

東北ブロック

## 1. プログラム詳細

### 【日程】

#### < 1日目 >

13:30 ~ 13:45	(15)	<b>開会</b> ・主催者挨拶：内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付 交通安全啓発担当 主査 江刺家 伸彦 ・来賓挨拶：岩手県 環境生活部 県民くらしの安全課 県民生活安全課長 後藤 啓之 ・歓迎挨拶：岩手県交通安全母の会連合会 会長 工藤 ミナ ・紹介：コーディネーター 安全教育研究所 所長 星 忠通
13:45 ~ 14:45	(60)	<b>講演</b> 「これからの子どもの交通安全教育と指導者」 安全教育研究所 所長 星 忠通
14:45 ~ 14:55	(10)	<b>休憩</b>
14:55 ~ 16:35	(100)	<b>活動事例発表</b> 「いつも心に 黄色い羽根を！」 岩手県交通安全母の会連合会 副会長 照井ケイ子 「命を守り・活動51年目の誓い！」 十和田市交通安全母の会 会長 山内幸子 「笑顔を守る交通安全教室」 気仙沼市交通指導隊教育班班長 千葉咲江 「大館市交通安全母の会の活動」 大館市交通安全母の会 会長 萩野百合子 「庄内地方交通安全母の会連合会の活動について」 山形県交通安全母の会連合会 副会長 佐藤さき子 「川俣町交通安全母の会連合会の活動について」 川俣町交通安全母の会連合会 会長 遠藤貴美子
16:35 ~ 16:45	(10)	<b>質疑応答及び意見交換</b>
16:45 ~ 17:00	(15)	<b>グループ別交流 (グループ討議での役割分担等)</b>

< 2日目 >

8:30 ~ 9:00	(30)	受付
9:00 ~ 10:00	(60)	講演 「高齢者に対する交通安全の動機づけ」 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男
10:00 ~ 10:10	(10)	休憩
10:10 ~ 11:10	(60)	グループ討議 子ども 高齢者 自転車 交通ボランティア活動
11:10 ~ 11:50	(40)	討議結果発表
11:50 ~ 12:00	(10)	講評(コーディネーター 星 忠通先生)
12:00		閉会・アンケート提出・解散

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### 講演

### これからの子どもの交通安全教育と指導者

#### 安全教育研究所 所長 星 忠通

みなさん、おはようございます。ご紹介いただきました星でございます。

さて、今日は、司会の方からご紹介ありましたように、子どもの交通安全教育を皆様方のような指導者という立場で、一緒に考えてみたいと思います。

まずは皆さんにお聞きします。日ごろ、地域の中で子どもの交通安全を昔と全然変わらずに非常に熱心に活動していると思われる方、また、いや特にここ10年ぐらい少子化とともに母親の意識が下がってきているのではないかなと思われる方、この2つのグループに分けた時、「私達は熱心に着々と間違いなく活動しています」という方は挙手をお願いします。はいありがとうございます。では、「昔から比べれば、徐々に母親の意識は低くなってきたのではないか」と感じている方は挙手をお願いします。では「どちらとイえないな」という方は挙手をお願いします。

わかりました。ありがとうございました。

実は今日の話の最初はここから入っていきたいと思います。先ほどの質問で皆さん一人一人受け取る気持ちや判断が違ってきていますね。この違いは一体何なのか、やはり地域性があるのではないのでしょうか。大都市の中の子どもの交通安全の指導・教育と過疎化の始まっている地域での子どもの交通安全の指導・教育では、やはり格差が出ています。これは仕方ないことだと思えますね。

実は国連のデータに興味深いものがあるのでご紹介したいと思います。近年日本の災害は、北海道や岩手県での土砂災害があります。交通事故もさまざまな災害の一つです。国連でのリスク対応の定義をご紹介したいと思います。この定義は人口当たりと死亡者数で分けられております。まず人口1,000人当たり1人の方が亡くなると国として緊急的な対策を講じます。

人口1,000人当たり1人といったら大変な死者になりますね。これはどの国でも当然緊急対策を講じていきます。

次に人口1万人当たり1人死亡した場合です。このレベルは国が公的な資金、財源を提供します。

次に人口10万人当たり1人死亡した場合。ずい分少なくなってきましたね。このレベルに

なると、大体親が子どもに注意を促すレベルとされています。母と子の交通安全は、このあたりで出現すると言えます。

そして次に、人口100万人当たり1人の死亡となった場合、普通の人間はもうほとんどその事象に関心を寄せないとしております。これが国連の出した「災害とリスクの対応」の内容です。

では、我が国の交通事故の死者状況を10万人当たりで見ると、2014年でおおよそ3.4人ですね。このことは、幼児から高齢者までにもっと意識をもって交通安全教育をしっかりとしていくことの必要性を示しているという理解しなければならない時期だということですね。

### 幼児の交通安全教育の変遷

さて、話は変わりますが子どもの交通安全、特に幼児の交通安全はどんな形で我が国に取り入れられ、形成されそして活動されてきたのかを振り返ってみたいと思います。ご承知のとおり、我が国で史上最悪の死者数を出したのは、昭和45年ですね。その時の死者数というのは1万6,765人です。

この1万6,765人の中で、中学生までの子どもの占める割合は12.5%でした。昨年は1.9%でしたね。大幅に減ってきているのがわかりますね。総件数も減ってきていますから。では、その時、日本の子どもの交通安全、事故防止対策はどうだったのでしょうか。今日は幼児の交通安全指導が当時からどんな変遷をして今日に至ったのかという歴史と同時にそれを踏まえた上で、これから我々はどのようにしていけば良いのか、何をすることが必要なのかなどについて私見を述べさせていただきたいと思います。

まず、子どもの教育、幼児の交通安全教育に関して捉えてみますと、12ページのグラフをご覧ください。一番問題になるのは、昭和45年から50年ぐらいまでが第1期、誕生期と言って良いでしょうか。この時期の特徴で大事な点は、昭和46年・47年は子どもの死者数が900人となり、まさに死者数がどんどん増えていっている時期です。子どもに対し直接教育を一層充実させなければいけない事はわかりました。では、どうやったら良いか。昭和46年に交通安全対策基本法が制定された年でしたね。それにより幼児の交通安全教本を国が作成し指導上のベースとなりました。そして、この教本での啓発の進め方ですが、まず幼稚園、保育園の園児です。2番目は、家庭を中心とした進め方。3番目は、皆さんご存じの地域です。1つのみでは絶対駄目ですので総合的に、三者一体となって進めていかなければなりませんでした。

今までは、子どもに直接指導していけば良いという考え方が主流でしたが、あまり指導

効果が得られませんでした。この教本では指導対象は子どもだけではなく母親も取り込んだ親子中心の指導が大切であるという考え方となり効果が上がってまいりました。ところが、当時は保育園や幼稚園に行っていない子、いわゆる未就学児がたくさん存在していました。この社会問題をどう対応するかという事が議論となりました。ちょうどそのころ、イギリスに「タフティ・クラブ」という幼児交通安全クラブがあることが知られ、日本もこのイギリスの幼児交通安全クラブを参考にしようということになりました。このクラブの設立形態は地域型と組織型の2種類ありました。地域型の幼児交通安全クラブと、保育園や幼稚園を中心とした組織型に大きく分かれます。全体の数としては組織型の方が多かったようですね。当時全国には3万6,000クラブくらい設立されました。さて、このクラブ活動の中で、本日ご参加されている皆さんの交通安全母の会が設立されたのです。例えば岐阜だと「ぞうさんクラブ」ですね。山形ですと「カモシカクラブ」、他色々あったはずですね。今聞くと、昔の悲しい幼児の交通事故が背景にあって、幼児の交通事故を防止していこうという動きが出てきたのです。

また、この誕生期に作成された交通安全教本は絵本や紙芝居など主として視覚を中心とした教育手法でした。

このように誕生期のまとめとして、多くの幼児事故が起きた。どうしたら良いか。これからは幼児のみではなく母と子に指導する。どこで指導するか。学校、家庭、地域社会で実施する形態をとる。進め方はイギリスのタフティ・クラブを参考にするという大方針がまとめられたわけです。

次の第2期は「実践期」と名付けて良いかもしれませんが。誕生期をベースに幼稚園、保育園を中心として、母の会も中心として一生懸命子どもの交通安全教育活動が行われるようになりました。しかし全く弊害がなかった訳でもありません。一生懸命やればやるほど問題は出てくるものです。この時期の問題点は「形式的」と呼ばれることが多い指導形態が中心となってしまった事です。例えば形にあらわさないと交通安全ではないというような。もちろん母親の関心も遠のいてきたという原因もあるかもしれませんが。これが第2期「実践期」での課題です。

「形にあらわさないと何をやっているかわからない」という課題。一番はっきりと弊害として出てきたのが道路の横断でした。「道路を横断するときは手を挙げて横断歩道を渡りましょう。」これは色々な意味がありますね。自分自身がドライバーに発見され易いようにするため。子ども自身が「自分は道路を渡るよ」という意思を運転者に与えるためな

ど、さまざまな理由があります。言い方が不適切ですが、受け手である子ども自身にただ手を挙げて渡れば良いという“餌”をあげれば良いという形に陥り、形式的・形骸的な指導に終わってしまったという時期でもあると思うのですね。もちろん全部ではありませんが。

そして現在第3期では、できるだけ子どもの交通安全指導・教育も科学的な視点に立った指導に移行させていこうではないかという時期に移ってきました。

具体的には、認知、判断、意思決定という行動のメカニズムですね。認知、目で見、それを頭で考えて判断し、行動に移していくというメカニズムを重視した指導にと移行したわけです。例えば、子どもの視野は大人の3分の2弱ですね。90度ぐらいしかありません。こういう事を重視していく。母親にそのことを理解させなければいけません。

昨日の事例発表で、チャイルドビジョン、視野メガネがありましたね。あれは子どもではなく親にかけさせるために開発したものです。自分の子どもがあなたと同じように見えてはいないので、このメガネをかけて街を歩いてみましょう。そういう意味で子どもではなく母親に対して開発されたものなのです。

それからもう1つは音の方位性です。聞く力です。これは大事ですね。例えば道路で車がどちらから来るかという音を聞き取る力です。街中で前後から来る音と左右から来る音ではどっちが聞きにくい、知覚しにくいと思いますか。スウェーデンの研究結果で両方の音を比較したときに、5歳児の平均では前後から来る音よりは左右から来る音の方が聞きにくい、知覚しにくいという結果が出ております。ここで形式から来た第3期はある問題に直面したのです。どんな問題に直面したか。当時、子どもの交通事故の主たる原因である飛び出し事故にです。それまでの飛び出しとは子どもの心理的なものとして捉え、「1つのものに注意が向くと周りに目が向かずに衝動的に出ていってしまう」という捉え方が当時の一般的な考え方、捉え方だったのです。

しかしそれだけが原因ではない事がわかったのです。それは子どもの視野は大人よりも狭いという事です。大人の視界には当然車の姿が入っても、子どもの視野には入らない。音はどうでしょう。子どもが歩いている時、車は目の前を通過しますので前後よりも左右から来る音の方が聞きにくいという検証結果も出ています。ここにも子どもには大人と比べるとマイナスがあるのではないのでしょうか。

同時に、大人と子どもでの大きな違いは視点の高さですね。大人には見通せたとしても、子どもには障害物や何かがあると見通しができない。いわゆる子どもの飛び出し事故というのは単に衝動的な心理的なものだけではなくて、このような身体的なことも大きく影響

している。だから指導の中でも単にギュギュッと知識やルールを詰め込むだけでは意味がないのです。

以上を踏まえて、現在の知識に加え、メカニズムや子どもの持つ生理的・心理的な特性などを教育手法として活用するところに到達したわけです。さらに現在大きく変化しているのが子どもに考えさせる指導を重視していく事です。

### 「考えさせる」指導とは

では、具体的に考えさせる指導とは一体どういう指導なのでしょう。これも随分昔から宇田川先生と一緒にやっていたころの話ですが、例えば我々が子ども達に安全な歩行を教えます。これは歩く、とまる、見る、聞く、渡るという5大原則ですね。この時、右左を理解させる指導形態は？ お箸を持つ手は右、茶わんを持つ手は左・・・ですね。他はいかがですか？歌と踊りのお遊戯？

それで右左を理解させていく。そうですね。それも間違いではないですね。

では、ちょっと立っていただけますか。皆さん右手はどちらですか？左手は？　そうですね。はいご協力ありがとうございます（笑声）。そうしたら、今度はお隣同士向かい合って。ここがポイントですよ。今度はこちらの方に私の右手はどちらか教えて下さい。私の右手ですよ。皆さんうまいですね（笑声）。そうですね。向かい合うと左右が逆になっているのです。交通安全指導は全てそうなのです。ですから、今まで形式化してきた第2弾の話からすると、自分にとっての右左は理解しても、対面した場合の右左が逆になるという事は3歳ではまだ無理ですね。我々、指導者としては幼児自身の右左の理解は図られたと言うけれども、実際はそうではない。まして右左だけではなく右側通行、左側通行などの話になると話はさらに複雑になってきます。

この右左がなぜ交通に必要なのかということを理解させるために、指導者がやらなければいけないことは何か。これは昔から幼児の交通安全教育の原理の1つに入れられているのです。子ども達に用意ドンで20mほど離れた反対側にある相手の陣地取りをさせるのです。目的は、相手の陣地を早く取った方が勝ちです。子ども達は一生懸命やりますね。そうすると、何が起きてくるかというとお互いのぶつかり合いが出てきます。実はそれが交通を構成する大前提である右左の理解の最初なのです。子ども達にぶつかった人いる？と聞くと、子ども達はみんな得意げに手を挙げます。

では、ぶつからないようにするにはどうしたら良い？と聞くとわからないと答える子もいるし、中には、先生がここに立ってくれれば良いよと答える子もいる。あるいは、さっ



きは右左ができていなかったので、僕達はこっちから走るから、あなた達はこっちから来てということに気がつく子どももいるのです。本当にそうなるかやってみよう。左側通行もぶつからない。右側通行もぶつからない。では、もっとぶつからないためにはと聞いたら、先生が真ん中に立ってくれれば良いよと。行け・進め・止まれと言ってくれればぶつからないじゃないかとか。ここまで来ると初めてしめたものなのです。要するに、彼らは体験を通して右左の通行の大切さを初めてここで理解するのです。

我々は過去において、右手はどっち？ あるいは右側はどっち？ 歩く時はどっち？ 右？ そうだね、よくできたね。というような形態になってしまっていたことが非常に多いのではないかという反省が生まれてきたのです。これが第2期に見られた反省だったのです。

### 良き交通社会人の養成

これから皆さんが活動していく上で注意しなければいけない点は何でしょうか。1つは、できるだけ科学的な発想を指導者が持って子ども達に接していくということです。もう1つは、これからの指導の中で大事になってくるのは、やはり我々の子どもに対する指導の究極の目的、最終目的はよき交通社会人 (Good citizenship) を形成する・させる事です。もちろん事故件数や事故に遭わない事が大切だと思いますし、間違いではありません。しかしこれだけ少子化が進み事故に遭う確率が少なくなると、皆さん方の中にも「もう幼児の交通安全指導は良いのでは？」という気持ちになることがあると思うのです。でも、それは子どもへの交通安全教育の目標の置き方が違っていたと言えるのです。

今までは事故に遭わなければ良い、事故防止だけで良かったのです。でも、我々は、さまざまな場面での活動を通して、子どもが大人になるまで事故に遭わない、遭わせないということももちろんですが、よき交通社会人を育てるための活動であるところにこれからの指導者は目標を置く必要があると思うのです。

では、よき交通社会人とは何でしょうか、言葉はわかるけれども、具体的にどうなのか。実は昔は合い言葉として使われていた思いやりとか譲り合いこそがよき交通社会人の身につけるべき内容の1つだということなのです。

交通の中で思いやる心、あるいは相手の立場を考えることができる子ども、そういった子どもの交通安全指導がこれからのポイントになってくる、方向性、目標になってくるのではないかと思うのです。その意味では昭和45、46年ころからずっと続いている子どもに対する直接指導も大事ですが、実はやはり母親に対する指導がどうしても必要になってき

てしまうのですね。

昔の母親はあまり仕事に就いていませんでしたが、今の母親は仕事に就いている方が増えています。決して今の母親の意識が低くなったということではありません。これは社会的な変化なのですね。では、そういう中で母親に対する指導をどうやって進めたら良いのでしょうか。

おそらく母親に子どもの交通安全指導の集まりがありますと言ったら、

「ああ、それは大事なことです。わかりました」

「では、この日はいかがですか？」

「いや、ちょっとその日は仕事がありまして」あるいは「その時間には出席できませんので」と返事が返ってきます。

私が感じているのは、母親に対する指導は大切ですが、これまでと比較すると1つ抜けたところがありました。それは父親です。

母親ももちろん忙しい、父親は今まではそういう事は家内の仕事だ、女性の仕事だ、みたいになっていました。しかしこれからの子どもの交通安全では、父親の参加をどう図るのかということです。普通の日には父親が集まるかということ、仕事が忙しいので集まってくれません。

よく話に聞くのは、ある地区では土曜日の夜と日曜日の夜、同じ会議を開くそうです。そうすると、土曜日が出られなくても日曜日に出るとか、日曜日に出られない人は土曜日に出るとか、全体の3割から4割は集められるという報告が入っています。ですから、母親教育は本当に大切ですが、もし母親が出席できない時、父親の代理参加をどう図っていくかということも我々はこれから考えていく1つの方法となってくるのではないのでしょうか。

ですから、これからの子どもの交通安全教育は、事故が少なくなってきたからもう要らないではなくて、指導者が意識の転換を図っていかなければならない事が非常に重要になってくると思います。

### 交通での「思いやり」の育て方

それから、交通安全の課題、問題は永遠に続けなければいけない問題だと言われてはおりますが、結局は、皆さん方のようなボランティアの方がいないと、行政が印刷物を作り配っていただけではもうカバーしきれない時代になってきました。そうすると、本日ボランティア講習会に参加された皆さん方が率先して活動をしていく事がこれからは今まで

以上に大事になってくると思います。その中で、さきほどの「思いやり」を具体化するためにはどうしていったら良いのでしょうか。さまざまな方法があると思いますが、私は地域の交通安全活動の1つとして、世代間を通した交通安全活動が非常に大事になってくると思うのです。実はこの活動は15年くらい前から内閣府あるいは当時の全国交通安全母の会で進められてきた、子どもとその親、そして高齢者の3世代が同じテーブルの中で交通安全を考えていく、あるいは実際の活動を一緒にやっていくということが非常に大切になってきます。

この活動を私も実際にやってみましたが、高齢者と子どもと母親、父親が街を一緒に歩いて危険箇所の発見をする。その中で、子どもが今まで面識がなかったおじいちゃんやおばあちゃんと一緒に歩くと「歩くのがとても遅い」と感じるのですよ。

あるいは、おじいちゃんやおばあちゃんからすると、子どもの手を握ったのはもう30年、40年前のことで、手がこんなに柔らかいのかと驚くこともあるのです。あるいは、昔遊んだお手玉づくりや竹とんぼ作りなどは、子ども達にとって、おじいちゃん、おばあちゃんはずごいな、すごい事を知っているなど、高齢者に対する尊敬の念のようなものが生まれてくるのです。

それを通して、おじいちゃんやおばあちゃんは歩くのが遅いだから私達がゆっくりと一緒に歩いてあげようという思いやりの気持ちが初めて生まれてくるのです。高齢者には思いやりを持ちましょうね、手を差し伸べましょうね、などの口だけの指導より、一緒に行動をした方が発見につながる。人に対する発見ですね。その発見が思いやりとか譲り合いへと進み、相手の事を考えられる大人になっていく。そこまで通じる事を信じて我々はこれからの交通安全指導を考えていかなければならないと思うのです。

## 交通安全文化

最後に、私はこの10年以上、JICA（国際協力機構）の依頼でベトナムへ交通安全普及のため毎年行っています。ベトナムの交通安全事情は日本の昭和30年代と同じだと思って下さい。そこで当初の3、4年間は基本計画づくりを担当していました。当初から、より科学的な交通安全対策をベトナムでやっていくために人材育成を図る事がJICAの活動の1つの大きな目標でした。当然ボランティアも入っています。その中で出てきたのは、「安全文化」というキーワードです。安全文化の一つとして交通安全も進める必要があると思います。

どういうことかと言いますと、「安全文化」という言葉は1980年頃チェルノブイリ事故

の報告書で初めて使われたと言われております。家庭での火災、子どもや乳児の薬による誤飲、あるいは階段から転がるという家庭内の事故、お風呂での溺死など。すべての人間の安全行動のベースは同じだと言われております。このように安全が現象として出てくる交通、火災、薬など、ベースは同じでも人間の行動、場面ごとに安全はあるので、1つだけやれば良いという話では決してありません。これらの根底は、安全ベースが1つの基本になり、現象としてそれぞれ専門的なものが出てくるという考え方なのです。

この考え方を一番取り入れているのはイギリスなのです。しかし実はこの考え方はイギリスより日本の方が進んでいる場合が非常に多いのです。この考え方はさまざまな生活場面で安全を常に考えていく人間を作っていく。いってみれば安全文化の構築につながってくると思うのです。交通だから交通だけやればいいという事ではないと思っています。母の会の皆さんの活動を考えると、子どもや幼児だけではなく、高齢者も含めた広い意味での交通安全を今までと同じ考え方、進め方で良いのか、もう一度見直す必要がありますね。要するに自分達の活動が一般市民に見える、伝わる。伝える活動があって初めて、地域の事業所の協力も得やすくなってくると思いますね。活動でよく聞くのは、活動資金がない、資金的に大変という事をどこへ行っても聞きます。活動費や賛助金などの寄附は、今の時代なかなか集まらないですね。

ですから、たすきをかける活動も「見える化」の1つですが、皆さん方の活動を一般の人達により知っていただくという努力も必要だと思うのです。

先ほど聞いた話で、FMを活用した活動というお話がありましたが、要するに、ありとあらゆるものを活用して、今までと何か少し違うものがないかと考えることを、来年の4月以降の活動の1つに加えていこうという検討会、勉強会もあつたら良いのではないのかなと思います。

## 活動資金

最後に、皆さん方の活動は熱意だけあれば良いと思われている方もいらっしゃるかもしれませんが、私は熱意だけでは活動は前に進まないと思うのです。

何をすることもお金は必要になってくると思うのです。昔の母の会の中では、バザールで不要なものを売って活動資金を集めるということ在全国的によくやっていました。現在では行政からの活動資金や援助金もなくなりました。

中には自分の時間を出すだけでも精いっぱいなのに、ポケットマネーまでも出す方がいらっしゃるかもしれません。やはり資金源は頭に置いておく必要があると思います。自分

達の活動をより円滑にするための資金の集め方、何かないですか？

先ほども少し触れましたが、地域の町内会における事業所をもっと注視して、協力を要請していかなければいけないと思うのです。額ではないのですよ。そのためにどうしたら良いか。例えば 自動車販売株式会社のところに行って、「私は 市の交通安全母の会ですが来年の活動費をいただけませんか？」

これではまず集まらないですよ。どうしたら良いのか。やはり皆さんの活動の1つにそういう事業所を抱き込んでしまうのが良いと思います。

活動をする時に、地元のオートバイ会社、自転車会社、あるいは鉄工所でも良いですね。皆さんの活動の中に入って一緒にやってもらうことです。その時の第1歩目として、子ども達や保護者の安全にかかわるもの、要らないものでも良いですからないでしょうか？と。

そういう形で、一緒に活動に入り、やっていくということを真剣に考えられることが大事だと思います。自分達だけで苦労しないで、そういう仲間、理解者、協力者を得ていく。そんな活動が、いつの間にかその事業所が地域の交通安全の1つの核の形になったという話まで聞いております。やはり財源の確保は必要ですね。

ちょっと道がそれてしまいましたが、交通安全を文化というところまで立ち上げていきませんかということを最後のお願いにして、私のお話を終わらせていただきたいと思います。どうもご清聴ありがとうございました。

## 活動事例発表

### いつも心に 黄色い羽根を！

岩手県交通安全母の会連合会 副会長 照井 ケイ子

皆さん こんにちは ただ今ご紹介いただきました、岩手県交通安全母の会の照井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

さて、北上市と北上市交通安全母の会連合会の紹介をさせていただきます。

北上市は、平成3年4月、旧北上市、和賀町、江釣子村が合併して、現在の北上市が発足しました。人口は9万人強で、県内5番目の規模となります。観光的には、みちのく芸能祭り、桜並木の展勝地、鬼剣舞などが有名です。

北上市交通安全母の会連合会は昭和44年8月に設立されました。17地区の単位母の会で構成され、会員数は約1万5千人となります。

それでは、当母の会連合会が取り組んでいる活動の一端をご紹介いたします。皆さんは、黄色い羽根運動をご存じでしょうか。実は、黄色い羽根発祥の地は、北上市なのです。ちょっとその経緯を簡単に説明しますと、昭和30年5月14日午後7時30分頃、北上市内の国道4号にかかっていた橋の上で、修学旅行帰りの小学生や教諭、保護者など54人を乗せたバスが、自転車を避けようとしてハンドル操作を誤り、欄干を突き破って約10メートル下の川に転落するという交通事故がありました。今から61年前のことです。この交通事故で、生徒ら12人が死亡、30人が重軽傷を負うなど、楽しかった修学旅行が一転して大惨事となったのです。そして、その年の秋、この交通事故を教訓にして何かできないかと考え、生まれたのが黄色い羽根運動だったのです。そして、黄色い羽根運動は一時全国に広がったのですが、時がたつにつれて次第に下火になってしまいました。現在も行っているのは、当県だけですが、この悲しい交通事故を教訓として、いつまでも忘れないためにも、語り継いでいきたいと考えております。

この交通事故死亡者供養と交通事故撲滅祈願祭は、母の会連合会が主催して、市役所、警察、交通安全協会など関係機関と連携しながら行っているものです。

以前は、交通事故現場を回って供養していたのですが、市町村合併により広範囲になったため、お寺でまとめてやるようになりました。行う時期は、毎年、7月末の友引の日と決めております。なぜ友引なのかと言いますと、この供養は、和賀仏教会のご協力により、毎回7～8名の和尚さんに出席していただいているのですが、葬儀があると駄目になりますので、敢えて、縁起が悪いとされる友引を選んでいるのです。なお、お坊さんを大勢お願いしてお

りますが、母の会にはお金がないので、お布施には特段の便宜を払っていただいております。

次に手作り「交通安全輪人形」の配布活動についてです。これは、母の会連合会の理事で作り方講習会を行い、各地区母の会に作ってもらいます。それを、神社で安全祈願のご祈祷をしていただいてから、市内各小学校の入学式において、新1年生に配布するという活動であり、平成13年から行っています。

また、私の地区の相去町母の会では、20年くらい前から、近くにある南小学校の校長先生にお願いして、交通安全の授業枠を2時間取ってもらい私達が出向いて、生徒に命の大切さを教えておりました。そして、平成13年からは、交通安全輪人形を作る時間に切り替えていただき、5年生に、自分の分と新入学生の分とを作ってもらうことで、交通安全の大切さ、命の尊さを感じてもらう授業を今も続けております。

今後の課題についてですが、どこの県も似たり寄ったりだと思いますが、最大の懸案事項は、母の会メンバーの確保です。交通安全は、時間をかけて根気強く取り組まなければ、効果が望めませんが、皆さん働いておりますので、参加者を確保するのが非常に難しくなってきました。また、若い人達は、面倒くさいことに関わりたくないという傾向が強いため、後継者もなかなか育ちません。

私のところでやっている、輪人形作りを通じた交通安全授業も、参加メンバーの確保が大変なのですが、今止めてしまうと、せっかくの子ども達との対話の場が二度と作れなくなると思い、苦しくても頑張っているところです。以上、私達の活動を簡単にお話ししました。

最後に、我が町北上市について、ちょっと付け足します。今年の10月1日には、天皇・皇后両陛下がご臨席なされる「いわて国体」の開会式が、北上総合運動公園で行われます。ちなみに、この会場は、私の自宅のすぐ近くなんです。ついでに話しますと、自宅のすぐ近くには、その昔、南部藩と伊達藩の境界があって、トラブルが絶えなかったそうです。なぜ、私のところが境になったのかについては、とても面白い逸話があるのですが、時間がありませんので、またの機会にお話したいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

**命を守り・活動51年目の誓い！**

**十和田市交通安全母の会 会長 山内 幸子**

皆さん こんにちは。ただいまご紹介いただきました、十和田市交通安全母の会の山内と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

さて、まず十和田市の紹介をさせていただきますと、十和田市は人口約64,000人。世帯数は、27,000世帯です。

十和田市交通安全母の会は、青森県内で最初に設立され、昨年7月に50周年を迎えました。会員は、幼・保・小・町内会から1~2名選出された代議員で構成され会員数は約200名。毎戸加入で会費50円の徴収は町内会連合会にお願いしています。はじめに主な事業についてご紹介します

一つ目に、入学式前に全小学校通学路の横断歩道にストップマークの貼付活動。市内の計200カ所に貼付いたしました。

二つ目に、入学祝い品として反射材付の黄色いランドセルカバーと交通安全リーフレットの贈呈をいたしました。

三つ目は、春夏秋冬の全国交通安全運動を実施しております。

四つ目は、高齢者・子育て世帯訪問事業です。

五つ目は、『第6回みんなですすめよう交通安全青森県キャラバン隊』をお迎えし、市立南小学校を会場に『メッセージ伝達式』、『児童代表交通安全宣言 命を守る三つの約束 1.横断歩道は必ず止まり安全確認 信号守って渡ります! 2.シートベルトは命づな 後ろの席も正しく装着! 3.反射材 家族みんなで光らせて運転手さんにPR!』。次の『交通安全教室』では、暗幕テントによる反射材効果体験・交通安全ふれあい号による交通安全指導・シートベルトコンビンサーの乗車体験・白バイ乗車体験を開催し、会員、地域住民、PTA・教職員、4年~6年生の児童を含め380名が参加しました。

六つ目は、秋まつりの交通安全パレードです。今年で28回目となります。横断幕『夕暮れ時は危険!あなたを守る!反射材を着用しよう!』を持ち、キャンペーン用品を配りながら沿道の観客に反射材のPRをいたしました。

七つ目は、中学校を訪問し、校長先生と懇談。自転車の交通事故防止チラシや標語入りティッシュを贈呈いたしました。

八つ目は、冬に市立中央病院を訪問し、外来患者にキャンペーン用品入り袋の配布や反射材を靴や杖、傘、シルバーカーに貼り、キーホルダー型反射材は、バック、リュックにつけながら反射材の効果と着用のPRをいたしました。

次に総会についてご紹介します。

平成17年、旧十和田湖町との合併により、4代目の会長に就任し11年目を迎えております。この間『女性交通ボランティア活動団体』としての会員の意識改革と多くの人材を育てる責任がありました。幸いなことに、この10年間で『ストップマーク貼り』や『高齢者世帯訪問



』、『キャンペーンなどの事業』が増えたことで、活動への参加者も増加し、総会の出席者が圧倒的に多くなりました。同時に私ごとですが、母の会に入会し、副会長時代を含め30年になりました。このような想いもあり、設立51年目のスタートである総会は『歴史をつなぐため』の研修内容を見直すことから始めることに致しました。また、掲示板を活用して『誰もが見てわかる活動紹介』を工夫。一年間の当会の活動新聞記事を紹介しております。例えば、路上に貼り付けているストップマークや入学祝いの贈呈品（夜光反射材付ランドセルカバー）も、一年間の事業は日付順にコメントを付けて写真を展示しました。また、キャンペーン用チラシや反射材用品多数を展示いたしました。（交通安全標語入りティッシュ、シールタイプの反射材、リストバンド、買い物バック、折りたたみポーチ、傘、帽子、手袋、携帯ライト他）

総会日の研修は警察の交通課長さんをお願いしました。市内で起きた過去5年間のデータに基づき、人身事故、車両事故の多発している交差点や危険道路。一時停止標識や表示のある道路。『止まれ』やカラー舗装を無視する交通事故の現場写真の映像と解説。お話を全員が身を乗り出し、真剣な表情で研修を受けていました。この後の暗幕テントによる反射材効果体験コーナーも長列を待つ熱心さで体験しました。参加者からは「これからの活動や訪問時、自信を持って反射材効果をPRできます！」と大好評。この他、毎年総会日にアンケート用紙を配布。年間事業を月別順に記載し、参加は○、未定は△、不参加は×印をつけて、後日提出をお願いいたしました。総会の終わりには、キャンペーン用品入り配布袋をプレゼントし、新入会員には、ミニタオルで汚れを拭いてから靴に反射材を貼る指導を行い、充実した総会を終えました。

次に高齢者・子育て世帯訪問事業についてご紹介します。

訪問地域は、高齢者世帯の多い地域や高齢者の事故多発地区、危険と思われる地域などを警察署と協議しながら優先順位を決めています。訪問日は6月～10月迄に年3回。合計1,400世帯を訪問しています。台風や嵐の日以外は雨の日でも実施し、時間帯は午後1時集合、班編成は7～8班です。訪問の際は、反射材の説明モデルとなるよう自ら靴に貼り、バックにキーホルダー型反射材を着用します。訪問は安否確認を兼ねていて、笑顔で明るく！『こんにちは！交通安全母の会です！』『お父さん、お母さんお元気ですか？』と声をかけています。

言葉かけは笑顔で具体的に短くがモットー。例えば『運転手さんもビックリ！命を守る反射材をつけて』『信号機のある交差点も危険！光って目立たせる反射材』『横断歩道は必ず止まって、右左右の確認』『反射材はゴミ出し、散歩、買い物の時必ず着用』等です。反射材の貼

り付けは普段着用の靴、杖、サンダル、ズック、シルバーカー、長靴、正装用や通夜用の黒い靴などに貼っています。傘、自転車。キーホルダー型はリュック、買い物袋、バックに取り付けます。リストバンドや反射タスキ、ミニライトは玄関に吊り下げ、忘れず持参しています。

高齢者の事故防止対策としての反射材ですが、普及活動当初は、母の会役員が手さぐり、手造りで自らがモデルとなって開始した『反射材ファッションショー』が3年間継続され、その間、反射材用品も進化しました。その後の中央モータースクールでの夜間交通安全体験教室は、会員にとっても反射材の必要性を再認識するキッカケとなり、以降の訪問活動での貼り付け、使い方の工夫へと進化しました。

交差点が多い道路網となっている十和田市において『交通死亡事故皆無200日達成』の目標実現は、難題でチャレンジの日々です。しかし、会員の笑顔があります。『交通安全は家庭から』気づき、考え、行動することで安全で安心な街づくりに貢献できるよう、子どもや高齢者に優しい交通事故のない車社会の実現に向け“命を守り・育み・命をつなぐ”活動を活発に展開して行くことをお誓い申し上げ、十和田市の発表を終わります。

ご清聴ありがとうございました。

## 笑顔を守る交通安全教室

### ～ “きっかけづくり” から始める交通安全～

#### 気仙沼市交通指導隊 教育班班長 千葉 咲江

宮城県気仙沼市交通指導隊教育班班長の千葉と申します。本日は、私達教育班の活動について発表させていただきます。

まずは、気仙沼市の概要についてご紹介いたします。気仙沼市は、宮城県の北東端に位置し、東は太平洋に面し、南は宮城県本吉郡南三陸町、西は岩手県一関市及び宮城県登米市、北は岩手県陸前高田市に隣接しています。海と山の自然に恵まれ、三陸復興国立公園及び海域公園、並びに南三陸金華山国定公園の指定を受けています。平成28年7月31日現在の人口は、66,141人、世帯は26,328世帯となっております。

日本有数の港町気仙沼には、新鮮な魚介類はもちろんのこと、様々な種類の水産加工品や青果物などおいしいものがたくさんあります。見どころも多くありますので、機会がありましたら是非足を運んでいただけたらと思います、

続きまして、気仙沼市交通指導隊についてご紹介いたします。気仙沼市交通指導隊にはいくつかの班があり、本業を持ちながら準市役所職員という立場で現在60名の隊員で活動してお

ります。緊急出動である災害時の交通誘導を始め、春と秋には、交通安全市民総ぐるみ運動に合せて出動式、マリン・ロード・リング作戦、夏には夏の交通安全事故防止運動、冬には年末年始の交通安全事故防止運動を行っているほか、夜間街頭啓発、学童交通安全街頭指導、広報活動など定期的に実施しております。私が所属している班は、特に交通安全教室等を専門に行い、現在女性7名で活動しております。本日は、その教育班の活動について発表させていただきます。毎年春と秋に行っている教室は、事前に各学校と打ち合わせを持ち、学校側が立てた交通安全学習計画に基づき行っています。

例えば低学年は歩行訓練を行い、自分の命は自分で守るために「飛び出しは絶対にしない事」「車の特性」「学区内の注意点」などを話し、中・高学年は、晴天時は外に出て自転車訓練、雨天時はビデオやパネルを用いて講話、必要に応じて屋内でも自転車訓練を実施しております。

事故に合わないために、起こさないために中学年には乗りはじめの児童が多いので、「自分が乗りやすい乗り方と安全に乗る乗り方は違うこと」高学年には「加害者になるかもしれないこと」など、学年に応じた指導をしております。また、市内の自転車屋さんの協力をいただき児童の自転車点検も無料で実施しております。今年の春は市内すべての小学校17校で実施し、2,490名が参加し、秋には4校実施する予定です。

次に毎年6月から7月に行っているのが市内の幼稚園保育所での巡回指導です。今年は34か所を巡回し児童1,374名、保護者33名が参加いたしました。今年の内容は、初めに赤、青、黄色のカードを使い手品や体を使って信号について関心を持たせ、手作り大型絵本を使って信号の見方を指導しました。しっかりお話が聞けたあとは、毎年楽しみにしてくれているミニマジックや体操をし、最後に交通安全のお約束をしました。時間も30分くらいと短い時間にテンポよく行うよう心掛けています。そして、昨年から保護者の参加を呼びかける試みをしています。幼児の教室が終わった後の10分程でしょうか、都合のつく保護者の方に「子どもの特徴」「事故の特徴」を話し、大切な我が子を守るために習慣づけが大切だと声掛けしております。参加していただいた方からは好評を得ています。お仕事の都合や園の事情など課題はありますが参加できる保護者の方が増えることを願っているところです。現在、今年の巡回に向けて準備を進めているところです。

毎年秋に行われている高齢者交通安全教室は、昨年は33団体631名の参加者がありました。「事故の特徴」「高齢者の特徴」など、パネルを使ったり、寸劇をしたり、体操したりと、毎日目先をかえて楽しんでいただきながらお話ししています。本日一緒に参加しております、気仙沼市交通安全母の会と連携することもあります。母の会は30年ほど前より「交通安全は

茶の間から」をスローガンにかかげてボランティアを行っており、各家々を巡り声掛けをしたり、大型商業施設での声掛け運動で交通安全啓発に力をそそいでいる会です。人生の先輩である皆様のお話は、私どもも大変勉強になっております。現在、今年の巡回に向けて準備を進めているところです。

毎年2月に開催している「交通安全新入学おめでとう大会」は4月に小学校へ入学するお子さんと保護者の方を対象に開催しています。昨年度は児童と保護者合わせて約700名が参加し、気仙沼警察署員による交通安全クイズや、指導員による劇など、楽しく交通ルールを学びました。今年度も2月に開催する予定です。

私達教育班は、交通安全教室の際、当然のことながら、指導隊の制服を着て指導しています。そうすることで、参加者側にも私達指導者側にも程よい緊張感が生まれ、交通安全に対して興味や関心を持ち、より話に耳を傾けていただけております。

私達ができることは、決して大きなことではありませんが、交通安全について考える「きっかけ」づくりができれば、という思いで活動を行っています。定期的にそして繰り返し指導をすることに意味があると思いますので、これからも試行錯誤しながら、明るく楽しく交通安全を考える「きっかけづくり」ができるよう、班員一丸となって取り組んでまいりたいと思います。

以上、気仙沼市交通安全指導隊 教育班の事例発表を終わります。ご清聴、ありがとうございました。

## 大館市交通安全母の会の活動

### 大館市交通安全母の会 会長 萩野 百合子

皆さんこんにちは 大館市交通安全母の会の萩野です。よろしくお願ひします。

大館市の人口は、秋田県では5番目で約7万5千人です。運転免許の保有者は約4万8千人で、そのうち65歳以上の高齢者が1万3千人となっています。

大館市は、県都の秋田市に行く半分の時間で青森県弘前市に行ける県境の市です。大館を代表するものには「きりたんぼ」「とんぶり」「鶏めし弁当」「曲げわっぱ」「秋田犬」などがあります。市内には、国道7号線のほかに2本の国道、十和田湖への県道、日本海沿岸東北自動車道の一部が通っています。

大館市交通安全母の会は、昭和50年に結成された秋田県交通安全母の会連合会に同時加入し、初代会長は大館から選出されております。また、この年の第2回東北ブロック指導者研

修会に参加しております。なお、平成27年には秋田県交通安全母の会設立40周年記念式典が開催されております。さて、大館市交通安全母の会は、今年12支部約2,800人の会員で活動しております。

春の4月には、新入学児童を交通事故から守るため、交通ルール・マナーなどの指導を行う活動を市内17の小学校、児童数509人に対して行いました。

各支部の会員が担当する小学校を訪問してリーフレット、反射材を配布しながら交通指導を行う活動です。私の地区では入学式の次の日に一年生の教室を訪問して「絶対に飛び出しをしないでね。学校の行き帰り、家族とのお出かけの時、お友達と遊ぶ時もだよ」と声をかけながら反射材を鞆につけ、リーフレットは「家族と一緒に見てね」と約束をする活動などを行ってきました。

秋の10月から11月にかけては、子育て世帯、高齢者世帯訪問活動を行っています。訪問員研修会を実施後、5地区に指定して、子育て200世帯、高齢者450世帯を訪問して行います。子育て世帯は、共働きがほとんどですので、幼稚園・保育園などを訪問し、園児と交流しながら、動物の反射材、リーフレットを使って活動しております。先生、子ども達からも好評です。高齢者世帯は、主に65歳くらいから80歳くらいまでの世帯を訪問しておりますが、交通指導の他に世間話をしながら振り込め詐欺防止を呼びかけなど、話がいっぱいあって、なかなか次の世帯へ訪問できないことも多々あります。合わせて反射材の使用をお願いしていますが、タンスや引き出しに眠っていることも多いようで、どうしたら日常的に使ってもらえるのか考えながらの訪問です。

訪問員は雪も近いこの時期、運が悪いと悪天候になってしまい寒さに震えながら訪問する日もあります。ですが、黄色の帽子をかぶって、黄色のネックチーフを首に巻いた2人組の訪問員スタイルが定着してきており、よく来てくれたと喜ばれることもあります。訪問員冥利につきる瞬間です。

他には、大館市交通安全対策協議会の会員としての活動があります。警察署、交通安全協会と一緒に街頭指導や啓発活動などです。車内で地震を体験したり、ダミー人形などを使っての運転指導や自転車の乗り方指導などの交通安全教室の開催時には、補助員となったり参加の声掛けをしております。

地区活動では「交通安全音頭」を地区の運動会や敬老会などで踊ったり、敬老会や公民館祭りなどでは秋田弁川柳を紹介しながら交通安全を呼び掛けております。また、各種ティッシュなどを配りながらの街頭活動、毎月決まった日に校門で声掛け運動、年に2回、無事故を願って梨をドライバーに配る運動など様々な活動を行っております。

行政、関連団体と活動を継続してきて、年々交通事故は減少しておりますが、高齢者が関わる事故の割合は上がってきています。大館では今年2件の死亡事故が発生してしまいました。1件目は県外の方が、弘前市の花見の帰りに国道7号線で起こした事故で、被害にあわれたのは大館市内の90歳の高齢ドライバーでした。2件目は、県道をバイクでツーリング中の高齢ライダーでした。ともに県外の方が起こした事故です。

母の会会員として家族や地域の方の安全を願う私達の活動は、地道な活動ではありますが、これを継続することや関係団体と連携した活動が重要なんだということを知りました。

最後になりますが、本日までご参加の皆様におかれましては、健康に留意し、是非交通安全活動を続けていただきますようお願い申し上げます。

## 庄内地方交通安全母の会連合会の活動について

### 山形県交通安全母の会連合会 副会長 佐藤 さき子

皆様こんにちは 山形県交通安全母の会連合会の佐藤でございます。今日は、私の地元であります庄内地方の活動について発表をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

庄内地方交通安全母の会連合会は、鶴岡市鶴岡地域、藤島地域、羽黒地域、櫛引地域、朝日地域、酒田市酒田、酒田市松山、庄内町、三川町、遊佐町の母の会で結成し、「交通安全は家庭から」を合言葉に、交通事故のない安全で安心なまちづくりを目指し、母の会会員一丸となり、母親の愛情をもって日々地域での活動に取り組んでおります。

簡単にではございますが、私の住んでおります鶴岡市鶴岡地域を紹介させていただきます。鶴岡市は、庄内藩の城下町として栄え、学問や文化、伝統を重んじる気風が脈々と息づいています。月山、羽黒山、湯殿山の出羽三山に囲まれ、また、雄大な日本海にも抱かれ風光明媚なところでございます。

鶴岡市の人口は、130,636人、48,671世帯で、鶴岡地域交通安全母の会の世帯数は4,220世帯です。その中で、昨年度鶴岡地域では、4地域を高齢者事故防止重点活動地域としまして、高齢者世帯だけではなく子育て世帯にも訪問し、資料のとおり世帯訪問実施率100%を達成しております。

庄内地方交通安全母の会連合会では、年間を通じ様々な活動を行っておりますが、1つ目に紹介します活動は、「明るいやまがた、夏の安全県民運動の期間中に、「ふれあい活動」と題しまして実施しております、帰省者や観光客に対する交通安全キャンペーンです。

夏は、開放感や暑さからくる疲労、気の緩みなどにより、交通事故の増加が懸念されることから、冷たいお茶や梅干しなどをドライバーや同乗者の方に配付し、交通安全意識を高め

てもらう活動です。

この活動は、母の会だけではなく、各市町、鶴岡警察署、鶴岡市安全協会、国交省、交通安全対策協議会事務局、県警高速隊、東日本高速道路鶴岡事務所などの団体の皆様とともに大々的に行っております。

昨年度は3日間、5ヶ所に分かれて実施しました。今年度は天皇皇后両陛下をお迎えして「豊かな海づくり大会」が庄内で開催されることから少し内容を変え、3日間4ヶ所で実施しました。また、スーパーなどで買い物客にも配付し、交通安全の声掛けを行いました。

主な配付物は、冷たいお茶、梅干し、キャンディー、メロン、母の会役員が考えた交通安全標語、交通安全を願う折り鶴、手作り反射材グッズ、反射材入りポケットティッシュなどです。こちらが見本です。運転者に「運転お疲れ様です」「安全運転で気をつけて」などと声をかけながら配付しています。

夏の暑い中での活動ではありますが、交通事故の減少につながる大切な活動だと誇りを持ち、笑顔とともに配付しております。

2つ目に紹介します活動は、「ハートフルメール事業」についてです。この事業は、子ども達を交通事故から守るため、行動範囲が広がる小学校4年生の児童を対象として、高齢者あてに交通事故防止や交通安全に関することばを添えたはがきを作成してもらい、児童と受け取った高齢者の交通安全意識の高揚を図るものです。昨年度、鶴岡地域母の会では、10校の4年生と、複式学級の3年生、213名よりはがきを書いていただきました。展示場所は、庄内総合支庁ロビー、各地区の公民館やコミュニティセンター、小学校、また、地区の敬老会や文化祭など、人が多く集まる場所に展示し、見ていただきました。皆様からの反響を少し紹介いたします。

小学校からは、「普段はがきや手紙を書く機会があまりない子ども達がはがきの書き方を学ぶ良い機会になった」「高齢者にメッセージを書くことで子ども達自身も交通安全について考える時間になった」

高齢者からは、「離れて暮らす孫からはがきが届きとても嬉しかった」「孫からはがきを大事に飾った。交通安全の再認識をさせられた、心配してくれてありがとう」

地域住民からは、「子ども達からの交通安全のメッセージを見て、安全運転をしなければと思った」「一生懸命さが伝わってきて、気をつけなんねなあと周りの人と話題になった」

母の会会員や事務局からは、「はがきを受け取った祖父母が喜びすぐに孫に電話をかけたなどの報告を受け、良い取組みだとお褒めのことばをいただいた」「郵便局や公民館に展示させていただき多くの住民に見ていただいた、心温まる笑顔の似顔絵もあり大変好評であった」

など、たくさんのお言葉をいただきました。子どもと高齢者、地域住民の交通安全意識を高めるため、今後も工夫しながらこの活動を続けていきたいと思えます。

3つ目に紹介します活動は、交通安全に関わるラジオキャンペーンについてです。春の交通安全県民運動の実施期間に合わせ、交通事故防止と交通安全を広く呼びかけ、さらに交通安全母の会の活動を県民の皆様にご存知いただくため、ラジオスポット放送による啓発と広報を実施しています。

YBCラジオ「グッとモーニン！！」にて、月曜から金曜の朝8時過ぎに生放送し、交通安全の呼びかけと地区の活動と取り組みについてお話ししました。朝の通勤、通学する時間帯でありますので、広く県民へ交通安全の啓発を行えたと思えます。

最後に、交通安全母の会の発展と、皆様の御活動により、各地域が交通事故の少ない安全で安心な地域になることを祈念し、私の発表を終わりといたします。

御清聴ありがとうございました。

## 川俣町交通安全母の会連合会の活動について

川俣町交通安全母の会連合会 会長 遠藤 貴美子

みなさん、こんにちは。川俣町交通安全母の会連合会長の遠藤です。よろしくお願ひいたします。「交通安全は家庭から」の基本理念のもと日々活動しております。一昨日には県内の交通死亡事故が昨年の同期比18人増となっており、秋の交通安全運動に先駆け、緊急に県内から会員ら約200人が参加して交通安全パレードで子どもと高齢者の交通事故防止を呼び掛けたところでございます。

川俣町は、東北の玄関口、福島県北部に位置する阿武隈山系の丘陵地帯にあり、里山と清流に囲まれ四季折々の素晴らしい眺めがあります。人口は平成28年7月31現在14,257人です。母の会会員は全戸加入ということにはなっておりますが、高齢者の方でひとり暮らしになると、もう抜けても良いかと言われることも多くなっているのが現状です。川俣の代表する特産品として、川俣シャモ、絹織物があります。闘鶏などで知られる気性荒く勇猛な鳥「シャモ」は昭和60年より販売を開始して以来、高級食材として都内のミシュラン店や、一流の料理店などで使われているようになりました。また、豊かな自然、人が織りなす産業が絹織物です。現在は世界から注目を集める世界一薄い絹織物として本町の伝統と文化、そして旺盛なチャレンジ精神が生んだ、世界に誇れる名品となっております。

活動の事例発表に移ります。ここで私達母の会の手作りマスコット、シャモ君をご紹介します



たします。川俣町の特産品のシャモをモチーフに作成し、交通安全活動時によく出勤しております。コワキャラで有名となっており、よく小さいお子さんに泣かれます。しかし、だんだんと近づいて写真を撮ったりもしていただいています。幼稚園、小学校の新入園児、児童には手作りマスコットやコップ入れ、バックなどの作成をして差し上げております。

子どもと高齢者に対する広報活動や交通安全教室の開催は、紙芝居や着ぐるみなどを使用し、実際に近くの横断歩道を利用して行っているところですが、私達川俣町で行っている特徴ある活動を紹介いたします。

まずコスキンぼうやの作成です。町が中南米音楽に包まれる3日間、毎年10月の初めにコスキン・エン・ハポンが開催されています。この3日間で全国より180チームが参加して、日本国内最大のフォルクローレ音楽祭が行われ、その1日目に幼稚園児から大人まで1,300人程が参加するパレードが行われます。ポンチョやドレスにつけて踊っていただけるよう、絹の町にふさわしく、まゆ玉に顔を描き、交通安全の願いを込めて「飲酒運転はダメ!」「後部座席でも必ずシートベルト」等を訴える言葉を添えて配布しております。毎年8月末から9月の毎週水曜日に会員が集まり2,000個を作成し、コスキン祭だけでなく街頭ふれあいキャンペーンや色々なイベントに配布して、交通安全を呼びかけています。

次に高齢者の交通安全大会です。川俣町交通安全協会と母の会が主催で行っています。毎年、今の時期に開催されます。今年は9月11日に開催されたところです。町内の老人クラブに呼びかけ、約300人が参加し、交通安全を訴えるメッセージを小学生から高齢者に伝えられ、高齢者代表から誓いの言葉が読み上げられます。そこで毎年恒例となっている母の会の寸劇は多発している高齢者による交通事故を少しでも防ぐためにわかりやすく、ユーモアもまじえた内容で発表しています。歩行中の横断の注意や反射材の利用、自転車の事故等、最近ではおまわりさんにも出場していただきオレオレ詐欺の注意の呼びかけなども劇に入れているところです。高齢者の安全運転技術と交通マナーの向上を図るために行われている高齢者交通安全大会での寸劇は参加者の楽しみのひとつになっているようです。

次に、街頭ふれあいキャンペーンについてです。

チラシや啓発用品を車100台分用意して、交通安全を呼びかける啓発活動、春秋の全国交通安全運動、夏の交通事故防止県民総ぐるみ運動期間に併せて実施しています。秋には、いつも事故ナシということで果物の梨が配られます。

事業所訪問も行っています。

年末年始の交通事故防止県民総ぐるみ運動期間中に併せて実施しています。この時期は飲酒の機会が増えることに伴って「飲酒運転の根絶」に主眼を置き、町内の各事業所を訪問して

チラシを配布しながら交通安全を呼びかけています。

その他、町内の各行事に参加して交通安全を訴える活動をしています。交通安全出動式や、川俣町山本屋地区が震災で町内に避難しており、仮設訪問も行っているところです。町内だけでなく、県の事業である交通安全福島県大会や、子どもと高齢者の交通安全リーダー研修会等にも参加しております。

おわりに、子どもや高齢者、家族を交通事故から守るには、私達母親が常に思っているのですが、朝、家族を学校や職場へ送り出す「行ってらっしゃい、気をつけて」の一声、そして、家庭内で交通安全に対する話し合いを持てるような環境づくりがなにより大事と考えます。「交通安全は家庭から」。

これからも、交通マナーを訴え事故が1件でもなくなるよう活動してまいりたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

## 【2日目】

### 講演

### 高齢者に対する交通安全の動機づけ

千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

皆さんおはようございます。ただいまご紹介いただきました鈴木です。

今回は、レジメの44ページ「高齢者に対する交通安全の動機づけ」についてお話をさせていただきます。「動機づけ」という言葉をあえて選ばせていただいたのは、今日の皆さん方はボランティア活動を指導される指導者の方々ですね。

私の話の対象は高齢者ですが、高齢者の方々にどうやって安全な行動をしてもらうか、相手を安全な行動に向けて動かしていくか、これは私達の目標だと思うのですが、実は人を動かすやり方に動機づけという言葉があり、2つの方法があるのです。

1つは、よくご存じだと思うのですが、支配的に人を動かしていく方法。2つ目は私どもがボランティアとして目指している指導、すなわちリーダーシップです。支配とリーダーシップ、この2つは昔からあるのですね。きょうは指導の方を中心にお話をしていきますが、支配と指導はどう違うか。支配も人を動かすやり方ですし、指導も人も動かすやり方ですが、支配の場合は、上に立つ人が力を使って下を動かしていく、この違いがありますね。

実はこの「力」には色々な力があります。暴力や武力、あるいはお金の力、財力。たくさんお金を持っている人は、あなたが私の言うことに従ってくれたら高い報酬を出すよと。

これは財力という力を使っての支配ですね。

力には他に色々な力があります。例えばマスメディア、テレビとか新聞は情報をたくさん集める力、また、それを伝達する力を持っています。マスコミは多くの視聴者に伝達する力や情報を集める力を使って動かしていくわけですね。ですから、私達はマスコミにかなり支配されています。「この食品は痩せるのに効果的！」とテレビで紹介されると、一気にその商品がスーパーからなくなったりしますね。あれはいかに我々がマスコミに支配されているかということの証拠ではないかと思うのです。

財力だとか武力、マスコミの力という話が出ましたけれども、実は「知恵の力」というのがあるのです。知力。つまり、上に立つ人がさまざまな知恵の力を持っていて、経験の力や情報の力でどのように人を動かすか、その知力によって従わせるというケースがあります。

ですから、私どもは支配というと政治的な支配ばかり頭に浮かぶ。ヒトラーだとかフセインだとか、そういう政治的な支配者のことが頭に浮かびます。実は、私も社会学という心理学に非常に近い分野なので、どのような言い方、またはどういう説得をしたら相手が自分に従ってくれるか、そういう研究をしたりしています。私が自分で勉強したり、知恵の力を使って相手を説得し動かしたりする。しかし、これは支配者なのです。

こういう形で我々の周辺には支配という形で人を動かすケースは随分あるのですが、それに対して指導というのは、リーダーがいるのですが、実はリーダーがその力で動かすのではなくて、相手の力を使ってリーダーが目的というか目標に向かって動いていく。それが実は指導、リーダーシップと言われるものなのです。是非皆さんには支配者ではなくて指導者になっていただきたい。つまり、例えば高齢者自身が自分の力を使って安全に向けて行動しよう、そういう形で活動することを是非お願いしたいと。

なぜ指導の方が良いかというのと、支配というのは人を一時的に動かすことはできるのですが、その力を持った上位者は交代ができません。次にやってくる上位者の方が前の方と同じような力を持っているかどうか、保証がないからです。ですから、支配の場合はどうしても短期的・一時的なことで終わってしまいます。ところが、指導の場合は体制的にずっと安定的だし、組織としては大変望ましいですね。では、その時、上位にいるリーダーはただ腕を組んで下の方が協力してくれるのを待っていれば良いのかということ、実はそうではなくて、やはり上から何かの形で働きかけをしていかないと、下の人達は自分の力を使って動くということをしてくれません。

実は今日、私があえて「動機づけ」という言葉を使いましたが、この働きかけのところ

を一般に動機づけと呼びます。動機づけとは、動くのは下の人達、それを動機づけるのがリーダーの力です。その動機づけの方法を、私は研究していますので、人間って一体どんなものだろうかということも材料にしながら、これからお話をしたいと思っております。

ちょっと前置きが長くなってしまいましたが、レジメの方を読んでいただければ、ほとんど理解いただけるようになり細かく作っております。今日お話しできないところは後日お読みいただけたらと思います。

これからは、大きく4つに分けてお話をします。1つは「高齢者事故の背後にあるもの」。高齢者って一体何なの？ という、高齢者特有の特性と言いますか、その事故の背後にある高齢者の問題をまずお話しします。そして、2番目にそういう方を指導する指導体制を考えていく時、どんな視点がリーダーにとって必要なのかということをお話しして、3番目は私の専門ですが人間って一体何なの？ 人間の行動って一体何なの？ そこから我々は何を中心にして、最終的には役割を演じてもらう場を作るか、参加していただく場を作るかというお話。4番目に、そういう参加してもらうやり方の具体例なども時間があればお話をしたいと思っています。

それでは、これからレジメに沿ってお話をしたいと思っております。

「高齢者事故の背後にあるもの」 高齢者の持っている特性というところから話をしたいと思っております。まず高齢者事故を考える時に、高齢者というのは意識と行動のミスマッチが非常に激しい。私も、ご覧の通り後期高齢者の真ただ中におります。今日は自分自身のことも材料にしながら、高齢者とはどんなものか自分自身の体験などを中心にお話をしたいと思っております。

高齢者の行動特性を調べますと意識と行動のミスマッチが本当によくわかります。私ごとですが、東京に日本の交通関係の研究に奨励金を出している三井住友海上福祉財団という団体があります。私はその財団の最終選考会に昨日出席し盛岡に参りました。そして、今日仕事を終わらせて、明日からまた2泊で家内と旅行を計画しております。私、実は78歳ですが、家内からもう年ですから、少しは年齢を考えて下さいと言われます。でも、自分では全く年老いた感じがしないのですね。年はとっても気持ちは若いつもりです。ある意味でこれは高齢者にとって一番危ないところですね。

エンジョイすることは年をとってももちろん大事なことですし、高齢者の良い点ではあるのです。しかし交通事故に関しますと、お手元にあるように、昔は横断歩道を5秒で十分渡れたのにいつの間にか10秒かかるようになっている。ところが本人は、実際の自分の行動は10秒なのに、依然として5秒で渡れると思っている。私の場合はその典型です

ね。そういう意識と行動のミスマッチ。あまり現実を直視しなさいと言うのも酷ですが、やはり歩行速度が遅くなっているということを頭で考えている歩き方と実際のあなたの歩き方とは随分違うということをごどこかで意識していただかないといけないと思います。それと似ていますが「過去の経験から」ということもあるのです。昔、家の周辺にはほとんど車が来なかった。その昔の状態のつもりで周辺を行動されているのです。ですから高齢者の事故は、比較的行動範囲が狭く、家の近くで事故を起こしているケースが結構多かったです。これも78歳の私としては大変悔しいことですが「体力の低下」があると思います。特に動体視力の低下や視界が狭くなる。

よく実験をするのですが、両手を前に出して、人差し指を立て、目は動かさないで、この指が見える範囲を広げて、どのぐらいしたら両方の指が同時に見えなくなりますかと。私は残念ながらこのくらいなのです。皆さんはもっと広いでしょうね。目を動かさないで見ると視界は随分狭くなる。その時、是非つけ加えていただきたい。今、目を動かさないでと申しましたが、目の玉を動かしたらどのくらい見えますか？ 右を見たらこのくらい、左を見たらこのくらいです。では、次に首を動かしたらどうなりますか？ 首を動かしたらこれだけ。

こうして高齢者には確かに視界が狭くなることを意識していただきたいのですが、それで終わりではなく、目を頻繁に動かしたり首を曲げたりすれば、若い人と同じようにきちんと見えると話してあげる。そうすれば高齢者を勇気づけることができると思います。

4番目に書いてあることはいつも申し上げていることですが、たくさんの情報を同時に処理することが大分難しくなる。実は体の能力の低下よりもたくさんの情報を同時に処理しにくくなる、これが高齢者の交通事故の最も大事な事故の原因になるポイントだと思います。

例えば情報が1つの場合、私と若い学生が、壁に赤に変わったり青に変わったりする信号を用意して、2人並んで座り、前の信号で赤がついたら机をぼんとたたき競争をやりま。私は絶対学生に負けないのです。赤がついたらほとんど学生と同時に机をたたけますね。

ところが、複数の情報、例えばブザーと信号、音が鳴って信号が赤だったら机をたたきます。赤でも音が鳴らなかった場合はたたいてはいけません。つまり、光と音、2つの情報を同時に頭に入れて、それでその反応をする。この競争をやると、残念ながら私は間違いをしたり遅くなったりします。

音を意識していると、赤でなくて黄色でもたたいてしまったり、音と赤を両方きちんと

聞き分けようと思うと、どうしても時間が遅れてしまう。ですから、情報は1つの場合と2つの場合、全然違ってくるのですね。例えば私が運転していて、これから右折しようというときに、どのくらい情報が必要か。皆さん方も数えていただいたら大変な情報があると思います。

右折の場合には、左から車が来ないか、道の正面から来ないか、正面の車の横から単車が来ないか。あるいは、右へ曲がったときに横断歩道を人が渡っていないか、その先に車がとまっていないか、これだけ申し上げてても大変数が多い。左折のときよりも右折の方が情報量はたくさんありますね。ですから、高齢者になればなるほど右折で事故が多くなってくる。

またレジメにもありますが、自宅の2階で書き物をしていて、家内から食事だと呼ばれ1階へ降りていきました。その時、家内に見せたいものが2階にあったので、取りに行ってくるよと言って、それまでは何を取りに行ったか覚えているのですけれども、自分の部屋に入ったら、窓が開いていて、そこから風が吹き込んで、大事な書類が飛んでしまった。あ、いけないと思ってその書類を整理しているうちに、2階に何をとりに来たのか忘れてしまった・・・。

皆さん笑っていらっしゃいますけれども、もっともっとひどくなりますからね(笑声)。この年になると頻繁にこのようなことが起こる。でも、何をとりに来たか忘れたぐらいだったら別に命に別状ないですが、こと交通行動でそれが起こると大変ですね。たくさんの情報を処理することが難しくなりますから。さっきの何を取りに来たか忘れてしまうというのと同じですが大事な情報、新しい情報が入ってくると、その前の大事な情報を忘れてしまうのです。

いつも申し上げることですが、この小さい路地が問題なのです。高齢者が横断歩道を渡ろうとしています。まず右から車が来ないか安全確認。右から車が来ていませんでした。次に左を確認しました。そうしたら、かなり遠くに車が来ていました。この慎重な高齢者は左の車が通り過ぎたら渡ろうと横断するのを待っていました。その状態で終わったらよかったです。たまたまそのときに車が路地から出てきて、すーっとこの高齢者の前を通りました。最初見たときはいなかった車が路地から出て自分の前を車が走ったので高齢者はびっくりするわけです。ああ危なかった、ひかれなくてよかった。こちらの新しい情報が入ってきた途端に実はさっきの情報を忘れてしまうのです。ですから、この車が通り過ぎた後、左からの車にはねられたのですね。左から来た車のドライバーはびっくりしますね。自分を見てくれて、それで止まってくれたから安心して、大丈夫だと思って来た

ころが、たまたま高齢者の前を通り過ぎた車のうしろから飛び出されるというような状態。

単純な例をお話ししましたが、こういう例はたくさんあります。高齢者になると歩行や自転車も車も全部そうですが、たくさんの情報を同時に処理することが難しい。ですから、あらかじめ地図を頭に入れて、複雑な交差点は避けて運転するとか、歩く時も色々なことを考えないで、本当に大事な情報だけを集中的に取り入れて行動する。この事を現場では強く指導いただいた方が良いと思います。

今のことにも関連しますが、生活に充実感や満足感を持っている高齢者は大変事故が少ないと言われています。例えば皆さんのような母の会や老人クラブもそうですが団体に参加されている方々は非常に事故が少ない。色々な人とおつき合いする場を持っている方は事故が少ないのです。なぜかというと、実は先ほど、たくさんの情報を処理する能力が欠けてくることとかなり関連することなのです。例えば、高齢者がちょっとお嫁さんと心理的ないざこざがあった。息子の前で喧嘩することもできないので悔しいなと思いながら、少し気晴らしに散歩でも行くかと。これが一番危ないですね。散歩しながら、あの時こう言ってやればよかったとか、何であんな態度をするんだらうとか、そういうことを考えながら歩いていますと、それこそたくさんの情報量になってしまい非常に危ないですね。その時、近くに母の会や老人クラブのメンバー、お知り合いの方がたくさんいれば、そこへ行って、ちょっと悔しいから話聞いてくれない？と言って話を聞いてくれます。相手の方も、うちも全く同じよなんて言いながら話を聞いてもらえると大変すっきりしますよね。

ですから、近くにおつき合いできる人がいると色々な情報を同時に処理しながら危険な交通行動をしないで済むということになるわけです。交通安全指導というのは、こうしたら安全ですと、ノウハウを直接相手に教えることもとても大事なポイントですが、私はもう単純に、仲良しグループを作って、おつき合いする場をつくっていく。それだけでも大変大事な交通安全指導なのではないかなと思っています。

次に「高齢者に対する交通安全指導の視点」ということをお話ししたいと思います。高齢者を画一的に見ない。高齢者は実に千差万別です。色々な立場の方がおります。先ほど「高齢者とは」の話をしたんですが、実はそれに当てはまる方と当てはまらない方がいらっしゃいますね。ですから、相手がどんな方かということのを個の視点で指導していくことが大変大事なポイントだと思います。そういった個人差というものを作る要因としては、1つは地域という問題がある。どんなところにお住まいかということが随分その個人差をつくれます。

したがって、交通安全指導においては、地域を前提にし、地域に密着した視点がとても

大事になると思います。例えば大都市に住んでいる方と中都市に住んでいる方、農村部に住んでいる方とでは全然環境が違いますね。以前、東京の北区と、中都市の代表として埼玉の熊谷市、それから小都市の代表として群馬県の館林市、この3つの地域の高齢者を対象にして各地域から500人ずつサンプルをとりました。全部で1,500サンプル。その地域に住む高齢者の交通行動や交通意識を調べたことがあります。3地域全然違うのです。例えば北区の高齢者は免許保有率がすごく低いのです。それは当然ですね、公共交通期間が発達していますから、免許なしでもかなり行動できる。それに対し、群馬県の館林市の高齢者は免許保有率がすごく高い。また、運転されている方に最近運転しなくなりましたか？とお聞きすると、北区はもともと免許を保有率が少ないのに運転しなくなったという方が多いのです。ところが、館林の場合は免許保有率が高く、なおかつ、かなり無理をして運転している。これは公共交通機関のあるなしだとか、地域の特性が色々反映されてくるのですね。ですから、我が街がどんな街かということ的前提をしながら、地域に密着した交通安全対策を行うかがすごく大事ではないかと思います。

また、地域も大事ですが、もう1つは生活構造も大事なことです。どんな生活スタイルをしているのかとか家族構成がどうだとか、生活の内容によって随分行動の仕方が違います。例えばご夫婦とも元気な高齢者と、どちらか配偶者がご病気の高齢者、あるいは子ども夫婦やお孫さんと一緒に住んでいる高齢者、それから、1人だけとか2人だけの高齢者世帯とか、こういうことによって随分交通行動が違います。やはり1人住まいの高齢者はかなり危険な状況にありますね。そういう方々をどのようにして交通安全の場に参加させるかということは非常に大事なポイントだと思います。内閣府の調査を見ますと、これから日本は高齢者の単身の世帯がますます増えてくるという予想が出ております。これも今後の交通問題を考えると非常に重要なポイントではないかなと思います。

もう1つ、高齢者に対する大事な視点は、高齢者を弱者として扱うのはできるだけ避けた方が良くということです。確かに高齢者を保護し、大事に扱うことはとても大事なことです。しかし高齢者の能力を目いっぱい出して色々な場に参加してもらおうという発想がすごく大事なのですね。

これも内閣府が実施した調査ですが、先進諸国、開発途上国も含め世界11カ国の高齢者を対象にして国際比較調査をやったことがあります。これは本当に素晴らしいことだと思ったのですが日本の高齢者がこの中で一番自立をされているという結果だったのです。

「あなたの老後の生活は何によって支えられるべきだと思いますか」という質問がありました。Aの答えは国や社会が自分の老後も支えてくれるべき。Bの答えは自分の子ども



や親戚、親族が自分の老後を支えてくれるべき。Cの答えはAやBは期待してはいけない。自分が若いとき頑張って貯金をして、年をとっても働ける場があれば働き、自分の生活は自分で立てていく。これが3番目の答え。

ヨーロッパの高齢者に断然多いのは、社会が面倒を見なければいけないというA。開発途上国の高齢者は、Bの答え。子どもだとか親戚、そういう人達が面倒を見なければいけない。それに対して日本の高齢者は、ほとんどCなのです。自分で自分の老後の生活はちゃんと自分で立てていきたい。しかも、高齢者で有職率、仕事を持っている率がその11カ国の中で一番高いのが日本なのです。

私がいつも申し上げるのですが、日本の高齢者は経済的にも生活面でも大変自立されているのです。ところが、こと交通になると、実は余り自立していなくて、高齢者が保護の対象にされており社会も同じ考え方をしている。高齢者自身もそれに甘えてしまっているような気がするのです。

最近生活にゆとりを持ち、経済的にも安定し、地域のためにやる気を持っている高齢者がたくさんおります。そういう高齢者に何とかして社会に参加して活動をしてもらう、役割を演じてもらう場をどうやってつくっていくか。このことが非常に重要なポイントではないかなと思います。

なぜかという、高齢者の方は実は非常に堅いのです。体も硬いですが、考え方も堅い。その「堅さ」を取り除くには人とおつき合いする場、人間関係に深く参加する場をつくっていくことです。人間というのは自分を中心として考えてしまいます。ところが、相手とおつき合いする場を多く持っていると、相手の立場で物考えるようになります。実はその相手の立場で物考えることが硬い自分の殻を破る非常に大事な場になるのです。ですから、再三申し上げますが、人とつき合う場をつくっていくのも交通安全指導にとっても大事なポイントだと思っています。

この「視点・ポイント」について最後に申し上げますが、「遊び性」を交通安全指導に生かす方法がないだろうかということです。高齢者にいかに役割を演じてもらう場を作るか、出番をどう作るか、これが大事なポイントだと先ほどから申し上げておりますが、その一番手っ取り早い方法に、この遊び性をどう生かすかということが非常に重要なポイントになると思うのです。

私達は、よく人を批判します。あの人の運転は怖い、遊び半分で運転していると。確かに遊び半分で運転されたら怖いですが、「遊び半分」なんていう言葉を使うのは、ちょっと遊びに対して失礼ではないかと私は思っているのです。というのは、遊びというのは実

は人間にとってとても本質的なことなのですね。

レジメにも書いてありますけれども、そもそも人類をあらわす言葉としてよくご存知の「ホモ・サピエンス」という言葉があります。これは人類をあらわす生物用語でもあるのですが「知性のある人」、「知恵のある人」という意味ですね。つまり、人間というのは他の動物に比べて知恵を持っている、知性を持っている、これが人間なのだといえると思います。

「ホモ・サピエンス」も人間をあらわす言葉ですが、もう1つ人間をあらわす第2の言葉に「ホモ・ファーベル」という言葉があります。「ホモ・ファーベル」の「ファーベル」とは物を作るという意味ですね。他の動物は道具をつくったりはできません。最近の研究ですと、類人猿がすでに初歩的な道具を作り、使っていたようですね。一番有名な例は、アメリカのゴリラの一種がとても硬い木の実の種が大好きで、その種を食べたいのだが、昔のゴリラは落ちた木の実で割れているものを拾う。10個に1個ぐらいの確率で割れている木の実があるので、その種を食べていたのですね。

ところが、最近のゴリラは10個中10個全部食べるのです。どうしてそんなことができるのかというと、自分専用の石を持っていて、その石の上にとってもかたい種を置き、かなづちに相当する自分愛用の石を持って上からぼんと叩きます。古手のゴリラになると、下の方の石がきちんと凹んでいて、そこに種がきれいにおさまるように載せて割るので10個中10個とも食べているのです。

また昔のチンパンジーは、木の洞に蜜があると、その蜜をなめたいチンパンジーは洞のところへ行ってペロペロ唾液を出し、外に出てくる蜜をただ吸っていたのですが、最近のチンパンジーは歯で木の枝を折り、はけを作って、そのはけを穴に入れて、回してその蜜を取り出して食べているのですね。

ですから、道具を作るのは人間だけだと思っていると、これは人間の思い上がりで、チンパンジーも、オランウータンも木の枝をこうして刺して割っているそうです。しかし類人猿は既に人間の独占だと思っていた初歩的な道具をすでに自分でつくっていた。ですから、この「ホモ・ファーベル」イコール人間というのは最近少し怪しくなりましたね。

また、1983年にホイジンガというオランダのライデン大学の先生が「ホモ・ルーデンス」という本を書きました。「ホモ・ルーデンス」というのは「遊ぶ人」という意味です。人間というのは知恵のある生き物、道具を作る生き物ですね。ですが、3番目のとても大事な人間の特性としては「遊ぶ存在」であると。この人間の本質を少し大事にしながら有効に生かした形で交通安全に結びつけられないかと。

そもそも「遊び」とは何なのかですが、先ほどのライデン大学の先生だったホイジンガの愛弟子の1人、これはフランスの社会学者ですが、ロジェ・カイヨワという人がいます。この人が「遊びと人間」という大変有名な本を書いています。この「遊びと人間」という本の中で、ロジェ・カイヨワは、「遊び」は4つの要素によって成り立っているといっているのです。

1つは「アゴン」といって競争、競い合い。2つ目は「アレア」といって「さいころ」をいうのですがここでは偶然性。3つ目は「ミミクリ」、模擬の世界。人間の現実とは違う、もう1つの世界を楽しむ。4つ目は「イリンクス」、渦巻きの意味ですが目まい状態。この4つの要素によって遊びというものは成り立っている。

普段のスポーツやトランプなどは、大体「競争」という要素の遊びで成り立っているですね。ギャンブル好きな方がいます。「賭け」これは偶然性を楽しみます。それから、お芝居や子どものままごとなど。子どもは大人の世界には住めないですね。ですが子どもはままごとの中でお父さんになれる、お母さんになれる。

私は寅さん映画が大好きで、寅さんみたいな生き方をしたいなと昔から思っています。私は寅さん映画の中では「寅さん」になりきれれるのです。自分が現実の世界ではなかなかできない演劇の世界とか空想の世界とか模擬の世界。だから、私達は映画とか演劇とかを見て楽しむ。模擬の世界だから。これも遊びの大変大事な要素です。それから、「目まい」というのは、ジェットコースターが典型ですが、ある種のパニック状態、精神的なパニック状態を楽しむことです。

今までは「遊び」が真面目の反対だと思われてきました。だから、真面目にしないで、遊んではいけないというのが今までの安全のための発想だったのです。しかし私はむしろ逆手にとって、人間の本质である遊び性を生かす形で安全に結びつけるということができるのではないかと思うのです。

なぜなら、皆さんにはぴんときないかもしれませんが、遊びぐらいルールを守る活動はないと思うのです。どんなに社会的に、例えば、競輪や競馬に狂っているとんでもない男性がいたとします。その男性は競輪や競馬場へ行って馬券を買いますよね。馬券を買って、例えば連勝式「3-4」というのが当たったとします。自分は「2-5」という馬券を買っていたのに「3-4」が当たっている場所へ行って、これで配当金をよこせなんて絶対言えませんかよね。

麻雀をやるときはきちんと麻雀のルールに従う。このように遊びぐらい厳格なルールに従ってやる行動はないのです。だから、その遊びの持っているルールを守ろうという発想

を大事にしながら、例えば競争、これを使って安全に利用できないだろうかという発想をしました。「競争」をイコール「スピード競争」として皆さん考えるので、それで事故を起こしてしまうと考えると、「遊び半分の運転」となって、「遊び」が虐待されてしまうけど、実はそうではないのです。競争というのは人間の本質的に非常に大事な遊びの要素なのです。

ここで少し視点を変えて、この「競争」をもっと重視して安全に結びつけることができるか。以前、警察庁に免許制度懇談会というのがありました。その場で私は、免許は3年で終わっているけど、5年制の免許「ゴールド免許」をつくってはどうかと提案しました。普通は3年の免許ですが競い合いをして5年免許になることができる。

競い合いをしてもらうには、やはり1つの「物差し」みたいなものをつくって競い合う。実はそれが「SDカード」の発想なのです。SDカードを普及すれば皆さんゴールドのSDカードを目指して競争し合う。

競争ということも視点を変えれば比較的「安全」ということに結びつく1つの材料ではありませんか。これから私達は遊びということをもう少し大事にしながら、大いにエンジョイして、そして安全に結びつけていくことを考えていくべきだと思っています。

次に「人間の行動と動機づけ」に入らせていただきます。人間は誰でも、自分は正しいというように思いたくて仕方がないのです。自分を正当化したい。私ぐらい正しいものはないと思いたくて仕方がないのが人間なのです。「あなたは正しくない」という情報、あるいは「あなたは正しい」という情報、色々な情報が入ってきます。そうすると、正しいという自分の価値を補強してくれる情報が入ってきた時、実に人間は素直です。「ああそうか」と、その情報を受け入れます。例えば、再三申し上げておりますが、この年になってもまだまだ若くありたいと思っています。そうすると、「君は若いよ。いつも学生と接しているせいかな。若々しいよ、78には見えないよ」なんて言われると、本当かな、あいつ、いつも本当のこと言ってくれるな(笑声)。みんな受け入れてしまうのです。

ところが、中には悪い友達がいて、「何が若いだよ、あの鈴木さんの頭、見てみるよ、もう昔と全然違うし、まさにもう80になろうとする老人だよ」なんて言葉を受け入れると、若くありたいという自分の正当化が揺らぎますね。これどうなるかということ、自分にとって都合の悪い情報のあら探しにかかります。

嫌な奴だな、昔から嫌な奴だったな、人が褒められると必ず後ろに回って嫌なことを言う、あの若い時の性格って変わっていないな。A君が褒めてくれたものだから、あいつ昔のままで、自分を嫌な気持ちにさせようと思って言っている。そんな情報は受け入れる必

要がないといって退けてしまうわけです。

これは私達、指導者にとってとても大事なポイントの1つです。我々はよくリーダーとしてさまざまな注意をします。もちろん我々がする注意は、相手のために思い、安全のために注意をするわけです。注意する側としては、注意をすれば必ずその注意を理解してくれるだろう。正しい注意だし、相手のために思っているの注意なのだからと。でも、この注意というのが問題なのです。

なぜならば、注意というのは常に対立的な情報なのです。今、車を運転してスピードを出すのが好きな学生がいるとします。僕は学生に注意します。免許とりたてで、君のようにあんなスピード出して運転したら危ないじゃないか、せっかく就職が決まっているというのに。それだって台なしになってしまうよ、もっと安全に運転しなくてとはと。

僕は学生のために思って、正しい注意をしています。でも、彼は今、スピードを出しているのです。彼に悪い友達がいて、おまえぐらいの腕ならスピードぐらい出したってどうってことないよ、こんなことを言われたら大変危険なことだけれども彼は受け入れます。自分を受け入れ、正当化してくれるのだから。

だから、注意というのは、相手がやっていることに問題があれば、その反対の指摘をするでしょう。つまり、常に注意というのは対立的な情報なのです。だから、注意をすれば、注意をした相手が理解してくれると思っていたら、それは人間に対する見方が少し甘過ぎるのではないかと思います。でも、注意しても仕方ありませんでは駄目ですよ。その注意を受け入れて、この価値を修正してもらう方法はないだろうか。ここが一番重要な問題だと。

修正してくれる方法、実はあるのです。人間というのはどのようにして自分の意見を修正するのだろうか。これは先ほど冒頭に申し上げたことなのです。具体的な車のメーカー名を出した説明になりますが、例えばAさん = 私がホンダの車に乗っているホンダ党だとします。Bさんはトヨタ党だとします。

1人での限り、私はホンダ車が大好きなので絶対ホンダから離れません。テレビの宣伝を見て、ホンダはこんなに良い車だと言うと、みんな受け入れてしまいます。トヨタが良い車だという宣伝は嘘つけと思ってします(笑声)。自分がホンダ車に乗っているの、自分を正当化したいからなのです。

ところが、このままではホンダ好きの人は永遠にホンダ車しか選びませんね。このホンダ車を大好きな人が実はトヨタ車に買い替えることもあり得るわけです。それはどういう時かという、ホンダ党のAさんとトヨタ党のBさんが深い人間関係をつくって、この人

間関係に深く参加する。参加したときに、実は人間というのは相手を認めるものなのです。

つまり、このホンダ党のAさんは、トヨタ党のBさんの立場で考える。トヨタ党のBさんが今度はホンダ党のAさんの立場で考える。その時に、どっちが強いのか。それは「オピニオンリーダー」というのですけれども、どっちがオピニオンリーダーになるか。もしBさんのトヨタを愛する気持ちの方がちょっと強いという場合は、ホンダ党の私がトヨタ党に変わっていく。

だから、そのオピニオンリーダーが皆さんの周辺にいらっしゃって、相手を説得してくれるような仲間、そういう人達を多く作るということ、そして、人間関係をつなぐ絆を創るということです。人間の価値の修正はなかなかできないものです。その価値を修正していく上で非常に大事なポイントになるということがわかってきています。そのことが3番目のところに書いてあります。

3の に「問題の発見」が安全な行動をもたらすというように書いてありますので、その説明を少しさせていただきます。

「わかっちゃいるけどやめられない」というのが人間なのですね。そのときに、人間の行動とは何か？ 例えば私が今朝、食事のためホテルのレストランに行きました。朝食を食べるといふ私の行動、どうしてそういう行動をしたのか。

それは、余りお腹はすいていないのですが、私は問題発見をしたのです。今、お腹はすいていないけれども、ここで食べておかないと、お腹が多分すくことになるだろうな。その問題を発見し、発見した問題を解決するために実は人間は行動するわけです。

だから、例えば相手にシャワーを浴びて欲しいという時に、私達はどうやってシャワーを浴びてもらおうかと考えるわけです。普通我々は正解を与えてしまう。あなた、シャワーを浴びたら気持ちが良いよ、シャワー浴びなさいよ。これは冒頭に話した支配の傾向ですね。答えを与える。ですが、もっと良い方法があるのです。問題を発見して人間は行動するというならば、あなた、ちょっとそばに来たら汗臭いよと言ってあげるのです。汗臭いよと言ったら、その時発見するのです。

あ、自分は人に不快な思いをさせているのか 汗臭いというこの状態を直すにはどうしたら良いか シャワーを浴びる。だから、相手に問題を発見してもらおう場をつくらせる。その場を作ることが非常に実は重要なことなのです。そして問題形成というのですが、「形成」とは、発見した問題を解決するためにどんな方法があり、どの方法をとるのが一番良いかを考える過程を言います。そしてその中で一番良い方法を取り出して人間の行動となる。

正解を与えれば済むと思っているものがたくさんあるのです。例えば高齢者になると、どうしても横断歩道を渡るのに時間がかかってしまう。だから、青信号で横断歩道を渡っていたのに、途中で赤になってはねられてしまうというケースが結構ありますね。では、高齢者のそういう事故がなくなるための方法を考えてみましょう。それは、青信号であっても次の青信号になるまで一度待って、渡り始めるのです。そうすれば十分高齢者の足でも渡れる時間が設定してあるからです。これはすばらしい正解ですね。

これを高齢者の皆さんが守ってくれたら、絶対、横断歩道上の事故はなくなると思うのです。しかし、人間は問題を発見していません。高齢者本人はそういう話を聞いても自分のことではない、隣のAさん、Bさん、Cさんを見たら「いかにも年寄りだな、あの人は10秒かかる人だから、次の青信号まで待つのだな。自分は5秒で渡れるな」思っているわけです。他の皆さんもそう思っているわけですよ。だから、高齢者の皆さん、歩行速度が遅くなるから一度信号を待ちましょう、といくら正解を与えても守る人はいないのです。それよりも大事なのは、問題を発見してもらうこと。「では、ちょっと横断歩道を歩いてみてください。皆さん、何秒で渡れると思いますか？」「5秒で渡れますか？では歩いてみて下さい、ストップウォッチで計りますから」と。そうしたら、7秒とか8秒かかる。「あなた、予想と違いますね。意識と行動にミスマッチがあるでは？実際はこんなに違いがあるのですよ」と、このように問題を見つけてもらうという場を作ることがとても大事になってきます。

最後のお話ですが、「参加の場を作るための手法」をいくつか提案させていただきました。

「ヒヤリ地図づくり」というのがあります。これは参加型の世代間交流の交通安全教育。高齢者が高齢者だけで教育されるのではなくて、お孫さんやその両親の世代と一緒に高齢者の参加する場を作るのですね。お孫さん達に一生懸命注意をしたりする。そうやって役割を演ずる場を作ると、自分が動機づけられるのですね。

そしてもう一つは「いきいき運転講座」。これは日本自動車工業会のホームページを開いていただくと、そこにテキストを含め、進め方が全部掲載されています。このような参加型の交通安全教育を提案させていただいたのですが、その基本になったのは、実は「ネイバーフッド・ウォッチ」というアメリカのアラバマ州タスカルーサという市でやっていた交通安全教育なのです。これが私にとっても大事な啓発的な1つの場を与えてもらいました。その後、私は参加型で交通安全教育を進めていかなければいけないということと申し上げてきました。

実はタスカルーサという市の婦人警察官が子ども達にボランティア教育をさせるための方法として1人住まい、あるいは2人だけで暮らしている高齢者のお宅へあらかじめ伺って、「今度、子ども達が何人かで週に1回くらいお宅を訪問します。その時に、子ども達のボランティア精神を養うため、高齢者の皆さんに何か用事をつくっておいて欲しいのです。『部屋の植木鉢の場所を少し変えたいのだが、私は力がないので、みんなが手伝ってくれる?』など。子ども達は『そういう場を与えられて良かった、やはり大事なことのだな』と思ってもらえるような場をつくってください」と。そんな形であらかじめお願いにあがるのです。高齢者の皆さんは「それはとても大事な事、家の中にいてできることだからお手伝いしますよ」と賛同してくれました。さらに、「1つ心配があるのです。それは子ども達がお宅へ来る途中で、もし交通事故に遭ったら、せっかくのその企画が台なしになってしまうので、子ども達が来た時に、『今日来る時、車は大丈夫だった?』とか『信号はどうだった?』とか、簡単な交通安全教育をやっていただけると事故が随分防止できるのではないかと思います」とお願いします。さらに「ただ、もしかして皆さん方がご存知の交通ルールというのは昔のルールなので、今は変わっているかもしれません。だから、皆さんには新しい交通ルールで子ども達に教えていただきたいので、ここにとても簡単な交通ルールブックがありますので、これをあらかじめ読んでおいて下さい。子ども達が来たら、そのルールブックに沿って交通安全教育を指導していただけますか?」と。高齢者は「ああ、そうですね、間違っただけを教えたなら大変ですからね」となります。

これ何が目的だと思います? 実は高齢者の皆さんにルールブックを読んでもらうのが目的なのです。ただ高齢者を集め、ルールブックを渡して、これが交通ルールですという教育ではなくて、高齢者が子ども達を教育するという役割、そういう場を与えることで高齢者にルールブックをきちんと勉強してもらおう。まさに参加する場を作ることで相手を説得させる、このような発想ってすごいですね。

残念ながら、私がそれを勉強したのはもう20年くらい前ですが、その当時の日本の交通安全教育は参加型ではありませんでした。何人集めたか、何か成果が上がったか、そんなことが物差しになっていた教育でした。私はこの「ネイバーフッド・ウォッチ」を見て、是非日本の交通安全教育に導入しなければならないと大変強く感じました。それがヒヤリ地図とか世代間交流、いきいき運転講座、そういうものに結びついている。

ですから、皆さんも参加の場をつくっていただくということを是非念頭に置いてご指導いただけるとありがたいと思っております。

以上 大変ご熱心に聞いていただきまして、ありがとうございました。





## グループ討議の結果

### 1班

グループ名	1. 子どもに対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	子ども
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県 人間形成、交通安全声かけ運動 街頭指導（あいさつ）から、信頼を築き活動する</li> <li>・青森県 チャイルドシートの必要性と重要性 事故事例（踏切事故）から</li> <li>・福島県 幼児交通安全クラブ年8～10回 親向けチャイルドシート衝撃体験（JAF）</li> <li>・秋田県 自転車事故多発 自転車教室実施</li> <li>・山形県 高齢者への交通安全レター作戦（絵やメッセージで関心を持たせる） 運動期間中にマスコット配布 チャイルドシート着用と重要性             <ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的に習慣性を身に付けさせる</li> <li>・親がわが子の命を守る意識を高める</li> </ul> </li> </ul>
対応策	継続こそ力なり

### 2班

グループ名	2. 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	高齢者の免許証返納について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教室 各地域での事業、行事に参加にて説明</li> <li>・寸劇や食事会でコミュニケーションをとる</li> <li>・世帯訪問                      ・カラオケ</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・返納時期</li> <li>・免許証 = 宝物なので悩む</li> <li>・個人差があり年齢等では返納できない</li> <li>・高齢者ドライバーが増えている</li> <li>・独居や老夫婦のみでは返納できない</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・気づかせる、相談する人がいると良い</li> <li>・家族、友達、地域での見守り</li> <li>・家族（息子）が父親の免許を返納したらあきらめた</li> <li>・世帯訪問時に話題として話す</li> <li>・柔らかく、優しく促す グループでの提案</li> <li>・返納後のメリット（特典）を増やして欲しい（内閣府へ提案）</li> </ul>

### 3班

グループ名	3. 自転車の交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	自転車
活動状況	岩手県 母の会として自転車指導は実施していない 青森県 地域の活動に協力 秋田県 神代地区では実施 山形県 学校単位での指導員がいる 福島県 夏休みに警察と連携し点検 宮城県 泉地区 3年生～6年生対象に指導
課題の抽出	母の会として自転車教室に参加する機会が少ない 母の会で自転車の勉強会の機会を設ける
対応策	自転車保険の継続加入を自転車店にお願いしてはどうか 自転車事故も車と同じ扱いであることを教える 自転車安全利用五則の普及  自転車のルールを周知徹底と広報啓発の徹底 自転車運行環境の整備と自転車利用者に対するマナーの向上と周知徹底が課題

### 4班

グループ名	4. 交通ボランティア団体の運営における課題と対応
討議テーマ	ボランティア活動の活性化
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会員の減少（任意加入団体）</li> <li>・ 活動に対する行政の理解の低下</li> <li>・ 活動資金の減少</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域、行政からの認知の変化</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 活動のアピール</li> <li>・ 行政、特にトップに対しての働きかけ</li> <li>・ 交通安全の現状に対する課題と対策の必要性 課題を行政に訴える</li> <li>・ 会員の活動風景が輝いてみえる</li> </ul>

## 講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

それでは講評をさせていただきます。

昨日午後から本日の午前中の2日間にわたりまして、交通ボランティアブロック講習会の東北ブロックが終了するわけですが、まず、昨日一番目にお話しさせていただいた私の講演の方からですが、やはり子どもの交通安全は事故がどんどん少なくなっているからもう要らないのだということではないのだと。我々交通にかかわる母親としては、やはりよき交通社会人をつくっていくことも大きな目標なのだということを確認させていただき、子どもの交通安全指導、過去、現在、そして未来という点についてお話をさせていただきました。その次に活動事例報告がありました。今回は6事例を発表していただきました。まず第1番目の岩手県から「いつも心に黄色い羽根」というタイトルで事業が紹介されましたけれども、私、恥ずかしながら黄色い羽根の発祥地、誕生の地がこちらだったのです。大変勉強になりました。

2番目の発表は、青森県の「命を守り・活動51年目の誓い」というタイトルでしたけれども、ここでも、青森県の交通安全母の会の第1号が十和田市だったのだということを知り、既に51年目を迎え、生まれた子どもも、もうおじいちゃんになっているかもしれないというような、長い時間にわたって母の会活動を推進されてきていると、これは大変敬意を表したいなと思っております。

3番目は宮城県、「笑顔を守る交通安全教室」ということで、ここでは非常に良い考え方というか、当然なのかもしれませんが、全て交通安全指導の中で母の会活動をやっているのではない、考えるだけでなく実施してもらうためのきっかけを私達は与えているのだと。その表現、考え方は非常に感銘を受けました。あくまできっかけづくり、考える、つなげることの大切さということのご発表でした。

4番目は秋田県、「大館市交通安全母の会の活動」ということでご発表がありました。この中で、他の地区ではあまり見られなかった新入学児童を事故から守るための全県統一した活動をしていますという発表。それぞれの学校で新入学児童のための交通安全はやっていますけれども、県全部を通して同じ日にやるという、この計画性は大変すばらしいと個人的にも感銘を受けた発表でした。

5番目の山形県、「庄内地方交通安全母の会連合会の活動について」の発表に興味を持ったのは、おそらく、その後の発表を聞いて、もう20年ぐらい続けているのではないのでしょうか。子どもさんから高齢者にはがきを出す交通安全活動。高齢者から子どもさんに返信があったという活動があったかなと記憶しているのですが、これは大変すばらしい活

動ですね。また、世代間にもつながるかもしれません。6番目は福島県、「川俣町交通安全母の会連合会の活動について」でした。母の会の皆さんが高齢者の皆さんに大変わかりやすい寸劇をされているのですね。コスキンとシャーモ君のキャラクターがとても良いですね。

6事例の発表がありました。結局、このような事例は、これから活動を企画する場合の1つの大きなアイデアになると思うのですね。何をやろうか、皆さん悩んでいると思います。いつも同じことをやってマンネリ化してしまったというようなこともあろうかと思えます。しかし、このような活動事例は工夫に満ちているし、まさにアイデアの泉みたいな感じがいたしました。

そして、昨日の最後に「グループ別交流」という形で自己紹介等していただきましたが、考えてみたら皆さんは、もう顔なじみですので、初めまして、どここの誰々ですなんていうのは特に必要ないのかなと思います。すぐに話し合いに入れたし、誰が司会者か、記録者か、発表者かなんていうのも簡単に進められていきました。話し合いもどうかと思っていたら活発に話し合っているグループもありましたので、すばらしいなという印象を受けました。

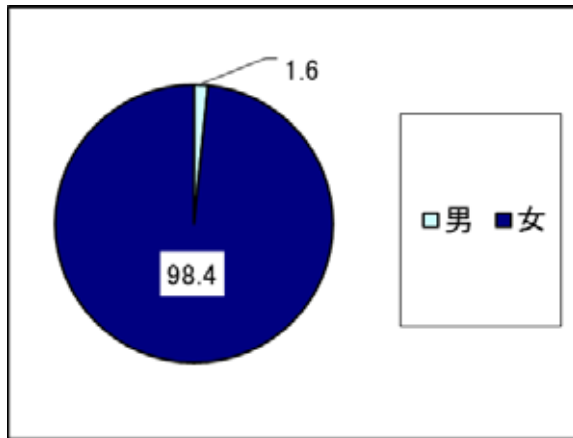
さて、今日2日目は、先ほどご講演いただきました鈴木先生のお話。私、毎回聞かせただいて感銘を受けていますが、おそらく皆さん方も同じだと思います。その中で、交通安全の一般的な高齢者の特性、それから、社会の中の高齢者という位置づけ、もう1つ「遊び」について。これはなかなか新しい発想で、「遊びの意義」というのは非常に大事にしなければなりませんね。我々は、楽しさよりもっと具現化した遊びということの大切さ、特に高齢者の持つ意味と大切さということをお話しになっていただきました。

それと、個人差の重視という、個人差を生じさせる要素として、例えば地域であったり生活構造であったりするという。特にその生活構造では、独居老人、1人住まいの高齢者のところに訪問活動をしておりますね。その裏づけを今日の講義では教えていただいたと思います。先生のご講演の中で、生活構造というところに結びつけると。我々のやっている活動は間違いないのだという背中を押されるお話を伺えたなと思えました。

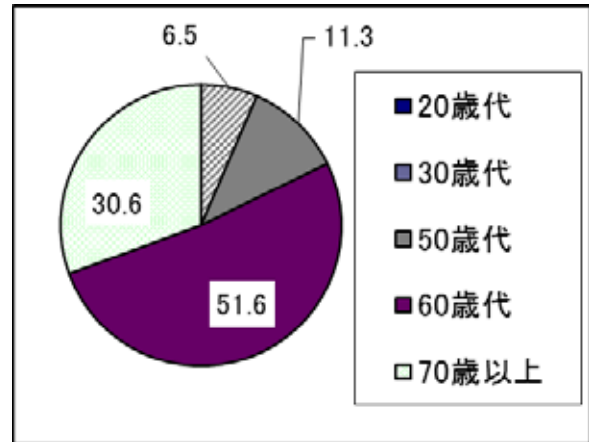
最後がこのグループ討議でしたが、今日の時間のほとんどを費やしました。グループ討議の講評は今したということで割愛させていただきます。以上で2日間にわたるブロック講習会の講評にかえさせていただきます。どうもお疲れさまでございました。

### 3. アンケート集計結果

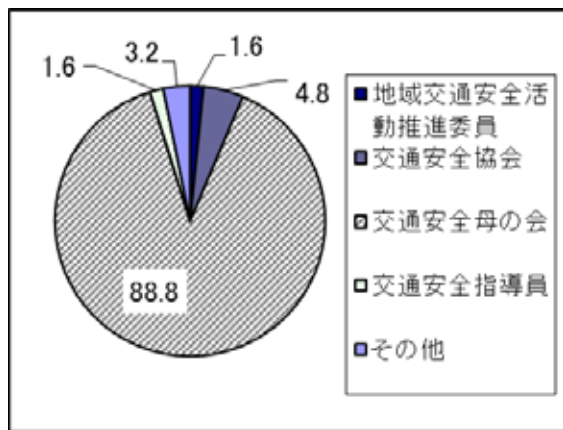
#### 1. 性別



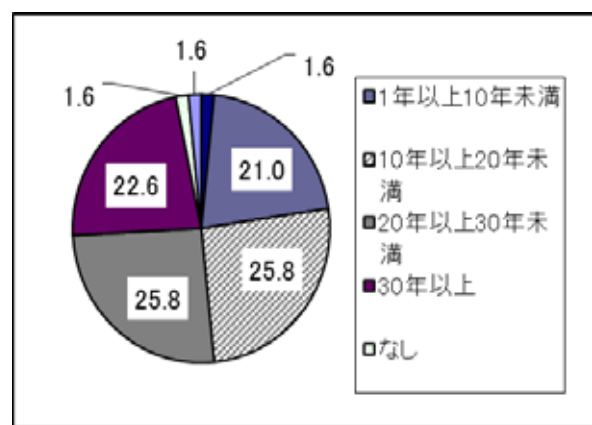
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

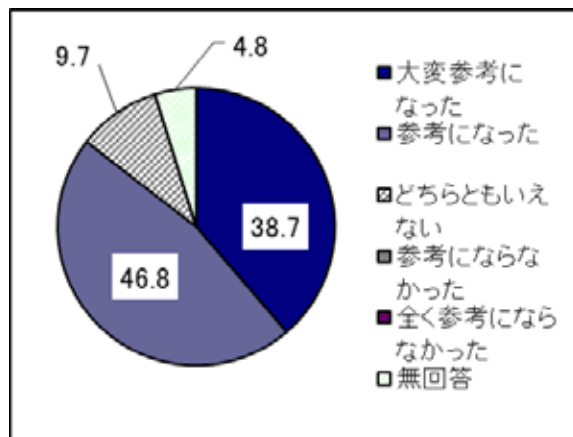


#### 4. 活動年数

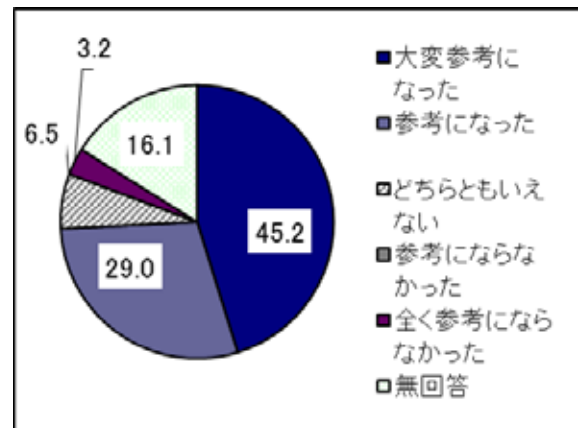


#### 5. 評価

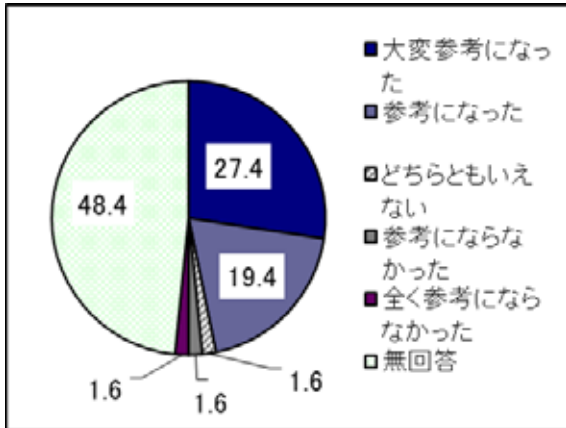
[講演 講師：星忠通先生]



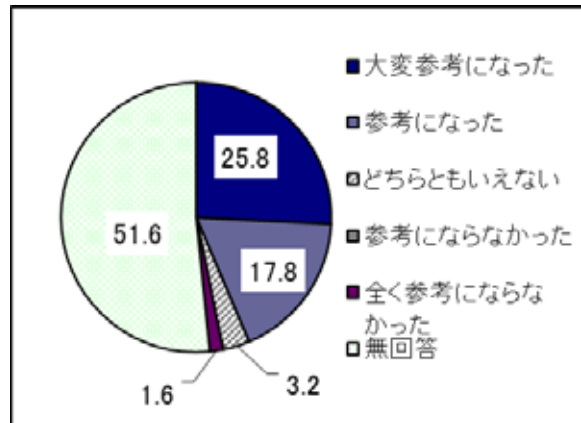
[活動事例発表]



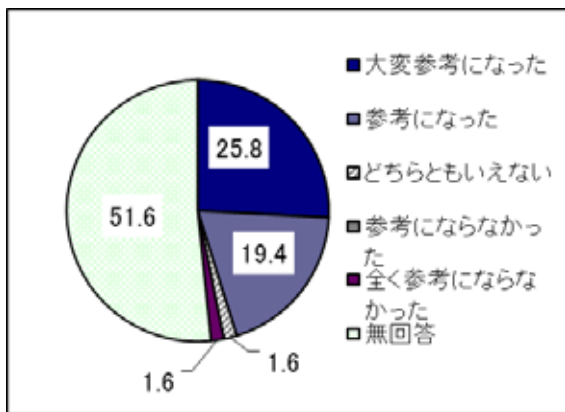
[講演 講師：鈴木春男先生]



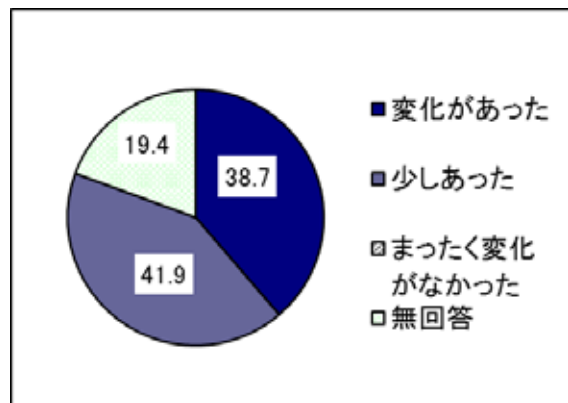
[グループ討議]



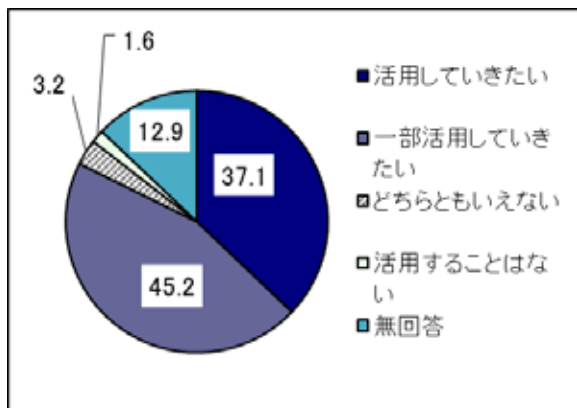
[総合評価] (講習会全体として)



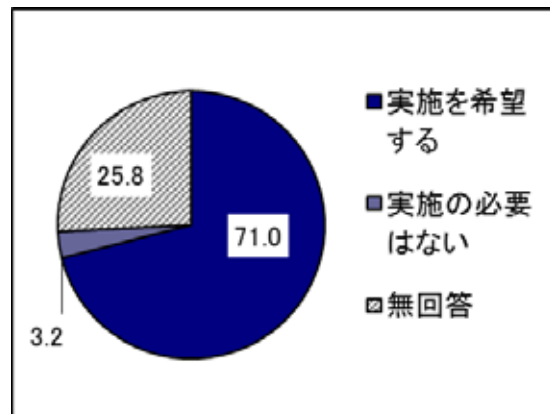
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・近年、振込詐欺等の被害が増大しているので、高齢者に被害に遭わない対処法の説明の仕方
- ・青少年事故防止の知識や技術
- ・今回の内容をさらに深く学び活用する事が大事なので、さらに続けて欲しい
- ・参加体験型の三世代交流事業
- ・飲酒運転根絶について
- ・各県の研修会事例から学ぶ
- ・高齢者に対する安全講習を希望します
- ・「自動運転車」についての交通安全を勉強したい
- ・母の会活動の後継者の育成をどのようにしているか
- ・街頭指導の方法。自己流で指導してきたので正しいのか不安

## 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

- ・他県の方々との話し合いは自分達が入り入れていない活動を聞いて大変参考になります
- ・後継者育成のために若い方を巻き込んだ研修会を実施したい
- ・警察署（交通課）からの講演
- ・関連団体の会合に参加し知識や人とのパイプを得ることが大切
- ・地域の集会、行事があれば良いと思う
- ・各県や地域でグループ討議等を実施し会員の資質向上を図りたい
- ・研修会等の勉強会
- ・出前講座対応可能な大型紙芝居や交通安全の歌・簡単な踊り
- ・チャイルドシート、シートベルトなどの装着の推進
- ・各会員の知識と理解が大事
- ・リーダー相互のディスカッション（ワークショップ）
- ・交通安全協会、防犯協会、母の会は常に協力していくことが大事だと思います
- ・地域全体で活動していかなければならないと思いました

## 12. その他の意見・要望

- ・初めての参加でしたが内容が大変参考になり有意義でした。  
今後の活動の参考にしていきたい（4）
- ・グループ討議の時間が足りない。もう少し時間を増やして欲しい（2）
- ・参加者が毎年同じようだ。他の若い会員を多数参加させた方が良い（2）
- ・全体的にレベルの高い講習会を望む
- ・主催者、スタッフの皆さまにお礼を申し上げたい。有意義な講習会でした
- ・講師の方々のお話がとても参考になりました。今後の活動に生かしていきたい



- ・会員が多いので他団体の参加を増やし活動内容、考え方、成果などを勉強したい
- ・発表者や質問者の積極的な活動に感激しました。資料のカラー刷りと映像での説明でわかりやすく良かったです
- ・懇親会（会費制）があればもっと交流ができると思います
- ・知識の習得もさることながら同じ活動をしている方々と交流することに大変意義があると感じました。課題も共通点があり知恵を絞りながら頑張ろうと思いました
- ・講演は1コマが良い。グループ討議の時間をもっと増やして欲しい
- ・他県の活動内容や星先生の5Eのお話がわかり勉強になった
- ・活動がマンネリ化しつつあるので、各県の実践活動が大変参考になりました
- ・過疎化の中での担い手の確保は大変難しい。地域では関係団体が複数あり兼務をする人が高齢化で引退する方が多い
- ・事例発表後の活発な意見交換が良かった
- ・各県、各地域で工夫しながら取り組んでいる啓発活動が大変参考になりました

#### 4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 江刺家主査）



講演 星 忠通先生



活動事例発表



質疑応答・意見交換



講演 鈴木春男先生



グループ討議