

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 ~ 13:45	(15)	開会 ・主催者挨拶:内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付 交通安全企画第一担当 参事官補佐 野崎 美仁 ・来賓挨拶 :北海道警察釧路方面本部 交通課長 白川 浩幸
13:45 ~ 14:45	(60)	講演 「自転車の事故防止のために」 (一財)日本交通安全教育普及協会 主幹 石井 征之
14:45 ~ 14:55	(10)	休憩
14:55 ~ 15:55	(60)	講演 ~ 交通社会のなかの「気づき」から「支え合い」の実現へ ~ 安全教育研究所 所長 星 忠通
15:55 ~ 16:40	(45)	活動事例発表 交通事故のない安全な地域社会づくりに向けて ~ 帯広市における交通安全啓発活動 ~ 帯広市市民活動部安心安全推進課 交通防犯係長 板倉 智幸 お客さま密着! で地域に貢献する十勝バスの取組 十勝バス株式会社 山本 康友 飲酒運転根絶の取組 公益社団法人 全国運転代行協会北海道支部 理事・北海道支部長 樋渡 義章
16:40 ~ 16:50	(10)	質疑応答・意見交換
16:50 ~ 17:10	(20)	グループ別交流(自己紹介及び役割分担検討)
17:10 ~ 17:15	(5)	事務連絡

< 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) 1班:街頭指導・啓発 2班:交通安全教育 3班:家庭と地域の連携 4班:高齢者の交通安全 5班: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)	グループ討議結果発表・全体討議及び意見交換
11:45 ~ 12:00	(15)	講評(コーディネーター 星 忠通先生)
12:00		閉会

2. 講義等の記録

【1日目】

講演

自転車の事故防止のために

(一財)日本交通安全教育普及協会 主幹 石井 征之

皆さん、こんにちは。石井と申します。

自転車のことについてこれから話しますけれども、皆さんは実際に色々な場所で指導をされているのですね。私がこれから話すことは、皆さんが今やっている事の確認の意味として、それからもう1つは、現場で話をする場合につけ加えて話ができるようポイントを置いて話をしたいと思います。

それでは、初めに「事前学習」ということで11ページを開いてください。そして、ペンを持っていただきたいと思います。それでは、私と一緒にこの問題を進めたいと思います。

まず問1、「平成27年中の全国の交通事故」です。 、 、 、 とありますけれども、1つ丸をつけてください。

問2、「第10次交通安全基本計画」。これは死者数を何人以下にするか。1つ丸をつけてください。

問3、「自転車安全利用五則」の問題です。この五則はいつ通達が出されているのか。1つ丸をつけてください。

この問題は答えを言います。通達が出たのは平成19年7月、今から9年前です。この時、日本は自転車に対してきちんとしたルールを出しました。それまで自転車については具体的にきちんとしたものはなかったように思います。そして、罰則とか細則を入れて改正道交法として出したのが平成20年6月です。25年12月には路側帯の問題、そして27年6月に危険行為ということになります。

問4、これは、自転車は車両の仲間であるということを皆さんが力を入れてそれぞれの場所で指導してもらいたいのです。今、高校でも、自転車は車の仲間ですという意識を全員がしているか、まだ100%とは言えない状況です。これは、どうしても自転車は車の仲間だということをぜひ意識させる必要がある。特に賠償問題も全く同じです。ここは皆さんが指導する中で、ぜひ定着するように力を入れてもらいたいと思います。

次、問5。これは、要するに自転車は歩道上のどこを走行するのかということです。これも五則の中できちんと出ています。五則というのは内容が非常に簡潔に明示されていますが、その中身はとても深い意味があります。その中身について皆さんと確認をしながら

色々話をしてみたいと思います。歩道上を自転車で走る場合、歩行者との接触事故が非常に多い状況があります。その場合、賠償問題もからんできますので、また十分説明をしたいと思います。

問6、これは路側帯の問題です。

問7、「自転車運転者講習」です。自転車は「運転する」ものなのだということ、これは皆さんにも色々な場所で強調していただきたいと思うのです。というのは、今から10年ぐらい前までは、「自転車を走行する」、「自転車に乗って走る」、または、「自転車を利用する」など、「運転」という言葉が出てこなかったように思います。例えば文科省や県、市町村から発行される文書の中でも自転車について「運転」という言葉は入っていません。それが今では「自転車を運転する場合」というような文章が必ず入っています。それだけ変わってきているわけです。自転車というのは運転する乗り物なのだということをぜひ強調していただきたい。車と同じなのだ。だから、賠償も車同様に高額になるのだということです。この自転車運転者講習制度は27年6月に始まったわけですが対象年齢が14歳以上であるという事が非常に大切なのです。

27年8月頃の静岡県の新聞でしたが、中学生、高校生の違反者が8人摘発されました。摘発者の中の半分が中高生という記事でした。これは非常に重要で14歳以上の中学生も該当するのだということを強調する必要があります。

問8、次は「賠償」の問題です。自転車の賠償は今、車と全く同じ状況なのです。これは新聞に掲載された有名な記事ですが小学校5年生の事故で、母親に対して出た判決内容です。

次、問9、「道交法違反」。この内容は特に中学生、高校生に話す場合にこれを言ってもらいたいのです。例えば、小さい時から医者になりたくて医学部を目指し、一生懸命勉強して大学の医学部に入った学生がいました。その大学の教授から聞いたのですが、その学生が9月になったら姿が見えなくなった。どうしたのだろうと調べたら、夏休みに友達とドライブに行って人身事故を起こしてしまった。結局、彼は、重大な交通事故を起こしてしまい、せっかく入った医者の道をあきらめざるを得なかったそうです。交通事故というのは自分の大きな夢や人生の目的を一瞬して失う、そういうことなのだということをどこかで子ども達に教える必要があると思います。

問10、これは「TSマーク」の問題です。

最後、問11、「ハインリッヒの法則」についてです。後で説明をいたします。

それでは、これからパワーポイントを使って解説していきたいと思います。

問1の答えは4,000人台ですね。皆さんご存じのように、交通事故の統計は年度ではなく1月1日から12月31日までの年ですね。交通事故統計は毎年1月5日、6日ころの新聞に掲載されますので確認して下さい。

それから、状態別死者数のデータですが、歩行中の高齢者が1桁多いのです。皆さんも高齢者に色々話をする時があると思いますが、歩行中の事故です。すぐそばに横断歩道があるのに、違うところを渡ろうとする。横断する左側から来る車が見える。けれども、きっとあの車が来る前には向こうへ渡れるだろうと思って歩き始める。そして、事故となってしまう。こういう事故が非常に多い。高齢者は自宅から500メートル以内で事故にあう事が非常に多い。やはり反射材を使うとか、夜間の外出を控える、そのような指導が必要ですね。

次、問2です。日本の国は5年ごとに道路、船舶、航空機、鉄道について計画を立て、その目標に向かって努力しています。その10次の計画が出ました。その時に、世界一安全な道路交通の実現を目指して、死者数を何人以下にするという目標を立てたか。キーワードが2つあります。1つは「世界一安全な道路交通」というキーワード。もう1つは「2,500人以下」という部分です。27年の死者数は4,117人です。ということは5年間で1500~1600人の死者数を減らすという目標なのです。どうでしょうか。なかなか高いハードルだと思いますが根拠はこの表です。平成30年までに2,500人以下にすると目標を立てていますね。

さて、次のグラフですが、今から12年ぐらい前、日本は車のことばかり考えていたように思います。例えば渋滞を減らすにはどうするか、自動車と人との事故を減らすにはどうするか、自動車をいかに速く走らせるにはどうするかなど自動車について一生懸命やってきました。ところが、その下の自転車のグラフですが、事故がじわりじわりと右肩上がりになって上がってきていたのです。そこで、警察庁は、トータル的に交通事故を減らすには自転車対策をきちんとしない限りとても達成できないと考え、平成19年7月に通達を出しました。自転車安全利用五則ですね。結果、見事に下がってきていますね。

問3、自動車安全利用五則。これはもう答えを出しましたね。そして罰則、細則を加えて20年6月に法律として施行されました。

それから、問4、これも答えを言いましたが車の仲間ですね。根拠はこの表です。小学校や中学校でこの表を使って説明すれば一目瞭然ですね。

次、五則の1番目「自転車は車道が原則、歩道が例外」です。この1行の中には色々な意味が含まれています。まず、車道が原則という事は軽車両、自転車は車と同じだから車

道を走るべきだということになります。

ところが、ある新聞のアンケートによりますと、自転車に乗っている方の80%以上が「私は歩道を走っています」と答えています。日本の今の道路状況を考えると、自転車は車と同じなのだから、車と同じように車道の左を走りなさいというのは絶対的に無理があり、非常に危険です。そこで、原則は車道ですがこれは原則です。例えば広い国道でそんなに危険でなければ道路を走るといのは良いですね。しかし今の日本では、全て車と同じように車道の左側を走れといのは無理があります。例外として歩道を走ることを認めた。この例外がないと大変なことになると思います。例えばヨーロッパでは自転車専用道が確立されていて、自転車しか走らない道路がたくさんできています。日本よりもずっと自転車文化が進められています。今、日本では、車道を削って歩道をつくり、さらに歩道側に狭いですが自転車専用の道路をつくっています。

話は戻りますが、この例外は3つあります。1つはこの丸い看板。歩道上に立っていますので注意して見てください。2つ目は、13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、体の不自由な方は歩道を走って良いということです。3つ目は、道路で工事をやっている場合です。この3つが例外です。五則の2番目。「車道は左側を通行」です。車と同じですね
次、問5、答えは 歩道の車道寄りですね。

五則の3番目になりますが、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」。これも問題になっていますが、歩道も歩行者優先というがなかなか徹底できない。だから、お互いに譲り合おうという精神が必要です。このことは、子ども達に何度も話す必要がありますね。

この図でもう少し詳しく説明します。これが一般的な道路です。この場合に車道寄りというのはここですね。今、ここで自転車が下か上へ走行できるのは、このように3通りの道がある。1つは原則通り、車道の左側。次に、向こう側の歩道の車道寄り、そして、こちら側の歩道の車道寄り。こうなりますね。ところが、向こう側の歩道を見てください。右側通行ですね。少しややこしいですが、歩道を走る場合は、右左関係なく車道寄りを走って良いということです。

今度は、上から下へ走行する。同様に3通りですね。そうすると、途中、右と左の歩道上で自転車がぶつかり合いますね。その場合は、相手を右に見て回避するということです。

次の写真は、かなり広い歩道で車道寄りにブルー塗装してあります。自転車のマークまで入った歩道です。今こちらに向かっている人もいるし、向こうへ走っていく人もいます。要するに、自転車というのは車道寄りを走行します。

さらに、この写真ですが歩道の上に標識があります。歩行者はこちら、自転車はこちら

と。そして真ん中にブロックを積んで分けています。大変わかりやすいですね。

五則の4番目、飲酒運転、二人乗り、並進走行、夜間のライト。この「夜間はライト」ですが、以前、横浜で高校2年生の女子生徒が、真っ暗な道路で携帯電話をしながら、無灯火で自転車に乗り57歳の看護師の女性に後ろから追突をしてしまいました。その看護師の方は腰と首を痛め、仕事ができなくなり生活にも困るようになりました。横浜地方裁判所では、看護師の方に5,000万支払うという判決でした。その場合、親ではなく未成年の女子生徒に対して5,000万の支払い命令です。ライトには2つの意味があります。1つは、これから行く前の道を照らすため。もう1つは、相手に自分の存在を知らせるためです。先ほどの事故も、もし高校2年の女子生徒がきちんとライトをつけていたら悲惨な事故はなかったかもしれません。最近、ハンドルのところにチカチカする照明をつけている人がいますがあれはライトではありません。10メートル先を照らさないと、ライトとは言わないのですから。

次は、交差点での通行の仕方。最近、横断歩道上の自転車専用のレーンが消されてきています。それも後で確認してください。それから、右折の信号。自転車の右折というのは必ず大きな事故につながりますので2段階右折なのですね。真ん中のイラストを見てください。要するに、信号があろうがなかろうが一時停止、そして直進して、方向を変えてもう一度直進。

それから、五則の5番目はヘルメットの問題です。ヘルメットというのは事故に対してものすごく大きな効果があるのです。例えばパリとかでは大人が颯爽とヘルメットをかぶって自転車で走っている場面がよくありますが、日本ではまだそこまでいっていませんね。

問6、路側帯です。路側帯はイラストのように3種類あります。一本の白線、点線と白線、2本の白線、それぞれ意味が違いますね。今まで路側帯では上からも下からも自転車走行が可能でしたが平成25年の12月に左側に限るとなりました。非常に良い改定ですね。なぜならば、相互走行ですと、ヒョッと車道に膨らみ事故になる、非常に危ない状況でしたから。

さて、この写真の白い線も路側帯でしょうか？ これは路側帯ではありません。なぜならば、歩道があるからです。歩道のある場合、白い線は車道外側線と言います。意味は、路肩があるので車をこれ以上寄せると危ないという注意喚起の線です。

次、問7、自転車運転者講習ですね。ここでのポイントは14歳以上が取り締まりの対象ということですよ。

次の「悪質運転危険行為」ですが、あらゆる違反が全部これに入ります。この中で一番違反が多いのは信号無視ですね。あるところでは、スマートフォンをしながら赤信号なのに交差点に進入し車にはねられた事故もありました。一時不停止で現実にあった話ですが、ある中学校で帰りのホームルームで担任の先生が黒板に「とまれ」の標識を書いて、この先には必ず大きな危険があるから必ず止まりなさいと指導したそうです。その話を聞いた中学2年の男の子は、いつも止まれの標識のあるところを自転車で通学していたのですが、毎日ほとんど止まったことがなかったそうです。ところが、その日に限り、そこに来て「あれ？確か担任の先生がこの標識のところでは止まれと言ってたな」、男の子は止まったそうです。その時、目の前をトラックがビュッと通過して行ったそうです。これは実際にあった話なので、ぜひ機会あるときに話してもらいたいと思います。

次に自転車における最近の情報ですが、まずはヘルメット。愛媛県では昨年すべての県立高校でヘルメットが義務化となりました。これは本当に素晴らしいことですね。私も高校の教員をしていたときは生徒にいかにしてヘルメットをかぶせるか苦労していました。

問8、自転車の保険の問題です。答えは で9,500万円ですね。

問9、罰金以上で医師免許は与えられません。教職員や弁護士の場合、禁錮以上の刑の場合には出ないということになります。子ども達に夢に向かって頑張れと話しますが、一度の交通事故で一瞬にして夢がなくなる場合もあるということをぜひ話して欲しいと思います。

それから、事故を起こした時の義務に「事故現場から立ち去ってはならない」とあります。中学生、高校生は事故現場からとにかく離れたいという意識がどうしても働きます。自分は擦り傷程度なので大丈夫ですと、その場を離れてしまう。しかし学校に行って保健室に行ったら骨折していた、こういう事例が多々あるわけです。

そこで、皆さんが学校で話をする場合に、自転車事故の時は必ず警察に入ってもらおうよう繰り返し徹底させて下さい。もし、加害してその場を立ち去ると、ひき逃げという非常に悪質な事件として扱われるということも教えてあげて下さい。

次、問10、TSマーク。これはご存じですね。この赤いTSマークですと最大5,000万円まで補償されます。ただし、示談交渉のサービスはありません。TSマークは買えません。これは整備をした証です。整備をしないとつかない。これがこの保険の良いところですね。

それから、問11、「ハインリッヒの法則」です。ハインリッヒというのはアメリカ人です。彼は勤めていた損害保険会社で毎日上がってくる事故資料を見ていったところ、ある

時、1対29対300という数字が当てはまることに気がついて、発表したのがこれです。これは労務災害ではなくて交通事故にもぴたっと当てはまるので活用され現在使われています。例えば重大な死亡事故が1件あったとします。ところが、その下には、骨折とかすり傷、打撲、そういう小さな事故が29件あった。その下には、もう少しで怪我となるヒヤリとしたりハッとしたりしたことが300件あったということなのです。

要するに分母の数を減らせば確率は減るということです。例えば300のヒヤリとしたりハッとしたりしたことを減らせば重大な事故の確率が減っていくので、できるだけ減らすように毎日努力をしようということです。

次に「さらなる事故防止のために」です。反射材。これはもう皆さんよくご存じですが、反射材というのは真正面から当てると100メートル以上ははっきり見えます。そして、内輪差ですね。最近流行っているゲームでも事故になりましたね。ある大学の先生が言っていたのですが、ゲームに夢中だと車が視界の中で見えているけれども、認識できずに事故となる。「非注意性盲」という状況だそうです。非常に危険な状況になるということです。

それから、「安全教育の5つの方法原理」。これは吉田瑩一郎先生という方が文科省の体育官をされた後、日本体育大学の教授になられたのですが、この方の講演でお聞きしたものです。これは安全教育の基本ですね。1つは、一回性の原理。一回の事故で命がなくなるということです。2つ目は、危険予測の原理。常に「もしかして」という意識を持ちなさいということです。3つ目は、自己統制の原理。これはセルフコントロールですね。自分の感情を抑えること。4つ目は、生活習慣確立の原理。皆さん高校時代を思い出してください。非行歴のある生徒は生活がめちゃくちゃなのです。起きるのも寝るのもめちゃくちゃなのです。結局、基本的な生活習慣の確立こそが交通安全の根底にあるのではないかと私は思うのです。母の会の皆さん、皆さんのスローガン「交通安全は家庭から」を私は伺ったときに、本当にすばらしいと思ったのです。やはり生活習慣をきちんと確立させることが私は交通安全の根本だと思います。5つ目が、地域性の原理。例えば都心に住んでいる子どももいれば、夜には周りが真っ暗になるような地方に住んでいる子どももいる。そのように違う環境にいる子ども達に同じことを話してはだめですよ。要するに、その地域に合った話をしなければいけないということです。

最後になりますが、皆さんは子どもの一生・命にかかわる活動を一生懸命なさっています。その活動に本当に心から敬意を表します。これからもぜひ頑張ってください。ご清聴ありがとうございました。

講演

～交通社会のなかの「気づき」から「支え合い」の実現へ

安全教育研究所 所長 星 忠通

皆様、こんにちは。ご紹介いただきました安全教育研究所の星でございます。

今日は、司会の方からもご紹介がございました、「交通安全の中の気づきから支え合いの実現へ」という、すごくきれいなタイトルをつけてしまったわけですがけれども、要は何かというと、大事な点は、これを実現させていくためには、どうしても皆さん方のボランティアの活動、ボランティアの人々がいないと、単にこのことが飾り言葉で終わってしまうことについて一緒に考えてみたいと思います。

そのために、今日は、5つのポイントについて一緒に考えていこうと思います。

1つ目は、我々何げなく様々な分野で「ボランティア」という言葉を使っておりますが、ボランティアとは一体何なのか、何をもちいてボランティアと言うのでしょうか？その定義と試してみたら良いでしょうか。

2番目は、ボランティアと一口に言っても日本と海外ではその捉え方随分違いがあるようですよというご報告をしてみたいわけです。

3番目は、今度は今日の我々の課題、「交通ボランティア」の活動をどう見たら良いのか。活動をとおして、我々は様々な喜びや苦しみを感しているのが実態だと思います。場合によっては、もう辞めたいと思う方も、全国的にはまだまだいるのですね。ここでは、これからの交通ボランティア活動をどうしていったら良いのだろうかということも含めたいと思います。

4番目は、その交通ボランティアも、様々な問題、課題がありますが、その課題とはどんなものがあるのか。辞めたいというボランティアの「生の声」をご紹介したいと思っております。

最後は、そうは言ってみても、この課題、多分皆さん方の中からも色々な課題が出てくるかもしれませんが、その課題解決のための幾つかのアイデアを私なりにご紹介させていただきたいと。この5つのポイントから与えられました1時間と一緒に考えてみたいと思います。

まず1番目、お配りした資料に1と書いておりますけれども、今日のこの講習会というのは、どうでしょう、皆さん、自分達がボランティア活動をしているのは間違いないけれども、一度足元を見直してみてもどうでしょう。

まず、そもそもボランティアって何なのだ、どこから生まれてきたのでしょうか。ボランティアという語源はラテン語だそうです。ラテン語でボランティアという言葉で、これは自由意思という意味だそうです。我々はボランティア、ボランティアと言っているけれども、語源はラテン語で、日本語に訳すと自由意思だと。そうか、そうすると、少なくとも行政から、これをしなさい、これをやってください、やりましょうという命令に基づいてやる活動ではないということがお分かりいただけるだろうと思います。

では、ボランティアもしくはその活動とは、どのような条件を満たしておればよろしいのでしょうか？いわゆる定義で良いのでしょうか。

このことについては、4大原則を満たしているかどうかにあると言われております。

ボランティアの4大原則

1つは、今第1番目に申し上げました、自由な意思で活動に参加する。

2番目は、その活動が命令ではなくて、かつ、連帯性や社会性があるかどうか。我々の活動、例えばきょうは交通ですけれども、交通の活動においては連帯性や社会性があるか。社会から交通事故をなくそうということはまさにこれに関わってきているわけですから。と同時に、この中では、活動を通じたことによって他人との人間関係が図られていきますよ。例えば今日、拝見いたしますと、皆さん方、活動地域が違ってもすでにこの会場において仲間、友達になっていらっしゃるのを拝見することができました。

4大原則の3つ目は、無給性。お金、報酬をもらってはいけません。無報酬でやっていることです。対価や見返りを期待してはいけません。3番目に挙げたこの無報酬、これは実は今、様々な問題を引き起こしております。

4番目は、先駆性あるいは創造性と言われておりますけれども、自分なりの活動ができれば良いのではないかということです。

今問題なのは、無給性という問題。例えば北海道ですと、交通安全ボランティアだと、雄武町、ありますね。ある時に私がちょっと調べ物をしていたら、雄武町というところにひっかかったのです。なぜひっかかったかと言いますと、雄武町の条例を見ますと、4時間以上の活動をした場合に2,000円出しますよと。これをもって3番目に挙げた報酬というのは違うのではないかと。

もう少し細かく見ると、これ4時間以下の場合の活動に関しては半額だと言っている。1,000円ですよ。こういう条例を見た時、どうでしょう、こんなことでボランティアではないなんて言われていたら、パートで出た方がずっと良いですよ。

で、問題になってきたのは、ボランティアではなくて、全国的に最低限の交通費ぐらいは出そうではないかという指摘です。最近お弁当まで出すところがあるのです。

では、一体このボランティア、交通ボランティアではありません、ボランティア全体の話は第2番目にしたいのですけれども、ボランティア活動の背景と特徴というのはどんなことがあるのだろうか。後で細かいことはお話ししたいと思いますが、結局、日本でこれが出てきたのは昔々からではなくて、昭和30年から40年の頃かなと私は思います。

どういうことかと言うと、ある程度の生活のゆとり、我々住民というか国民の生活のゆとりがボランティアの誕生に大きく関わっているということです。それまでは食うや食わず、食うのが精一杯だったわけです。それが生活にある程度のゆとりが出てきたということと、もう1つは、その結果として心にゆとりが出てきたことです。そこで初めて、今までは自分のことだけ考えていたことが、世のため、人のためにという気持ちが芽生えてきたのだと私は思っております。

私ごとで恐縮ですけれども、私の家内は、今、地域の日赤の仕事をしています。共同募金もそうでしょうし、お金、全部の家を回って500円ずつ集めます。今振り返ってみると、我々の子どもが中学生まではこういう活動に入っていませんでした。でも、高校に行くことによって若干時間的なゆとりが出た証かと思えます。

今は色々自治会の仕事も町内会も含めてやっていますけれども、「パパ、こんな活動しようと思うけれども、どう思う？」もう随分前に聞かれた時、どうして？と聞きました。そうしたら、妻は、「うちの子ども達（3人ですが）これまで地域や皆の力で助けられてきたので、もう手がかからなくなってきたから私やろうと思うのですよ」という話になったのです。

私は、それは結構な話だ、是非やりなさいと言いながらも、実は日曜日もそうですけれども、そういった集まりの時には、必ず犠牲が伴うのです。特に奥さんが動き出すと。ご主人もそうかもしれない。私なんかは随分我慢したというか。でも、これは仕方ない、社会活動なのだからと自分に言い聞かせた記憶があります。

日本ではこういった専業主婦であるということも1つの条件、あるいは専業主婦でなくたって、交通に限らない様々なボランティア活動ができると思います。

わが国のボランティア元年と海外の実態

日本でボランティア元年と言われるのはいつのことだと思われています？一般に言われているのは。実はこのボランティア活動で火がつくというか注目され出したのは、ご存

じの阪神・淡路の地震の時。だから、それがボランティア元年だとすれば、そんなに昔の話ではないですよ。

その前後にあったナホトカ号事故をご存知ですか。日本海でソ連の原油を積んだナホトカ号が沈没し、海岸から重油を片づけるとかの活動でした。

最近であれば5年ほど前の東日本大震災もそうです。ボランティアやその活動が一般的になったのは、最近のことなのだなということが1つの特徴だろうと思うのです。

日本ではそのような動きをしているけれども、では、海外ではボランティア活動はどうしているのだろう、あるいはどんな特徴があるのだろうかということにちょっと触れてみたいのが、ここで書いてある資料の2番目です。その中でも、今日ご紹介しておりますのは、文部科学省で実施した「諸外国におけるボランティア活動に関する調査研究報告書」という、ちょっと古い資料ですが、平成19年のものです。

これは7カ国を対象にボランティア活動の実態調査を文科省が行ったわけです。その中の7カ国に対してですけれども、1つは、「ボランティア活動に関する考え方」、それぞれの7カ国の国民はどのように考えているのか。また、7カ国の「ボランティア活動の現状」はどうなっているのだろうか。それから、「ボランティア活動を促進するための社会基盤」はどうなっているのだろうか。その他色々あるのですけれども、今日はこの3つのことだけに限ってご紹介したいと思っております。

皆さんにご紹介したいのがそこに書いてある、7カ国全部というわけにはいきませんので、注目すべきものとしてそれぞれ出しております。例えばボランティアの特徴として、7カ国の中の特徴として、当然国々によってそれぞれボランティアの国民の捉え方は随分違ってきております。

1番目の「ボランティア活動に対する考え方」で挙げたいのは、アメリカはボランティア精神というものを国の基盤に置いている。それほど大きなものとして国民は捉えているのだよということも1つ大事になってくるかもしれません。あるいはお隣の韓国は、交通だけではありませんが様々なボランティア活動を事実上、義務として捉えて、学校でやったものはもう教育の中に組み込まれている、事実上義務化としてこのボランティア活動を見ているようです。

2番目の「ボランティア活動の現状」としては、1つは、イギリスは国民の3人に1人

はその活動に参加しています。スウェーデンに至っては、国民の9割は何らかの形のボランティア活動に参加する実態にあるということです。

3番目の「社会基盤」では、ボランティア活動を上手く進める、上手く転がすためには国としては何をやるのだろうか、社会基盤的にはどんなことをやっているのだろうかという点です。イギリスはチャリティーへの寄附に対しては税制優遇をしています。しかし、もう1つ、ボランティア活動を精神だけ、気持ちだけでやっていこうというにはこれは私の考えですよ 限界はどうしても出てくるということです。

財源をある程度確保された上で我々が無報酬で活動を実際に転がしていくというのならわかりますけれども、何から何まで自分達でやっていきましょう、それは「熱意で解決できるのですよ」というものでは決してないのではないかと。皆さん方がそれをどう感じるかは別ですが、私はやはりそういう捉え方をしております。

あるいは中国だと、これはまた共産国ですから、お手元の資料に出ていますボランティアの登録あるいは管理、評価、褒賞などが整備されているというのが文科省の調査結果になっています。

同じ共産国でも、私はベトナムに長く交通安全人材育成事業で滞在しましたが、ベトナム、特にハノイやホーチミンでは交通信号機が少ない上にバイクの台数が非常に多く、我々日本人には道路横断が容易ではありません。

このような中であって、ハノイの事例ですが、市内の観光客が多く集まる地域で交通整理をするボランティアの姿がありました。おかしなことに、このボランティア整理員の指示に従うのは外国人であって、現地人は多くはありません。ここで、ボランティアと紹介しましたが、これまでお話ししてきた「ボランティア」とは、ベトナムの場合ちょっと性格が違います。すなわち、交通整理は、地域最小単位（コミュニティ）での住民への強制的勤労奉仕での活動だからです。

地元の人々は「ボランティア活動」であると強調しますが、先にみた「4原則」からは大きくかけ離れていると言えます。

わが国の「交通」ボランティア活動の誕生

今度は交通。各国とも色々な特徴があるのだという一例を述べましたけれども、やはり我々は特に日本の交通ボランティアということについて、踏み込んで見ることにしましょう。

そもそもどうでしょう、日本で交通ボランティアかなと思われるのは、いつに見られると思いますか。昭和23年だったと思いますけれども、交通安全週間、記憶があると思います。それが日本でやった最初の頃かもしれません。最近は交通安全運動と言っていますよね。交差点にテントを張って、地域の人達が座って活動をしている。お茶を飲んでいるだけではないと思いますけれども、そんなこともボランティアの1つだとは言われております。

ただ、私個人としては、この交通ボランティアの誕生というのは、決してそんな昭和20年、30年の話ではないと。私は昭和45、46年の頃にさかのぼれると思うのです。その1つはやはり交通事故、昭和45年の交通事故死者は何人でしたか？年間の交通事故死者。日本では1年間で1万6,765人が亡くなっている。これ24時間以内ですよ。

これではいけないということで、国は交通安全対策基本法を制定し、第1次交通安全基本計画が昭和46年に5ヵ年計画としてスタートし、今日の第10次計画に至っております。

交通ボランティアの実質的誕生として、一番はっきりしている当時の死者の1割以上を占めた「幼児、幼い子どもの命を守ろう」という気運です。

それで、第1次交通安全基本計画のときの昭和46、47年に全国的にその具体的な対策の一つとして幼児交通安全クラブが生まれたのです。その活動は、お母さん達を中心に手弁当で活動が始められた。私はそれをもって日本の交通ボランティアの誕生と言ってよろしいのではないのかなと思っております。

それと同時に、もう1つは、46年と言いましたけれども、この帯広では、交通安全推進連絡協議会、実は私も驚いた、43年にもうできているのですね。現在1,000人近い方がこの地区にいらっしゃるでしょう、推進委員も指導員も含めれば。そういう意味では、これボランティアというのは、北海道あるいは帯広は、昭和46、47年よりもう2、3年早いかもしれません。まさにはしりだと思うのですね。今、830人くらいいらっしゃるというお話を伺いましたけれども、そういった交通事故が、日本で交通ボランティアが誕生した、あるいは活動に火がついたという一つは、死者数が多かったということにあります。

2番目は、その当時を振り返ってみると、多分私の年代に近い方は、どんどん地方から都市部に出てきたのです。

それは生活のためもあるかもしれません。金の卵なんていう時代もありました。そのこ

とが結果的に何に結びついたかという、核家族という形が当時、非常に注目されてきたと思うのですが、パパとママと子どもが団地に住むという家族がどんどん多くなって、それまでは親とかおじいちゃんとかと一緒に住んでいたけれども、そうではなくなってきた。むしろ積極的にこのような生活様式を求めるようになりました。このことは、反面、核家族では解決できない交通問題をボランティアという形に変えなければ対応・解決できないということに直面することになりました。

そういう意味で、一つは事故が増えてきた、それが交通ボランティアの歴史的な背景の一つです。2番目は、社会全体が核家族という形で個として解決できない交通安全問題、例えば交通事故だけではなくて、騒音の問題もそうだったでしょう。あるいは大気汚染の問題もありました。そういう時代的な、あるいは交通の背景というものがあって初めて交通ボランティア活動というものが誕生してきたのではないだろうかと思えます。

交通ボランティアの中で、核家族で対応できないとした場合に、横の連携、地域の連携というものが当然生まれてまいりました。

ところが、それから40年経った今日、思いもしない反動が見られるようになりました。

その1つをここで紹介したいと思います。

去年の8月にそれは読売新聞に載りました。一生懸命ボランティア活動をやってきました、そのうちのお1人の読売新聞の「人生案内」です。

「通学路に立って交通整理をしたり、一人暮らしの人の見守り活動をしたりしていますが、難しいことが大変多いです」。多分皆さん方もそうかもしれません。そう思っている方が多いかもしれません。続きます。「道で挨拶をしても大人も子どももほとんど返事してくれません。また、全員ではないのですが、身勝手に都合の良い時だけ、お願いだけにはまいります。細々としたことを含めると、月に10日から20日ぐらいの活動しております」。

これは本音だと思います。「私も孫や友達と遊びたいと思う時があります。しかし、ままなりません。全てボランティアですが、役所から給料をもらっていると誤解されているのが辛いです。私は前々から考えていたのですが、そろそろこのボランティア活動を辞めさせてもらおうかなと思います。是非よいアドバイスを」という形で記事は終わっております。

多分今日のこの会場に出席されている方々には、こういうご指摘のお気持ちでない人がほとんどだと思うのです。でも、世の中の交通ボランティアと言われている人々の中には、

このように、辞めたくても辞められないという方もいらっしゃるのも事実なのです。

この新聞記事は交通ボランティアに見られる課題の一つだと思います。その他には高齢化という問題も無視できないでしょう。当時約1万6,700人いた事故死者を何とか防ごうと、若い時に活動に取り組んだ人が、40年も経てばだんだん高齢化が進んでくるでしょう。あるいは、この新聞の中には出ていませんでしたけれども、ある地区は、あなたがボランティアを辞めるのであれば誰か別な人を紹介してくださいねという、一種の取引条件みたいなことを言われたというケースも知っております。それが2つ目。

3つ目は、この交通ボランティアは、私は「交通ボランティアの二極化」という名前で紹介していますが、活動を行う人とそれを受ける人が完全に分離している。行う人はずっといつまでもやらなければいけない、受ける人はずっとそれを甘受している。それは違うでしょう。これが今日のポイントであります。では、どうしたら良いのだと。

ちょっとここで質問させていただきます。交通ボランティア、そんな楽なことはない、色々悩みは持っているよという方、この会場の中にどのくらいいらっしゃいます？ 悩みなんか全然ないよという方、どのくらいいらっしゃいます？ 多分何らかの悩みだとか、その新聞記事ではないけれども、何らかの気持ちを持っている方が少なくはないのではないかと思います。

こういった高齢化や、辞めるに辞められないとか、二極化だとかと言っていますけれども、きょう私は、この中で、様々な問題があるでしょうけれども、一つだけ、北海道におけるこれからの交通ボランティアの課題解決策としてご紹介したいと思うのは、交通ボランティアの中の「**チョボラ**」を考えていく必要があるのではないですかということです。

交通ボランティアと「チョボラ」

チョボラは大きな活動ではないかもしれませんが、皆さん方は、いつまでも未来永劫ずっとボランティアをやっていくわけにいかないのです。いわゆるバトンタッチをしていかなければならないわけですね。それは好むと好まざるに関わらず。でも、普通、我々の生活を振り返ってみた場合に、交通ボランティアの活動を、隣の家に行って、「スズキさん、私、今度辞めるので、あとを継いでやっていただけませんか」とお願いすると、「やあ、ちょっと忙しくて」や「年とった寝たきり老人を抱えていますので」と、「はい」と言う方はまずいないと思うのです。

では、その人達に何度も何度も、毎日毎日行って、やりませんか、やってくださいませ

んか、私の代わりにやってもらえませんかをお願いしたとしても、その可能性は極めて低いと捉えるべきでしょう。

どうしてか。そこには、相手が交通ボランティア活動に対する必要性や重要性の意識や納得がないからです。

人を行動に駆り立てるには、納得感が生まれない限り行動化を期待することが難しいといわれています。すなわち、「こういうボランティアに参加しよう」とか、「一緒にやっといこう」という気持ちになる人は少ないのです。

その納得を生むための一手法として、交通の中のチョボラ活動を先ず企画してみたらどうでしょうかというのが私のまず1番目の提案なのです。これは多分、子どもに始めても、あと10年かかるかもしれません。皆さん方のようなボランティアになるには、これから10年かかるかもしれません。でも、こういう活動をしていかないと残念ながら日本の交通ボランティアは育っていかないし、成長していかないのではないかと今日申し上げたいのです。

では、チョボラはどんな活動があるのでしょうか？

例えば、昔からあったかもしれませんが、交通安全施設を子ども達と一緒にチェックする、あるいはミラーが汚れていれば拭いてあげるというのも交通のチョボラの一つです。例えばですよ、私がお話しするのは。そういう意味からすると、これをもう少し自分達の地区の中で、子ども達にチョボラを体験させるためには何があるかなということも一つ考えていただければなと思います。

もっとチョボラの具体例を挙げなければいけないのでしょうかけれども、時間の関係がありますから。

ボランティア活動の5 E 確認

次にもう一つお話ししたいのは、次世代の交通ボランティアを育てるためには、皆さん方ご自身の交通活動の見直し、チェックをやる必要もあるのではないのでしょうかと。私はそれを活動の5 E のチェック、5 E 確認ということを提唱しております。

これは実は英語の頭文字のEをとって5 E と呼んでいるに過ぎませんけれども、1番目のEは、「Easy 簡単・単純な」活動となっているかどうかです。皆さん方のボランティア活動が活動する対象に対して複雑ではない簡単な活動か、どうですかということの一つチェックしてみましょう。これが1番目のE。

この中には服装の面も含まれます。例えば着飾った参加では出席者は二の足を踏んでし

まいります。

2番目のEは、「楽しいかどうか」のEnjoy（エンジョイ）です。参加した安全活動が住民にとって、楽しい内容でなく、面白さにも欠けては参加それ自体が苦痛となります。

参加者の立場から、活動前に企画内容を確認することが大切です。

3番目がEconomy（エコノミー）のEです。この「経済」というのは、企画した安全活動を展開するのに、余りに金額の張るものであってはなりません。また、一般住民にとっては、参加する時間帯もこのEの確認事項となります。そのボランティア活動に一般住民が参加した時に、出やすい、あるいは参加しやすい交通安全活動ですかということ。例えば、私、今度、京都にお邪魔するのですが、交通安全の講習会は何と夜7時からと。えっ？と思います。でも、それが出やすいだろう。いつも必ずしも何曜日の何時、午前中、午後ではなくて夜という方式もありますよねということも見直しの一つかなと思います。

4番目は、これも意外と皆さん方が計画して実施している活動が市民にとって、地域にとって「目立つ活動」であるかどうかということです。別にピカピカしたものを取り付ければ良いという意味ではなくて、私の地区で何かやっているなという、目立つ活動かどうか、今企画している、あるいはこれからやろうとするのは、これは目立つ活動になるかな、どうかなということをチェックしていくことも必要になります。

最後、このEは、本日のボランティア活動だけではなく、日本の交通安全活動の根底に横たわっている課題ですが、我々の活動結果が評価できる、どのくらい効果があったのかという「E」、すなわちEffective「エフェクティブ」・Evaluate「エヴァリュエート」という面ではどうかというものです。このことを頭に置いた活動、評価を頭に置いているかどうか。ただ一生懸命やれば良いのだよということだけではどうもなさそうです。

この5つの観点から、来年の事業計画のところにかかわってくるかもしれません、このような視点、観点から皆さん方の活動をもう1度見直してみようということも実はボランティアの、特にリーダーの皆さん方にとっての大事なものになってくるのではないのかなと思います。

さてここまで、「チョボラ」というのが一つ出ました。2つ目は、5Eの確認ということに触れました。ここで整理してみましよう。チョボラで必要なもの、目的は何かということ、参加した人が、そうだ、本当に大事なのだなと「納得」させられるかどうかであり、それを一層深めるために活動及び企画の「確認」を5つの事柄からチェックしようとの提案でした。

最後に、行動の変化のキッカケとなる「納得」について、皆さん方にご紹介したい理論があります。

それは、フェスティンガーという研究者についてです。この方は、人間は納得しない限り、いくら色々なことを言ってみたって意識や行動は変わりませんよと。別な言い方をすると、意識や行動を変えるためには、対象とする人間が、「うん、そうだ、なるほどそうなのだ」という納得が生まれることが大前提になるとした学者なのです。

フェスティンガーの理論を具体的な例で以下説明してみましょう。

例えばネクタイを例にするのですけれども、きょう皆さん方が、女性であればご主人のネクタイで説明します。

今日、あなたのご主人が誕生日だと仮定します。今日でも明日でも良いのですけれども、パパに久しぶりにネクタイを買っていこう、帯広に来たからネクタイを買って行ってあげようと思ったと仮定してください。ネクタイを買おうと思って駅中のデパートに行った。

そうしたら、あ、このネクタイ良いな、うちの主人に似合うな。ハンカチだったら奥さんですよ。同じことですからね。で、見たら1万5,000円と書いてある。よし、買おうと思うか。いや、1万5,000円、うちのパパにはちょっともったいないかなと思ったものの、買ってリボンまで付けてもらったとします。その時の奥さんの気持ちはどうかというと、「たまになんだしパパ喜ぶだろうな」との良い気持ちの状態（協和的な心）にあるといえます。要するに、心地の良い気持ちなのです。

よせば良いのに、時間がちょっとあるので、階段をおりて下に行ったら、ワゴンセールをしていた中で、全く同じネクタイがあったとします。その値段を見ると、5,000円であったとします。

奥さんの気持ちの状態はこれまでとは大きく変わって、「失敗した。どうして早まって買ってしまったのか！」と自分を責めて、嫌な気分、気持ちへと変えてしまいます（不協和的な心）。

でも、奥さんはこの気持ちのままで帰宅し、ご主人に15,000円のネクタイをあげるかと言うと、そうはしないとフェスティンガーは言うのです。

奥さんは、5,000円のネクタイをじっくり見て、「あ、ここがほころびている、ここの色が変わっている」というように安いネクタイの欠点を探すのだそうです。そして最終的に、「やはり安物はだめだ」と、自分を納得させたのです。

フェスティンガーは、人間、マイナスのイメージを持った意識というのは、ずっとそのま

ま持って帰るかという、必ず自分で改善させよう、変えようという心の働きがあると指摘します。これは調和的な心と非調和的な心というところの説明につながってくるのですけれども、それはともかく、要するに、「なるほど、それはそうだよな」と人間、思わない限り意識を変えるということはほとんどないというのがフェスティンガーの理論です。

この意識・行動への変化を「チョボラ」をとおして、交通ボランティア参加促進への足がかりにできないものでしょうか。

ではそろそろまとめに入りましょう。

交通安全意識や活動についての一般住民においては、総論賛成各論反対と似ているかもしれませぬ。そんな中で、チョボラを住民に体験していただくことは、「ちょっとやってみた」、「あ、そんなにこれ時間がかからないね」、あるいは、こんなに自分の町の交通安全施設を見ると、色が剥げているとか、ペンキが剥がれているということに今までに気づかなかった。そういうことを体験していただくために皆さん方がボランティア活動を行えば、場合によっては、そうか、もし俺が退職したらこの地区のボランティア活動を少しやってみようかなという気持ちを起こさせるかもしれないのです。

そういうことをしないで、ただトントンと玄関をたたいて、すみません、何々地区のボランティアですけれども、私、今度辞めたいから、あなた跡取りしていただけますかと言ってもなかなか可能性はないのではないのかなと私は思います。ぜひチョボラを、小さなことで良いです。要はどうやってその時間を生み出すか、どうやってそれを一般の人に働きかけるかというところにつながってくると思うのですね。

ですから、立派なボランティア活動を最初からやりましょうではなくて、本当に小さなチョボラのボランティア、交通の中の「チョボラ」のボランティアをする。そこで一般の住民が、あれ？信号機が見にくいな、枝がかかっているな、あるいはさっきお話ししたペンキが剥げているな、どんなことでも良いのです。それをやってもらうことによって、それは丸1日やりましょうなんて絶対必要ないのです。1時間でも良いのです。それを二、三度重ねることによって、うちの町会はこのままではやはりいけないのだなと。

今はできませんけれども、さっき話したとおり、退職したらやりましょうだとかという言動が生まれてくると思うのです。そんな簡単にきれいになんか進まないよとおっしゃるかもしれません。でも、私は現にいくつかの町でそれを実践しております。

最後になりますけれども、多分今日の午後の議題になるかと思いますが、本日、道の方

が3つの柱、3つの対策をお述べになりました。そのうちの最後に触れられた飲酒運転の問題、これも大変な問題ですね。道交法も変わりました。これが酔っ払いだけは、実は道交法を厳しくすればそれで済むかという、それだけは駄目なのです。

駄目なのですよというのは、意識のところに関わってくるのですけれども、何が必要かという、やはり代行なのです。我々大人、女の方も男性もそうかもしれませんけれども、急に飲むということもあるのです。大都市にはお金はかかってもタクシーがあるから余り問題はありません。地方都市あるいは地方に行くと、置いては帰れない、明日の朝、また取りに行くのが大変です。

そこで出てくるのが、実は大都市ではなくて地方都市において、代行みたいな受け皿をちゃんと作っておかないと、ただ道交法が厳しくなったからといって飲酒事故を防ぐことは困難です。

明日、グループ討議が行われますが、そのグループ討議の時にもこの問題を皆さん方にぜひご検討いただければと思います。

交通ボランティア、もう1回、しつこいようですよけれども、1つはチョボラを皆さん実施してみませんか。2つ目は、言葉だけで交通安全を呼びかければ意識は変わってくるのかという、そんなことはないです。そこに仕組みが必要なのです。という2点だけを今日お話しさせていただいたような次第です。

これからの皆さん方の活動に何か参考になれば大変嬉しく思います。

活動事例発表

交通事故のない安全な地域づくりに向けて

帯広市市民活動部安心安全推進課

交通防犯係長 板倉 智幸

帯広市の市民活動部安心安全推進課で交通コーナーを担当しております板倉と申します。

今回は全道各地から帯広にお越しいただき、大変お疲れ様です。また、日頃より地域で交通安全に関するボランティア等、活動いただいておりますことに私の立場からも敬意を表したいなと思っています。

活動事例発表ということでもありますので、地元帯広市としての、地元でどんなことをやっているのかというのをご紹介させていただいて、今後の皆さんの地域の中での活動の中で少しでも役立てればなとお話をさせていただきたいと思っています。

「交通事故のない安全な地域社会づくりに向けて」ということで、市の取り組みと、ボランティア団体としての交通安全連絡協議会（交連協）と一緒に日常的に取り組みをしております。また、その中で、交通安全啓発の取り組みや、帯広市におけるそういった自転車利用者に対する教育や啓発、現状、取り組みを通じた課題など、少しお話をさせていただきたいと思っています。

「帯広市交連協の概要」ということで、帯広市は、今、人口16万8,276人、これは9月末の人口でございます。実際の交通事故の状況、平成27年度の帯広市の交通事故の状況については、人身事故については371件と、前年対比としては26件増えているところであり、昨年度よりも若干増加したものの、2年続けて300件台ということになっておりまして、ピーク時の平成17年には900件以上の人身事故の統計がありましたので、それと比較してもここ数年については3分の1ぐらいの数で推移しているのかなと思っています。

死者数についても、昨年は2名ということで、前年対比7名減となりました。死者数についても、昭和46年以降、昨年度の2名が最少の数字でございました。一時ピークは20名を超えていた時もあったので、死者数については様々な取り組みの結果、かなり少なくなってきたのかなと思っています。

交通安全推進連絡協議会ということで、私達はこういったボランティアの団体と一緒に活動を進めております。交連協については、昭和43年に設立しまして、2年後には50周年を迎えます。指導員と言われる方が今156名在籍しておりまして、町内会で選出されました交通安全推進委員なども含めると、1,000人規模の中で活動を行っております。日常的には地域の活動は多いと思うのですが、市の取り組み等に対しましても交連協の役員の方中心にさまざま行っているところであります。

具体的にどんなことをやっているのかの紹介ですけれども、市内を小学校区ごとの支部に分けて、市内23の支部に区分けをして活動しております。交通安全ののぼり旗など、毎年各支部に50枚ほど配布しまして、地域の目立つ場所などに掲揚していただいております。

また、市内のおまつりや花火大会、こういった花火大会などの交通の誘導などについても行っておりまして、警察や民間の警備会社とも連携しながら交差点での誘導を行っております。

啓発の取り組みのいくつかを紹介させていただきますけれども、交連協の取り組みとして高齢者のドライビング体験会をしております。平成8年から実施しておりまして、高齢者ドライバーを対象に自家用車での自動車学校コースの走行や運転シミュレーターの視力検査等の体験を通じて、技術や適性をチェックすることによって事故の未然防止を図るた

めに実施しております。

年間3回行いますが、2回は自家用車を持ち込んでもらって、ふだん乗っている自分の車でコースを走行していただいております。先日も実際やってもらったのですが、やはりちょっと私も見ていても、いざ改めてS字とかクランクとかに入ると脱輪する方も結構いらっちゃって、改め実施すると、私自身も今乗ったらできるのかと心配になるような感じもしますが、そういったコースの体験をしていただいております。

新入学児童の交通安全の啓発キャンペーンということで、毎年市内の小学校を1校選定して、市長、教育長、また、警察の署長や振興局長などにもご出席いただきながら、新入学児童の登校時間に合わせて実施しております。

ランドセルカバーの配布などもしております、これ以外にも関係団体からご提供いただきました交通事故の傷害保険付きの黄色いワッペンや黄色い傘、また、防犯の笛、ランチマット、クリアファイルなど、啓発グッズを渡しています。セレモニー的には毎年どこかの1校で実施しているところでもありますけれども、ランドセルカバー等の啓発グッズについては、全部の小学校に毎年配布しているところでもあります。

また、交通安全の総決起大会ということで、平成20年度からスタートして、今年で9回を数えました。今年も9月20日に実施してきたところでもあります。市内の幼稚園児による交通安全のお約束、関係団体による交通安全宣言を実施して、その後、警察のご協力もいただきながら、白バイ、パトカー、ハイヤー、バス、トラック、自動車学校の教習車などで交通安全啓発の市内パレードを実施しました。また、参加者全員による幹線道路での旗の波作戦なども行ってございまして、今年は370名余りの参加の中で行いました。

高齢者・歩行者等の街頭検査は、4月から11月にかけて月2、3回実施しております。市内の各地域のスーパーで市民の利用の多い店舗などで実施しております。地域、近くの団体、交連協の支部の役員、また、警察の方と連携して毎回10名前後で行っているところでもあります。今年は飲酒運転撲滅の取り組みも全道的に力を入れていることから、そういったことも合わせて実施させていただいております。そのほか、10月から11月にかけては各地域の高齢者宅を実際直接訪問して夜光反射材などを配布する活動も行っております。

広報誌による啓発活動では、交連協で年3回広報誌を発行しています。市内800近くある町内会に、各交連協の支部の役員を通じて直接町内に配布などのご協力をお願いしています。啓発自体はもちろん大切ですが、色々交連協としての取り組みを紹介する中で、交連協組織の強化や活動の活性化につなげていきたい、そういった意味合いで広報誌の作成を行っているところでもあります。

自転車利用に対する教育や啓発について、帯広市の取り組みを若干紹介させていただきますが、まずは最初に観光のPR、サイクリング普及活動ということで、広大な十勝平野が広がる十勝・帯広は、涼しい気候やどこまでも続く真っすぐな道など、サイクリングに適した多くの自然環境を備えています。帯広の魅力として、また、観光の一環としてサイクリング普及活動を、ホームページなどでマップを紹介し、ご案内をしているところであります。是非サイクリングに興味のある方、帯広・十勝を訪れてみてはいかがでしょうかと思っています。郊外の道路を走行することになりますので、是非交連事故には十分ご注意くださいとだけばと思っています。

自転車歩行車道の整備の点で、帯広市が行っているハード的な整備状況を一部紹介させていただきます。帯広市でも自転車と歩行車が安全かつ快適に通行することができる環境の創出を目的として、平成21年度に関係機関や団体を委員とした自転車歩行者道の環境整備の検討委員会を設置しました。現状と課題を協議する中で整備について議論してきたところであります。

そういった議論を踏まえて、歩道においてはカラー舗装、または道路標示と標識による視覚の分離と、ポールや植樹帯などによる物理的分離の自転車歩行車道の整備を平成24年度より順次進めてきているところであります。今後も引き続き計画的に整備を進めていくところでございます。

歩道の左側をとありますけれども、東京などと違って、どうしても北海道は歩道を自転車が乗るというケースが多いと思うので、なかなか車道の中に自転車レーンをとというのは余り現実的ではないかという中であって、帯広市においてはこういった歩道の整備を、限られた予算の中で毎年少しずつ延長しながら進めているというのが現状でございます。

では、具体的に自転車利用に関する啓発活動などについて少しお話をさせていただきます。

まず、交通安全教室の実施体制です。平成17年度まではいわゆる「緑のおばさん」として、市内小学校21校に2名ずつ、42名配置されていたものを、制度の大きな見直しによって平成18年度から現在の体制に見直しを行ってきているところであります。登下校状況の立哨指導中心の保護誘導型から教育指導型に転換して、この間交通安全教室を中心とした活動によって交通ルールやマナーの遵守・実践が図られてきていると思います。

実際に教室は小学校が中心になるかと思いますが、幼稚園、保育所、児童保育センター、老人クラブ、また、各種イベントでの教室を開催して、延べ人数は、毎年350件、3万5,000人以上の参加をいただいているところであります。今年度も同様な開催状況で現

在推移をしているところであります。

実際、小学校などでどういったことをやっているのかというと、小学校では1年生から6年生に毎年実施しております。開催実績の多い小学校では、特に自転車の安全について講義を行っています。図などを活用しながら、とまる、見る、待つ、の基本的な確認を児童としっかりした後に、実際に自転車を活用して付近の道路などで実技走行を行っています。

実際、小学生も慣れてくるとおろそかになってしまう、そういったことを学校の中で我々が訪問し改めて指導しています。そういった教室を行いますと、教室の最後には、小学校3年生には自転車の免許証、また、小学校6年生にはパンフレットや自転車用の反射材などを配布しています。

部活動などによる自転車利用が多い中学生以上においては、要請があった学校について教室を開催しておりますし、通学に生徒が自転車を多く利用する高校においても要請に基づいて教室を開催しています。実際は日常的には中学生、高校生の方が自転車に乗る機会が非常に多いのですけれども、教室の実施については小学校ほど実施実績がないというのが現状であり、市内の中学校、高校、大学、専門学校などでは、市と交連協、警察署の3者で自転車の安全運転を中心に、交通安全の啓発活動として毎年7月に学校訪問を行わせていただいております。

訪問の際には、市で自転車利用に関するパンフレットを作成して、学校にお願いして、夏休みに入る前に改めて生徒に指導してもらいたいと依頼をしています。パンフレットには、5月から11月、市として毎月第1、第3金曜日に実施しております自転車安全日の啓発・広報活動の際に、自転車マナーの調査などもあわせて行ってまいります。

自転車利用のマナー違反などの統計の数字なども活用しながら、違反の実態などを学校側に伝えるとともに、自転車事故の賠償責任なども今かなり大きなものになっているということもありますので、賠償責任等のお話もパンフレットに記載させていただいて、学校で生徒に対する指導、教育なども是非行っていただきたいとお話をさせていただいているところであります。

去年実施された、交通指導員の道東ブロック研修会には、380人以上の受講者がいる中で開催しました。その中でも、特に最近中心にしております、自転車の安全利用のための指導方法について、東京から講師を招いて実施しております。

この中でも交通ルールの理解、また、自転車利用に関しても、年代別の指導の主眼とか通行する環境など、また、年代別の各年代の相互理解といった視点で自転車利用に対する

講演をいただいたところであります。自転車に乗車中の交通事故は決して少なくないことから、帯広市としても引き続き啓発活動に努めていきたいと思っています。

最後に課題ですが、1つ目は、先月帯広市郊外においていわゆる十勝型事故と言われる交差点での出会い頭の衝突事故で、根室の方1名が亡くなりました。現場は一灯式の点滅信号の交差点でした。赤点滅を無視して交差点に進入してきた車両、亡くなった方は黄色点滅側でしたけれども、赤点滅を進入してきた車両は韓国人旅行客のレンタカーでありました。

報道で確認する限りでは、信号の意味は理解していたということではあります。交通標識や交通環境全てが万国共通ではないという中であって、自治体として海外からの観光誘致なども進めているところであります。そういった中で、外国人に対する啓発は今後課題になっていくのだろうと思っています。

レンタカー業者や警察作成のパンフレット、チラシなどを配布しておりますけれども、実際もどれだけ見ているのか確認することもできませんし、ある意味どのようにそういった意味合いを伝えていくかというのが今後課題かなと思います。

先ほどサイクリングの話もしましたが、サイクリングでも事故に遭って病院に運ばれたという話も受けております。今回の警察の話もそうですけれども、実際通訳とかを介さないと取り調べをしても何を言っているのかがわからないというのもあり、かなり苦労したという話も聞いております。

繰り返しになりますが、自転車利用に対する安全啓発です。依然として、違反としては並走や携帯の利用、また、イヤホンの使用などの違反は多く見受けられます。また、歩行者からの目線としては、自転車に乗っている方のマナーが悪いとか危険を感じたといった声も聞かれております。引き続き、幼少期からの意識の向上を図るため、幼稚園、保育所、小学校のみならず、自転車利用機会が非常に多い中学校、高校への啓発にも力を注いでいく必要があるかなと思っています。

最後に、「交通安全は家庭から」、やはり交通安全に必要なのは、一人ひとりの意識の高揚だと思っています。家庭の中での生活リズムも大切ですし、交通安全に関する話題を家庭の中でもしていただいて、それが個人個人の意識の高揚に少しでも結び付くのではないかなと思っています。

そういったところに結びつくような啓発活動を引き続き帯広市としても取り組んでいかなければいけないと思っています。そんな今後への取り組みの決意を最後に申し上げて、私からの活動事例の発表とさせていただきます。

お客様密着！で地域に貢献する十勝バスの取組

十勝バス株式会社 山本 康友

ただいまご紹介いただきました十勝バスの山本と申します。よろしくお願いいたします。

まず、十勝バスってどんな会社なの？多分皆さんご存じかと思えますけれども、一般的には路線バスの会社になります。乗合バスのほかに、当社は観光貸し切りバス、実は介護事業も立ち上げてやっております。

昨年あたりには学童保育も立ち上げまして、当社のモットーは、一生涯、生まれてから小学校、学校に上がるまでは、例えば学童保育、その後は高校、あるいは通勤等については路線バスを使っていただく。もし年齢的になかなかバスを利用できない方については、例えば介護タクシー、訪問介護ということで、一生涯お世話できるような会社を目指そうということでやっております。

企業理念、2008年1月に制定しました一般的な会社の社是・企業理念というのは、トップ、社長とか大体部長クラスが作るのですが、当社は創業90年で、100年企業を目指して色々な取り組みをしていますが、この企業理念については、従業員全員のアンケートによって、どんなことがうちの会社として今後必要なのかということで、これは全従業員で作った企業理念になります。その中で、やはり安全で快適なサービスを提供しますとか、幸せでやりがいのある企業を作りますということで、これは全従業員のアンケートをもとにつくっております。

当社は、先程申し上げた通り路線バスですが、今現在1市13町村、以前は豊頃とか浦幌、清水、新得までバスが走っていましたが、現状、利用者が年々厳しくなってきたということで、今は1市13町村ということで、年間の営業キロが約480万キロとなっております。

年々バス利用者が減ってきておりまして、昭和44年、このときには2,300万人でピークということで、平成22年時点では年々利用者が減ってきて、83%減で大体40万人。これは当社だけではなくて、十勝管内、十勝の隣に拓殖バスという会社がありまして、そちらも含めての利用者になっております。

私も十勝バスに入ってから20年以上になるのですが、バス会社としては少子高齢化もあり、バスの利用者というのは減るのが当たり前だろうという認識でいまして、毎年大体5%ぐらい減っていました。これはバス会社の人間に言わせれば自然減という言い方をしていました。このままではやはりバス維持が難しいと、行政と連携した取り組みで、平成13年から18年まで新しいバスサービスのフレックスバス、デマンドバスというのを開始しました。

その他に、環境のことも含めて、BDF、バイオ・ディーゼル燃料ですが、油を回収したバスも運行しております。

先程言ったフレックスバスってどんなバスなの？というところ、ある程度のエリアを絞り、お客さんがバスを待つときにボタンを押して、それによってパソコン上でどこにお客様がいるということが分かるような形でエリアを走らせたバス事業を、実証実験として13年から18年にやりました。

あとは、近年、先程言った資源回収です。今、地球温暖化ということと、あとはバス利用者が年々減ってきているということで、帯広の運輸支局、市役所と一緒に、出前講座という形で学校に実際にバスを持って行って、地球温暖化のことから始めた、そういった授業もやっています。

これが実際バスの中にあるてんぷら油の回収ボックスです。今、スーパーとかガソリンスタンドでもこういった油の回収をやっておりまして、当社のバスは108台あるのですが、バスの中にもこういったBDFの回収ボックスがあります。BDF自体は環境に優しいということで、二酸化炭素の排出がほとんど、環境に良いということで、当社は今4台程こういったバスを使って走っております。

近年、先程言ったフレックスバスとかBDFのバスを利用した取り組みをしていますが、あとは小学校、高齢者学級での出前講座、そういった取り組みもやっております。

あとは、戦略的な営業強化、年々バス利用者が減っている形でどのようにやっていくのですかというところですが、まずは、1市13町村全部カバーしていますので、エリアが十勝管内は広く、取り組みは小さく始めるというところ、一番最初に始まったのがやはりオイルショック、2008年の原油高で燃料が非常に高騰したときですね。

当社は年間で結構な軽油の使用量がありまして、例えば1リッター当たり1円上がると何百万という金額が燃料代として発生してしまいます。そこで、何か営業活動しなければと、実は十勝管内のバス停が全部で1,500本ぐらいあります。では、1,500本あるところでどういった形で営業をかけるのかといった時に、まずは1カ所主要なところの停留所から始めたらどうかという話がありまして、ある1カ所のバス停で聞きました。

当社は本社が西帯にありまして、そこから駅に向かって西地区と呼ばれている東西の通りが比較的路線の本数が多い路線になっています。ここの1カ所で利用者に対してアンケートを、実際お客様に色々聞き取りをしました。その中で、非顧客に顧客でない理由を聞くということで、バス停で待たれているお客様、また実際戸別訪問に行って、普段バスに乗っていますか、乗らない理由は何ですかということで実際聞いて歩きました。

その中で言われたのが、自然減で利用者が年々減るのは当たり前だということだったのですが、お客様のところに行った時に、実は何十年もバスに乗ったことがないので、乗り方が分からないと。行きたい場所があってもどこをどのように通っているか分からない。

あとは、バスって不便ですよねというような意見があり、実は不便ではなくて、乗り方が分からないとかではなくて、不安というところの理由に行き着きました。もう1つは、よくバスに乗ってください、乗ってくださいと言うのですけれども、バスというのはあくまでも移動手段であって、目的は要するにバスに乗るのではないですよと、バス会社の常識としてはその辺りが戸別訪問して見えてきたところですよ。

2010年に不安解消・目的提案活動を始めるということで、こういった帯広市さんの協力を得て、実際「帯広バスマップ」を、これも帯広市で全戸配布していただきました。実際、バスの行き先はこのようになっていきますよと。乗る時には例えば整理券を取ってくださいというような形で行いました。

また、昔乗られたお客様で、乗った時に運転手さんに怒鳴られたという経験があり、やはり1回そういうことがあると、なかなかバスに乗りにくいと当社としては乗務員のCS、接客を徹底的にやるということで、挨拶運動を新聞に出しました。乗務員がお客様から見られているのですよという意識付けのために、こういった取り組みを新聞にあえて出しました。

あとは、エリアを絞った目的提案ということで、十勝自体はマイカー、車がないと移動とかするにしても非常に不便だということがありまして、行政、市役所、総合振興局に対してもこういったチラシを配ったり、乗ったことのない人に対しても目的別時刻表と、この路線を使えばどこに行けるのですよといったような目的別時刻表も配りました。

特に学校関係については、父兄による送迎が非常に多いということで、朝学校に出向き、父兄に対してこういった定期券があったり、ちょうど燃料が高い時に、燃料を使うより定期代の方が安いですよといったPRも行っております。

目的を前面に打ち出しての商品開発で、あくまでも当社としては手段を徹底するということで、色々営業活動を行ってきました。その中で、日帰り路線バスパックを発売しました。これもほとんど観光客の方に利用していただいているのですが、たまたまバス停付近にある色々な施設とバスをセットにしたセット券を発売しました。これもあくまでも目的を提案してバスに乗っていただくための取り組みで、こういったパック商品を作っております。

また、町中食遊バスパックということで、帯広市内自体は中心部がだんだんと空洞化に

なってきた、バスに乗っていただいて中心部に行っていただくという目的で、「まちなか食遊日帰り路線バスパック」を作ったりしております。あとは、通勤・通学者の土日乗り放題。なかなか定期券、特に学生さんについては、当社は路線がなかなか複雑なので、もっと利用しやすく分かりやすい形で定期券制度の見直しもしております。

そして、免許返納制度です。釧路方面本部の十勝管内の死亡事故が非常に多く、高齢者に対して何かバスを使えるような協力ができないでしょうかと、なかなか高齢者に免許を返納しなさいと言っても、実際バスに乗ってもバス代がかかるので、バス会社と警察と協力して、十勝管内の免許返納された方について、運転経歴証明書を免許試験場で発行していただいて、それがあれば十勝管内のバスは半額、というような取り組みもやっております。

そういった営業強化をした結果、それによってお客様が増え、収入も良くなって、お客さんもたくさん乗っていただけるということで、自分らで自発的に、例えば事故防止にしてもこういう取り組みをしたら良いのではないかとといった色々な話が出てきました。

また、こういった十勝バスの取り組みをフェイスブックで紹介したり、フェイスブックチームを作って、色々な当社の取り組みを情報発信しております。

あとは、二次交通の連携ということで、タクシー会社と連携して、例えばバスで行けないところはタクシーと乗り継いで行こうかと、タクシー会社と初めて連携を組みました。それによって、タクシー・バス合わせて観光67コースをこの当時は設定しております。

JRバスさんとのエリアごとのコラボも、帯広から広尾までは十勝バス、広尾から様似まではJRバスさんと、初めて他のバス会社さんと連携を組んだ取組も行っております。

バスに乗られるお客様で結構小銭を用意するのが煩わしいというお客様もいらっしゃるので、そういう方については回数券の無料配達といった取り組みを行っております。

まとめとして、非顧客に顧客でない理由を聞くと、やはり一番の理由は不便ではなくて不安でバスに乗れない。あくまでもバスというのは手段であって、バスに乗るのが目的ではないですよというところです。

飲酒運転根絶の取り組み

(公社)全国運転代行協会

北海道支部理事・北海道支部長 樋渡 義章

ただいまご紹介いただきました公益社団法人全国運転代行協会北海道支部の支部長の樋渡と申します。どうぞよろしくお願いたします。

皆様のお手元に、北海道支部の活動報告、「乗りません」の白タク防止の黄色いパンフレット、「運転代行業のガイドライン」、「乾杯・お開き代行さん」、これを参考にしてご報告させていただきたいと思います。

入り口に、十勝ワイン3本とお酒1本が置いてあります。これは酒のPRではなくてラベル、オリジナルラベルで、子どもが、小学生と中学生が書いた飲酒運転根絶のための飲酒運転をやめない大人達へ、子どもからのメッセージということで、飲酒運転をやめましょうということで、FM大阪が始めたプロジェクトです。お帰りの際にのぞいて見てみてください。

活動報告ですが、2015年の活動報告、昨年からののが載っていますが、サッポロビール、麒麟ビールとも北海道工場にお邪魔いたしまして、飲酒運転根絶活動並びに代行の利用促進ということで活動させてもらっております。

本年7月13日、皆さんご存じの、北海道で飲酒運転根絶の日に制定されました。道庁と小樽に伺いました。小樽も積極的に飲酒運転根絶活動を、ドリームビーチで大きな事故があったということもあるのですが、6月28日に、石原プロモーションの石原まき子さんが見えまして、石原まき子さんと飲酒運転根絶を語る会ということで参加させていただいております。

また、当協会、北海道支部は帯広に多くの会員さんがいらっしやいまして、帯広での活動を行っております。10月には飲酒運転根絶・交通安全シートベルト着用を願って旗波作戦、12月には飲酒運転根絶夜間啓発活動、また、10月には、昨年、今年と池田町のワイン祭り、昨年はドリームズ・カム・トゥルーが池田に来るようになりまして、ひどい混雑でイベントも大変な思いをしましたが、活動させていただいております。

ここで皆さんに私が伝えたかったことは、2つ、3つ、4つといっぱいあるのですが、その中で、各イベント、サッポロビール、麒麟ビール、池田ワイン祭りのイベント会場において、昨年と今年飲酒運転と代行利用についてのアンケート調査をしております。正直言って、数値をきょう発表する予定だったのですが、ちょっと手違いがありまして、私の頭の中で整理した部分で発表したいのですが、ことしは3カ所で240人程度のアンケート回答をいただいております。

300が目標だったのですが、8月2日の麒麟ビールのビアフェスタの時に、先程から話が出ています台風が北海道に上陸しまして、通常1万2,000人来場される予定の会場が6,000人しか来なかったと。また、雨の降っている中でのアンケート調査になったものですから、目標数までいかなかったということで、数は落ちているのですが、皆さんの頭の中

にしまっておいて欲しいのは、昨年のアンケートで、「飲酒運転をする人が目の前にいたら、あなたはどうしますか」。昨年多かった回答は、「見て見ないふりをする」。今年の回答は、「注意する」。に変わっています。

それで、「どのようにしたら飲酒運転が無くなりますか」。去年は「厳罰化」。厳罰化というのは、罪を重たくして免許を取れなくした方が良く、そういう厳罰化が去年は多かったです。今年は「無くならない」。非常にがっかりした回答です。無くならないですか？と言ったら無くならない、ということなのですね。それだけやはり我々大人の意識レベルが低いのかなということで、ちょっとがっかりした結果が出ております。

またもう1つ、アンケートの中で今年非常に多いのが「運転代行を利用したことがない」。という回答が非常に多いのです。これはこれでまた仕方ない現象なのではけれども、その中で、「飲みに行く時は車を使わないから」。という回答であれば、私どもはよろしく願います、で終わるのですが、「運転をしないから」。という回答があるのです。運転をしないから運転代行を使わない、ちょっと意味が分からないですよ。

それで、もう少し突っ込んで聞いて、「車で行かないのですか」。と言うと、車では行くと言うのです。車では行くけれども、運転をしない。だから、代行を呼ばない。飲酒運転の可能性のある人達の回答だと思われたのが非常に残念なことでございます。

あともう1点は、ガイドラインの真ん中、皆さん余り運転代行のシステムとしてご存じないと思うのですが、優良運転代行業者評価制度ということで、マル優と私達は呼んでいるのですが、これ十勝に33社の運転代行業者があるのですが、3社しか取っていないのです。認定を受けていないのです。

だから、事業レベルとしても我々も反省する必要があるのですが、こういう制度を代行業者自体も作っております。少しPRになりますけれども、運転代行もより身近な運転システムとしてご利用いただけたらと思うのです。それで、本年3月に、利用者保護に向けた更なる検討課題の諸問題への対策ということで、国土交通省からガイドラインが出ております。

ガイドラインというのは、こうなさいよ、こうしたら良いのではないかということではなくて、法律です。こうなさい、10月1日からもう決まっています。運転代行は、より皆さんに安心・安全を提供しながら確実にご自宅までお送りするシステムになっておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

最後に、お願いが1つあるのです。きょうお帰りになる方は少ないと思うのですが、明日お帰りになったら、まず奥様に、ご主人に、飲酒運転しないと宣言してください。

そして、それを次の日、ご主人はお友達に、1人で結構です。飲酒運転止めるからと。奥さんは隣のお友達に、飲酒運転しないようにしようねと。1人で結構です。そのような飲酒運転根絶のための活動を行いたいと思います。

飲酒運転の無い世の中を子ども達に提供しなければならないというのは、私どもの大人の務めだと思えます。

【2日目】

グループ討議の結果

1班

グループ名	街頭指導・啓発活動における課題と対応
討議テーマ	街頭指導、啓発
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・家庭訪問をして反射材をつけてもらう ・街頭指導
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・後継者が不足、新規加入者がいない ・歩行者指導が多いため、ドライバーへの指導ができない(わからない)
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・家庭やスーパー、温泉等で反射材を直接つける ・街頭指導方法を警察から講習を受ける

2班

グループ名	交通安全教育における課題と対応
討議テーマ	それぞれの立場から見た交通安全教育
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・登下校時の立哨指導 ・幼、保、小学校での交通安全教室 ・老人クラブ、町内会での出前講座 ・市町村の祭り等を利用した啓発活動
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・活動がワンパターンになる ・指導時には守るが実際にはルールを守っていない ・大人や親がルールを守っていない ・老人会未加入者の高齢者にはルールを知らない人がいる どうすれば伝えられるか ・反射材を配布しても活用されていない
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・安全教室の指導者が情報交換できる場を設ける ・繰り返し継続した指導 ・新一年生の保護者説明会にルールマナー遵守を呼びかける ・市のホームページで出前講座を案内

3班

グループ名	家庭と地域の交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	家庭と地域が連携し活動を進めるには
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・学校で交通安全スローガンを募集し、3年間使用している。グッズも作成。 ・子どもの交通安全教室に、老人会も参加してもらっている。 ・新入学児童と保護者に対する啓発活動 ・イベントや祭り等での啓発活動
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・指導の効果がどこまで浸透しているか効果がわからない ・反射材を配布してもその場限りとなりつけてもらえない ・こども110番の家が留守のケースがある ・登下校中で歩道がない場所や車が多い場所がある ・共働きの家庭に対する啓発の方法
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・こども会や保護者会等を利用した啓発活動の推進 ・反射材を配布し直接その場で貼る ・必ず在宅しているお店や事務所などへの見直し ・危険箇所を表示したヒヤリマップの作成配布

4班

グループ名	高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	高齢者の交通安全
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・老人クラブや高齢者施設への出前教室の実施 ・町内会の見守りや高齢者宅への家庭訪問 ・交通安全運動期間中での啓発活動 ・警察や振興局と連携しての活動
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者交通安全教室の質の向上（DVDやビデオのマンネリ化） ・反射材の配布方法
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・DVD貸出情報を広範囲に調べる ・高齢者への失礼のない呼び方や話し方を工夫 ・視力検査や反射テストを実施し身体の衰えを自覚してもらう ・反射材は椅子を用意して、その場で靴に貼る

5 班

グループ名	飲酒運転に対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	飲酒運転根絶に向けた環境づくり
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパー、ガソリンスタンド、飲食店での街頭啓発 ・会社・庁舎内にパンフレット、ポスター配布、掲示 ・パトライト作戦 ・新一年生にパンフ配布 ・子どもから大人へメッセージ送る ・アルコールチェッカーの利用 ・ビアガーデン等 イベント啓発 ・市町村内をパトロール
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の意識向上 ・活動するための経費 ・飲酒運転根絶行事にもっと参加者を増やす ・若者に対する意識の向上 ・展示等をもっと開催する
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・車にアルコールチェッカーをつける ・免許取得時にさらに指導を強く ・職場での教育を勧める ・広報誌や新聞に掲載 ・代行車の利用をさらに高める ・通報のしやすい環境を高める ・被害者の会からの講話

講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

昨日の2つの講演、特に石井先生の「自転車の事故防止のために」、大変良いご講義をいただいた次第です。それに引き続いて、活動事例発表が行われ、帯広市、十勝バス、それから、飲酒運転根絶に向けた運転代行のご発表がございました。

帯広市さんの発表の中で、大変すごいなと思いました点、いくつかありますけれども、そのうちの1つだけご紹介させていただくと、やはり帯広市の安全教室の中で、今までの安全教室にあった、保護から教育へと視点を転換させた教室を開催しています。これはやはり教育の大切さ、これは特に街頭指導では良く見られるのですが、保護なのか指導の場なのかという問題、ここと関わってくるだろうと思います。

もちろん年齢層に応じて保護というのは大切だと思いますが、特に子どもや高齢者の場合に保護が必要でしょうが、ある程度の年代がいてくる成長の中で捉えてくると、やはり保護から教育へという、この視点は非常に大切なことだと思うので、その発表に対して感銘を受けた次第です。

それから、第2番目にご発表いただいた十勝バスさんのご発表ですけれども、この中で、もう少し交通安全に関する活動のご発表があれば良かったかなと思ったのですけれども、その中でも、1つご発表の中では、高齢者に関する新しい視点での調査、面接調査をしましたと。その中の結果は、不便ということで利用が少ないのではなくて、不便と言っているけれども、実際は不安なのですよという背景、要因が明らかになったというご発表、これは1つの新しい捉え方なのかなと思っております。できたら問題になっておりますバスの車内での特に高齢者の転倒事故防止とか、その辺のところのご発表をいただければなおよろしかったかなという印象を受けました。

3番目に、昨日の最後にご発表いただきました「飲酒運転の根絶」という意味から、運転代行に関するご発表ですが、やはりこの飲酒運転、道交法、法律の強化がどんどん強まってきているのは皆様方ご承知のとおりです。だけれども、法の強化ということだけでやはりこの飲酒運転というのはなくなるとはならないだろうと。ましてや地方都市、都市部においてお酒を飲んだ後、車を持って帰るのは大変だからということのための方策として運転代行ができましたが、この辺のところも、経営の問題が実は大きく関わってくると思うのですけれども、法の強化と運転代行というセット制というのもこれからどんどん都市部においては強くなっていくのではないだろうか。ただし、これにはお金の問題、経費の問題を無視することはできないと思います。

今日は9時から今の討議に入ってきたわけですけれども、これから5つの討議に関して、

私なりの印象をまとめさせていただきたいと思います。

まず、第1班の街頭指導に関して、先程も帯広の件でお話ししました保護と指導という意味で、特に街頭指導というのは、教育面から見ますと、街頭指導の時、その街頭というのはまさに安全教育の場であるわけですね。そういう意味で、やはり保護、幼児や高齢者に対する保護、横断をちゃんと指導してあげるといことも保護としては大事だと思うのですが、できれば小学生の低学年あるいは中学年ぐらいからは、気付かせる。

ただ単に、はい、渡ってというのは、これは保護的な色彩だと思うのですが、もしそこに声として、見ないとどうなる？左右の安全確認、左右からの交通を見ないとどうなるのだ、どうなると思うの？という問い掛けを是非していただきたいなと思うのです。

これはどういう意味かと言いますと、やはり指導の場ですから、子ども達に考えさせるということを具現化した教育手法の1つだと思うのです。車を見ないで、そのまま安全確認もしないで、左右見ないで渡ったらどうなるの？ どうするのだろうか？どうなるのだろうか？ということの配慮というものも1つ大事になってくるのではないかなと思います。

第2班、交通安全教育ですが、個人としてすごく嬉しかったのは、こんなクラブの活動を推進して継続していますよというご発表があったというのは、個人的には大変良かった、安心したところです。その中でも、教材の話が出ていましたけれども、子どもや高齢者に関しては、どうでしょう、皆さん方はご存じだと思いますけれども、市町村の中での様々な教材をある程度は準備されていると思いますけれども、自動車会社も最近、ここ10年近く社会貢献用に色々な教材を作っております。そういった物を、大体無料で貸し出してくださっていますので、それに関する協力を取っていくというものも交通安全教育班の1つの方向性かなと思います。

もう1つ、ここで第2班の中で考えておかなければいけないかなというのは、やはり世代間教育という、2世代、3世代を通して交通安全教育の中として捉えていくという、世代間教育も1つこれから、忘れないでやっていくことも効果性を高めるという意味において必要かなと思います。

第3班の家庭と地域社会。ここの中で、私はやはり最終的に我々の交通安全活動というのは、家庭と地域という意味で、交通安全を文化として我々は捉えていく方向性を堅持していかなければいけないと思うのですね。ただ事故に遭わなければ良いのですよということでは決してない、それだけではないのだと。交通安全を文化としたレベルにまで引き上げていかなければいけない。そういう捉え方をすると、この家庭と地域は極めて密接な関

係にあるのだと思うのですね。私は是非地域と家庭という結びつきを重視していかなければいけないなという印象を受けました。

もう1つ、やはり企業訪問、企業に勤めている社員の人々との活動、これも家庭と地域との連携の新しい視点と言ったら言いでしょうか、ポイントとして浮かび上がってくるのではないのかなと思います。

第4班の高齢者に関して、今日はまだ時間が十分ではなかったのかもしれませんが、まだまだこれからの安全対策という形では出てくるかなと思いますが、個人的には、独居あるいは高齢者世帯、2世代、3世代で生活されている方ももちろん大切ですけれども、独居とご夫婦世帯のみの世帯の対応を交通の中ではどう捉えていくのだろうかというのも大事になってくるだろうと思います。

見守り隊、これは交通の見守り隊ということではなくて、高齢者を見守る、愛媛県のある島の事例ですけれども、独居の高齢者が毎日元気かどうかということ地域の中で見守っていきましょうという活動がありました。

そのための一例として、独居の高齢者の方に、朝起きたら雨戸をあけて玄関のところに旗を立ててくださいねと。旗が立っていれば、ああ、起きた、元気なのだなど。寝るときはその旗をしまって戸締まりをして寝てくださいと。そのチェック、それを見守っていくという島の活動だったのですけれども、実は思わぬこと、それ自体は大切な意味のある活動でしたが、実はそのことが何を意味したかということ、悪い方に利用されてしまった。

どういうことかと言うと、泥棒のおびき寄せになってしまう。だから、片方を立てれば片方立たず、ということなのかもしれませんが、見守り隊の活動も、もしかすると表面的には良いけれども、その裏をもう1回考えておくことも必要なのかなという印象を受けております。

それから、今日はこの高齢者問題では取り上げられませんでしたけれども、もちろんそう簡単ではないのですが、免許証返納、これを地域の中でどう捉えていくのか、まして、公共交通機関が充実されていなければ、例えば私自身を捉えて免許証を返すという場合、自分には考えられない。もし公共交通が発達していなければ、もう死ぬまで乗りますよという人もいるかもしれない。

歩くのはしんどい、自転車に乗るのもしんどい、けれども、車だったら移動できるのだという高齢者はどんどん多くなっていくかもしれない。そこへ免許証を返納して、もう車は運転しませんよというところにまで持っていくというのは並大抵の努力ではできないのではないのかな。それをこれからどうしていくのかということも今回のブロック講習の

1つの問題になってくるかなと思います。

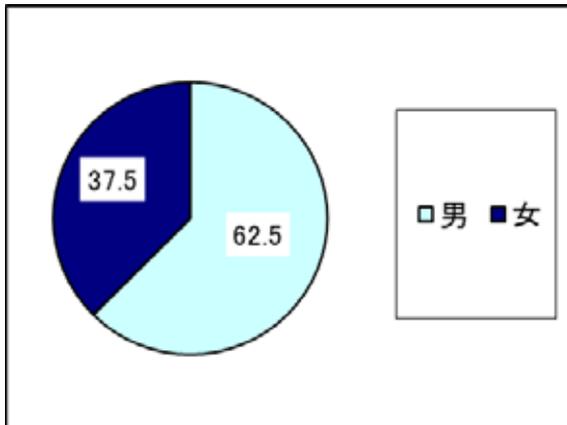
この免許返納という問題で1つの参考になるなと思うのは、私、どこでもご紹介しているのですが、イギリスにポストバスというのがあるのですね。郵便車です。郵便バスというのは毎日決まった時間で運行されているわけですが、その郵便バスの一番後ろに座席を2つ設けて、料金を取っている地区と取っていないところがありますが、そこに高齢者を乗せて病院に送って行ったり、あるいは買い物に行ったりという1つのルーティンを取っている形になっています。

日本では宅急便の色々な会社がたくさん走っています。その車を何とかできないか、日本は隅々まで宅急便が走っていますから、その辺のこともこれから考えられるのではないかなと思います。

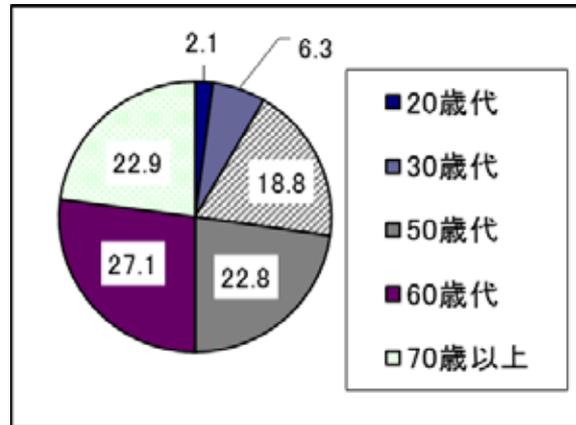
最後に飲酒運転の問題ですが、法の強化はもちろん大切ですが、同時に受け皿というものも考えていかなければいけないだろう。そういう意味で、先程の運転代行というのはその受け皿の1つとしてこれから考えていくべき方向性を示唆しているのではないかなという印象が残りました。

3. アンケート集計結果

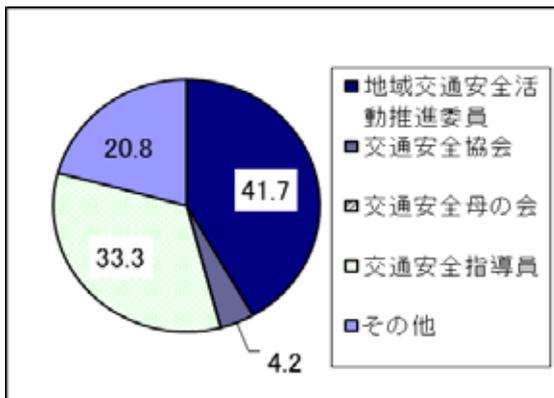
1. 性別



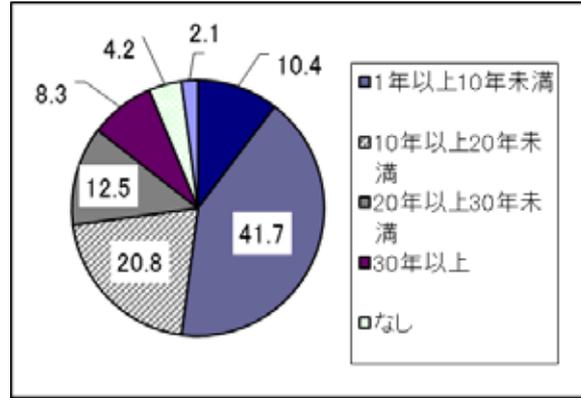
2. 年齢



3. 所属団体

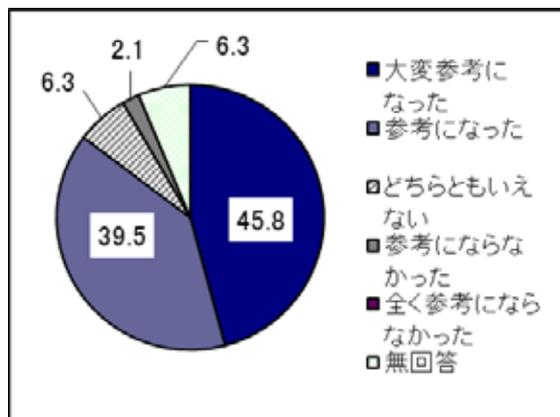


4. 活動年数

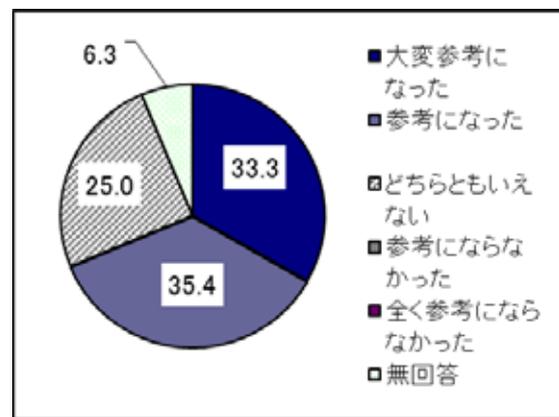


5. 評価

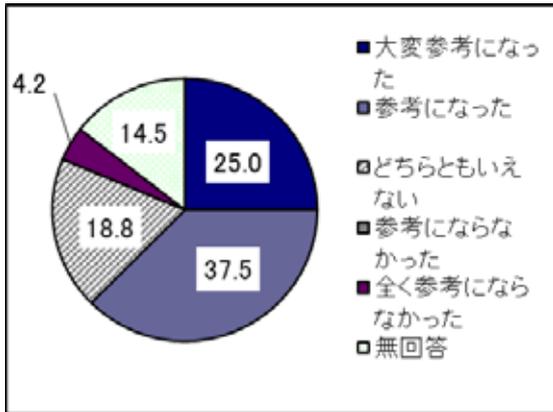
[講演 講師：石井征之先生]



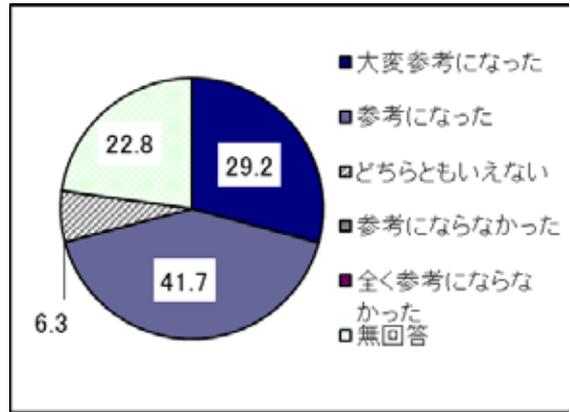
[講演 講師：星 忠通先生]



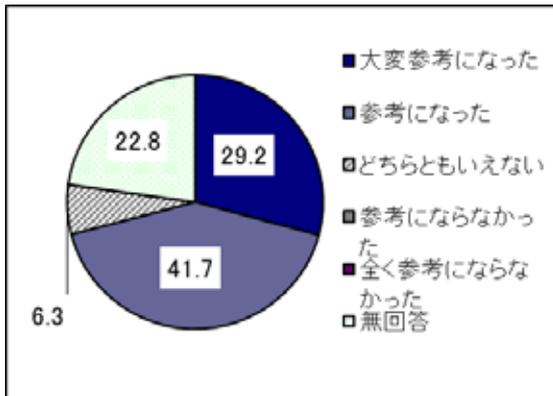
[活動事例発表]



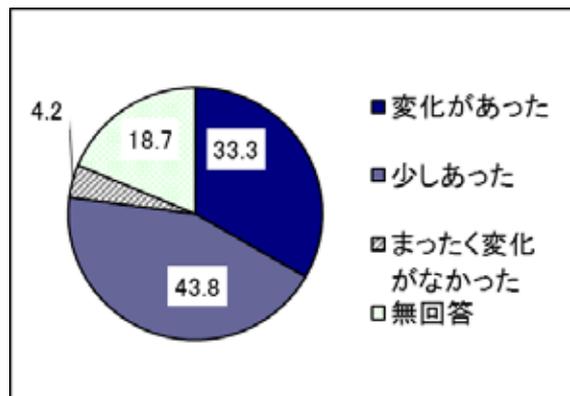
[グループ討議]



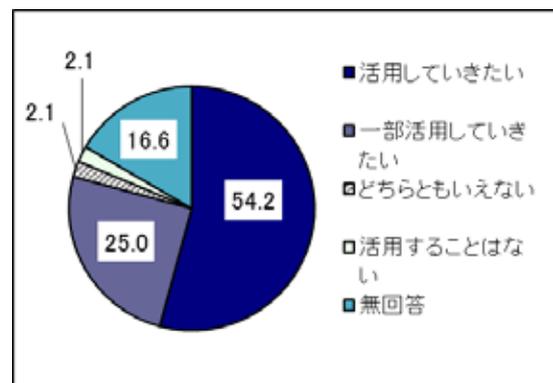
[総合評価] (講習会全体として)



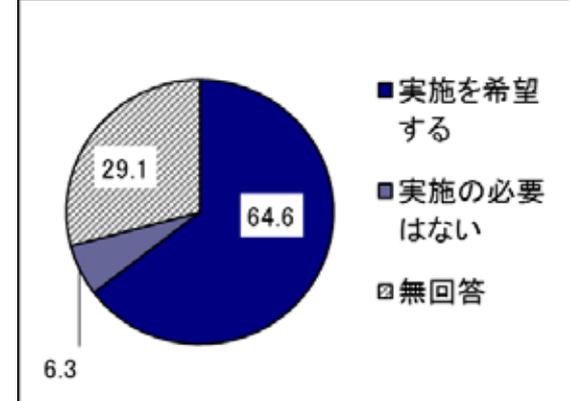
7. 講習会参加による意識の変化



8. 今回学んだ内容を今後の交通安全活動に活用するか



11. 来年度の開催について



6. 今回の内容以外で取り上げて欲しいテーマや内容

- ・交通安全指導者研修会を希望。相手に伝えるコミュニケーションの方法
- ・「自動運転車」について
- ・帯広市さんの取り組み活動がうらやましく且つ参考になりました。
もう少し具体的にお伺いしたいと思いました
- ・高齢者等の問題点
- ・こぐまクラブの実践内容（紙芝居や人形劇の台本、腹話術）
- ・指導用教材の共用
- ・反射材の効力。長く細く継続的に活動してもらうボランティアスタッフの募集方法
- ・交通安全教室の実践発表（警察等）

9. 交通ボランティア活動に必要な知識や技術を向上させるのはどのような機会か

- ・専門分野ごとの研修（交通安全教室指導者向け、啓発担当者向け、立哨指導者向け）(3)
- ・他市町村との交流会や情報交換（3）
- ・園児、児童への安全教室へのスキル向上（警察や幼稚園教諭の持つスキルを学びたい）
- ・交通安全教育での教材、教具の情報把握
- ・職場、地域での安全教育が必要
- ・新加入の指導員向け勉強会（地域により60歳以上の方が入会する事が多い、その際きちんとした研修が必要）
- ・街頭指導の知識を得るための講習
- ・技術的な講習・訓練が必要と思う
- ・各市町村の交通安全指導の方法や活用教材を紹介する機会
- ・警察との連携（指導含む）

12. その他の意見・要望

- ・札幌での講習会を希望（3）
- ・十勝バスの話は事例発表というより企業説明であり、交通安全と関係ある？（3）
- ・とても有意義な講習会でした。ありがとうございました（2）
- ・交通安全教室を実施している事例発表を希望
- ・2年前参加時のグループ討議の際、母の会の方から「警察への協力依頼は情熱をもって何度でも交渉するもの」と励まされ今では交通違反や事故が減少させることができました。あの時、自分を励ましていただいた方に感謝を申し上げたいです
- ・小学校の教育で月1時間くらい交通法規やルール等の教育ができないものか
- ・最後に「自転車横断帯」についての説明が聞けて良かった

4 . 記録写真



開会挨拶（内閣府 野崎参事官補佐）



講演 石井征之先生



講演 星忠通先生



活動事例発表



活動事例発表



グループ討議