって、車で行って車で帰ってくるみたいな事が、ついこの間まで当たり前みたいな雰囲気がありました。今では大分減りましたね。運転代行も大分増えてきましたね。ただ、飲酒運転に限らず、刑罰を重くして減る犯罪というのは、ある程度計算している犯罪なんです。駐車違反、路上駐車もそうですね。ここは路上駐車禁止だとわかっているけど、大して邪魔にはならないだろうと多くの人が駐車して買い物をする。ところが、駐車違反の罰則がとて厳しくなった。しかも、取り締まる人がたくさんいるようになって、ちょっと駐車していたらすぐチェックされて罰金ということになる。では面倒だけど少し遠くの

コインパーキングにしようとか、お金はかかるけどバスやタクシーで行こうとなります。こういうのは計算できるルール違反者なんです。酒気帯びで万が一捕まったらとんでもないことになるのでタクシーで行こうとか代行を頼もうと計算できる犯罪者は、罰則を厳しくすることによって犯罪が減るんですね。

例えば少年犯罪。自分がここでこういうことをしたら懲役3年だからやってしまおう、懲役5年だから止めておこう。そんなこと考えられませんね。それを考えたらコンビニ強盗などしませんね。強盗は重罪です。たった数万円盗んでも強盗とみなされると計算出来る人ならそんなことをやろうとは思わないですね。

罰則を厳しくしたおかげでだいぶ違反をしなくなりました。でも、そうでない人たちの飲酒運転がひどいのです。「俺は酒に強い。」と言う人もいますけど強い弱いは関係ありません。それから酒に強い人の方がアルコール依存症になるんです。お酒に弱い人は依存症になるほど飲めませんからね。お酒が強くて、休肝日なしで毎日たくさん飲む人の方が依存症になりやすいです。酒に強いと様々な影響が出ます。先程高齢者についてのお話がありましたけど、酒が入ると高齢者でなくても判断力が鈍ったり、反応が遅くなったりして自覚がなくなる。すっかり酔いは醒めたと感じている時ですら情報処理の能力は低下し、注意力も低下する。その結果、発見が遅れ、反応が遅れ、操作が遅れてしまう。お酒を飲んでいる場合の死亡事故率は通常の **8.7** 倍だという大変危険な事になっていきます

ヤフージャパンに「個人」というページがあり、そこには色々な分野の人が好きな記事を書けるというスペースがあるんです。そこに私はあの小樽の事件について書かせていただいたご縁で本日ここに来させていただいております。

私、東京生まれ、東京育ちですが北海道のオホーツク紋別に6年間住んでおりました。そこで **30** 才の時、車の免許を取得しました。北海道の道路はアイスバーンで白いラインが見えないんですね。北海道のように凍っている道で免許を取得したのも勉強になりましたが、免許を取ってみて運転は楽しいと思いました。運転は道路上のコミュニケーションなんだと思いました。先ほどの鈴木先生のお話にもありましたね。そのコミュニケーションが上手くいけば良い運転ができるし、上手くいかないと危ない運転になってしまう。酒が入って酔っ払ってしまうと様々なコミュニケーションが上手くいなくなるんですね。

小樽の事件は本当に大きな全国ニュースになって、日本中の人々が加害者に対して強い怒りを持ちました。なぜ飲酒運転は激しい怒りや悲しみを感じるのか。交通事故で死ぬ人は残念ながらたくさんいます。何人もの人が一度に死んでしまいました。飲酒運転は特に怒りや悲しみが盛り上がります。進入禁止など普通の事故は多くの場合はミスイクです。

「あんな小さい看板は見えないよ、ああ、間違っって入ってしまった。」これは違反なわけですね。一生懸命運転しているんだけど、つい赤信号を見落としてしまった。何かふっとこっちに注意が向いた時に、向こうから来た自転車に気が付かないで事故になってしまった。ああ、申し訳なかったというのが普通の交通違反であり、ヒューマンエラー、人間のミスイク。ヒューマンエラーは大きく3つに分かれます。1つ目は赤信号なのに、その赤信号を見落として進入してしまうミス。2つ目は判断ミスです。自転車が出て来るかもしれないと危険予測をせず注意を怠って自転車と事故を起こす。人間の注意力について有名な実験があります。複数の人たちが入り乱れながらバスケットボールをパスして、そのパスの回数を数えてくださいという実験です。皆さん一生懸命パスを数えるんですね。数えた後に「ところで、今この画面にゴリラが出てきたのに気づきましたか?。」と尋ねます。実はパスをしている中、ゴリラの着ぐるみを着た人が出てきて胸をたたくポーズまでして画面から去っていくんですね。一生懸命にパスの回数を数えている人は、そのゴリラに気がつかない。人間の注意力というのはそういうものなんですよ。

運転中に自転車や車がこっちに向かって来るのに気がつかない、そんなことはないだろう！ おまえは嘘つきか！？ 居眠りでもしていたのか！？ もちろん居眠りで気が付かない時もありますけど、そうでなくて何かふっと考えてしまった時とかには気が付かないことがありますね。酔っ払い運転も自分はしっかりしているつもりですけど、意識水準がすうーと下がりますからうっかりミスではないんですね。それから、3つ目が出力のミスです。アクセルとブレーキの踏み違いもそうです。本当はこっちのボタンを押さなければいけないのに間違っってあっちのボタンを押してしまうという、それが絡み合っってヒューマンエラーが生まれます。でも、飲酒運転は意図的なんです。これから運転するのだとわかっていて酒を飲む訳です。酒を飲んだと分かっっていて運転しますから、うっかりミスの交通事故ではない。車で来ていると分かっている、飲んだのなら代行を呼んで帰れと。それさえしてくれたら私の大切な家族が死なずに済んだのにと。日本中の人は非常に腹が立つし、非常に悲しみます。そしてとても残念ですね。機械的な問題や人間側の問題が原因となるうっかりミスを減らしたい。人間はミスを犯すもの、そこから対策を考えます。最近の車は色々な素晴らしいハイテク技術満載の車が出来ていますが、わざと違反されてしまうとどうしようもないです。お酒を飲むとこんなようなことが起きます。

お酒は脳の働きを弱めますが、真っ先に理性をつかさどる部分が弱まります。酒を飲むと気が大きくなって、でかい声になる。普段言えないような事を言ったり、無口な人がおしゃべりになったりしますね。そういう状態なので情報処理能力は低下する、注意力は低

下する、判断力は低下する。

実際にお酒を飲ませて教習所のコースを運転させる。普段なら自動車学校に通っていたころを思い出して丁寧に運転しますが、お酒を飲んで気が大きくなっているのに、三角コーンや棒を倒したりする事が起きてしまいますね。認知能力の低下プラス感情面の変化がある。だから、酔う前は代行を呼ぼうと思っていても、酔ってしまうとこのくらい平気と思ってしまうところが厄介な所ですね。

さて、飲酒運転をしやすい人はどういう人なのかという研究があります。分かっているが運転してしまう人ですね。この人達は、基本的にこの位の量なら大丈夫と思っている。認知のゆがみがあるという言い方をしますが「この位なら大丈夫、この位は飲んでも何の影響もない。」と思う。実は影響があるんです。「要は、起こさなきゃ良いんだろう。」とか、「おれは事故を起こさない、僕は捕まらない。」とか。犯罪者の心理はこうなっているんですね。万引きでもそうです。いかにも万引き出来そうなお店です、捕まらない、もう一回する、捕まらない。調子に乗って3回目、4回目やるんです。そして、いずれ捕まるとんでもない目に遭うわけですね。その手口から見て初めてじゃないなとなってしまうわけですね。前も、その前も、ずっと捕まっていないから大丈夫、ずっと事故を起こしていないから起こさないみたいな考え。奇妙な楽観主義ですね。もっと心理的な研究によりますと、繰り返し飲酒運転をしてしまう人の中にはアルコール依存症の人がいます。日本にもかなりアルコール依存症がいるんです。ただ、欧米ではアルコール依存症になると仕事を休みます。平気で休んでしまう。工場の中で200人中、20人が昨日の酒のせいで仕事を休んだりしたら工場が止まってしまいますからアルコール依存症というのは社会問題化するんです。

ところが、日本人サラリーマンは会社にだけは行くんです。全員来ているんです。なので、問題になりにくい。でも、会社で仕事はするけど、毎日浴びるほど酒を飲み、家に帰って家族に対して暴れる。家族はお父さんが眠るまで寒い外をずっと散歩して逃げ回っているような家があちこちにある。お父さんは働いてそれなりの収入を得ているんですけどね。実は私たちが思っている以上にアルコール依存症の人たちがいて、基本的に酒を飲んでるわけです。お酒を飲むと反応時間が下がるという実験があります。試験場のようなところで、ランプがついたらボタンを押せ、反応時間が何秒のような検査する時に、お酒をちょっと一口二口飲んでやります。全然酔っ払っていない、このくらい飲んでも何ともないという人でも反応時間は下がるんですね。影響が出るんです。

ところが、アルコール依存症の人の中には、酒飲まないと手が震える、酒飲むと震えが

止まる、だからお酒を飲んだ方が反応時間が早いという人がいます。もし私が今日お酒を飲んでここへ来たとしたら自分は酔っていないと書いていても、ちょっと気が大きくなっている、ろれつが回らなくなり、まっすぐ歩いているつもりが、そうでない状態になるわけですね。ところが、私がアルコール依存症で、飲まずに出掛けると、まず怖くてここに来られない。手は震える。結果こっそり隠れて酒を飲む、そうすると震えも止まるし、落ちついて話せたりするんですね。だから彼らは基本、酒が体に入っている。手の震えは止まって、ボタンを押す速さは震えている時より速い、やはりお酒の影響が全体に出ていますから様々な事故を起こしやすくなる。しかも、そこでどれだけ罰金をとられ、説教されても、会社を首になっても酒を止められないから、またまた酒気帯び、酔っ払い運転で捕まってしまう。さらにはハイリスク飲酒者という人たちがいます。危険性がとても高い大酒飲みたちです。もちろんお酒自体が悪いわけではない。酒を飲んで人を殴る。酒を飲んで車の運転をしてしまう。今まで事故を起こしていないのは、ただ幸運だっただけです。今まで捕まっていないのは幸運ではなくて不運ですね。

でも、たまたま免許証を持たずに運転してしまい、大抵は特に違反などしなければ捕まらないですが、反省して次の日からちゃんと持って運転しますね。酔っ払い運転もこうなってしまうわけですね。酒気帯び運転や飲酒運転を繰り返す人たちの中のパーソナリティ特性として、スピードや危険を好む人たち、新しいことが好きな人たち、激しいことが好きな人たち、刺激が好きな人たちがいると言われていています。だから、絶叫マシンが大好き、激しいロック音楽が大好き、コツコツやる仕事は苦手、歴史とか伝統とか余り好きではない、どんどん新しい事をやりたい、もちろん、この人たちは悪いわけではないです。絶叫マシンが大好きな若者は全然悪いわけではないし、新しいことを臨機応変にチャレンジ精神旺盛でやっていくという人も全然悪くないですね。しかし、そういう人たちの思いが歪むと「酒飲んで運転したって平気だ。」となってしまう。子供のころ、手放し運転をやって遊んだりしませんでした？体重を移動させてカーブ曲がったり、本当は危険で駄目ですけど、それが楽しいと感じる時があるわけですね。もちろん許される場所でやればいいですけど、それを公道でやってしまう。ドライビングテクニック見せたい人たちがいますが、そういう刺激好きな人たちの中にも飲酒運転を繰り返す人がいると言われていています。

同じことの繰り返しとか社会的な抑制を解除という、要するに、何か世の中に縛られている、皆こうしているからとか、ルールはこうだから、こういうしきたり・伝統だからなど何かすごく窮屈を感じる人たちがいるんですね。それが上手くいけば、街起こしに成功したり、芸術家になったり、楽しい芸人になったりとか大変結構なんですけど、うまくい

かないと何か非行少年になってしまったり、輪を乱す人になってしまったり、飲酒運転を繰り返す人になってしまったりするわけです。

世の中にかた苦しさや閉塞感を感じて、それを切り開きたいと感じている人々ですね。これが上手くいけばとても良い形の改革者です。みんなをあっと言わせたい、みんなに拍手してもらいたい、こんな世の中は駄目だ、もっと良い世の中を創ってやるって思う人たちの中で、実力のある人たちは市民運動を始めたり、自分が選挙で立候補したり、人を助けたりなどいろいろ良い事を実行する。しかしそういう実力とかコツコツやるが出来ない人たちがいるんですね。そうすると、何か上手くいかないという思いの中で、酔っ払ってお店の看板蹴飛ばしたり、家族を殴ってしまったりとか、わざと乱暴な運転をするのが楽しいとか。確かに楽しいという面は否定しません。私たちの中にもまあないことはない。

社会的にもとても立派な人が飲酒運転してしまいました、みたいなのは結構ミステイクが多かったりしますかね。晩酌しちゃったけど、孫が熱を出して病院に連れて行かなければと。両親はまだ帰って来ていない、多分大丈夫だろうと運転したら事故を起こしてしまった。駄目ですけど、同情は出来る。

でも、アルコール依存症は殴っても牢屋へ入れても治らない。もともと何か世の中で上手くいかないとそれを発散するためにわざと危ない事をやったり、わざとルール違反をやったりするような人たちを抑え込むというのはなかなか上手くいかないということですね。

自分の運転能力に対する過信、刺激追求性、スピードとか危ないこととかが楽しくて追求する人々。どんな人が交通事故を起こしやすいのかという研究があります。飲酒運転に限らないんですが、運転の下手な人が交通事故を起こしやすいのか？でも意外とそういう人は大事故とか人身事故は起こさない、大事故を起こす人の中に意外と運転の上手い人たちがいるんですね。上手いけど過信しているわけですね。

最近増えているパーソナリティー障害というのがあります。反社会性パーソナリティー障害、これはルールを破ることに良心の呵責を感じない人々なんです。

例えばお財布を拾いました、あっ5万円も入っている、お金が無いのでこの5万円があれば助かるな、どうしよう、ドキドキ、でもやっぱり泥棒は駄目だ。お巡りさんへ届けよう。悪いことを考えるとドキドキするわけですね。

その他いろんなパーソナリティー障害があります。タイプAというのもあります。これパーソナリティー障害ではなく、むしろ真面目な人なんです。とても生真面目で一生懸命な人なんです。例えば5時に友達と約束がある、いい加減な人は5時だけどまあいいや、

別に遅刻したって構わないとかと思いますが、真面目な人は絶対遅刻してはいけない、あの人を待たせてはいけないと思う気持ちがアクセルを踏ませてスピード違反になってしまふ。真面目なら交通ルール違反は起こさないわけではないですね。

自分は大丈夫、自分は捕まらないとか、自己別在の心理とって、私だけは特別みたいな思いになってしまうのですね。ではどうしたら良いか。結局は、長い目で見れば教育なのだと思えます。私の知り合いの自動車学校の先生がおっしゃっていましたが、子供の頃から交通安全教育をしっかりと教えることが大事だと。横断歩道を渡る時は右を見て左を見て、もう一度右を見る。繰り返ししっかりと教育をしておく、安全な歩行者になり、安全な自転車運転者になり、安全な自動車運転者になると。私がある事故から書いた記事ですけど「人はなぜミスを犯し、ルールを破り、わざわざ危険に近づくのか。普通は危険を避けようとするのに。」と。ミスではない、わざとやる。わざとルール違反、不安全行動をやるのはこんな理由があると言われていています。それはルールに同意できない事。この 40 キロ制限の道路は別に 50 キロで良いだろうと思う。ルールを守るのがバカらしい発想になる。ルールを守るデメリットが大きい、ルール違反の結果得られるメリットが大きい。

渋滞に関する研究があります。渋滞を減らす方法は車間距離を取ることだという研究ですね。ぴったりくっついて動くのは渋滞の原因だと。車間距離をとることによって渋滞を防ぐことになる。ですがケース・バイ・ケースですね。交通違反を防ぐためにも渋滞を防ぐためにも車間距離を取った方が良いんですけど、どんどん割り込まれてしまふ。ちょっと不愉快になりますね。あと、後ろの車に悪いような気がしてね。ルールを守ることによってかえって人から責められるような目で見られたり、危険な目に遭ったり、それならこんなルールは破っても良いんじゃないの？とってしまふ。そしてルール違反が習慣化していく。ただ、やっぱりルールは正しいよということもあるわけです。酒気帯びに関しては、やっぱり 1 滴でも飲んだら運転しちゃ駄目だよということを教えて、交通安全文化を作り上げていかないといけないんですよ。飲酒運転でひどい事故が起きた。お酒を売っていたお店の人が「僕が止めるべきだった、でも、止められなかった。」と。でもなかなか客に言えないですね。一応確認したりしますかね。皆さんなら言えるでしょうか。基本はやっぱり言わなきゃ駄目ですけどね。でも上手くいかないんです。やっぱり文化ですから、世の中全体がそうなるということが必要なんですね。

散歩中の犬のフン。しばらく前までほったらかしでしたが、今はちゃんと飼い主が家にもって帰るとい文化が出来ました。それと同じように交通安全の文化を作っていくことが大事ですね。罰則だけでは駄目、ではどうするか。例えばヨーロッパではカウンセリン

グ的なアプローチとかブリーフ・インターベンションとか言われていますがこういう講習会を開かれています。日本でも少しずつ始まっているブリーフ・インターベンション。ブリーフというのは短いという、下着のブリーフと意味は同じです。最近はやりのカウンセリングでブリーフ・セラピーとかありますが、とても長い時間をかけて人格を変えていくパーソナリティーではなくて、もっと短時間で改善させましようというのがブリーフ・セラピーですね。そういう発想から出たもので、インターベンションって介入という意味です。その人の何か人間性、根本を直すのは非常に難しい。酒を完全に止めさせるという目標も多き過ぎるので少しずつ減らしていくという事です。治療ではなく軽いアプローチをしていくことこそが大事だよということです。ブリーフ・セラピーとかブリーフ・インターベンションの3つのキーワードは、「共感する」「励ます」「褒める、ねぎらう」なんです。「飲酒運転したあなたは最低の人間だ。」と言われて真人間になれるなら苦労はしない。30万円罰金をとられ普通は懲りますが、世の中には、罰金を取られようが罵られようが懲りない人たちがいる。そのような人たちにカウンセリング的に関わる。その人の悲しみ、つらさ、世の中で上手くいかないことなどを共感しあい、その人の行動を変えていく。

悪いことをした人に対してなんですけども、本人が自覚し反省する事ことを臨床社会心理学では「ゆがんだ恥意識。」と呼んでいます。ゆがんだ恥意識を持った人たちは、穴があいたら入りたいという感覚なんです。人間関係から退却するんです。どうせこんな自分なんかと思ってしまい、この思いが強くなると、やけを起こしてもっと悪いことをやる破壊的行動を生みます。そうではなくて、悪いことをしてしまった人は本当に心から反省する。健全な罪意識を持つ。これは申し訳ないという償いの思いなんです。私はお金が無いけど毎月少しでも被害者にお金を送りますとか、謝っても謝っても許してもらえないと思うけど、僕は謝り続けますという、そういう償いの思いが湧いてくる。彼らは人間関係から逃げない、むしろ建設的な行動が生まれてくる。

そうやって常習飲酒運転者を立ち直らせるという働きがこの下げ止まりの状態を打破する1つの手法となって行くのです。下げ止まっているのをもう一段下げるのは大変難しいと思います。でも、それは飲酒運転防止ということに留まらないで、その人が人生をやり直したり、その人がその町の中でより良い生き方をしていくでしょう。交通安全運動は本当にその人自身の人生に関わって来るような大切なお仕事なのかなと思います。どうもありがとうございました。

■活動事例発表

高齢歩行者等街頭啓発指導について

帯広市交通安全推進委員連絡協議会 副会長 佐藤 金平

私、ただいまご紹介いただきました帯広市交通安全推進連絡協議会副会長の佐藤金平と申します。

今回の発表では、平成 26 年度の内閣府が実施いたしました「高齢者の交通安全確保に関する施策の実態調査」で紹介されました帯広市交通安全推進連絡協議会、以下「交連協」と申し上げますが、高齢歩行者等安全街頭啓発について、その概要と効果、課題について報告をさせていただきます。

報告の内容でございますが、交連協について、続いて高齢歩行者等交通安全街頭啓発の背景、目的、内容、実績などについて発表した後に、効果と課題を発表していきたいと思っております。

まず最初に、交連協についてですが、私どもの交連協は、昭和 43 年に交通安全活動に賛同する交通安全指導員と町内会から選ばれてまいりました交通安全推進委員で構成するボランティア団体です。事務局、本部は市役所の安心安全課推進課に置いております。

活動の主力となる交通安全指導員は 159 名、また、町内から送り出されました交通安全推進委員は、おおむね 830 人となっています。ここで小学校区ごとに分けて 23 支部で活動を行っています。その中から、各支部から 2 名ないし 3 名の方を理事として本部に上げさせて登録しています。2 から 3 というのは、女性部もある所があり、3 名ということになります。

主な事業ですが、交通安全旗での啓発とか花火大会などのイベントでの歩行者の誘導実施、交通安全研修や啓発活動の企画・実施、広報紙の発刊などを主な仕事としています。

(パワーポイント) 続いて、先程申しました支部ですが、支部活動についてご紹介しますと、私が在職する緑ヶ丘支部を事例にして紹介いたしますが、ほとんど本部活動の仕事をお手伝いする形になっています。緑ヶ丘支部は、昭和 47 年に緑ヶ丘小学校区に 54 の町内会で結成するボランティア団体として設立いたしました。うち交通指導員は 8 名、交通安全推進委員は 57 名です。主な活動は、ほとんどが本部の事業と連動して行っており、その中でも支部独自といたしまして交通安全キャンペーンなどをしております。

(パワーポイント) 続きまして、本部の中に 4 つの部会があります。指導部、教育部、広報部、女性部があります。まず指導部では歩行者の誘導を主に企画・実施しています。そして相当数の人数が出る氷まつり、花火大会、さらに平原まつりなどのイベントなどに協

力しております。

また、このイベントのある1ヵ月ぐらい前から、指導員を集めて実地研修という形で自ら交差点に立ち、歩行者と指導員という立場で実地研修をしております。

(パワーポイント) 続きまして、教育部。こちらの方も二、三あるのですが北海道の道東ブロック研修会、こちらは道東ブロックを4つに分けて各ブロックごとに毎年場所を変えて実施しています。ちなみに、今年は当本部の帯広市が請け負いました。

続いて女性部ですが、女性部も交通安全研修会を行っております。枠を超えて道東ブロック以外にも出掛けて意見交換などを行っています。

(パワーポイント) 教育部のその2ですが、高齢者のドライビング体験会を帯広の2つの自動車学校の協力にて春と秋と冬のその実情に合った体験をしております。また、ドライビングマシンを使って高齢者の実情に合った運転の仕方を行っております。

(パワーポイント) 続きまして、広報部です。こちらは大変活動が多くなっております。まず新入学児童の交通安全キャンペーンの企画。そして、「交連協だより」を年3回発行しております。新入学児の交通安全キャンペーンにつきましては、23の小学校を順次回りながら新入学児童のランドセルに交通安全の黄色いワッペンを張る活動を行っております。

(パワーポイント) 続きまして、広報活動の2ですが、平原まつりのパネル展です。こちらは平原まつりと連動して歩行者天国等でパネルを展示するとともにグッズを配布している様子です。次に、交通安全総決起大会です。これは毎年1回行っています。関係機関はもとより、車を所有している大企業、バス会社、タクシー会社、自動車学校などと連携して実施しております。この時に、幼稚園児も呼んで交通ルールを守るということで園児に発表してもらっています。その後に各企業の自動車を連ねて交通安全キャンペーンを行っています。

(パワーポイント) この交通安全キャンペーン、交通安全街頭啓発の背景と目的ですが、薄暮時の高齢歩行者の交通事故対策として夜光反射材の着用は大変効果があると思っています。また、ひきこもりがちな高齢者への周知徹底とその家族、住民の理解と協力が大変大きな鍵となっていくと思いますか。

(パワーポイント) また、その実施内容ですが昭和58年から独居高齢者を中心としまして、家庭訪問、夜光反射材の貼付活動などを実施しております。また、平成14年からスーパーマーケットの協力を得て、店舗の入り口で高齢歩行者や自転車利用者に対して夜光反射材の貼付などの交通安全街頭啓発を実施しているところです。なお、平成20年度から金融機関の協力を得て、平成23年からスーパーマーケットが独自に高齢者対策の特売

などの折、私どもも連動して高齢者へ夜光反射材などを配布しております。

(パワーポイント) 以下のような取り組み実績ですが高齢者の家庭訪問も毎年9月1日から11月30日まで各支部において実施しております。その中で、町内会の独居家庭訪問と連動して光反射材の貼付とパンフレットの配布などをしてしております。

(パワーポイント) 高齢歩行者街頭啓発の取り組み実績ですが年間20回程度、スーパーマーケットの入り口で爪ようじ入れとかチラシ、夜光反射材などを配布したり、直に取付けたりしています。また、その時に警察・市と連動・協力し行っています。

(パワーポイント) この爪ようじ入れですが、こちらは町内会女性部の方々が交通安全の願いを込めて1つ1つ手作りいたしました。本当に感謝するところです。また、交連協、町内会、企業の地道な協力と努力で交通安全運動は行われております。

(パワーポイント) それらのことを踏まえて、効果(成果)ですが、まず交通事故者数は、高齢者の交通事故等も減少の傾向にあり、平成22年から5年間の取り組みでは右肩下がりに交通事故は減っております。当初この図ですと平成22年が755であったのが26年には387と半減しているところです。そのうち高齢者の交通事故死者数が大変多くなっておりますが、こちらの方も半減しているところです。これは北海道の資料ですけど、帯広市はどうかと申しますと、この平成22年以前、交通事故死者が大変多く北海道でのワースト1を常時キープしておりました。とんでもないキープですがこの活動が始まることによって、通年4から6名という数字になってきております。さらに昨年、また大変不名誉なんですけども、9名という多くの死者数を出してしまいました。どうしてかと申しますと、十勝特有の風土がありまして、冬は雪が降らないんです。この年は雪が1月、2月全く降りませんでした。なので乾燥路面が出ており、夏と同じ状態で皆さんスピードを出して走っていたわけなんです。その結果、冬は氷があり、交差点等で慌ててブレーキを踏んでも、止まらずにそのまま事故につながってしまう。また、そのままスリップして交差点の真ん中、氷が切れところで横転してしまう。この1月、2月で4名の死者を出してしまいました。

高齢者宅を訪問した者から啓発活動を通じて独居老人とコミュニケーションを図れる良い機会となったと感想も寄せられておりますし、報道によると歩行時の交通事故に遭いにくい15時ごろまでに買い物をしたいという高齢者の声があるなど、高齢者の意識変化が見られたと思われまます。そういったことから、金融機関とかスーパーマーケット、住民の皆様方の理解と協力を得たことは想像以上の結果であったと思えます。

(パワーポイント) そうした中で、反射材を配った際、私たちが直接つけて、そのまま使

用していると思うのですが、配布分についての把握がなかなか困難な状況です。それを踏まえて高齢者自らが夜光反射材を購入して着けることが大変大事ではないかと思っており、帯広警察署がホームセンターなどを勧誘して置いてもらえる形を取っております。

スーパーに対しては需要と供給がアンバランスなので置いてもらえないこともあります。北海道の進めるシルバーアドバイザーのお店、これも大変重要になって来ると思いますがね。帰りがけの高齢者に一声一声、レジで声掛けをしてもらえればと思っています。

(パワーポイント) 今回の発表内容につきまして内閣府のホームページにも載っておりますので、そちらの方も参考にしていただければと思います。

以上で私の発表とさせていただきます。本日はありがとうございました。

水戸黄門の交通安全

江別市 交通教育指導員 佐々木 康代・宮崎 由香

皆さんこんにちは。私は江別市から来ました交通教育指導員をしています宮崎といいます。よろしくお願いたします。

私たち江別市では交通教育指導員が4名います、そこで年間300回ぐらいの交通安全教室を開催しています。特に忙しいのが4月、5月です。各市内の全部の小学校、中学校の交通安全教室を開催しています。特に忙しい日ですと、午前中に小学校の自転車実習、そして、午後からは中学校で映画、講話と、本当にとっても忙しい日々です。

今の時期になりますと、幼稚園、保育園に行つて、「冬の交通安全。」というテーマで、草にシーツを掛けまして、雪山実習ということで、横断歩道の前に雪山を2つ作り、子供たちには雪山からの飛び出しは危ないんだよ、2つ置いて、少しずつ前に出て、そして一度止まり、右、左、右をみて、気を付けて渡ろうねということをお教しています。

高齢者クラブ、老人クラブにも行きます。今日はぜひ皆さんに「水戸黄門の交通安全」の寸劇を見ていただこうと思います。内容としては本当に単純です。それでは始めます。

(寸 劇)

私たち老人クラブに行きますと、2人体制なので、どうしても格さん役、助さん役がないんです。では、どうしたら良いかなと考え、そうだ、たもとにつけようということで、寸劇を行っています。

内容としては、横断歩道の渡り方とか、夜光反射材の使い方、本当に単純に簡単なものです。老人クラブに行きますと1時間教室で、まずDVD、そしてこのような寸劇をやつて、最後に江別警察署に講話をしてもらいます。老人クラブに行くと、常に同じ方が毎年

いらっしゃるので本当に私たちも苦勞しています。去年は水戸黄門楽しかったよとか、一昨年は川柳が楽しかったよ、では今年は何するの？ って、とても楽しみにしてもらっているんで、もう来年の事を今丁度考え中です。これからも教材を一生懸命作ろうと思っていますので、何をやったらいいのか、皆さんたちのご意見を参考にしてやりたいなと思います。では、私たちの寸劇、これで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

J A 共済における地域貢献活動について

全国共済農業協同組合連合会 北海道本部 普及部次長 畑 洋一

皆さんこんにちは。J A 共済連北海道本部の畑と申します。よろしく申し上げます。

我々 J A 共済では、交通安全啓蒙活動として道内でも、全国でも活動を行っております。お手元にありますこの資料をもとに発表させていただきたいと思っております。

まず、J A 共済の事業についてご紹介します。我々 J A 共済は、地域の皆様が豊かに安心して暮らしていけるような生活づくりを目指して、「ひと・いえ・くるまの保障の提供」、共済事業を展開しております。また、併せて地域貢献活動を重点的に実施しております。

地域貢献活動というのは2つに分かれまして、事故の未然防止対策並びに事故後の相互扶助の支援という部分です。特に交通安全啓蒙につきましましては、事故の未然防止活動の一環として実施している部分です。具体的にはどういったことかと言いますと資料にたくさん活動を載せてございます。

1つずつ紹介していきますが、まず親と子の交通安全ミュージカル。これは保育園、幼稚園児向けにやっております、先程の寸劇のような感じです。ミュージカル形式の交通安全教室を舞台上で園児が実際に横断歩道を渡る体験をします、楽しみながら交通ルールを学んでもらう展開です。これは先週の11月12日共済ホールで札幌市内の園児さん350人程集まっていたいただき、開催いたしました。なお、この活動につきましましては、地元のJ A さっぽろと協賛して展開をしています。

2つ目のJ A 共済アンパンマン交通安全キャラバンです。J A 共済のイメージキャラクターにアンパンマンを使用しております、そのアンパンマンがキャラバンカーに乗り、キャラバンカーのステージで交通安全を呼び掛け、親子で交通安全について考える時間を提供しております。この活動は本年度、全道の3会場で実施しております。1会場200人から250人ほど地域の方が来られ、アンパンマンと一緒に楽しんで交通安全の勉強をしてもらいます。

3番目は中学生、高校生を対象にしている活動で、自転車の交通安全教室です。中学校、高校のグラウンドをお借りして、生徒さんに交通事故の危険性を疑似体験させるスケアード・ストレイト技法を強く推進しています。後ほどDVDで紹介させていただきたいと思っています。

今度は高齢者向けに交通安全教室。これは交通安全落語、落語家さんをお呼びして、落語形式で高齢者の方と交通安全の啓発をやっております。これは開催が少ないのですが、去年は1ヵ所実施でした。

5番目も高齢者向けです。ということで、ドライビング・シミュレーターを搭載しています車両による安全運転診断です。自動車教習所にあるような運転の疑似体験装置をバスに搭載し、安全運転の診断をさせていただいております。この活動は本年度、全道で14ヵ所にこの車を派遣いたしました。

次は事故後の支援活動です。7番目にあります介助犬の育成支援、並びに9番にあります全国一斉交通安全運動や、シートベルト・チャイルドシート着用推進運動などに協賛をさせていただいております。また、交通安全でいきますと書道・交通安全ポスターコンクールというイベントもやっております。これは全道の小学校、中学校に画用紙を送りまして交通安全にかかわるポスターを提出していただくコンクールです。

今年度は3,500点程のポスターが集まり、その中から9点優秀賞を選びます。先日札幌で表彰式も開催いたしました。また、その9点の作品は来年2月の札幌雪まつり会場、今年度は4丁目STV会場に展示をさせていただき、JA共済として交通安全を訴えていきます。それでは、先程紹介しましたスケアード・ストレイト技法内容をDVDでご説明したいと思います。高校の校庭をお借りして、こういったスタントマンが実際に自転車運転の時の危険性等についてデモンストレーションを実施し、生徒さんに考えていただくという活動です。先日ある民放テレビで、このスケアード・ストレイトのスタントマンを見た、ある高校生がこのスタントマンの会社に就職したということです。

こういったスケアード・ストレイト技法による支援活動も平成21年から実施しており、道内では既に23校で実施をしています。次年度も現在6校か7校で道警さんと連携をしながら開催していこうと考えております。我々は自動車保険も扱っております。先程使用した車については、廃車にする車を自動車修理工場から譲ってもらい、こういった活動に使っているということです。

以上でJA共済における地域貢献活動の中の概要を発表させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

【2日目】

■グループ討議の結果

1-1班

討議テーマ	街頭指導・啓発
活動状況	<ul style="list-style-type: none">・交通安全運動の計画・実施（街頭啓発）・登下校時の街頭指導・高齢者宅への訪問啓発
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none">・組織が多いため活動が統一されていない（方向性は同じ）・指導員の人手不足・予算不足・啓発で配布した反射材を活用していない
対応策	<ul style="list-style-type: none">・指導員の活動しやすい環境が必要・一般事業所の協力、理解が必要・行政または関係機関との連携が必要・啓発時、反射材を渡すのみでなく、その場で付ける。家族の理解が必要

1-2班

討議テーマ	街頭指導・啓発
活動状況	<ul style="list-style-type: none">・期別運動（全国～）・定期運動（市町村独自） ※各市町村の特色 固定 → 移動
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none">・高齢化（指導員の確保）・夜行反射材の着用の徹底・観光地での外国人に対する啓発（事故防止）
対応策	<ul style="list-style-type: none">・意識改革の活動（自治会等底辺から）・夜行反射材の配布から自ら着用させる努力 配布 → すぐ着用、企業にグッズの店頭配置を協力（自ら付けたい物） ホームマック（帯広）：1年間交渉後、協力を得られた 啓発の推進（直接つけさせる） ※学校の指定ジャージ 自国語（中国・英語・韓国）によるパンフ、掲示板の作成

2-1班

討議テーマ	交通安全教育
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 教習所、トラック協会等が協力し、小学生の交通安全教室を実施 ・ 交通量の多い国道で警察官が車を制止させ啓発品を配布 子供が書いた手紙も添える（小樽市） ・ 街頭旗の波による啓発活動 ・ 登下校時の立哨指導 ・ 幼・保・小・中・高・高齢者に対する交通安全教室
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全教室で使う資材・教材が予算削減により調達できない ・ 交通道德の教育習得時期をいつ行うか（交通道德の指導の在り方） ・ 各教育内容のマンネリ化 ・ 交通教室、旗の波など主催者側と受ける側（小学校等）との考え方の相違をどうするか。橋渡しの仕方
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算がない ・ 多くの情報をまとめパソコンで発信 ・ 幼少期からの保護者教育

2-2班

討議テーマ	交通安全教育
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幼稚園、保育園・・・年間を通して教室を開催（人形劇・ペープサート等） ・ 小学校・・・春に1回 冬の教室を行っている（屋外実習、DVD等） ・ 中学校・・・DVD、パワーポイントを使った教室が多い ・ 高校・・・教室の実施が少ない ・ 高齢者・・・DVD、パワーポイント、講話、寸劇等の組み合わせ
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全教室実施時の教材ネタの不足 ・ 自転車に乗る場所や横断歩道を渡る際のローカルルール 他の地区に行った時に混乱するかも ・ 見本となって欲しい大人がルールを守っていない（講習会の機会がない） ・ 成果がなかなかみられない ・ 人手不足、時間不足 ・ 交通安全に対する軽視化
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昨日の講演での「ネイバーフッドウォッチ」を取り入れられると良い ・ 警察とのルール等の確認、学校教員への交通安全意識の再教育の場 ・ 地域の目を増やす →実際に下校時に花に水をあげるなど、外での作業を地域の人をお願いする呼びかけを取り組んでいる（士別市）

3班

討議テーマ	家庭と地域等の連携
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・児童の登下校時間帯の見守り、街頭指導 ・新入学児童と保護者に対する指導 ・雪まつり等の行事での啓発活動 ・幼稚園、保育園、小学校、老人クラブ等に対する交通安全教室の実施 ・各地域で活動している指導員やボランティアの方への支援 ・活動する側の立場の者への勉強会として研修会を実施 ・啓発資材の購入、DVDの貸出等
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの方の地域指導がどの位周囲に浸透しているかわからない ・家庭における親から子への交通安全教育の実情が把握しにくい ・交通安全教室を実施しても毎回参加者が同じで広がりが無い ・啓発等を実施しても、その場限りとなってしまう ・啓発資材を活用しても同じ人しか行き渡らない ・地域のコミュニケーションが取れておらず交通安全に関する情報も行き渡らない
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・親の関心が高い防犯・防災と一緒に教室等の啓発活動を行う ・危険箇所マップを地域主体で作成する (地域全体で参加させるためアンケート形式で行うのはどうか) ・ポジティブな言葉で繰り返し声掛けを行う(注意でなく前向きな言葉で) ・相手の立場になって事業計画を立てる(交通安全教室の案内等) ・親も子も一緒に屋外で取り組む ・役所で実施する健診等にあわせて交通安全教育を広める

4班

討議テーマ	高齢者の交通安全
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・夜行反射材の全戸配布地区もあるが、ほとんどは老人クラブへ出向き反射材を配布したり、DVDの上映をして運転者や歩行者へ意識の向上を図っている(小樽では反射材配布と同時に付けさせている) ・参加型交通安全教育として高齢者が幼稚園児に道路の歩き方を教えている
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に交通安全意識をどのように持ってもらうか ・免許返納時のサービスがある地区が少ない ・反射材＝高齢者というイメージを変えなくてはならない ・免許返納後、行きたいところへすぐ行けない ・免許返納は長い間安全運転したプライドを傷つけるため、それに勝るメリットが必要
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・免許証更新時のアンケートに認知症予備検査の簡単な項目を入れる ・免許返納時に継続して受けられるサービス(例：スーパーでの割引)があれば安心できる

5班

<p>討議テーマ</p>	<p>飲酒運転根絶に向けた環境づくり</p>
<p>活動状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 祭典、歳末など行事が多い時期に合わせチラシを飲酒関係店に配る ・ 新聞広告、広報にチラシを入れる ・ 成人式にリーフレットを配る ・ 警察署や関係団体と5時頃からコールを流し啓発を行う ・ 運転免許講習時に飲酒運転根絶の講話をする ・ アルコール飲酒時を体験できるメガネを講習時に使用してもらう ・ 会議や講習時にDVDを流し、貸出も可能の旨話す ・ 町内の集まりで話をしたり回覧を回す
<p>課題の抽出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本人にどのように上手く伝えるか ・ 家族や飲酒店にも理解してもらう（飲ませてもダメ、同乗してもダメ） ・ 地域にあった課題を考えていく ・ 自転車についての理解
<p>対応策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲酒関係店にも理解してもらう ・ 各個人～家族間で教育しあう ・ 地道に啓発を行う ・ 会社にアルコールチェッカーを設置し利用する ・ 職場でも重く受け止めてもらい、管理してもらう ・ DVDなど集会等で多くの人に人に見てもらう

■講評 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

今日今7つのチームからご報告をいただきまして、それについてのちょっとした、また感想もお話をさせていただこうと思っております。

あわせて、私の今回コーディネーターとしてご参加させていただいたこの講習会の全体的な講評を述べさせていただきたいと思っております。

昨日は江別市さんの実際の寸劇の実演ということも含めて3つの事例報告をいただきました。その中で、とりわけ反射材のことが、今日もそれぞれのチームから随分反射材のことが出たんですが、反射材についてやっぱり何とかして着用を一般化するような方向でというお話が出ました。

ご存じいただいていると思いますけども、反射材を着けることでどのくらい安全性が高まるかと。この統計というのはなかなかとるのが難しいのですが、事故を起こした方が反射材を着けているか着けていないか、その違いという所から見ていきますと、やっぱり反射材を着けることでほぼ10倍安全性が高まるということが言われています。

それから、今の高齢者の事故の約半分は、特に高齢歩行者の事故の半分は、町を歩く高齢者の方が全員反射材を着けたら半分はなくなると。だから、今度の、今、国は第10次の5ヵ年計画というのを策定中で、来年の4月から10回目の安全のための5ヵ年計画がスタートしますが、5年後の目標、交通事故の死者を2,500人に抑えることになっています。去年は4,113人です。

今年は多分4,000人前後か、ひょっとして昨年よりも少し増えるかもしれないという悪い予測も立たないではないですけども、余り減っていません。その5年後に2,500人にしたい。これは私どもからすると、とても高い目標だなということになりますが、仮に今申しましたように反射材を全ての人が着けていただくようになれば、これはもしかしたら達成できる数字かもしれない。そういう意味では、この反射材というのはすごく事故を減らす上の大事なポイントだろうと思っております。

では、どうしたら反射材を着けていただけるか。今日は色々お知恵を出していただいて、素晴らしいご提案もあったわけですが、私は実は全国反射材普及促進協議会という、反射材を作られている業者の方々が普及促進する協議がありまして、そこに反射材の性能審査委員会というのがあります。つまり、どんなものでも全部反射材なんていうので売り出されてしまうと、中には不良品が混じっていたりするといけないので、全部反射材をチェックしているんですね。それで審査に通ったものに一応お墨つきでこれは審査を通過していますというマークを与えまして、それで大丈夫だということを保証するような、そ

う委員会になります。

実はその委員長をずっとやっておりまして、色んな製品の反射材にお目にかかるチャンスがあるんですが、皆さんもこれはご存じだと思いますけども、最近はいわゆる肩にかける反射材も、それはもちろん反射材としては有効なものだし、大事なものですけども、昨日からお話ししている、反射材をつける人が自ら参加して、自らいろいろ工夫をして、それが結果的に1つの反射材の製品になっていくと。そういう参加する余地があると、皆さん多分つけてくれる可能性がある。

それで一番典型的なのは、反射材入りの毛糸というのが発売されています。例えばお孫さんがおじいちゃんとかおばあちゃんのために、マフラーとか手袋とかを反射材入りの毛糸で編んで、それでプレゼントすると、もらった方のお年寄りも、どうしても孫からもらったものだということで、大事にして着用すると。

実はつい先日、今年の性能審査委員会が開かれたのですが、そこに出て来たちょっと面白いなというアイデアは、折り紙、反射材が幾ら入っていても紙だと切れちゃったりするものですから、実はビニールなんですけども、その折り紙調のビニールに縦線とか横線が縦横に入っているんです。それで鶴を折ったり風船を折ったりして、自分で創造するわけですね。折り鶴を作る、それから風船を作る。

そうやって、例えばおじいちゃん、おばあちゃんにプレゼントしたり、あるいは自分のかばんに着けたり、そういうような感じの、あるいは星印だとか山の印だとか、いろんなデザインの反射材が1枚のシートに入っていて、それをちょっと外すと、自分で空の星の絵を描いたり、山にちょっと月が昇っているような所を作ったり、全部自分で工夫して、自分で一定の力をそこで発揮して、つまり参加型でやる場を設けて、それで反射材の着用を促進しようというような、そんな製品が結構出て来ておりますので、一方でそんなものに関心を持っていただいて普及を図っていただくということも有効かなと。

私は、反射材は本当は着用を義務化したら良いのではないかなと。今は、どこかのチームからも、何回も色んなチームからおっしゃられましたけど、反射材を着けていると恥ずかしいんですね。私も実は反射材を着けると何となく恥ずかしいんです。でも、反射材をつけて恥ずかしいという社会から反射材を着けないと恥ずかしいという社会に絶対変えなくちゃいけないと思うんです。

そのためには、やっぱり例えば国の法律でというのはなかなか、それは実はフィンランドでしたか、スウェーデンでしたか、国で反射材着用を義務化している国もあるんですけども、なかなか我が国ですぐそれをやるというのは難しいと思うんですが、例えば町の条

例とかそういうことで、みんなで反射材を全員が着けようよということになると、今度は反射材をしていないと恥ずかしいと、そういう状況になると思うんですね。そんなこともこれからの方向性としては大事かなと思いました。

昨日の事例報告でもう1つ、JA共済さんから地域社会に対して非常に貢献をなさっているというご報告をいただきました。また、そのご報告の中でも、特に独居老人のお宅に訪問して、色々貢献していると。そういう中で、今日も幾つかのグループから、予算がなかなか厳しいので、地域の自治体とか企業さんからできるだけサポートをもらいたいというようなお話がありましたが、実は企業からのサポート、あるいは企業の従業員の方が地域社会に貢献していただく、こういうことは非常に大事な所だと思うんですね。

その時に、実は企業の側からすると、従業員が地域に出てボランティアをする。これは例えば企業の経営者から見たら、それは一種のサービスであり、地域社会に対する貢献だと思っておられると思うんですね。確かにそれは、例えばボランティア休暇というのを設けている会社も随分ありますけど、そういうボランティア休暇を使って、ボランティア休暇には従業員の方には給料を払うわけですから、会社の経営者からみれば、ボランティア休暇というのは、こっちがお金を出して地域に対して社員を貢献させているのだ、これは会社にとってはある意味では支出である、その支出を犠牲にしても地域のために貢献しているのだ、こういうお気持ちになることは当然分かるんですけども、実はその面だけじゃないと思うんです。

是非皆さんに、今日はボランティアの講習会ですから、この点を分かっていたいただきたいんですが、実は幾つかの会社でボランティアとして地域で社員に貢献してもらっているという会社があります。そういうところをみると、そういう活動をやり始めてから会社の事故率がものすごく減るんです。つまり、ボランティアをやることによって、社員にボランティアをやってもらうことによって会社の事故が極端に減ると。つまり、ボランティアというのは会社にとっては支出ではないんですね。実はボランティアを社員にやってもらうというのは、すごい会社にとって収入になるわけです。つまり、交通事故による会社が払う犠牲がすごく少なくなる。

だから、昨日もこれは「情けは人のためならず」なんてことを私は申し上げたんですが、実はボランティアをやっていただくというのは、単なるボランティアの方が地域に奉仕するという面だけじゃなくて、ボランティアをやることで実は利益になる、ボランティアをやった方が利益になるという面がすごくあるのだと、そういうことを地域の企業さんとか、あるいはボランティアを実際にやっていただく方にどう納得していただくか、どう理解し

ていただくか、これを考えるべき時に来ているのではないかなと思っております。

今日のグループのご報告に対しての感想を述べさせていただきます。

最初に街頭指導・啓発について2つのチームからご報告をいただきました。これも実は企業のある意味では貢献の話になるんですけども、街頭でただ単にご注意をなさったりということと同時に、街頭で指導しながら、相手の方に少し利益になるものを渡そうと。これは皆さんもお考えいただいている点なんですけど、そういうことで、昨日お話ししたアラバマのタスカルーサの町で、昨日はネイバーフット・ウォッチという制度のお話をしたんですけど、実はもう1つおもしろい制度があります。

それはアメリカではスクール・クロッシング・ガードと呼んでいるんですけど、小学校の高学年の人が低学年の人の通行の時間帯に旗を振って子供たちを安全に通す。高学年のリーダーなんですけども、その人たちがスクール・クロッシング・ガードというのをやる制度があります。これは高学年の人たちの中からスクール・クロッシング・ガードに選ばれた人は大変誇りを持ってそういう仕事をなさるわけなんですけども、ここにアラバマ州にバマビーノというパイのチェーン店があるんです。

そのバマビーノの社長さんに、学校の方から呼び掛けて、スクール・クロッシング・ガードの人たちに、バマビーノが発行する、5枚集めるとパイが1枚もらえるという優待券のようなものを大量に発行してもらって、それでスクール・クロッシング・ガードの方がそれを何枚か持っているわけです。で、手を上げた時にちゃんと止まってくれたドライバーがいると、おじさん、ありがとうといって1枚渡すんですね。そういうふうにして5枚集まると、バマビーノの店に行けばパイが1枚食べられる。

これは大変素晴らしい運動であるということで、アメリカの大統領の表彰まで受けた制度なんですけども、もちろんバマビーノからすれば大変出費だとは思いますが、そういう形の、先ほどどこかのチームから、免許証を返納するとそれに対して少し何か少しのメリット性があった方が良くないかと。

これも実際、日本でもやっている都市が随分あります。商店街とお話をして、免許証を返納された方が、返納した履歴のカードを示すと1割ぐらい値段を引いていただけるというようなことで、お店の方もそのことによって売り上げが結構増えますし、そんな形で展開している例もございますので、是非ご参考にしていただければと思います。

街頭指導について、後継者の方がなかなか見付からない、どういうふうにして後継者の人を見付けていくか。このことについて、実はつくば市の例ですが、「散歩」という制度があります。実は散歩というこういうワッペンをその散歩される方に着けていただく運動

です。

ワッペンを着けている方は、散歩しながら、最近は高齢者の方もお散歩なさいますし、若い女性なんか随分散歩していますし、それから、何よりも糖尿病なんかで散歩をしないといけないという方々が結構いらっしゃるわけです。そういう方々に散歩のマークを着けていただく。

そうすると、不思議なもので、我々マークを着けていないと、ちょっと子供たちが危ないなと思っても注意出来ないなんですけど、散歩のマークを着けていると、注意をする、そういう機能を果たす人という意味でその散歩のマークがあるんですが、着けていると気軽に、着けているということで子供たちにちょっとアドバイスをしやすい。

アドバイスされた子供たちの方も、そのことによって、散歩のマークをつけている方は一応信頼できる方ですから、変なおじさんやおばさんから怒られたなんていう話にはならないということで、散歩運動と。これがボランティアの後継者の人たちを作る、その上に結構貢献しているというような話も伺っております。

交通安全教育のグループも大変良いご報告をいただきました。やはり、これも色々教育の中で、参加、参加と言って申し訳ないんですが、参加の余地をどう作っていくかということで、いろいろ事例があります。例えば神奈川県平塚のある中学は、なかなか自転車通学の生徒さんたちがヘルメットをかぶらない。そこで、学校を挙げてヘルメットのデザインコンテストをやったんですね。

子供たちが一生懸命ヘルメットのデザインを考えて、それでみんな投票して、その学校のヘルメットの一番良いデザインを決めた。みんな参加して決めますから、当然そこから出来上がったヘルメットは皆で被ろうという気持ちになっていく。そういうことが結構大事なのではないかと考えております。

家庭と地域については、実は1つ、これはちょうど1週間前に岐阜で、東海・北陸地域のボランティア講習会が行われました。そこで三重県の方からご報告をいただいたんですが、大変面白いのでこれだけは是非ご報告したいんですが、交通安全メッセージ運動というのを三重県ではなさっているそうです。交通安全母の会が中心になって。これは、家庭で、先程子供たちから高齢者や何かに色々アドバイスする場を作ったほうが良いんじゃないかというお話が出たんですけど、まさにそれなんです。2枚にメッセージが上の段と下の段に分かれていまして、上の段から子供がおじいちゃんに対して、あるいはお父さんに対して、お母さんに対して、親族に対してメッセージを書くんですね。今度、受け手のほうは宛先を、そのメッセージを読んで子供に対してメッセージを書く。そういう言わば家

の中で、家庭の中でのお互いのアドバイスのやりとりがあるんです。

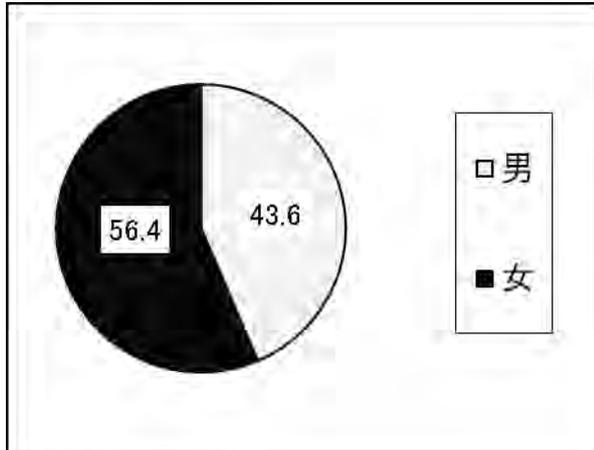
それはそこだけで留まらずに、それを全学校でやっていただいて、各学校から優秀なものを3点選んで、それを三重県全体でコンペをやるんです。それで1等賞、2等賞というようなことを決めていく。ですから、県を挙げて交通安全メッセージ運動というのを展開されているというようなことをお聞きいたしました。

高齢者と飲酒については、昨日お酒のことについては碓井先生から、それから、高齢者のことについては私から、ドライバー中心ではありましたが、ご報告をさせていただいたので、そのチームのことについては割愛させていただきたいと思っております。

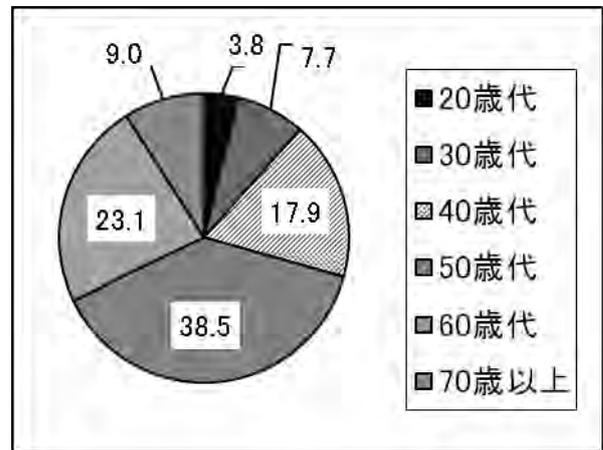
大変皆さんご熱心にご参加いただいて、素晴らしい講習会だったと感じております。本当にご協力いただきまして、ありがとうございました。

3. アンケート集計結果

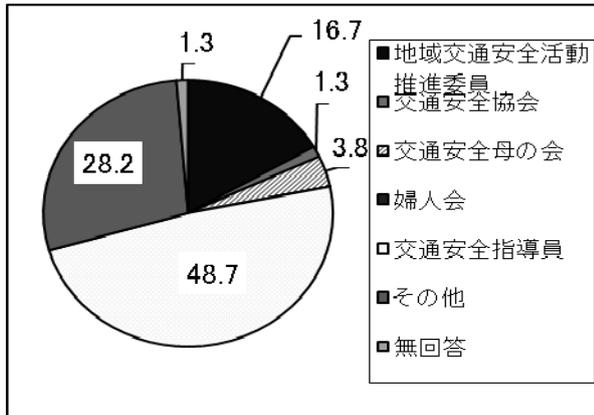
1. 性別



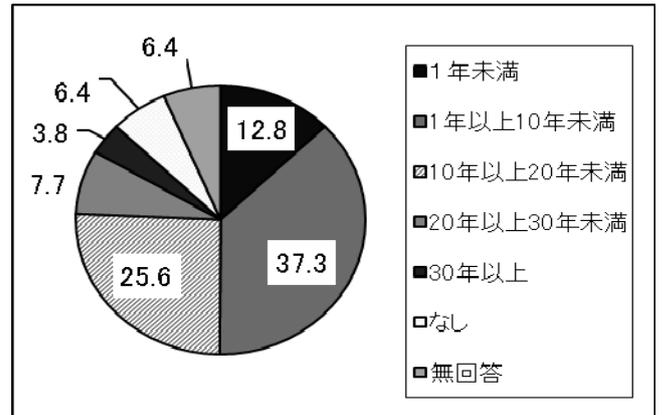
2. 年齢



3. 所属団体

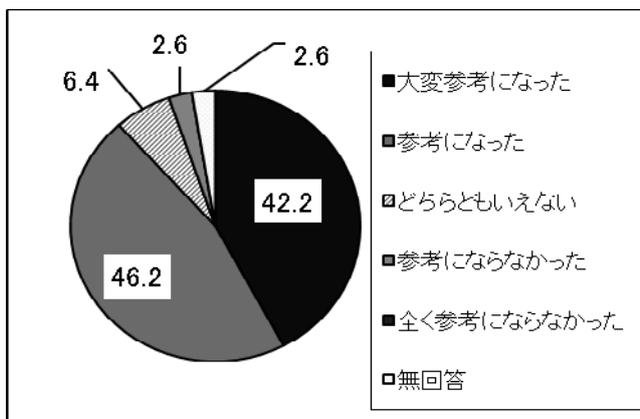


4. 活動年数

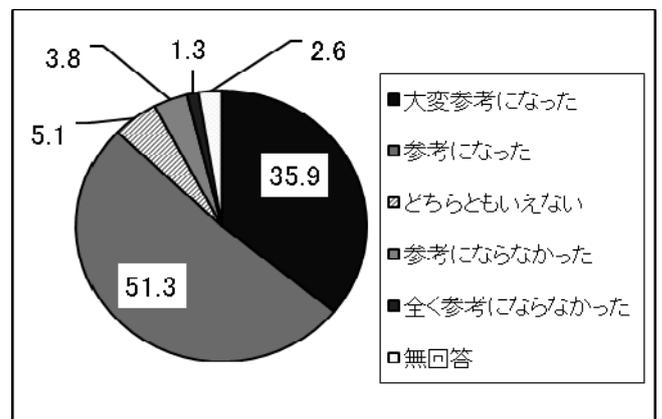


5. 評価

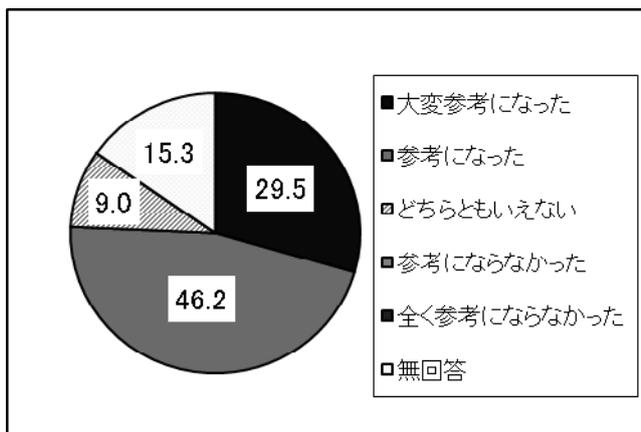
[講演 講師：鈴木春男先生]



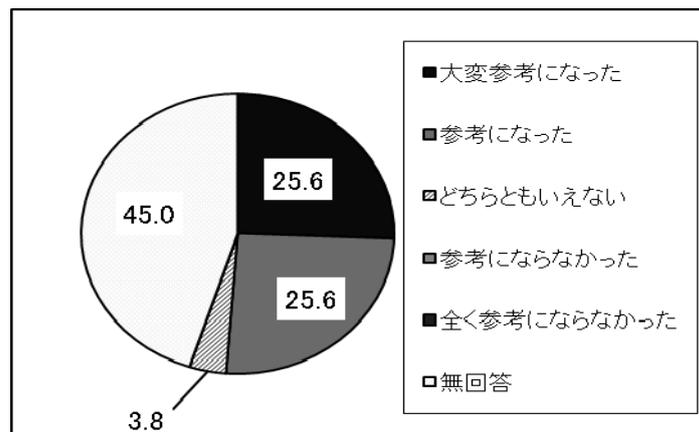
[講演 講師：碓井真史先生]



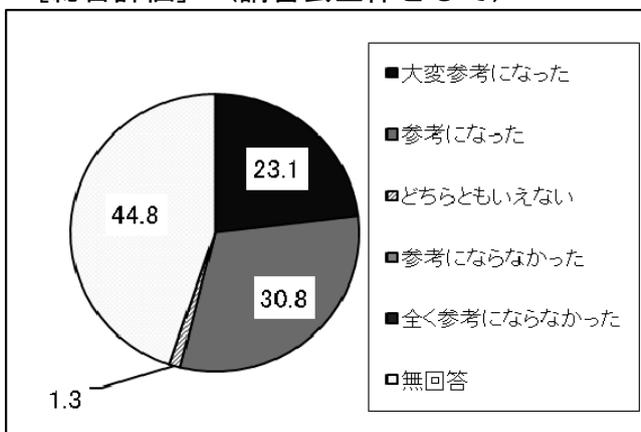
[活動事例発表]



[グループ討議]



[総合評価] (講習会全体として)

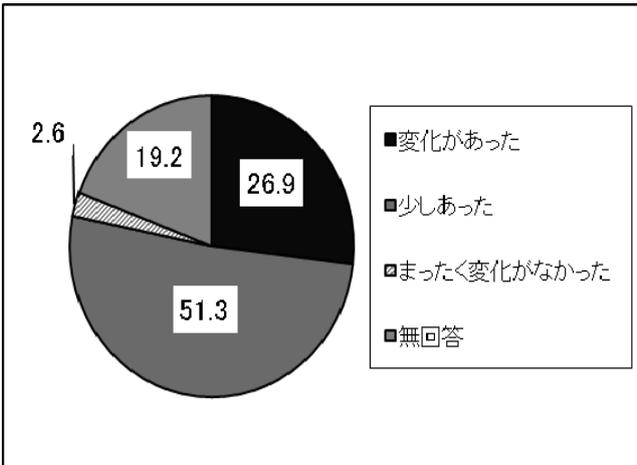


6. 今回の内容以外で学びたかったこと

(取り上げて欲しいテーマや内容)

- ・ 高齢者の免許返納について、どのように進めていくか。
- ・ 幼児・小学生を対象とした交通安全教育についての手法
- ・ 児童に対応した交通安全教室での事例発表
- ・ 子供にルールを守らせるためにはどうしたら良いか。
- ・ 子供や高齢者向けの指導技術をもっと勉強したい。
- ・ 高齢歩行者、幼児・子供の交通安全について
- ・ 交通安全教室で使用する教材・教具について
- ・ 街頭啓発活動で上手に注意、指導する方法
- ・ 地域で活動する人がやりがいを持って行動できる方法の講習
- ・ 各市町での取り組みに対する問題点の共有

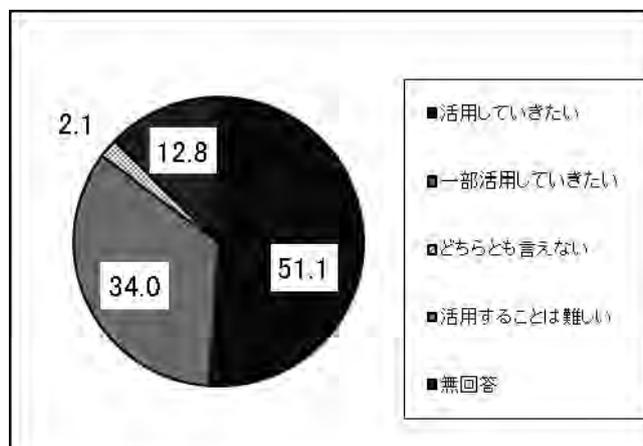
7. 講習会参加による意識の変化



7-1 変化があった場合はその内容

- ・ 鈴木先生の「ネイバーフッドウォッチ」チャンスがあれば活動に取り入れたい。
- ・ 江別市の寸劇が素晴らしかった。
- ・ 参加型交通安全教室が効果が高いと聞いたので今後活かしていきたい。
- ・ 高齢者の目線になって考えてみようと思った。
- ・ 飲酒運転の根本的課題は根が深いこと
- ・ 他地区の取り組みを聞いて自分の地区でも取り入れたい。
- ・ 自分たちの指導が間違えていないと確認できた。
- ・ 自分も高齢ドライバーですが安全意識がより強くなった。
- ・ 高齢者への交通安全教育の動機づけが勉強になった。
- ・ 反射材の効果について、国民に普及させる方法について考えることが出来た。
- ・ 飲酒運転は心理的に根深く、根絶は長い道のりとなる。
- ・ 飲酒して運転するリスクの考え方
- ・ 伝えたいことでも相手の意識・理解度を感じることに

8. 今回学んだ内容を今後の交通安全活動に活用するか。



8-1 【初めての参加者に対して】どのように生かしていきたいか。

- ・参加型の交通安全教育画出来たら良いと思う。
- ・高齢者目線での交通マナー
- ・高齢者への押し付けとならない安全教育を考えたい。
- ・レクリエーション、集会、敬老会など身近な所から活かしていきたい。
- ・反射材は配布だけでなく、即身に付けてもらうこと、反射材=お守り、活用したい。
- ・情報処理能力、コミュニケーション能力、動機付け等、今後に活かしたい。
- ・街頭活動で椅子を準備して靴に反射材を貼った話
- ・普及啓発での話題提供、事例等の活用

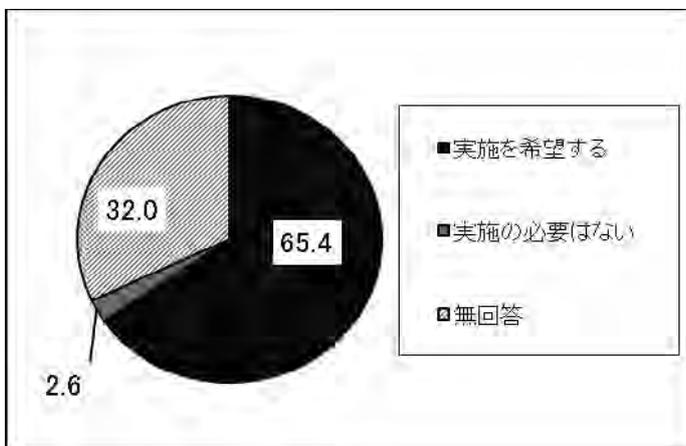
8-2 【2回目以上の参加者に対して】どのように活用してきたか。

- ・高齢者教室での参加者へのアプローチの仕方
- ・事例発表で学んだペープサートを幼児の交通安全教室で取り入れた。
- ・老人クラブの講習会で受講して学んだ事を取り入れて話をした。
- ・高齢者の事故防止の対応について鈴木先生のお話はなるほどと思う指摘が多々あった。
- ・講習会で話をする時の参考にさせていただいている。
- ・一人暮らしの高齢者への啓発

8-3 【2回目以上の参加者に対して】活用のきっかけとなった、過去の講義名や内容。

- ・土別市の発表
- ・道警教育隊の交通安全指導、事例発表で自転車のハンドルを活用した寸劇、自分の町のビデオ等を使った危険予測の指導。

9. 来年度の開催について



10. その他の意見・要望

- ・幼児、小学生の指導方法、認知症予防の脳トレについて学びたい。
- ・可能ならばもう少し暖かい時期に開催して欲しい。
- ・交流の場を増やしてほしい。
- ・子どもへの指導の前にルールを守らない親世代への交通安全教室を開く機会がない。
- ・活動事例発表は1組30分は必要
- ・1日に2本の講演はしんどい。
- ・啓発グッズ配布後の実用率についてのデータがあれば知りたい。

4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 宮崎主査）



講演 鈴木春男先生



講演 碓井真史先生



活動事例発表



活動事例発表



グループ討議