

東北ブロック

1. プログラム詳細

【日程】

< 1日目 >

13:00~13:15	(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 交通安全啓発担当 主査 石黒 正尚 ・来賓挨拶：山形県 危機管理監 佐藤 仁喜弥 ・歓迎挨拶：山形県交通安全母の会連合会会長 松田 聖子 ・講師、コーディネーター紹介
13:15~14:45	(60)	講演 「高齢者（運転者も含めた）の事故防止について」 講師 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男
14:45~14:55	(10)	休憩
14:55~16:35	(100)	活動事例発表 （15分×6県） 山形県「山形県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 久連山 信子 青森県「八戸市交通安全母の会連合会の活動について」 八戸市交通安全母の会連合会 会長 速水 悦子 岩手県「明るいイーハトーブの実現を目指して」 花巻市交通安全母の会連合会 会長 伊藤 蓉子 休憩 （10分間） 宮城県「交通事故ゼロを目指して」 仙台市宮城地区交通指導隊 白沢分隊副分隊長 槻木 明美 秋田県「八峰町交通安全母の会の活動について」 八峰町交通安全母の会 会長 高崎 修子 福島県「3.11 震災後の交通安全母の会の復活に向けて」 福島県交通安全母の会連絡協議会 副会長 林 仁子
16:35~16:45	(10)	事例発表に関する質疑応答及び意見交換
16:45~17:00	(15)	グループ別交流 （自己紹介及び役割分担検討）

< 2日目 >

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受付
9 : 00 ~ 10 : 00	(60)	講演 「子どもへのグリーフサポート活動」 ～交通事故等で家族を亡くした子どもをささえる～ あしなが育英会 東北事務所長 西田 正弘
10 : 00 ~ 10 : 10	(10)	休憩
10 : 10 ~ 11 : 10	(60)	グループ討議 高齢者に対する交通安全活動における課題と対応 交通ボランティア団体の運営における課題と対応 飲酒運転の撲滅活動における課題と対応 通学時間帯の交通事故防止活動における課題と対応
11 : 10 ~ 11 : 35	(25)	討議結果発表 (5分×5グループ)
11 : 35 ~ 11 : 50	(15)	講評 (コーディネーター 星 忠通先生)
11 : 50 ~ 12 : 00	(10)	主催者からの連絡事項 : 内閣府
12 : 00		閉会

2. 講義等の記録

【1日目】

講演

「高齢者（運転者も含めた）の事故防止について」

千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

皆さん こんにちは 鈴木でございます。よろしくお願いたします。

私のレジュメは資料の13ページからです。お話ししたいことをかなり詳しく記載しております。今日は、それに沿ってお話をさせていただきます。

今日は「高齢者（運転者も含めた）の事故防止について」ということでお話をしていきます。最近、件数としては必ずしも多くないのですが、高齢ドライバーの事故が多発しており、悲惨な事故もたくさん発生しております。ご存知のとおり、小学生の列に高齢ドライバーの車が突っ込み、児童を巻き込んでしまったり、コンビニの店に突っ込んでしまったりという事故が大変増えております。

そこで、今日は最初に、私も多少関係させていただいているのですが、現在、国が高齢ドライバーの安全対策についてどんな動きをし、どんな施策が展開されているのかについて少しお話をさせていただきます。今、私は国の分科会で、お年寄りに限定条件のついた免許証を発行してもいいのではないかと提案をしており、今、議論を進めております。その経過報告も本日併せてお話をさせていただきます。その後、高齢者の事故要因について皆さんと一緒に具体的に考え、そこからお年寄りに対する安全対策をどのように展開するのか、という順序でお話をさせていただこうと思っています。

最初に、国としてどんな施策が展開されているかについてです。最近、大変頻発している高齢ドライバーの事故が新聞やテレビで大きく報道されるようになったのが一昨年の秋頃です。それを受けて、一昨年の2016年11月に「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議が開かれました。その下に「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」が発足いたしました。そのワーキングチームの下に、現在大きな3つの会議が展開されております。

その1つは、警察庁交通局が中心になって展開している「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」が発足いたしました。私もそのメンバーの1人に加わっておりますが、これは主として高齢ドライバーご本人に対する施策を中心に展開されている会議です。

具体的には、高齢ドライバーに対して、教育という意味での安全対策を積極的に取り組んでいこうということを中心にした会議です。

2つ目は、経済産業省・国土交通省自動車局が中心の「安全運転サポート車」の関係省庁副大臣会議です。これは車の技術的な問題についての会議です。これも新聞や会議の報告などでご覧いただいていると思います。お年寄りが車を運転しても安全な車づくりをしていく。いわゆる一般に「安全運転サポート車」と言われています。一言で言うと、先ほどの第1の会議が高齢ドライバーそのものを対象とした会議であるのに対して、この会議は車あるいは道路について技術的に安全対策を考えていこうということです。

高齢ドライバーの事故は、ブレーキとアクセルの踏み間違いが原因です。技術的にブレーキは非常に大きな力で一気に踏み込むわけです。通常ゆっくり踏み込んでいくアクセルを、仮にブレーキと間違えて強くアクセルを踏み込んでしまうと事故が起こるのですね。

一つの例ですが、もしお年寄りがブレーキを踏むような力でアクセルを強く踏んでもアクセルは機能せずにブレーキを踏んだのと同じように反応する車。車間距離を自動的に感知して止まる車。いろいろありますが、そういった技術的な観点、つまり「お利口さんの車」をつくることによって高齢ドライバーの安全性を図っていこうというのが2番目の会議です。

3つ目は、高齢者が安全に、便利に移動できる環境の問題についてです。例えばお年寄りになって運転が心配だと思ったら、免許を返納していく制度がありますね。この免許返納制度、実は返納される方が年々増えていますが、なかなか思ったように返納は進んでいません。理由は地方都市ではなかなか公共交通機関が発達していないため、免許を返納せず無理してでも運転しないと、お年寄り自身の行動が保障されない。その中で「返納」と言っても無理ではないか。そこで、お年寄りが仮に免許を返納したとしてもスムーズに移動できるような社会環境をつくれば、お年寄りの安全というところにかなり結びつくのではないか。このことを第3の会議では、国土交通省の総合政策局が中心になって「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」として進めております。

この「ドライバー」と「技術的」な面、それから「環境」という面。この3つの大変重要な柱をそれぞれ課題にした3つの会議が進んでおります。私は高齢ドライバーに対する対応策の有識者会議のメンバーになっておりますので、そちらのほうのご紹介をさせていただきたいと思います。

警察庁交通局の有識者会議が昨年1月からスタートいたしまして、現在5回ほど開催して、昨年6月に中間的な提案をさせていただきました。その下に3つの分科会を設け、それぞれ進行しております。それがのところの「有識者会議」の中間的提案と3つの分科会です。

3つの分科会の1つは、認知症の方々に対する対応策をどうするかということを検討する分科会。2番目の分科会は、視野障害。お年寄りはどうしても年齢を加えることによって、視力や視野の問題が生じます。そういった観点から検討しようという分科会。3番目の分科会は、加齢に伴う身体機能の低下への対応を検討するという分科会です。

私は3番目の「加齢に伴う身体機能の低下への対応」という分科会のメンバーで、いろいろ活動させていただいております。そこでの大きな柱のテーマの1つは、交通安全教育をどのように進めていくかということ。もう1つの柱として高齢者の特性に応じたきめ細かな対策の強化を図っていこう、特に運転免許制度のあり方について少し検討していこう、そういう趣旨のものがもう1つ加わっています。この運転免許制度に関しまして、先ほどもお話ししましたが、私はその分科会で大胆な提案をさせていただきました。それが「限定条件付免許」という提案です。

「限定条件付き」というと、例えば免許証に表示された「眼鏡使用」という条件がそうですね。このように、お年寄りにひとつ限定条件をつけて免許証を発行する。そういう免許証を高齢ドライバー向けにつくったらどうかというのが私の提案です。

なぜそういう提案をしたかといいますと、現在の制度では運転免許証を返納してしまうと一切車を運転できなくなってしまうのです。つまり、今の免許証はA11 or Nothingなのです。返納したら全ての車が運転できないということになってしまうと、いざという時があるかもしれない。返納はやはり少し考えてしまうなという方が地方に行くと結構多いわけです。

ところが、免許を持っていると、つい危険な状態でも運転をしてしまうということが生じるので、この範囲なら、こういう限定条件の範囲ならお年寄りが運転していいですよ。しかし、その運転条件を外れた場合は運転してはいけません。つまり、A11 or Nothingではなくて、免許を持つのと免許を持たないという中間に限定条件をつけた免許を発行したらどうでしょうかというのが私の提案です。

高齢ドライバーの方と話をしてみますと、最近、夜の運転が少し心配になってきたので、私はできるだけ昼間のみ運転するようにしていますという非常に良心的な高齢ドライバーも

たくさんいらっしゃるのです。しかし、そうだとするならば、昼間だけ運転できるという限定条件付きの免許、あるいは高速道路を逆走したりすることもあるので、一般道なら運転しても大丈夫、あるいは家の周辺のみ運転する、雨の日はご遠慮願いたいですが晴れの日は大丈夫。そういう限定条件付きの免許を考えたらどうだろうかという提案をさせていただきました。

なぜこのような提案をさせていただいたかということ、先ほどもお話ししましたが、高齢ドライバーの方々にこのような限定条件をつけることで安心して運転していただけるということもあります。もう1つ大事なことは、このように徐々に段階を設けることで完全返納をした時にどんな生活になるのかを限定条件付き免許で運転していく中で体験できる。つまり、限定条件付き免許を入れることによって完全返納の方向へスムーズに移行できるのではないかな。ある意味では完全返納を促す効果があるのではないかなというのが1つ。

もう1つは、75歳以上の方の免許更新時には、最初に認知機能検査のテストチェックを受けます。その後、高齢者講習で実際に車を運転したりします。これはかなり精度が高いですね。教習所の指導員に伺うと、認知症検査であまり良い点がとれなかったり、実際の運転で、この方は運転が危ないと判定してしまうと「『そろそろ免許の返納を』と言いたいのですがなかなか私は言えません。『注意して運転してください』としか言えないのです」と指導員の方がおっしゃるのです。

しかし、限定条件付き免許ができれば、この方はやはり夜は絶対に運転しないほうがいい、この方は一般道路だけ、家の周辺だけにしたほうがいい、そのように指導員の方が感じた時は「限定条件付き免許があるので、こちらの方に換えられたほうが良いですよ」とアドバイスできる。これなら高齢者の方の足を完全に奪うことにはならず、きめ細かい高齢者講習ができるのではないかと思います。

また、認知症と判定するお医者さんも「この方を認知症と判定したら運転免許がとれなくなってしまう」と考え、お医者さんもつい評価が甘くなってしまう。しかし、限定条件付き免許があれば柔軟に対応できる。だから、安全な範囲内で運転していただくことが可能になるのではないかなということで、私は限定条件付き免許を分科会で提案させていただいています。

他の委員の方々や警察庁でも積極的にご理解をいただいて、現在では外国での限定条件付き免許があるかどうかの調査を進めております。はっきりした形ではないのですが、数か国で採用されているようです。ただ、日本ではいろいろな難しい問題があるようなので、それを全部クリアしようとすると、かなり時間がかかってしまいます。実際に限定条件付き免許が承認されるのは、大変残念ですが大分先になってしまうかもしれません。良心的な高齢ドライバーが自ら進んで「私は昼間だけにして」とか、「家の周辺だけにして」とか、「私は一般道だけの運転にします」など高齢ドライバーが自分で申し入れ、自ら進んで良心を生かすための制度をつくるというのであれば割合簡単にできそうなので、その実験をある地域で具体的に展開していくような案も出てきています。

同時に、このような制度を導入することに対して高齢ドライバーの方にどれくらいご賛同いただけるかというアンケート調査を実施しています。来月、10月22日に次の委員会が開かれるのですが、その時にはアンケートの結果や進捗状況がさらに明確になっていると思います。この限定条件付き免許はそう簡単には実現できないので、残念ですがもう少し時間がかかるということを申し上げておきます。以上、現在、国の施策の展開状況を少しお話しさせていただきました。

次に、高齢者事故の背後にある、どんな要因がお年寄りの事故に結びついているのかについて少しお話を申し上げたいと思います。

高齢者事故ということ、最初に申し上げなければいけないのは、意識と行動のミスマッチですね。私は、自分自身が後期高齢者真ただ中なので、高齢者でなくてはわからないという

ことがありますから、自分自身の体験を例にして委員会や講習会などでお話をさせていただいております。意識と行動のミスマッチというのはものすごくありますね。

私、先ほどから自分は後期高齢者と申し上げておりますが、ひょっとして皆さんからは、そんな風には見えないという反応をいただけるかと実は期待しながら後期高齢者と言っているのですよ。皆さん(笑)。しかし皆さんは当たり前という顔をされて私が後期高齢者だというお話を聞かれています。この辺が実は意識と行動のまさにミスマッチなのですよね。

私の行動は、先ほどからお話しさせていただいている中で、もう皆さんには当たり前の後期高齢者そのものなのです。しかし私が自分で後期高齢者と言ったら、そんな風には見えないと言ってくれるはずだと私は意識している。自分で考える自分と実際の自分、その間にはものすごいミスマッチがあるのです。これは実はお年寄りの事故の非常に大きな原因の1つです。若い時は横断歩道を5秒で渡れたのに、今はひょっとしたら10秒かかってしまう。しかし、ご本人は依然として5秒で渡れるという意識を持っているということですね。実際の自分との間のミスマッチが大変大きい。これはお年寄りの事故の大変大きな背後要因です。

2番目として、過去の経験にとらわれる。高齢者の交通事故の約半分は家から500メートル以内のところで起きている。それから、75%は1キロ以内で起きている。もちろん、お年寄りになると比較的遠くまでは外出しないことも原因としてあります。

でも、事故の半分が家から500メートル以内で起きているというのは、家の周辺で事故が起こっていることを示していると思います。昔は家の周辺が結構閑静な住宅地で、車はほとんど通らなかった。そういう過去の自分の体験に基づいて今を考えてしまうという慣れが大変怖いのですね。

3番目としては、やはり体力の低下ですね。動いているものを見たり、あるいは自分が動きながら物を見たり、そういう動体視力が明らかに低下してまいります。それから暗順応。つまりトンネルに入った状態ですね。明るいところから急に暗い場所へ移った時。若い時でしたら、暗い中にすぐ慣れてよく見えるようになるのですが、どうしてもその時間が遅くなってしまいます。暗いところに対する順応が遅くなる。反応時間にもものすごくむらがあります。それから筋力の低下などもありますね。

確かにお年寄りになると視力は低下します。しかしちょっとした工夫や気配りで結構補填できるところがあるのです。だから、お年寄りになったら体力が低下するから一切運転はだめということはありません。ご本人の気配りや気遣いで結構補填できるところがあるのではないかと思います。

4番目に挙げたのは、多くの情報を一度に処理するのがものすごく低下するということです。私は社会学というものを専門にしておりますが、おそらく皆さんはあまりご存じないかもしれませんが。心理学に近い学問で、とりわけ人間と人間同士の関係を取り扱う学問なのです。社会学的な観点からいうところは非常に大事なので特に強調させていただいたのです。

例えば、学生と私が机に座ります。前の壁に信号機がついていて青や黄色、赤になったりします。学生と私が前の信号機を見て赤になったらできるだけ早く自分の前の机をポンとたたき競争をしたとします。私、学生に負けませんよ。赤になればちゃんと同時に机をたたきことができます。この競争は信号の光という1つの情報だけだからです。次に、そこに音、ブザーを加えます。ブザーが鳴って、同時に赤の時にだけ手を叩くとします。ブザー、音と光と2つで競争をするのです。残念ながら学生には全くかないません。ブザーが鳴らないのに赤だけで叩いたり、音と光をちゃんと聞き分けて見極めようと思うと時間が遅くなってしまいます。だから、2つの情報を処理するというだけで学生にかなわなくなる。

ところが、運転したり道路を歩いたりというのは幾つもの情報を処理しなくてはならないものですから、光と音、2つどころではないですよ。例えば車を運転していて右折しようと思ったら、物すごい数の情報です。まず、右折しようとしたら、向こうから車が来ないか。

その車の横から単車が来ないか。左から車が来ないか。右へ曲がった時、家の先に車がい
ないか。その時横断歩道を人が渡っていないかなど、物すごい数の情報です。

左折の方がまだ楽なのです。右折は左折よりずっとたくさんの情報を必要とします。です
から、若い方もそうですが、お年寄りになればなるほど左折事故よりも右折事故の占める比
率が増えてくる。ですから、たくさんの情報を同時に処理する力が衰えてくるということに
我々は非常に気をつけなければいけない問題です。

また私ごとになりますが、私は原稿を書いたりします。私が書斎で原稿を書いているうち
に、これは私の家内に見せたらきっと面白いと言ってくれるだろうという資料を見つけ、ち
よっと横に置いておきました。そこへちょうど家内がお昼の支度ができたと下から声をかけ
てくれたので一階に降りていったのです。降りる途中で、そうだ、さっきの資料を家内に見
せようと思ってまた2階に上がったのです。そこ時までは私は資料をとりに来たというこ
とをちゃんと覚えているのですが、書斎に入ったら窓があけっ放しになっていて、風が私のパ
ソコンのところに置いてあった大事な資料をみんな飛ばしてしまいました。しまった、大事な資
料が飛んでしまった。全部集めなくてはと思って集めて整理しているうちに、あれ？ 2階
に何しに来たんだっけ？ と、もう資料をとりに来たのを忘れているのです。こういうこと
が私は本当に頻繁に起こっています。しかし、これが交通の場面で起こると本当に大変です。

10年ぐらい前ですが、今は顧問をしている国際交通安全学会で、ある調査委員会の委員長
をしていました。その調査とは交通事故の当事者となったお年寄りの方に、その事故がどの
ような事故だったのかを詳しく聞いて事故原因を調べるという内容でした。調査場所の宇都
宮市では警察署のご協力で多くのお年寄りの方とかなり詳しい面接を実施しました。その中
の1つの事故ですが、こんな事故が起きました。

お年寄りが横断歩道を渡ろうとしたのですね。慎重なお年寄りですから、渡る時に当然安
全確認をします。まず右から車が来ていないか確認します。右からは車は来ていない。今度
は左を見ました。左を見たら、かなり遠くですが、車が走ってきていたのです。非常に慎重
なお年寄りの方だったので、かなり車は遠くでしたが、この車がとおり過ぎるのを待ってか
ら渡ろうとしていました。これはさっき私が2階へ資料をとりに行った状態です。そうした
ら、そこに窓ガラスから風が吹き込んで書類が散らばっているという事態が生じました。そ
れはどういう事態かという、ここは比較的狭い道ですが最初に右を見た時、車は1台も来
ていなかった、次に左を見て遠くから来る車がとおり過ぎるのを待っている時に、車がスー
ッとお年寄りの前を右から左へ通って行ったのです。お年寄りは、あれ？ さっき右の方は車
がいなかったのに・・・。あっ、この右後ろの細い道から出てきた車なのだと気付いたのです。
お年寄りは、ああ、良かった、渡らないで良かったと安心しながら、目の前を車がとおり過
ぎたあと渡り始めたのです。つまり、左から来る車を忘れてしまったのです。私は当時の
車のドライバーにも会って面接をしました。「あのお年寄り、不思議なのです。私の方を見て
一度止まったのですよ。だから、絶対横断して来ないと思ったのです。ところが、右から来
た車の後から突然お年寄りが飛び出たのです」・・・

本当にこれはどっちが良いとかどっちが悪いとかという問題ではありません。幸いちょ
としたかすり傷で済んだので本当に良かったです。もう1つのお話ですが、この交差点、こ
ちらが優先で、こちらは一時停止の表示がありました。お年寄りが運転する車が一時停止の
表示を見落として、かなりのスピードで走ってきたのです。こちらの優先側の方も40歳ぐ
らいの女性が運転する軽トラックが走ってきたのです。お年寄りは軽トラックを発見して急ブ
レーキを踏みました。しかし急ブレーキをかけた途端、助手席に置いてあった大事な荷物が
バーッと前へ飛び出してしまいました。お年寄りは、ああ、いけない、大事な荷物が転が
ったと思った途端にブレーキペダルを緩めてしまったのです。この結果、軽トラックを運転し
ていた女性はお年寄りの車を回避して電柱に激突してしまい悲惨な死亡事故となってしまい

ました。

なかなか対策は難しいのですが、やはり大事なものは、できるだけ少ない情報で運転とか歩行ができるように、考えごとをしないと複雑な交差点は避ける、あるいはあらかじめ地図を頭に入れて運転する、話に夢中にならないなど、できるだけ単純な判断で行動できるように、そういう気遣いが非常に大事だと思います。

5番目、生活に充実感と満足感を持っているお年寄りは事故が少ないという特徴があります。先ほども言いましたが、悩み事がないというのはとても重要なことです。例えば悩み事があっても聞いてくれる家族とか友人がいると悩みが解消します。すっきりした気持ちで行動できます。お年寄りの方は、その地域での居住年数が比較的長く、たくさんのお友達がいる、あるいは母の会に参加したり、老人クラブに参加して人と比較的たくさん話ができる。そういうお年寄りは悩み事が少ないのです。それが実は物すごく交通安全に通じる大事なことなのです。ですから、いつも私は申し上げるのですが、交通安全指導というのは、どのようにしたら運転の危険がなくなるか、どのようにしたら歩行が安全にできるとか、そういう直接的な指導も大変大事なのですが、実は仲間づくりをするだけでも悩みが解消し、すっきりした気持ちで行動できる。そういうことが非常に重要な交通安全指導の1つなのだとこのことを申し上げています。

その次、高齢者に対する交通安全指導の視点ということで、どんなことを頭に入れて指導していったらいいかということをお話したいと思います。

まず第1に、高齢者を画一的に見ないということです。お年寄りというのは非常に多様なのです。私、この年になっても運転が好きで、いつも元気に運転させていただいております。結構、遠距離の運転もします。実は免許をとってから今日まで何万キロ運転していると思いますか。実は183万キロ運転しているのです。183万キロというと月まで38万キロですから、月を2往復して、3回目の月旅行でもうすぐ月に着く、そのくらい運転しています。決して自慢ではないのですが、この年になっても安全に運転できる人は結構います。逆に私よりもずっと若くても、この人の運転は非常に危ないという人もいます。ですから、お年寄りといっても実に多様で、一人一人の個の視点に立って、どんな方なのか見ながら指導していかないとはいけません。これは運転だけではなくあらゆることにそういう視点は大事ではないでしょうか。そういう一人一人の多様性をつくっている原因の1つが実は地域なのです。そのお年寄りがどんなところに住んでいるのかということが非常に重要なのです。ですから、そうした個としての特性を決める1つが地域です。大都市に住んでいるお年寄りとは地方都市のお年寄りとはやはり全然生活の仕方が違うのです。本日お集りの皆さんも自分の指導している地域がどんな地域かということをお話いただくことが大事だと思います。

それから、生活構造。ちょっと社会学的な難しい言葉ですが、その人がどんな生活スタイルなのか、どんな時間を過ごしているのか、どんな環境なのかなど、どんな生活をされているかが非常に重要なのではないかと。先ほどお話ししたこととも関連するのですが、やはり仲間がいて、生活に満足している方は安全だというお話をしました。例えば老夫婦で生活されていて2人とも元気で活動的だというお年寄りは結構安全ですが、1人で配偶者を亡くされた、あるいは配偶者が病気がちで、その介護が大変だとかなど、どのような生活の特性を持っているか、そのことによって一人一人の生活の差が随分変わってきます。指導の仕方も変わってくるのではないかと。思います。

それから、もう1つ大事なポイントは、高齢者を弱者としてのみ扱わないことが非常に重要なポイントだと思います。実は日本のお年寄りは、世界的にみてもすごく自立心が高いのです。これは随分昔ですが、内閣府が高齢者の生活と意識という国際比較調査を実施したのです。そこで世界11カ国のお年寄り、ヨーロッパやアメリカも対象になっていますし、開発途上国のお年寄りも対象になっているのです。そういったいろいろな国のお年寄りに、あな

たがお年寄りになった時に、あなたの老後の生活は何によって支えられると思いますかという質問が1つありました。

第1の答えは、自分の生活は社会が支えてくれる。だから、社会保障を充実して国や自治体が私の老後の生活を支えてくれるのが筋ではないかというのがAの答え。Bの答えは、私の老後は、私の子供たち、親戚だとか、そういう自分の親族が支えてくれるのが筋ではないかというのが2番目。3番目のCの答えは、いや、私の老後は私自身で支える、私が若いうちにできるだけ頑張ってお金を貯蓄しておいて、年をとっても自分で自分のことは支えていけるように考えなくてはならないというのが3番目の答えです。

ヨーロッパ、アメリカのお年寄りが一番多かったのは社会が支えてくれるというA。開発途上国、タイとかフィリピンとか、そういうところのお年寄りは、親族が支えてくれるというB。日本のお年寄りは、3番、自分の生活は自分で支えるというCだったのです。すごく立派ですよ。そういう意味では、日本のお年寄りは経済的にも生活の上でも自立されていて非常にしっかりしています。そして、統計をよく見ると、高齢者で仕事を持っておられる方の比率（有職率）は、11カ国の中で日本が一番高い。日本のお年寄りは、お年寄りになってもできるだけ働いて収入を得、自分で支えていこうとする。実に立派で自立したお年寄りですね。ところが、こと交通となると弱者となる。交通になるとお年寄りというのはか弱いのだから、みんなでお年寄りをサポートしようという扱われ方が多い。だからお年寄りは交通になると受け身になってしまうのです。それは、私はやはりおかしいと思うのです。経済的・生活的にこんなに自立されているお年寄りが交通の世界でも弱者ではなく強き者として扱っていただく部分があるのではないかと。もちろんお年寄りは大事にすべきですけど。今日、私が皆さんに申し上げたい一番大事なことは「お年寄りに役割を演じてもらう場をつくる」ということなのです。役割を演じる場をつくる。つまり弱者としてのみ扱わないということ。それが実はお年寄りの安全性を高めるのです。私はそれを「参加」、「参加する機会をつくる」と言っており、参加型で交通安全教育をやっていかなければいけないのではないかと考えております。私は以前からこのことを申し上げているものですから、今の国の交通安全教育は参加・体験・実践型でやらなければいけないと、非常に強く推進いただいております。このことは非常に重要なポイントではないかと思っております。

次のポイントは、高齢者の柔軟な発想に期待するということ。お年寄りはちょっと固いところがあります。体だけではなくて心も固い。交通法規さえ守っていれば安全が保たれるとか、私に限って事故に遭うはずがない。そういうことを固く信じているお年寄り。そうではなくて、もう少し柔軟に発想をしていく。最後のポイントですが、柔軟に発想をしていただくには、他人とかかわる場をつくるのが非常に大事なのです。

固さを解消するには、自己中心的な発想を避けて、相手の立場で考える。相手と人間関係を保ち、相手の立場で考えていただくことで初めて柔軟な発想というものが出てくるのです。ですから、高齢者の目線で見たいろいろな交通安全に対する提案とか、そんなことを積極的にしていただくような場をつくるのが大事なのかなと思っております。

具体的には、お年寄りに役割を演じていただく、参加していただく場をつくるために「ヒヤリ地図」というのを提案させていただきました。お年寄りが自分の周辺で起こった、ヒヤッとした場所、ハッとした場所の地図を作るのです。その地域の地図をみんなで貼り合わせ、1枚の大きな地図ができ上がります。そこには身近な交差点、ここが私の家、ここがいつも買いに行くスーパー、ここが私の通っている病院、そういうのをみんなで印をつけながら地図全体を理解していきます。それを理解された上で、例えば歩いていて車でヒヤッとした場合に赤いシールを貼る。逆に車を運転していて自転車でヒヤッとした場合は別の色のシールを貼っていく。他のパターンで幾つかの色を決めてシールを貼っていく。近くの交差点など、非常に多くの方がヒヤッとした経験を持っている場所はたくさんシールが貼られますね。

そして、危険な場所について、曜日、時間、天候、どういう状況だったかなどを皆さんでお話をいただく。共通の体験を通して、では、これからどうしたらヒヤリがなくなるかを提案していただいたり、警察や道路管理者にアドバイスを受ける。このような一連の活動を提案させていただいて、ヒヤリ地図づくりを全国に提案して皆様に実施いただいております。

それから、今日もたくさんご参加いただいている母の会の会員の方々。母の会の皆さんにも力を入れていただいて「三世代の交流事業」も提案させていただいております。そんなことで、お年寄りをご指導いただく視点についてお話をさせていただきました。

次に、指導の時の心構えとして「人間の行動と動機づけ」ということをお話しさせていただきたいと思います。私も大学で学生に教えておりましたが、私も含め指導者というのは、人間とは、このようにしたら安全だと正しい知識を与えれば、相手が知ったことになる、それを守って行動してくれるとつい思ってしまうのです。指導者は、もう注意をしたから大丈夫だと思ってしまうのです。しかし、実は注意というのはなかなか簡単に聞いてもらえるものではないという話をさせていただこうと思っています。

人間というのは誰でも「自分は間違っていない」というように自分を正当化したくてしょうがない生き物です。アメリカのレオン・フェスティンガーという人が「認知的不協和の理論」という本を書きました。ちょっと難しいタイトルの本ですが、言っていることは簡単なことです。1人の人間は、その人の判断、物差しを持つ人間なのだ。この人間に外からいろいろな情報が入ってきます。ある情報を情報Aとしましょう。情報Aは「あなたは間違っていない、あなたが今まで考えてきたことやあなたが今までやってきたことは正しい」、その人を正当化する情報なのです。人間は正当化してくれる情報はとてもうれしいですね。私だってそうです。クラス会で、昔の友達に「鈴木君は若い学生達と接しているから、いつまでも若いな」と言われるとします。私は日ごろから若くありたいと思っているので「本当のことを言ってくれている」と簡単に受け入れてしまう(笑)。つまり、得をする情報が出ると人間は実にすんなり受け入れます。ところが、情報の中にはそういう情報だけでなく、情報B、例えば、私が若くありたいと思うことに対して対立的な情報、矛盾する情報を提供される場合があります。さっきの例ですと、「キミ、何で鈴木が若いんだよ。彼の頭をしてみろよ、髪の毛がもうほとんどないじゃないか。そんなお世辞ばかり言うなよ」。なんて言われると、この情報受け入れますか。「あいつは嫌な奴だな。学生の時からそうだった。人の後ろに回ってけなす。若い時の性格は変わっていないんだな」とその情報は受け入れられませんね。つまり自分にとって都合の悪い情報は、あら探しをして正しくないから退けていく。人間はほとんど退けてしまうのです。人間というのは、自分を正当化してくれる情報はどんどん受け入れますが、自分にとって都合の悪い情報は退けてしまう。私どもは相手のためを思って正しい注意をする。注意をされた本人は、注意をされるようなことをしているから私どもは注意しているわけですよ。この時、本人から見たこの注意はAですか、Bですか。Bですよ。注意というのは常にBなのです。相手の行動が、そのままいいのでしたら注意はしないですよ。注意というものは常に情報Bなのです。

例えば免許を取得したばかりなのに、スピードを出す運転が大好きな学生がいたとします。私はその学生に注意します。「君、免許とったばかりなのだから、あんな運転したら危ないよ。もう少し慎重に運転しなくてはいけないよ」。これは彼にしてみれば注意ですね。しかし「君の腕前ならスピード出したってどうってことないよ」という悪い友達がいます。彼はこの情報は受け入れますね。彼のためを思ってした私の正しい注意は受け入れられません。

ここにいらっしゃる指導者の方も注意をせざるを得ないから注意して嫌われてしまうことがあると思います。なかなか大変なことですが、この注意を受け入れてもらい価値を修正してもらおう。このことを考えなくてははいけません。これが先ほどから申し上げている「参加の場をつくる」ことなのです。

つまり、この考え方を考えるのはどういう時かと例えば具体的な商品名を挙げて恐縮ですが、ホンダの愛好者をAさん、トヨタの愛好者をBさんだとします。ホンダの愛好者Aさんは、ホンダのテレビ宣伝を見るとうれしいですね。みんな受け入れる。トヨタの宣伝を見ると、みんなうそだと退けてしまう。トヨタの愛好者Bさんはホンダの宣伝を見ると退け、トヨタの宣伝を見ると受け入れてしまう。だから、Aさん、Bさんがそれぞれ別にいる時は、Aさんはホンダから離れないし、Bさんはトヨタから離れません。

ここでホンダ愛好者Aさんにトヨタに乗ってもらう。相手の価値を修正するのにどういう方法が使われるかということ、一番重要なのは口コミなのです。もちろん宣伝とか対面販売も大事ですよ。口コミというのはAさんとBさんが深い人間関係をつくって、その人間関係にAさんもBさんも参加する場をつくるということなのです。その時にAさんがなぜBさんのトヨタの立場に立つか。AさんとBさんに深い人間関係をつくって、相手との人間関係に参加した時にだけ人間というのは相手の立場に立って物を考える。BさんもAさんの立場に立ってれば、Aさんが初めてホンダから離れてBさんのトヨタの立場に立つ。

私が先ほどから参加の場をつくるのがとても大事ですと再三申し上げているように、人間は自分を固く正当化して、自分にとって都合の悪い情報をみんな退ける。そこに口コミのような自分が役割を演じて一緒に参加し、話し合いをしたり、一緒に活動する場をつくることで、この固い殻が破られて自分が修正される。そういう場をつくることができるということが最近わかってきたのです。

もう1つ大事なものは、人間の行動はどうして起こるのかということです。結局、人間は問題を見つけ、それを解決するために行動するのです。なぜ食事をするのか。それはお腹が空いたと思うからです。自分は疲れたな、汗をかいたなと思うからシャワーを浴びたりお風呂に入ったりする。ところが、例えばお母さんが息子にシャワーを浴びさせたいとします。シャワーを浴びたら気持ちいいから、シャワーを浴びなさいよと言います。このように答えを与えて、それで相手に行動をさせようという考えになってしまうのです。わかっちゃいるけどやめられないのが人間なのです。わかっちゃいるけどやめられないのが人間なのに、わかっちゃいるという状態さえつくれば、それで人間は行動してくれると思うのです。でも、それは間違いなのです。本人に発見してもらおう。つまり、自分が危険な状況にいることを見つけよう場をつくらなければいけない。先ほどの例で言えば、シャワーを浴びたら気持ちいいからシャワーを浴びなさいと言うのではなく、あなた、そばに来たらちょっと臭いわよ。と言うと、多分シャワーを浴びてくれる確率は高くなると思います。つまり、「臭う」ということを本人に発見させるわけです。そうか、自分は人に不快な思いをさせているのか、それじゃ、シャワーを浴びようとなります。つまり、自分で発見して、自分で解決のための行動を起こすのです。このことが実は大変重要なポイントになってくると思っています。

最後になりますが、高齢者の安全行動を動機づける一番重要なポイントは役を演じてもらう場をつくり、積極的、能動的に活動する場をつくることによって本当の意味での動機づけができると思っています。なぜ、このことを強く認識させることに至ったかという、その裏話をさせていただきます。

それは、今からかなり前ですが、警察庁が日本の交通安全教育のあり方を根本から考え直したい。現在、諸外国でどんな新しい交通安全教育をやっているのかを私が所属している国際交通安全学会で調査して欲しいという依頼がありました。私はアメリカとカナダを中心に、幾つかの都市を調査する役割を命じられ、随分いろいろな都市にお邪魔しました。その中で、アメリカのアラバマ州のタスカルーサという町があるのです。そこにはアラバマ州立大学という大学があり、私が当時在籍しておりました千葉大学と姉妹校だったのです。千葉大学にはアラバマ大学の先生が随分教えに来て、私どもの学生や教師も大変お世話になっていたものです。その中に私がハーバード大学の時に親しくさせていただいた政治学のリード先生が

おりました。せっかくなのでリード先生に、タスカルーサの町で何か興味深い交通安全教育をやっているのか伺うため手紙を出しました。すぐに返事をいただいた内容には、あなたにとっても大変興味深い活動があるのでぜひ来て欲しいという内容でした。タスカルーサは南部の町で、昔の南部の映画に出てくるような本当に良いところです。私はリード先生の自宅に1週間ほど滞在したのですが、そこで1つの教育制度を見つけたのです。それがお手元に書いてある「ネイバーフッドウオッチ」という制度です。

「ネイバーフッド」というのは、ご存じと思いますが「お隣近所」という意味です。「ウオッチ」は時計の意味もありますがここでは「見る」、「見合う」という意味です。お隣近所同士で見合いましょうという意味の制度がネイバーフッドウオッチなのです。

ネイバーフッドウオッチとは、タスカルーサの町の婦人警察官の方が子ども達のボランティア教育をしようというのが一応表面的な目的です。子ども達にボランティア体験を通してその重要性を認識させ、ボランティア精神を子どもの時から養わせることが一応名目である制度です。しかし、他にもう1つ大事な目的があるのです。そここのところをお話します。子ども達は4人ぐらいで一人住まいのお年寄りや老夫婦で住んでいるお宅へ週に1回ぐらいの頻度でボランティアをしに行くのです。まず、婦人警察官がお年寄りの家を訪問して「今度子ども達のボランティア教育をするために、週に1回ぐらいお宅を訪問します。その時、子ども達のボランティア教育をするために何か用事をつくっていただけませんか。ご自身でできると思いますが、例えば部屋の植木鉢を移動させるとか。もし、子ども達みんなで力を合わせて運んでくれたら『ありがとう。おじいちゃんたち力がなくなったので助かるよ』と言ってあげてください。ぜひ、子ども達がやって良かったと思うようなボランティア体験の場を提供いただけませんか」と、お願いに伺うのです。お年寄りは「それだったら家にいて子ども達の教育ができる訳だし、ボランティアは大事なので積極的に協力しますよ」と賛同していただける。婦人警察官は「ありがとうございます。ぜひよろしくお願いします。ただ、私たち1つ心配なことがあります。それは、子ども達がボランティア活動の帰り道、もし事故に遭ってしまったら、せっかくの大事なこの教育の意味がなくなってしまいます。ですから申し訳ないのですが子ども達が来たら、最初に、『今日は信号どうだった?』とか『みんな信号をちゃんと守って渡った?』など、子ども達に簡単な交通安全教育の指導をしていただくと子ども達の事故がかなり防げるのではないかと思いますので、それをご協力いただけますか」とお願いします。お年寄りは「そうですね。それは本当に大事なことだ。子ども達が途中事故に遭ってしまったら大変なことです。もちろんやりますよ」と賛同していただく。「ありがとうございます。ぜひお願いします。ただ、皆さんご存知の交通ルールは昔のルールで、今はルールが変わっているかもしれない。だから、ここに大変易しく書かれた交通安全の資料がありますので、これを読んで子ども達に正しい知識を教えてあげてください。」もうわかりますね。何が目的か。子ども達のボランティア教育も目的なのですが、実はお年寄りへの交通安全教育が本当の目的なのです。

従来、お年寄りへの交通安全教育とはお年寄りを集めて「こうしたら安全です。こうしたら事故に遭いませんよ」とお話をするだけでした。お年寄りは受動的にただ聞くだけです。交通ルールの資料を配られても全く見ない。それで終わってしまう。これでは駄目なのです。要するに、お年寄りに子ども達の指導をするという役割を与えます。先ほどの「弱者」としてのお年寄りではなく、「強者」として、強いお年寄りになっていただいて子ども達を指導するという役割を演じる場を与えることによって、実はお年寄り自身に安全教育を動機づけるのです。これが参加教育なのです。こういう方法でお年寄りに参加してもらい動機づける。このことが本日、長い時間を使ってお話しさせていただいた趣旨になります。

時間になりました。今日は大変ご熱心に聞いていただいて本当にありがとうございました。これでお話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

活動事例発表

「山形県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 久連山 信子

皆様、こんにちは。山形県交通安全母の会連合会副会長の久連山信子と申します。山形県交通安全母の会連合会の活動について発表させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、活動発表の前に、山形県について簡単にご紹介いたします。山形県は大きく4つの地域に分かれており、35の市町村があります。蔵王や鳥海山、羽黒山、月山、湯殿山から成る出羽三山などの名峰や芭蕉の句で有名な山寺。また山形県の母なる川、最上川など、四季折々に表情を変える豊かな自然に恵まれています。

山形県は、自然の多さに比例して農業も盛んです。米、そば、米沢牛、サクランボ、ラ・フランスなど、食のおいしさを求めて全国から多くの方々から足を運んでいただいています。地元産のサクランボを袋詰めし、世帯訪問の際に配布している地域もあります。また、全市町村に温泉が湧く県で、山や渓谷に囲まれた温泉、近代的な大型旅館が立ち並ぶ温泉、湯治の湯、海沿いの温泉など、さまざまな温泉を楽しむことができます。

では、山形県交通安全母の会連合会についてご紹介いたします。山形県交通安全母の会連合会は昭和41年12月7日に全国で4番目の県連合組織として設立されました。地道な活動を続け、平成28年に設立50周年を迎え遊佐町で盛大に記念大会を行いました。

会員数は、3月31日現在で10万5,332人となっております。会費は連合会運営員負担金として1戸30円、交通遺児激励募金として1戸20円をお願いしております。その他、運営費として市町村ごとに会費をお願いしております。

山形県交母連合会は、会員負担金と山形県からの員負担金で運営しておりますが、県からの補助金は全体の約7.5%にすぎず、運営費のほとんどを会員の負担金で賄っております。また、交通遺児激励事業は、別会計として県民からの募金と篤志家からの募金で運営しております。

続いて山形県交通安全母の会連合会の主な取り組みを紹介いたします。高齢者の交通事故防止活動といたしましては、高齢者世帯訪問、高齢者交通安全教室の開催、夜光反射材の普及促進、夜光反射材直接貼付活動を行っております。

子供の交通事故防止活動といたしましては、新入学児童への反射材やランドセルカバー贈呈、かもしかクラブのリーダー研修会を行っております。

子供と高齢者の交通事故防止活動といたしましては、ハートフルメール事業、世代間交流交通安全教室を行っております。

各種交通安全県民活動といたしましては、交通安全出発式のパレードに参加したり、夏には道の駅などで帰省客への啓発活動を行っております。

また、後ほどご説明させていただきますが交通遺児激励事業も行うなど、さまざまな活動に取り組んでいます。

高齢者の交通事故防止活動の様子です。各市町村の実情に合わせた活動を行っております。市町村大会などの際に、反射材を身に着けたファッションショーを行ったり、実際に部屋を暗くし反射材にライトを当て、効果を体験してもらうことにより夜光反射材の普及に努めております。また、反射材を配るだけでは大切にしまい込んでしまう高齢者の方も多く見受けられるので、交通安全教室を行う時には、参加者の靴や杖などに反射材を直接貼付しています。

先ほど開始の時にご紹介がりましたが、1台で歩行者と運転者の危険予測体験ができる交通安全危険予測シミュレーターを山形県が全国で初めて導入したのを受けまして、母の会の交通安全教室にも積極的に活用しております。

次に、子供の交通事故防止活動の様子です。新入学児童へ夜光反射材を配ったり、反射材付きのランドセルカバーを贈呈しております。山形県のサッカーJ2のモンテディオ山形のマスコットのディーオやプロバスケットボールチームであるパスラボ山形ワイヴァンズのマスコットのヴァンゴと一緒に贈呈した地域もあります。子供たちは大変喜んでおりました。ほかの市町村でも地域の実情に合わせ、幼稚園生や小学生、中学生を対象に反射材を贈呈しております。

次に、ハートフルメール事業についてご紹介いたします。県内の小学4年生から自分の祖父母や近所の高齢者、施設の高齢者宛てに交通安全の絵はがきを描いてもらい、描いた子供と受け取った高齢者、掲示を見た高齢者に交通安全について再認識してもらう事業です。各小学校に協力を依頼し、夏休みの宿題や授業の一環として取り組んでいただいております。秋の交通安全県民運動にあわせて掲示させていただき、その後、祖父母などの高齢者宛てに発送しております。はがきや手紙を書く機会がないのでいい機会になった、子供たちは楽しんで描いており、その後、祖父母から上手だねと連絡があったようで大変喜んでいて、祖父母も孫からの手紙に大変喜び、改めて気をつけようと思ういい機会になったなどの感想をいただいております。また、役場や老人会の集まりなどで掲示することで、地域の多数の高齢者の目にとまり、毎年楽しみにしているというお声も頂戴しており、とても好評いただいている事業です。先ほどハートフルメールのはがきや展示の様子も映させていただきました。

交通遺児激励事業についてご紹介いたします。山形県交通安全母の会では、昭和46年から、不幸にして交通事故でお父さんやお母さんが重度の障害を負ってしまったり、亡くなられて交通遺児となられたお子さんたちを励ますために、県民や篤志家からいただいた募金を財源に激励見舞金や勉学等奨励金などを給付しております。対象は県内在住の満18歳までの方ですが、引っ越し等で県外にいるお子さんも支援しております。

給付内容としましては、事故が発生した時に給付します激励見舞金は1人につき5万円、遺児が複数いる場合は2人目以降も1人につき5万円を加算して給付させていただいております。勉学等奨励金は年1回、12月に15歳以下の遺児に5万円、16歳以上18歳以下の遺児に11万円を給付させていただいております。次に、入学祝金は、小学校及び中学校入学時に5月をめどに給付させていただいております。1人につき5万円となっております。卒業等祝金は、中学校を卒業する遺児1人につき5万円、18歳に達した遺児1人につき10万円、これを3月に該当者に給付させていただいております。現在49名のお子さんを支援しております。

そして、新たな取り組みとして、平成29年度より山形県のサッカーチームであるモンテディオ山形より、ホーム戦親子招待事業を実施いただいております。昨年は4世帯の保護者の方とお子さんに観戦していただき、貴重な体験ができたなどの感想を多数頂戴しました。今年も秋の試合から招待いただく予定です。また、平成30年度より、親子ふれあい支援事業として全国共通食事券と映画招待券をお子様と保護者へプレゼントしています。親子で楽しいひと時を過ごしてもらいたいとの思いから実施しております。夏休みに合わせて送付しましたところ、保護者の方よりお礼の連絡を頂戴しました。また、こちらにも掲げさせていただいているのですが、「交通安全は家庭から」ののぼり旗を作製しまして、遺児を出さないための活動として活用しております。今後も遺児の方たちに寄り添いながら、さまざまな支援を続けていきたいと思っております。今後も皆さんと力を合わせて、黄色いたすきに思いを込めて活動していきたいと思っております。

ご清聴ありがとうございました。

「八戸市交通安全母の会連合会の活動について」

八戸市交通安全母の会連合会 会長 速水 悦子

ただいまご紹介いただきました青森県八戸市交通安全母の会連合会の速水でございます。

八戸市は市制89年目に中核市となり、人口23万人、御多分に漏れず高齢者の割合は29.3%と高齢化が進んでおります。八戸市交通安全母の会連合会は昭和44年10月に設立しており、ことしで49年目となります。母の会連合会は、一般財団法人青森県交通安全協会、八戸地区交通安全協会の支部の中に婦人部が15支部あり、その婦人部長が八戸市交通安全母の会連合会の理事となり、会員数はことし140名、「交通安全は家庭から」の合言葉のもとに活動しております。私は昭和52年から鮫支部でお手伝いをしており、今年で41年目です。交通安全ほほえみカード作製に当たり、八戸警察署と八戸地区交通安全協会、八戸交通安全対策協議会の監修のもと、「自転車も歩行者もルールを守りましょう」という見出しで、交通安全キャラクター、まもるくんのかわいい絵柄で呼びかけをしております。大きさははがき大で裏表印刷しております。

交通安全活動で、市民の方にほほえみカードを説明し、次にポケットティッシュを渡し、最後に反射材を手渡します。かばんやバッグに反射材をつけている人には、反射材をつけてくれてありがとう、今日これを差し上げますので、あなたの大切な人にお分けしてくださいと一言言葉を添えて渡すことを心がけております。

活動の場所は、毎年年間行事として、大型商業施設の八戸ラピアショッピングセンターの年4回を初め、八戸市民病院、日赤病院、青森労災病院のロビーなどでほほえみカードなどを3セットで手渡し、また年末には大型デパート前で会員がサンタの衣装を着け、その他の会員は赤い帽子をかぶって、よいお年をお迎えくださいと一言言葉を添えて手渡しております。

母の会連合会発足当時から八戸警察署管内での飲酒運転での検挙・逮捕される人が多く、私が会長になった5年前でも20年間県内でワースト1でした。「交通安全は家庭から」の合言葉で始まった母の会として、何をしたらよいかを考え、飲酒運転「絶対しない・させない」宣言書を作成し、署名活動をすることにし、初めの年は3カ月とか半年で期限を決めて取り組みましたが、それぞれの支部または各地域でいろいろな行事があり、時間が足りないなど意見があり、2年前からは1年間の期限にして、多くの市民に署名をしてもらうように心がけて活動してきました。平成27年には9,842名、28年には1万8,585名、29年は3万125名、30年は3万8,268名となり、29年には八戸市飲酒運転を根絶するための社会環境づくり条例が施行されました。母の会の署名期間を7月1日から翌年の6月30日として活動しております。飲酒運転で検挙・逮捕の数は、平成28年1月1日から12月31日まで139名、29年は137名で、2名だけの減少であったが、母の会総会時には、八戸警察署からは、交通事故での死者数、負傷者数が大幅に減少しているの、「飲酒運転しない・させない・許さない！」の署名活動のおかげで減少しているとお言葉をいただきました。緻密な活動が大事であると感じました。

私ごとですが、今から48年前の昭和45年3月23日、義理の母が昼の飲酒運転の車にはねられ、即死でした。母は53歳でした。私は次男の嫁で、歯医者に勤め、2人目を出産して3週間目でした。男の子が生まれたと喜んでいたら矢先の事故でした。主人の兄弟は8人で、母の死後、5人の兄弟が結婚しました。その結婚式の時に母がいたら、どんなに喜んでこの写真におさまっていただろうと思うと、胸が締めつけられたことを覚えております。小柄なあの元気な母が、きちんと右側を歩いていたのに、ある日突然命を奪われる悲惨な交通事故、飲

酒運転のニュースを見るたびに、聞くたびに、その当時のことが鮮明に思い出されます。

この苦い経験があるので、飲酒運転根絶の署名運動には力が入ります。母の会は「交通安全は家庭から」の合言葉に、悲惨な交通事故が1件でも少なくなることを願いながら私の発表を終わらせていただきます。ご清聴まことにありがとうございました。

「明るいイーハトーブの実現を目指して」

花巻市交通安全母の会連合会 会長 伊藤 蓉子

「明るいイーハトーブの実現を目指して」岩手県花巻市交通安全母の会連合会会長の伊藤蓉子です。今日はよろしくお願ひいたします。

まず最初に、花巻市と花巻市交通安全母の会連合会の紹介をいたします。花巻市は、平成18年、旧花巻市、石鳥谷町、大迫町、東和町が合併して現在の花巻市が発足しました。人口は約9万6,000人で、県内4番目の規模となり、岩手県のほぼ中央に位置し、東西に山々が連なり、季節ごとに変化に富んだ自然風景が広がる美しい町です。西側には花巻温泉郷が広がり、国内はもとより外国からのお客様もお迎えしております。

続いて、花巻市交通安全母の会連合会は昭和41年に設立されました。市町村合併により、現在は12支部の単位母の会で構成され、会員数は約1万3,000人となります。

また、花巻市の観光といいますと、ユネスコ無形文化遺産の早池峰神楽や獅子踊りなどの郷土芸能、日本三大杜氏の1つの南部杜氏、さき織り、ホームスパンなどのすぐれた技術が多く伝えられています。そして、「雨ニモマケズ 風ニモマケズ」でご存じの宮沢賢治さん、萬鉄五郎さんなどの世界的に知られる先人を輩出しております。表題のイーハトーブとは宮沢賢治さんが理想郷と謳っているものです。

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します。1つ目は春・秋の全国交通安全運動に伴う通学路、交差点等での街頭活動。2つ目は夏の一服一休運動。夏の交通事故防止県民運動期間中に、暑さなどによる過労運動の防止、夏休み中の子供の交通事故防止などの目的で、高速道路のインター出口、大型店前などで街頭啓発活動しております。夏休み中でもあり、子供たちも自主的に参加しております。この写真にないのが残念ですが、子供たちも参加してください。3つ目は世代間交流事業として、交通安全教室に参加しない高齢者を孫と一緒に参加して学習する場として、交通安全ミニ運動会を開催しております。今年度で27回目を迎えております。この事業は、花巻市交母連としても一度に集まる人数が多く、最大の事業です。昨年度は350名の参加者でした。標識合わせクイズや交通安全ドリブル競走など、競技を通じて交通安全を三世代が一緒になって楽しく学習しております。競技の中に交通ルールの基本の「とまって確認」を取り入れ、世代間の交流を深めつつ交通安全意識の高揚を図る目的で実施しております。種目の1番目はボール送り（サブタイトル「みんなで心を1つに」）。画面の下の部分がそうです。上で受け取った人は、足の間から後ろへ送る。下で受け取った人は上ということをもみんなが声を合わせて、上下、上下ということをも目的とした競技です。2番目は標識合わせです。このようにして最初に走っていくと標識名があります。次に、標識の絵があって、それを合わせていく形になります。3番目がお支度ゲーム（サブタイトル「急いで飛び出しなしょ」）ということで、運動会でいいますと借り物競走です。最初の一番手の子供さんとお父さん、2番手が高齢者の方、反射材を足につけて走ります。3番手がお母さん、という感じで反射材をつけて歩くことが目的です。4番目がドリブル競走です。この絵の上にもありますが、ボールをドリブルして、横断歩道があるところとまって手を上げて渡るといった形です。このように全部の種目

に横断歩道を設けて、必ず手を上げて止まり、声を出して、右、左、右の確認を行うことがルールです。それで、母の会の役員が横断歩道に立って、左右確認をきちんとできたか確認をしております。また、「道路標識合わせ」ですが、以前は無差別に出題していましたが、参加者から、こんなの見たことない、この標識どこにあるの？ この辺で見たことないなどの不満が出ましたので、現在は花巻市付近で目にする標識を出題しております。高齢者の方と、お父さん、お母さんですので、高齢者の方は花巻から遠くに行かないからという感じで、まず一番身近な標識をきちんと認識していただこうと思って、周りにある標識でやっています。4つ目は冬の交通事故防止活動として、冬道の安全運転をドライバーに呼びかけるため、夢あかりによる活動を実施しております。雪道の交通安全の願いを込めて始めた事業です。冬休みの子供たちも参加して、約100個の雪灯籠をつくり、交通安全の願いの火を灯します。上の画面は、子供たちが一緒になってバケツに雪を入れて雪灯籠をつくっているところです。そちらの写真は、ショッピングセンターの駐車場の道路に面したところにこのようにして火をともします。そのほかに、高齢者宅訪問活動をふれあい訪問として実施しております。

まとめとして、私たちは「交通安全は家庭から」をスローガンのもと、「事故に遭わない、事故を起こさない」をモットーに活動しております。事故が続くと挫折しそうになりますが、関係機関と足並みをそろえ、地道に活動し、宮沢賢治さんの願う明るいイーハトーブの実現に近づきたいと思っております。最後に一言ですけれども、岩手県花巻市にマルカン食堂という場所があるのをご存じでしょうか。一時期テレビなどで話題となったお店です。地元の人なら一度は食べたことのある25センチほどのソフトクリームがある有名なデパートのお店です。一時期閉店に追い込まれましたが、昨年復活しました。この写真のように、隣の割り箸入れとほぼ同じ大きさです。そして、地元ではこの割り箸でソフトクリームを食べるのがマナーです(笑)。この夏は全国的に猛暑でしたが、これからも交通安全活動をソフトクリームのように細く長く継続していきたいと思っております。花巻に観光に訪れた際には、どうぞこのソフトクリームを食べてみてください。本日はどうもありがとうございました。

「交通事故ゼロを目指して」

仙台市宮城地区交通指導隊 白沢分隊 副分隊長 槻木 明美

皆様、こんにちは。仙台市宮城地区交通指導隊の槻木明美と申します。本日は「交通事故ゼロを目指して」と題しまして、仙台市宮城地区交通指導隊で行っております交通安全啓発活動について事例発表をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

まず、仙台市についてご紹介いたします。仙台市は宮城県の中央部に位置し、青葉区、泉区、宮城野区、太白区、若林区の5つの区で構成されております。平成30年8月1日現在の人口は106万人となっております。

続きまして、仙台市宮城地区交通指導隊についてご紹介いたします。先ほど仙台市が5つの区で構成されているとお話ししましたが、私ども青葉区の西部、旧宮城町管内の地域を宮城地区と称しております。宮城地区には、作並温泉や定義如来などの自然豊かな観光地から錦ヶ丘といった新興住宅地まで存在しております。また国道48号線という幹線道路も通っております。特に6月のサクランボ狩り、祝日、土日は何十キロもの渋滞が続いております。

仙台市宮城地区交通指導隊はこのような地区で活動しており、現在66名の隊員が所属しております。

主な活動内容は、登校時の街頭指導、小学校での交通安全教室、交通安全啓発活動、地域の行事での安全確保などとなっております。交通安全協会や警察、仙台市など、地域と連携しな

から活動しております。本日は、このうち交通安全啓発活動について2つほどご紹介させていただきます。まず1つ目に、交通死亡事故ゼロキャンペーンをご紹介します。このキャンペーンは、ここ数年宮城地区管内で交通死亡事故が発生していることを受けて計画されたものです。昨年は8月から12月にかけて3件発生しており、事故の発生場所が特定の場所ではなく宮城地区管内のさまざまな場所で起きていたため、このような形での実施となりました。

まず実施日ですが、平成30年8月から平成31年3月までのうち、9月を除き月1回の実施となっております。9月を除いているのは、秋の交通安全運動期間に合わせて別のキャンペーンが多数予定されているためです。実施場所は毎月違う場所となっております。宮城地区には交通安全協会の支部が7支部あるのですが、それぞれの地区を持ち回りで行うようになっていきます。次に、参加者ですが、宮城地区内の交通安全協会各支部から2~3名、仙台北警察署から若干名、仙台市宮城総合支所から2~3名、仙台市宮城地区交通指導隊から3名となっております。活動内容としては、横断幕、のぼり旗、ハンドボードを使い、運転手さんや歩行者に交通安全の呼びかけを行うというものです。こちらは先月8月10日に上愛子小学校付近交差点で実施した時の様子です。国道沿い100メートルにわたり、33名の参加者が交通安全を呼びかけました。右上の写真が横断幕による啓発、左下の写真がのぼり旗による啓発、右下の写真がハンドボードによる啓発の様子です。

2つ目に、自転車利用者に対する街頭指導をご紹介します。この活動は、平成26年9月21日、秋の交通安全運動出動式において、仙台市宮城総合支所及び仙台北警察署から広瀬中学校が自転車利用マナーアップモデル中学校に指定されたことを受けて始まりました。広瀬中学校は5つの小学校から生徒が集まるため、自転車を利用する人も多く、在校生徒数が1,000人を超えるマンモス校となっております。それでは、実施概要についてご説明いたします。実施日は毎月第3木曜日を基本として行っております。当初は毎月15日に行っていましたが、広瀬中学校の先生方による登校指導が毎週木曜日に実施されていたため、より多くの先生方に自転車の交通安全に対する意識を高めてもらうよう、昨年度から第3木曜日に行うように変更しました。

実施場所は、広瀬中学校東側校門前、広瀬中学校の通学路となっている錦ヶ丘からの下り坂、JR仙山線愛子駅前の3カ所で行っております。広瀬中学校東側校門前では、毎月の通学路、愛子駅前では隔月で交互に実施し、1回の実施においては2カ所で行っております。こちら当初は広瀬中学校側東側校門前と愛子駅前の2カ所だけ行っておりましたが、錦ヶ丘からの坂道が長い下り坂となっており、スピードを出す自転車が多かったため、錦ヶ丘の下り坂でも行うように変更しました。参加者は、交通安全協会から6名、仙台北警察署、仙台市宮城総合支所、広瀬中学校から若干名、宮城地区交通指導隊から4名です。広瀬中学校の先生方は、当初は各学年の交通安全担当者のみでの参加でしたが、実施日を第3木曜日に変更してからは多くの先生方が参加しております。活動内容としては、横断歩道の渡り方や走行時のルール遵守に関する概要指導と啓発品の配布を行っております。こちらは各実施場所での活動の様子です。右上の写真は、広瀬中学校東側校門前の様子です。左下の写真は、通学路である錦ヶ丘からの下り坂の様子です。右下の写真は、JR仙山線愛子駅前の様子です。

最後に、先ほどお話ししました広瀬中学校では、自転車に対する街頭指導を開始した翌年から通学時のヘルメット着用が義務化となりました。これはこの活動を通して交通安全への関心が高まり、中学校の先生方や保護者の方々にヘルメット着用の重要性を感じてもらえた結果だと思っております。私たちの活動の成果のほとんどは目に見えるようなわかりやすいものではありませんが、小さな積み重ね1つ1つが確実に交通事故の減少につながっています。交通事故がゼロになるというのはなかなか難しいことかもしれませんが、これからも交通事故ゼロを目指し、積極的に活動していきたいと思っております。以上で事例報告を終わります。ご清聴いただきましてありがとうございました。

「八峰町交通安全母の会の活動について」

八峰町交通安全母の会 会長 高崎修子

皆さん、こんにちは。私は、秋田県八峰町から参りました高崎です。八峰町は、平成18年に八森町と峰浜村が合併して誕生しました。秋田県の沿岸部にあって一番北に位置する町です。お隣はもう青森県です。私は、そこで交通安全母の会の会長を務めております。

初めに、町のことを少しご紹介いたします。私の住んでいる八森地区は、秋田音頭では「秋田名物 八森ハタハタ 男鹿で男鹿ブリコ（アソソソレ）能代春慶 桧山納豆 大館曲げわっぱ」と歌われて、県内の名産のトップに登場します。昔からハタハタのとれる町として知られてきました。

白神山地が世界自然遺産に登録されると、白神山地の麓としても注目されるようになり、訪れる自然愛好家も格段に多くなってきました。資料にもありますが、これが白神山地です。

ところで、本日お集まりの皆さんにちょっと問題を出したいと思います。日本で登録された世界自然遺産は、北から順に、知床、白神山地、屋久島、小笠原諸島と4カ所ありますが、このうち最も早く登録されたところはどこでしょう。そうです。白神山地なのです。白神山地は1993年に屋久島と同時に2カ所登録されました。

さて、八峰町について少し紹介いたします。町の人口は7,200人余りです。御多分に漏れず、少子高齢化、過疎化が進んでいます。びっくりするかもしれませんが、高齢化率は43.9%です。町の特産としては、従来から魚や海藻の加工品がありました。最近ではシイタケの菌床栽培や薬品会社と提携したカミツレやキキョウなどの生薬の栽培も軌道に乗ってまいります。薬品会社といっても本当は龍角散です（笑）

次に、交通安全母の会の歩みについて少し触れます。私たちの地域には二十数年前に交通安全母の会がありました。会員の減少や会長さんの病気のために会の存続が危ぶまれた時期があったそうです。もとより交通安全の活動に対する期待は大きく、町当局の働きかけもあり、当時の婦人会が活動を引き継ぐことになりました。八森婦人会は、現在会員数120人弱です。時には赤十字奉仕団、時には交通安全母の会として活動しております。皆さんのところも同じですか。よかったです（笑）。交通安全母の会としては、町の交通安全対策協議会に加盟しており、事務局を役場のほうに置いて、何かと支援してもらっています。その中で私たちは地道な活動をしています。活動内容について述べることにします。まず、交通安全期間中ですが、のぼり旗の設置、児童の通学時の見守りや声かけ、それに町の交通安全大会への参加、高齢者世帯訪問、子育て世帯訪問なども行っております。最近の交通事故は高齢者の関係する事故が多く、そのため秋田県では交通事故多発警報というものが出ることになって、珍しくありません。「交通安全は家庭から」をモットーに高齢者世帯訪問を行って、自分たちの家庭や地域からは交通事故を絶対に起こさないという願いを届けることにしております。地域には日中独居の人が少なからず、訪問すると交通安全の話だけでなく、体調の良し悪しや孫の話、畑の出来具合など、話題が広がります。状況によっては老人クラブの友愛活動訪問などと内容が重なってしまう時があります。でも、私たちは私たちの活動と割り切って考えております。一方、子育て世帯訪問は、日中在宅している人が少なく、たとえ在宅していても玄関をあけてもらえなかったり、話を聞いてもらえない時もあったので、最近では子ども園を訪問することにしております。訪問の日程調整を役場の事務局に依頼し、子ども園と連絡をとってもらっています。訪問時には子供たちはよくお話を聞いてくれて、とても可愛いです。さらに保育士さんたちも喜んでくれて、また来てくださいねという言葉に甘えて、ここ四、五年は毎年通っています。毎年受け入れてもらって、とてもありがたく思っ

ております。

最後に、現況と課題ですが、私たち婦人会は旧小学校の学区ごとに3つの分会に分かれております。高齢者世帯訪問時は3つの分会ごとに行っております。子ども園は3つの園が統合して1つになったこともあり、3分会合同での訪問活動です。婦人会などで集まるたび、「交通安全は家庭から」をモットーに、まずは家庭内での話し合いや声かけで交通安全への意識を高めるように話し合います。自分たちの家庭からは、交通事故に遭わない、起こさない、飲酒運転は絶対にしない、させないことあるごとに話すようにしております。

現在、婦人会員は高齢者が多くなっているため、余り負担のかかるようなことはできません。活動を続けるには楽しい会ではなくはなりません。そのため、細くてもいいので長く続けたいと思っております。以上、ご清聴ありがとうございました。

「3.11震災後の交通安全母の会の復活に向けて」

福島県交通安全母の会連絡協議会 副会長 林 仁子

皆様、こんにちは。ただいまご紹介いただきました福島県交通安全母の会連絡協議会の林と申します。「3.11震災後の交通安全母の会の復活に向けて」ということでお話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。

平成18年1月に、旧原町市、鹿島町、小高町の合併によりまして南相馬市が誕生し、母の会連合会となって、それぞれの区ごとに地域に合った活動を進めてきたところでございます。

ここに書いてございますとおり、平成23年3月11日に発生した東日本大震災による地震と大津波により、かけがえのない尊い命と財産、これまで築き上げてきた歴史的・文化的財産、住宅や交通網など地域の社会的機能に壊滅的な被害があり、また東京電力の原子力災害により、住民の避難等から地域住民の生活不安や地域産業の衰退など、深刻な状況になりました。

このような状況の中、相馬地方での一千有余年を誇る歴史を持つ相馬野馬追が震災を乗り越えて今なお継続して開催されていることは、復旧・復興の後押しとなっております。現在も行政と地域が一体となり、街づくりに取り組んでいるところでございます。

原発事故により避難区域となったふるさと、事故当時についてですが、私の住んでいる南相馬市小高区についてお話をします。その日、海から100メートルぐらい離れた職場にいました。津波から逃れて小高い山に逃げました。そこには職場の近くの人たちが20人ぐらいおりました。とても寒い夜でした。次の日の午後に区役所の近くの文化会館に行きました。人で溢れておりました。高齢者施設の方がたくさんいらっしゃいました。施設に戻るので車椅子で送ってと言われるままに150メートルぐらい先のホームに送り届けたり、豚汁の炊き出しのお手伝いをしたりしておりました。誰とはなしに避難という言葉が出ました。情報もなく不安でしたが、会館の管理者の方から、原町のほうに帰ったら夜9時まで仕事をしているので、待っていれば乗せていってあげるよと言われて、車に乗せていただいて裏道を通ってまいりました。ある体育館に着いたのですが、8日間で6カ所移動しました。夫とは福島で再会しました。首都圏にいる娘とか息子たちに夫と一緒にあったということ連絡したら、福島は危ないのですぐ東京に来るようにということで、わけもわからず福島空港から東京へ行ったところでございます。

現状、小高区の母の会についての現状を申し上げます。20キロ圏内の避難指示は解除にはなったものの、戻って生活している人は、震災前は1万2,842人でしたが、現在は2,875人、しかも半分の人が65歳以上の高齢者です。区内に4つあった小学校は1カ所にまとめられて、去年の4月に4つの小学校にまとまって小高区4小学校となりました。震災前、4小学校で

711名いた子供たちが現在は4つに分かれて74名が学校生活を送っております。また、中学校も1校でしたけれども、その子供たちも58名が学校生活を送っているところです。

ほとんどの小・中学校の生徒がジャンボタクシーやバスでの通学となっております。だから、子供たちの姿は余り見えません。2校あった県立高校は大高産業技術高校となって再スタートしました。もちろんこれもバスでの通学です。夏休み中は電車で通う子供たち、部活の子供たちを少し見かける程度でした。

母の会の活動ですが、震災中は鹿島区では役員を中心として子供の交通安全教室などを開催しておりました。一番大きな原町区は活動の休止に追い込まれましたけれども、何とか今立ち直って活動を継続しているところです。私の所属している小高区交通安全母の会ではまだ活動ができておりません。南相馬市交通安全母の会連合会がありますが、交対協、交通安全協会、警察署等の会議やキャンペーン等に参加しております。また、県交母の事業なども、交通安全千葉県大会や子供と高齢者の交通安全リーダー研修会、そして総会とかにも出席いたしております。復興に向けてですが、このような現状の中で、震災前のような活動ができるのか少し悩みましたが、区役所の担当者と相談しながら、交通安全母の会の活動をするべく今努力しているところです。当時の県交母の山崎会長から、母の会をなくすのは簡単、県交母とつながって何とか存続させてくださいねと言われ、頑張らなければと思いました。避難先の千葉県木更津市から会議や研修会、大会等に参加しておりました。

福島に帰ると、皆様からたくさん元気をいただけるし、ほっとする瞬間でした。離れて地域の活動もしないで役員なんて・・・という声も聞かれましたけれども、そんなことは平気でした。木更津地区の交通安全協議会の役員として4年間お手伝いをさせていただき、これも楽しい思い出となりました。早く家に帰りたい、そして、活動を再開したいと思っておりましたが、体調を崩したり家の改修に時間がかかり、6年9カ月もの間の避難生活でした。この間、母を亡くし、夫と2人で何とか皆さんのお世話になりながら頑張ってきたところです。

これからのことですが、母の会の分会が各行政区にあり、39人の分会長さんがおりました。津波で亡くなった人もいたり、行政区ごと、誰も住まなくなったところがあったりで、なかなか復活は大変だったなと思っておりますが、10月14日に何とか頑張って総会を開こうと今動いているところです。今後は、小・中学校のPTAの方にもお声がけをしていくようにしたいと思っております。本日ここにお集まりの皆様、どうぞいろいろ教えていただきたいと思っております。一からのスタートとなりますがよろしく願いいたします。本当でしたら県の活動の紹介とかもしたかったですけれども、私の思いと、このような状況ということを皆様にお知らせしたくて今日はこのような形の発表とさせていただきます。聞いていただいて大変ありがとうございました。

【2日目】

講演

「子どもへのグリーフサポート活動」

～ 交通事故等で家族を亡くした子どもをささえる ～

あしなが育英会 東北事務所長 西田 正弘

皆さん、おはようございます。西田正弘と申します。よろしくお願いいたします。

震災で親を亡くした子ども達を中心ですが、遊んだり、おしゃべりしながら気持ちを和らげて、親を亡くしたダメージをできるだけ軽くして、自分自身の人生に向かって勉強したりスポーツをやったり、自分のやりたいことをするという方向に彼らの人生が向かうような手助けをする活動をさせていただいています。子ども達と初めて出会う時に必ず自己紹介をするのですけれども、そのパターンでやってみますので、ちょっと聞いてください。

名前、どこから来たか、今の気持ち、それから、好きな食べ物。名前は西田正弘と申します。年はちょっとパスです(笑)。子ども達からは“にしやん”と呼ばれています。先生ではないので、皆さんも先生ではなくて西田さんとか“にしやん”とか呼んでくれるとうれしいです。今の気持ちは、皆さんの視線もあってちょっと緊張しております。好きな食べ物はチョコレートです。いつも意外に思われるのですね。意外ですか(笑)。

では、甘いものが好きなのですねと言われたりするのですが、実は甘いものはそんなに好きではないです。チョコレートが好きなのですね・・・。こんなふうにお互いに自己紹介しながら、死んでしまった人は帰ってこないけれども、にもかかわらず、新しい出会いをつくっていく、そういう活動をしているという言い方もできるかなと思います。

今日は交通安全に携わっている皆さんの前で、多分予防というのが大きな仕事かもしれないのですが、遺された子ども達をどう支えるかということと、皆さんが街角に立って「行ってらっしゃい」とか「お帰り」とか声をかけられている。そういうまなざしというか、目の前にいる子どもに、「そこにあなたがいるね。気をつけてね。今日はどんな勉強してきたの?」というようなかわり。一人一人の大人のまなざしが子どもにとっていかに大事なかなという話をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

誰がどんなふうになくなるのか、死ぬのかというのはその時代によってかなり変化があります。その変化によって遺された子どもを支える歴史というのが出てきました。1960年代の後半に、あしなが育英会の会長・玉井義臣は交通遺児育英会の専務理事をしていました。交通遺児育英会をつくった張本人です。玉井が28歳の時にお母さんが大阪の池田市で交通事故に遭うのですね。その時は自賠責保険が整ってなくて、トラックにぶつかって、お母さんは28日間意識不明で寝ていたそうです。枕元で今日死ぬかな、明日死ぬかなみたいな、そんなことを考えながら看病していたようです。当時は本当に自賠責保険が整ってなくて、50万円でいだろうか、そういう示談の話になったと聞いていますが命を安く金で叩かれたようです。どうせ年寄りなのだから、ちょっと死ぬのが早いぐらいだろうみたいな、そんなやりとりもあったようで憤りを感じていたと言っていました。

その時は、日本に脳外科医と言われる人が10人もいなかったそうです。ですから、医療制度と自賠責保険が整っていない時代、玉井は「交通犠牲者」という本を書いて、医療制度とか自賠責保険の不備を、当時「朝日ジャーナル」という週刊誌がありましたけれども、そういうところに投稿して交通事故で犠牲になった人たち、遺された人たちへの補償みたいなこ

とを社会問題化していったというのがこの時代です。

もう1人、岡嶋信治という人が新潟県柏崎にいて、18歳の時に父親がわりのお姉さんを交通事故で亡くすのですね。この事故は殺人罪が適用された交通事故で、小さい赤ちゃんを抱いた若いお母さんが歩いているところを、ひき逃げをされて亡くなったという事故です。その時に、岡嶋さんは「こんな事故があっただけいいのか」と朝日新聞に投稿します。励ましの手紙が来て、その後、交通事故遺児を励ます会をつくります。それで、遺された家族の皆さんたちにどんなことが希望ですかと聞いて、人並みに高校に進学させたいという希望が多かったので交通遺児のための奨学金の運動がスタートしました。国会で決議されて交通遺児育英会が生まれます。

今年は水害とか先日の北海道の地震とか非常に災害が多いですね。8年近く前になりますけれども、3.11震災もありました。1980年代初めは東北で地震があったり、長崎で大きな水害があったり、北海道の夕張炭鉱が爆発したりという年でした。その時に支援や奨学金制度は何で交通遺児だけなの？という声が起こりました。当時から交通遺児たちの街頭募金は皆さんにも応援していただいておりますが、この交通遺児の募金活動から災害で親を亡くした子どもたちにも奨学金制度を設けようということで、災害遺児支援に乗り出しました。

それから1990年代になって、3人に1はがんで死ぬという、そんな時代になってきました。そうすると、病気で遺される子どもたちも増えてくるのですね。その病気で遺児たちにも広がってきたのです。最近では若い女性の乳がんも増えていますね。ですから、最近では小さな子どもが遺されてしまう傾向があります。

23年前の1995年に阪神・淡路大震災が起きました。この時、潰れてきた家屋の下敷きになって家族を亡くした子どもが600人近くおります。そういう子どもたちに支援をしたりしてきました。2000年代になると自殺で親を亡くす子が増えてきました。

ちょうど1995年、バブルが崩壊し、銀行は潰れないといわれた中、拓殖銀行が潰れ、終身雇用が終わるといった時代になってきた1997年から98年にかけて自殺者が6,000人ぐらい増えました。その大半が中高年の男性でした。急に自殺で遺される家族が増えたということです。

今、あしなが育英会は交通事故以外の子どもたちに奨学金を出しています。1970年代から交通遺児の子どもたちに支援していましたが、今は別組織で支援しています。100人奨学金を借りている子どもがいるとすると、大体半数ぐらいが病気で親を亡くしています。1割半から2割ぐらいが自殺で、1割ぐらいが日常的な災害。最近では、鬱病とか精神障害で、亡くなってはいないけれども働けない家庭の子どもが増えてきています。

東北に3.11震災があり、その時、神戸の経験を生かそうということでレインボーハウスというセンターをつくり、今活動を仙台・石巻・陸全高田でしています。東京にもレインボーハウスがあり、全国から受け入れています。

次に、私の個人的な体験を少しお話しさせていただければと思います。私は1960年生まれです。福岡県の大牟田という炭鉱町に近いところで生まれ育ちました。58歳です。12歳の時、1972年に交通事故で父親が亡くなりました。当時、父は49歳です。当時は大牟田で三池炭鉱の跡地に三井のアルミ工場ができて、当時は朝から働く人、昼から働く人、夕方から働く人という三交代、24時間工場が稼働している、そんな時代だったのです。父は夕方、行ってきますと言ってバイクで出ていきました。日曜日だったかな。私はちょうどテレビを見ていました。その後、私の家に警察から父が事故に遭ったのですぐ来てくださいと電話がありました。すぐに母と兄が警察に行ったのですが、その日は帰ってきませんでした。後で聞いた話では、バイクで職場に向かっている時、後ろからダンプに衝突されて100メートルぐらい引きずられたそうです。バイクは田んぼに落ちて、父親はコンクリートにたたきつけられ頭蓋骨骨折でした。その音を聞きつけた近所の人が出てきて、父を抱きかかえて救急病院に運んでいただきました。それから1週間後に父は亡くなりました。私も一度病院に行ったのですが、

包帯でぐるぐる巻かれて寝ている父の姿を母親の後ろからそっとのぞいた時、もうだめだなと思いました。父が亡くなった後、家族が本当に一遍に変わってしまいました。事故は11月下旬でしたが、正月は何か火が消えたように暗くて、明かりがついていないかのような、そんな感じでした。生きていく前に、人は死ぬのだというような、いつどんなふうに死ぬかわからない、そういうことを突きつけられたような出来事だったなと思います。中学生になってから家に帰ると母親がいない。ひょっとして交通事故で死んじゃったのかなとか、何かあったのかなとか、そういう思いにも襲われたことがあります。父の事故の時、加害者は小さな運送会社の社員でした。恐らく示談だったのでしょう。その運送会社の社長が来てお金の話をしていました。私は子どもだったので、そこにはいませんでしたが、うちの家族が「ばかやろう」とか「命を返せ」と大きなどなり声を出していたのを遠目に聞いていました。私は、いろいろなことが起きたのだなと感じました。途端に生活も経済的に苦しくなりました。ちょうど家を新築したばかりで死んでしまったので大変だったと思います。

私自身がどんなふうに変ったかというときに常にはうっておかれる状態でした。母は泣いていたり、いろいろな手続で大変だったのであまり面倒を見られなかったのでしょう。ある時、母親にちょっと相談しようと思い、部屋に入ろうとした時、ふすまの向こうから泣き声が聞こえてきました。そうすると相談できなくなってしまった覚えがあります。そのことがあってから私は母親にはあまり相談せず、我慢する傾向が出てきたのかなと今、振り返ると思います。5年たった17歳の時でした。机に向かって本を読んでいたと思うのですが、突然、病室で横たわる父親の姿がぱっと浮かんだのです。今でいうフラッシュバックかもしれないと思います。当時はそういう知識が一切ないので「あれ？ 自分はおかしくなったのかな」と感じたことがあります。“そんなふうに勉強したって、どうせ人は死ぬのだ。だからお前がやっていることは無駄なんだ”。そんなメッセージが聞こえたりもして1週間くらい全精力が入らず、勉強もほったらかし。そんなことが二、三度ありました。

でも、当時交通遺児育英会が主催で夏休みに交通遺児だけが集まるキャンプを福岡でやっていたのです。出かけて行くと、何と100人くらい集まっていたのでびっくりしました。交通事故で親を亡くした人間はこんなにいる、自分1人ではないのだと初めて思いました。その時、自分は1人ではないと思うのと同時に毎年、交通事故でこれだけ人が死んでいる。遣される人間がこれだけいると思ったのがすごく大きな気づきでした。

交通事故の統計は、24時間以内に亡くなった人という時間の縛りがあります。最近30日以内に亡くなった人という統計の数字も警察では発表しています。私の父親は1週間生きていましたので統計の数字にはきっと入っていないですね。交通事故の統計も実は時間の縛りを考えないと本当の数字はわからないという状況があるかもしれません。当時の統計でいえば私の父親は1週間後に多臓器不全で死んだので入っていないということになります。ですから私は統計を見る時、本当にそれが正確な数字なのかを注意して見るようにしています。

そんな中、私を支えてくれたのはやはり母親、家族、あと奨学金ですね。それから、先ほどの交通遺児同士の繋がりです。結局、人との繋がりが私という存在を認めてくれて、自分を過去に引きずるベクトルから、「あなたはこれからどんな人生を生きていくの？」という、奨学金との繋がりの中で楽しく将来を考えることができたかなと思います。

これは参考程度に聞いていただければと思いますが、父が死んだ49歳の年齢を超える前後のことです。先ほど申し上げましたが私は58歳です。でも、当時、父親の死んだ年齢が近づくにつれて、ひょっとしたら自分も何かあるのかなと、それまでは全く考えもしていなかったことが気になってきたのです。47歳ぐらいからそういう意識が強くなり、自分でもびっくりしていました。結婚もして子どもも2人いるのですが、中々、それを家内には言えなかったですね。意識が強くなってくると少し怖くなって、家内と買い物に行く時も一緒に行かなくなったり、ちょっと手伝ってとか言われても何かもごもご言って行かなかったり、そん

な時期がありました。これは病気ではなく、ごく自然なことだったと今は思います。

今でも1年に1回ぐらい、奨学金を借りている仲間同士で会う機会があるのですが、誰も聞いていないのに「俺も死んだおやじの年齢を超したよ」と、ふーっと安心したような感じで言うんですね。これは交通事故だけではなく、病気で親を亡くしたり自殺で親を亡くしたりとか、そういう子どもたちが死んだ親の年齢がリミッターみたいに感じられるようなことがあるようです。教えてもらわないとわからないんですけどね。

今、自己紹介がてら私自身の経験をお話しさせていただきましたけれども、いろいろな理由で親を亡くす。特に突然さよならとお別れがないまま別れてしまう場合、遺された者にはそういう傾向が非常にあります。特に親だけではなく兄弟、祖父母など家族を亡くしたケース。また友達を亡くしたケースも含まれますね。そういう傾向があるということをご理解いただければなと思います。人の一生というのは、「生老病死」といって、生まれて老いて病いによって死ぬというのが4つの言葉であらわされていますが、私の父親のように老いる前に死んでしまうということもある訳ですね。おそらく皆さんも今までいろいろな経験をされてきたのではないかなと思います。

今日は「グリーフ」という言葉を使います。「グリーフ」という言葉を聞かれたことがあるという方はいらっしゃるでしょうか。ほとんどいらっしゃいませんね。英語ですが、日本語では「悲嘆」、「悲しみ嘆く」という言葉を使います。日本では「心のケア」という言葉を聞かれます。災害の時に「心のケア」が必要だとかというのを聞かれているかもしれません。先ほどの話で、人の一生の中では親兄弟と死別したり、結婚したり離れたり、仕事環境の変化があったり、引っ越ししたり、いろいろな変化があるわけです。その変化の中で、グリーフというのは、私の体験のように愛着を感じる対象、父親ですね。大切だとか、この人がいないと私は存在していない、そういう愛着を感じる対象を失った時に考える心理的、身体的、社会的な反応と言われています。ですから、愛着がないとストレスもないんですね。

最近、私は物をなくすことが増えてきたなと感じているのですが、物をなくした時、これはあの時に誰々に買ってもらったものだから大変だといって一生懸命探したりすると思うのです。しかし、どの店でも売っている二束三文で買ったものなら、まあいいやと思いますよね。

人から見たら「そんなものがどうして大事なの?」と言われるような物でも、自分にとって大事なものというのは愛着を感じるものですよ。そうすると、一生懸命時間をかけて探したりしますね。人間であっても、家族や親戚のおじさんから世話になったとか。おじいちゃん、おばあちゃんの田舎に行っておいしい芋煮を食べさせてもらえたとか。そういうかわりのある人が亡くなると、やはり寂しいですよ。芋煮を一緒に食べたなとか、あの味が恋しいなとか思いますよね。そんな気持ちのことを「グリーフ」と言います。

逆に、虐待を受けていて、別に愛着を感じないような親であれば、そういう離れたり別れたりすることによって安全・安心が保てますね。そういう時には感じないのです。でも、一方では親子だからということで、別れた時の寂しさみたいなこともある。人間というのは複雑です。これは病気ではなくて自然な感情です。いつ誰をどのように亡くしたかによって違います。1つ参考にしていただきたいなと思います。

それから、ここに「物理的な喪失」と書きましたけれども人とか物など目に見えるものです。東日本大震災の場合は、一遍に流されて思い出の写真もなくなったという人もいらっしゃいます。次の「心理的・社会的喪失」というのは目に見えないものですね。誰かとの信頼関係とか自分自身の希望、目標といったことです。

私の場合は、父親を亡くして、ひょっとして学校に行けないかもしれないなと思った時に目標をなくしかけました。その時に奨学金制度があるとか、誰かの支えがあるというのは、その目標を支えることができるんですね。また突然事故に遭うということは、安心・安全の

感覚もなくしてしまう。ひょっとしたら車が飛び込んでくるかもしれない、地震が起きてここが崩れてしまうかもしれない。地震の場合は、一番安全だと思った地面が割れてしまうわけです。今立っているここが安全なのかという感覚も実は壊れてしまう。

先日、石巻の川開きというお祭りの時、震災で両親を亡くした男の子とレインボーハウスの屋上で花火を見ていました。その時、その男の子が「ここ何メートル？津波が来ても大丈夫なところ？」と話してくるのです。ふっと自分のいる場所が安全なのかどうか心配になるのです。これはもう身に刻まれているものなのです。

それから、ひとつご承知いただきたいのが「あいまいな喪失」と呼ばれるものです。東日本大震災は神戸の震災と違って行方不明の人がとても多いのです。DNA鑑定で、これがあなたの夫ですとか、いきなり遺骨になって帰ってきた家族の方もいます。こういう時は、きちんとお別れしていないので、本当にこれがそうなのかと実感できない状況ですね。ひょっとしたらどこかで生きていられるかもしれないということがあります。そういう意味でいうと、区別がつきにくいようなもの、これが「あいまいな喪失」と呼ばれています。

それから認知症の方などが、今の夫の顔が昔の夫と違うため判断できないというのがありますよね。その結果、コミュニケーションがとれなくなったりするなど、接し方も非常に難しい部分があったりします。それが「あいまいな喪失」と呼ばれているものです。グリーフとちょっと違いますが「トラウマ」というものもありますね。生死にかかわる対処能力を超えた脅威で恐怖や戦慄を感じるもの。交通事故の場合も、車と一緒に乗っていて自分だけ助かるという子がいます。そういう子は、その時の恐怖感がしみついていますから、ここではそういうことは起きないよという安全・安心の確保がすごく大事なのです。

犯罪被害等基本法ができて、交通事故以外の犯罪も含め、今は支援活動が継続的に行われています。私は警察庁の交通事故で家族を亡くした子どもたちをどう支えるかという検討会に去年から入らせていただき、そこで家族や兄弟を亡くした子どもたちをどう支えていくか話し合っています。子どもたち自身がどう感じているのかを大人たちがいろいろな意味で知っていただければと思っています。

次に「グリーフにある子どもの変調」についてお話します。グリーフにある子ども達は心配から眠れなくなったり、生きていくこと自体にエネルギーを使っているため勉強する集中力がなくなったりします。また不安でお母さんから離れない、よくおねしょをするなど赤ちゃん返りするということを聞いたりします。人は7歳から10歳ぐらいの間で「人間は死んだら帰ってこない」ということがだんだんわかってくる年齢らしいですね。小さい子はそれがわからないので「死んだらどこへ行くの？ぼくも天国に連れて行ってね」とか言いますね。この間、5歳の子どもでしたが「お父さんはお墓の中で眠っているんだよ」と教えたら、布団をかぶって土の中に潜る練習をしていましたとあるお母さんが教えてくれました。お父さんに会いたいのでしょうか。

このようにして子どもは自分でやってみたり、潜ってみて何か苦しいと感じたりして遊びながら実感していくのです。自分の感じていることを遊びながら確かめているのです。決してそれは悪いことではないのです。

ですから大人はそれを批判しないで「今、どんなことを感じているの？」「何を考えているの？」とかコミュニケーションをとっていただいて、しっかりと現状を認めてあげる大人がそばにいと、すごく彼らの手助けになります。そんなことをやってはだめよとか言うと、子ども達は全部否定された気持ちになって、隠れてやるようになります。それが悪いことだと思ってしまうのです。決して悪いことではない。子どもたち自身が自分の全身全霊を使って何が起きたのかを確認しているのです。ですから大人の判断で良いとか悪いとか判断せずに、子どもがどんなことをしようとしているのかを子ども自身に教えてもらって理解してあげることが子どもに対する最大の手助けになると思います。

先ほど私の体験をお話しましたが事故、震災、犯罪、あるいは突然の死でびっくりしたり、何でうちだけなの？という理不尽な思いをしたり、変わり果てた家族の姿を見たりします。特に交通事故の場合は、加害者がいるので、事故後の裁判は法的な手続が非常に複雑となりますね。こうなると時間がとられ、子どもは育児放棄のような状況にされてしまう可能性もあります。これも仕方のないことなので遺された親をサポートしてあげることによって子どもをサポートするということを頭の片隅に入れていただければと思います。

保護者の状況としては仕事探しのため子どもの世話ができなくなる。私の母親も大分仕事探しをしましたが、結構大変そうでした。法的手続き、行政の手続、あるいは引っ越しなどもありますね。遺された保護者自身のグリーフへの対応も必要です。

相続もそうですね。私の時は補償金がほとんど出なかったもので、骨肉の争いなんていうのはなかったのですが、最近の交通事故は非常に額が大きいですね。例えばお父さんが亡くなり、遺された家族は補償金をどうするのかで争い、家族の断絶が起きたり没交渉になったということもあります。そういうことも子どもに影響します。息子を亡くした親の立場にしてみれば、やはり自分のこれからのことを考えると心配な部分もありますね。いいとか悪いとかよりも、そういう傾向があるということは皆さんもご存じかなと思います。

子どもにとっての安全基地、家族の揺らぎ、家族のかかわりの変化というのがあります。小さい子どもたちも成長するにつれて加害者への思いが出てくることがあるのですね。「お母さんは殺した人のことが憎くないのか」というふうに、成長するに従って加害者への思いが出てくることもあります。

もう1つご紹介したいのは「自尊感情」です。子どもは褒めて育てようということに関わる話です。近藤卓さんという長くカウンセラーをされてこられた先生からのお話ですが、子どもの感情には大きく2つあるといわれています。1つは、うまくいったり、褒められたりすると感情は高まる、失敗したり叱られると低くなる。風船のように膨らむわけです。

よく勉強頑張ったねとか、いい成績とったねと褒められるとうれしくなりますよね。でも、ちょっとうまくいかなかったり、点数が悪かったりするとしぼんでしまいます。その時々によって変わります。

2つ目は、どんな中でも大丈夫、自分をかけがえのない存在として丸ごと認められるということですね。成功や優越とは無関係にあなた自身が大事なのだということ。確かに社会で生きていく上では、うまくいったり褒められたりするのはいざよく大事ですけども、この基本的な自尊感情みたいなものがないと、最近、中学生あたりの自殺も増えていますよね。ひょっとしてこういうところにかかわっているのかなという感じがします。そういう優劣とは関係なしに、そんなことはどうでもいい、あなた自身が大事なのだという、そういうかかわり方がちょっと薄くなっているのではないかという感じがするのですね。

大事にしているのは、「まるごと」ということですね。ちょうど私が大学に行く時に共通テストが始まり、「偏差値」という言葉が使われてもう40年ぐらいになります。そうすると、私たちの考え方は偏差値で物事を見てしまう。評価をする思考みたいなものがすごく強くなっているのではないかと思います。一方で、特に子どもたちとか、大人でもそうですが「まるごとの存在」として誰かを見るという視点が備わってきているのではないかと思うのです。これは鶴見俊輔さんという、もう亡くなられた哲学者ですけども、「まるごとというのは、その人の手も足も、いや、その指の1つ1つ、においを嗅ぎ取る力とか、天気を読み取る力とか、皮膚で暑さ、寒さ、湿りぐあいを捉える力とか、体の各部分と五感に、そして、その人特有の積み重なりがともに働いて、状況と取り組むことを指す。その人のこれまでに受けた傷の記憶が目の前の物事の受けとめ方を深めたり、ゆがめたり、避けたりすることを含む」と。今、それこそスマホで調べれば今日の天気は何時ごろこうなるねとかわかるようになりました。実は私たち自身は思っているかもしれませんが、いつの間にかスマホによってかわ

られて、そこを弱める方向に働いているのかもしれないですね。昔はそんなものはなかった。特に私の福岡なんかでは、田んぼで仕事をしていると、春夏秋冬、この時期になるとこんなふうに天気が変わってきて、今日は夕立が来るかなみたいな話をしていたものでした。この「まるごとを認める」のが基本的な自尊感情を育てることではないかなと思います。特に子どもたちには、これを気をつけないと偏差値的な、あなたは何点ね、何番ねという評価にさらされるようになってしまわないかと子どもたちと接していています。これは子どもに近い親御さんではなかなか難しいところがあるのです。どうしても学校の点数とかが気になってしまったりするところがあるので。そうすると、ちょっと家族と離れた人がどこかでこういう感じで見守ってくれと、子どもたちや親にも余裕ができたり、そんな見方ができるんだと親自身のほうにも余裕ができてくるといいかなと思います。

次に「いい子でいる子は見えにくい」です。様子を見ていても何にもないように見えます。でも、これは子ども自身、自分が我慢することで親を支えていたりすることもあるのです。あるいは表現する方法がわからなかったりすることもあるのです。そうすると、親の側では、子どもはすぐ回復するとか、忘れる、立ち直るという理解になってしまうのです。でも、ひょっとしたら、それは表現する機会を奪っているのかもしれない。

子どもたちがよくかけられる言葉には「済んだことは早く忘れなさい」、「お母さんを助けてあげてね」、「勉強の遅れを取り戻しなさい」、「頑張ってね」、「お金がないのに進学するの？」などですね。一方的なアドバイスは有害です。コミュニケーションではありません。大人の私たちが受けてきた文化は何か子どもにアドバイスしないといけないと思っている、そういうモデルしかないのかもしれないですね。

自分の時もそうでしたが「正弘君、どんな気持ちなの？」、「お父さんが亡くなっているいるあるかもしれないけれども、どんな気持ちなの？教えて」というふうに聞かれたことはまずないです。これは遺児に限りません。おそらく皆さんが学校の行き帰りの交通指導で見守っている子どもの中にも、長い間見ていると、何かこの子、最近ちょっと顔つきがかわったなどの変化を感じられる時があるのではないかなと思うのです。そういう意味でいうと、皆さんは大切な仕事をされているなど私は思うのです。社会の中で家庭とは違うまなざしを向ける大人が自分の生活の範囲の中にいるということを感じるとするのがすごく大事なことはないかなと思うのです。朝、学校に行く前とか帰りの時、「おはよう」、「こんにちわ」、「お帰り、今日は学校どうだった？」、余計なことは言わずに、「今日はちょっと楽しそうだね」とか、「下向いちゃっているけれども、何かあったの？」など、そんなふうに家庭とはちょっと違うところで、心に風を入れてくれる人。まなざしを感じさせる人はとっても大事な存在ではないかなと思います。特に親を亡くしたり、仕事でお父さんやお母さんが家にいなかったりすると、そういうまなざしをきちんと感じる時間が減ってくると思うのです。子どもにとってまなざしを感じる、自分のことをきちんと存在させてくれる大人の存在が大切なのです。家にいても話を聞いてくれないのは、家にいても自分が孤立している可能性が高いのかもしれないですね。そういう時に「おはよう、元気？」、「お帰り」というようにきちんと声をかけてくれる大人の存在はすごく大事だと思います。

私達が大事にしているのは、人が人にかかわることというのは何かということです。ケアとか何か難しい言葉を使うのですけれども、ほかの人がかかわることで本人だけでは果たせないことが可能になったりすることではないでしょうか。人は誰かが自分の安全を守ろうとしてくれていると感じる時のみ「私ってここに今いるのだな」と感じられることがあるのです。

それから、受け取る人のみ話せる、聞いてくれる人がいて話せるということですね。私も今日は皆さんがいらしゃるので話しているのですが、ここに誰もいなかったら何の意味もありません。話すというのは解放することにもなります。すき間が生まれて新しいことが入

ってくる。新しい可能性が高まるということですね。

私たちが今やっていることは、そのように親を亡くした子どもたちが、時間、空間、仲間の中で、自分の気持ちを話したりすることですっきりした気持ちになったらいいなと思っております。

それから冊子にはありませんが写真も最後に見てもらおうと思っています。46ページの一番下に「日帰りプログラム」というのがあります。山形市内から仙台に通っている3家族がいらっしやいます。この方々は、毎月第1土曜日と第3日曜日に仙台に通ってきています。「始まりの輪」ではどこから来たのか、好きな食べ物は何かとか、遊んで、おやつを食べて、ちょっとお話しします。「終わりの輪」では、今日はどんな気持ちだったのか感想を聞きます。そして、きちんとお別れして帰ります。

次の写真です。子どもと一緒に遊ぶ大人をファシリテーターといいます。20代から70代前半までの老若男女が子どもたちの相手をします。自己紹介した後は、物をつくったり、一緒にゲームで遊んだり、寝そべて話をしたりします。この写真は中学生の男の子が大学生のお兄さんをつかまえて「最近さあ」と受験のことを話しています。

この写真は少し特徴的ですが「火山の部屋」というのをつくっています。自傷をしないよう、自分や人を傷つけずに自分の持っているストレスを発散する場所です。爆発していいよ。西田さんのお腹は叩かないでサンドバッグを叩いてくださいと。そうすることで人や自分を傷つけずに発散できるのです。こういう場所がない時は外出して、キャンプ場の大きなテントの中でパンチできるようなものを入れてやっています。大人が受けとめ手になります。

この写真の絵は津波で親を亡くした子です。小さい時、入学式があった当日、津波で逃げました。後日、避難所でお父さんが亡くなったお母さんの遺骨を抱え、お葬式が行われました。この絵は交通事故でお父さんを亡くした子です。事故に遭い、救急車で運ばれましたが助かりませんでした。

なかなか言葉で表現できない子ども達に表現する手助けをすると、子どもたちはこのように表現をする力を出してくれるのです。子ども同士でこれをシェアすると、自分だけではないのだな、1人ではないのだなというのを感じてくれるのです。私達はこういう環境設定をしてサポートしています。

遊びというのはとても大事です。最近の子どもたちはみんなと遊ばなくなっているので、ちょっと寂しいですね。遊びを通して得ることは、表現力、想像力、コミュニケーション能力、主体性などです。このプログラムで大事なことは、言いたくないことは言わなくていいし、やりたくないことはやらなくていいという2つのルールがあります。無理せず、自分のペースでさせるようにしています。そうすることで、事実に向き合う力、お互いに共有する力、抱える力などを育てていくことになりまして、開放感、達成感、自己肯定感など自分のことをちゃんと自分で知るということにもなってくると思います。そして他人を受け入れるようになります。認知機能、きちんと考えて納得する力になっていきます。

保護者は保護者同士で別で話しあっています。子どもたちとは離れてゆっくりしたり、いろいろな制度を知るという時間にしています。

最後になりますが、親を亡くしたり、特に交通事故でいろいろな状況にある子ども達は、状況が大変なわけであって、子ども自身が異常なわけではないのです。いろいろなことがあるという大変な状況を理解するということが、社会的な偏見を当てはめないことがすごく大事だと思います。子ども達にはソーシャルサポートが必要です。心のケアが有効になるには奨学金が必要だったり、生活保護を受けないとご飯を食べられなかったり、そういう社会的な支援があってこそ心のケアだと私たちは思っています。

ここまで話してきましたが、最後に皆さんにお伝えしたいことは、まず災害には地震、今年水害も多く、台風もたくさん来ましたが交通事故も日常生活の中の災害です。それもい

つ起きるかわからない。車は何を変えたかという、効率とかスピード感を変えましたね。車があることで効率社会に入り、この40年ぐらいで効率重視になってきたと思います。

車歩道を分離して横断歩道をつくったりして交通事故は減ってきました。ただ、ちゃんとした車歩道分離のできていないところには車が突っ込んだり、危険運転や飲酒運転をする人が出てきました。そうすると、おそらく皆さんがされることは、その地域の中で、そういう効率重視の社会の中であって、横断歩道の見守りの中で子どもの命を見守っていらっしゃる、まなざしを地域の中でしっかりと向けていらっしゃる。皆さんは今、たすきをされて目立つように立っていらっしゃると思うのですけれども、これはおそらくドライバーの皆さんにも見えており、きちんと子ども達の見守りをしている大人がこの地域の中にいるというのがドライバーの皆さんにも届いていたらいいなと思います。

事故がないことが最善の結果で、事故が起きてしまうと自分たちの活動の無力さみたいなものをひょっとしたら思われるかもしれません。ある意味、結果が見えづらいという部分もあります。でも、それは雪かきのような仕事で、雪があって転んだら何か起きたとなりますが、雪かきをして普通に歩いていけば当たり前のことですよね。ですからこのとても見えづらい部分の大切な仕事をしていただいているのではないかなと思います。

繰り返しになりますが、そういう意味で、私たち自身は遣された子どもたちにまなざしを向けるという活動をしています。皆さんのように地域で子どもたちにまなざしを向けて、行ってらっしゃい、お帰りというような活動をされていることに対して敬意をお伝えしたいなと改めて思います。続けていくのは、またこれも大変ですね。ご家族もありながら自分の時間でボランティアをされるというのは大変なことだと思うのですが、このように1年に何度か一緒に志をともにされる皆さんが集まられて、お互いに頑張っていると確認される時間も私たちボランティアは大事にしています。

これからの時間、またいろいろ意見交換をされると思うのですが、ぜひその基本の基本に、「お互い頑張っているね」ということを確かめ合いながら意見交換されるとうれしいなと思います。長時間聞いていただいてありがとうございました。

グループ討議の結果

グループ名	1班 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	高齢運転者及び歩行者に対する事故防止への指導・呼びかけ
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪問活動（反射材の貼付等） ・ 寸劇等での啓発 ・ 三世代交流 ・ 駐在さんの協力（地元言葉での寸劇） ・ 渡りジョーズくんの活用 ・ 高校生の交通安全に関する寸劇
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者自身に体の衰え等を自覚してもらう（歩幅や時間等を知る） ・ 歩行時の服装（夜は明るい色または反射材着用） ・ 体力の衰えを知る ・ 免許返納は、生活面での不便が生じるので応じない
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行は横断歩道を渡ること、夕方は出かけないようにすること、信号のない横断歩道では止まって左右確認をすること などを研修等で伝える ・ 高齢運転者には、シミュレーションを経験し、自分の運転能力を自覚してもらう ・ 自動車学校での講習等の実施 ・ 高齢者運転マークは70歳以上が努力義務なので、なるべく付けるよう促す ・ 世帯訪問で、反射材を貼付する ・ 自動ブレーキへの助成金の制度化はできないものか

グループ名	2班 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	高齢者交通安全教室
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ シミュレーションを活用 ・ 自転車の乗り方等の資料配布 ・ 教室において「高齢者」という言葉は使わずに「お父さん」「お母さん」と呼んでいる ・ 寸劇によって楽しみながら覚えるようにしている
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加しない方への周知の方法 ・ 免許返納を促したいが、交通便が悪く、返納に至らない ・ 高齢者運転マークの普及
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「歩行者」と「自転車」は、別々に講習会を設ける ・ 交通安全にも共助の気持ちが必要 ・ 各自治体の自主返納への優遇特典を浸透する ・ 限定条件付き免許の提案 ・ 高齢者に対して、一方的・高圧的な言い方はしない

グループ名	3班 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	<ul style="list-style-type: none"> ・いかに人員（役員・会員等）を確保するか ・若い世代を取り込むための工夫
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の立哨運動 ・福島県母の会では、76校PTAが全員会員となり参加（お母さんだけでなくお父さんも参加）
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・全戸会員とは言うものの実際の活動はいつも同じ役員に限られる ・次世代の会長・役員を選出が困難 ・会員の脱退を食い止める対策
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・母親クラブ、かもしかクラブのリーダー研修会等で、若いお母さん方にボランティアの必要性を訴える（命を守る活動をしているという認識を深める） ・2世代先までを会長候補に選び評議員にする ・各地区会長との連携を密にし、講習会に誘う ・関係団体との協力が不可欠

グループ名	4班 飲酒運転の撲滅活動における課題と対応
討議テーマ	飲酒運転の撲滅に向けての活動
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者・飲食店・温泉等を訪問して啓発活動（上山市では、訪問時に、ティッシュやチラシだけでなくカレンダーを作成・配布している） ・各家庭での署名活動（署名の紙を神社で祈祷してもらう地区もある）
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・飲酒運転は、お店だけでなく家庭から発生しやすい ・母の会だけの活動では難しい。特に主婦は夕方から夜間は出られない人も多い
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・署名活動により、家庭でも飲酒運転について話し合う機会ができる。効果も目に見えて出ている ・母の会だけでなく地区の安全協会、警察、行政と協力していくことが大きな力となる ・母の会の理念「交通安全は家庭から」をモットーに継続して活動していく

グループ名	5班 通学時間帯の交通事故防止活動における課題と対応
討議テーマ	通学時間帯の交通事故防止活動における課題と対策
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・青森 春に町内会毎に立哨・指導（通学路で進入不可での車の指導の難しさ） ・山形 お年寄りが下校時に見守りをしている ・秋田 町内で旗を持って横断歩道指導。クロネコの協力で講習会 ・宮城 長期の休み前後等に月5～6回の朝指導
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ルールの徹底 山形 横断歩道ではきちんと降りて横断 福島 小1から自転車通学可の地域での講習会で免許証の発行 ・横断歩道 「車が止まる」ではなく「車に止まってもらう」がpoint
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路のチェック ・通学路の指導を学校はどのように行っているのか確認することが大事。その情報を我々も共有すべき ・子どもたちのルール違反を見かけたら、学校に申し入れ、朝会等で話してもらう ・山形のある地区では、普段からヘルメットの着用を義務化（ヘルメット保険）

講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

どうも皆様、お疲れさまでした。講評ということですので簡単にまとめていこうと思います。まず、昨日は鈴木春男先生の講演がございました。その中でも皆さん方の印象はそれぞれ違うかもしれませんが、1つはやはり「参加」ということをどう捉えるのだろうかということが先生からのご提言だったかなと思います。もう1つは、高齢者が弱者だということから、強者へ転換していく必要があるというようなお話、これも大変示唆に富んだお話ではなかったかと思います。今日の講演。西田先生からの講演もございました。「子供へのグリーンサポート活動」というタイトルでしたが、その中で大事な点は、過去の遺児に対しては精神的なケアが必要であるということが指摘されておりました。しかし、昔の交通遺児育英会、交通遺児に対しては経済的な支援を中心になされたわけですね。

それが最近において、現在お金から心のケアへと移行されてきたこともこの日本での遺児に対する大きな変化なのかなということを改めて教えていただきました。皆さん方は、あしなが募金という形で、駅あるいはスーパーなど、さまざまなところで活動されているのを目にされた方がいらっしゃると思いますが、それは交通遺児だけではないのですけれども、交通事故に遭って残された人に対する経済支援から心の支援、精神的な支援へと日本は大きく変わっているということをお西田さんが指摘されたのだらうと思います。

それから、きのうの活動事例。昨日も少し講評させていただきましたので、ここでは割愛させていただきます。

そして、先ほどのグループ討議です。今回は4つのテーマ、5つのグループによって皆さん方に協議していただきました。結果発表をお伺いしますと、活動内容や方法、活動の組織、人材をいかに確保していくのか。あるいは他機関との連携をどう図っていったらいいのだろうか。さまざまな発表あるいは課題が提示されたと思います。1つ残念な点は、財源に関してはどうなのかなというのがどのグループからも提案されていなかったのがちょっと心残りではあります。しかしながら、この5つのグループで紹介された皆さんの活動、毎日のように進めていることが発表の中によくあらわれていたと思います。

それでは、5グループで私が印象に残ったところを少し触れさせていただきたいと思います。まずの1、テーマは高齢者ですね。このグループでは、さまざまな活動をされておりますけれども、だめだ、だめだと言うことはいい効果を持たない。あなたの身体能力はこんなに低下しています。高齢者になるとこんなにひどいのですということ、まず反発しか出てこない。高齢者からすると、我々が一生懸命努力しても、ほっといてくれという気持ちしかなかない。高齢者からすると、芽生えないのではないかなと思います。そのようなことから先ほど寸劇の話が出ましたが、そういったもので間接的に知っていただくという方法が高齢者への対策、あるいは活動で意味を持つのかと思います。実は今日は余り話題に出ませんでした。独居老人の問題がこの中にもあると思います。ある県のある市では、1人住まいの高齢者が私は元気ですということをお近所に知らせるため、玄関に旗を立てるらしいのです。近所の方は今日もおばあちゃんは大丈夫だなというのをその旗でわかるわけですね。ところが、これが防犯という観点からいくと、あそこはひとり暮らしの高齢者世帯だなとわかってしまう。だから、独居老人への働きかけをする時は、このように全然違った面も出てくるため活動を検討していく必要があると思います。グループの2でも同様ですが、ここでも高齢者はダメだ、ダメだという論法他に、子どもや孫を通じた間接的な指導が必要であると思います。

次にグループ。交通ボランティアです。交通ボランティアはこれからますます必要になってきますが、確かに人員、それから若い人の確保が課題です。ただ、若いお母さん方への世代交代を考えますと、必要性はわかっている、今の時代、仕事を持っているなどで中々

承知いただけません。では仕方がないのかというわけにもいかないですね。古い手法ですが提言いたします。おそらく各県の会長さんの年代の立場だとご理解いただけると思います。「視野メガネ」の活用を私は30年くらい提案しております。やはり新しいボランティアを確保していくのであれば幼稚園児のお母さんに「視野メガネ」を手にとって見ていただきたい。要するに子供は視野が狭い。交通状況が把握できないことを認識してもらいたいのです。

「視野メガネ」を活用してお母さんと子供さんが同じ視点でどう見え方が違うのか。これを以前、各県で実施していただきました。実は子供の視野は横視野、水平視野で90度です。90度ですと言っても、一般のお母さんはわかりません。そこで「視野メガネ」をつくって実際に見てもらおう。この小さな箱は四角で簡単につくれます。できたら視点を子供の背の高さまで落として見ってもらおう。そうすると自分がいつも見ている視野とこれをかけて見た視野の違いに驚きます。こんなに見えないの？と。この体験を通して初めてお母さんたちは、これはほうっておけない。せめて小学校に入る前までにこの現状を広める必要があると感じるのです。そこで、月に1回、月に2時間でいいですから私たちと一緒に活動しませんかと誘うことができる。古い方法が悪いのではなくて、お母さんに体験させ、納得してもらい一緒に活動する形に持っていくこと。これを言葉だけで入りましょう。入会しましょうだけでは、なかなかお母さんたちの心は動かせないと思います。

次はグループ、飲酒問題。これはご存じのとおり、古くて新しい課題ですね。誰に聞いても飲みたければ仕方ないという時があると思います。それは車を置いていけという形で今までは進めてきています。しかし、どうしても急に今夜という時もなきにしもあらずです。よく使われるのは代行カーを使う。それはわかるのです。しかし、お金を考えた時、あるいは明日の朝の通勤を考えると中々うまくいかないわけです。

北海道ではこの代行業が2地区につくられたそうです。その責任者の方とお会いした時、北海道では代行業が育たない。飲んだ場所から家まで余りにも距離が長過ぎる。これなら泊まったほうが安いそうです。安全は代行車より泊まったほうがいい。方向性を変えようではないかという動きも出ております。

最後、グループ。通学時間帯の発表です。確かに拘束時間が多いです。朝の通学時間はどこでも立哨しているのです。しかし、問題は下校時です。特に小学校1年生から6年生までは五月雨下校です。立哨活動はしますが6時間も指導するわけにはいきません。ここではやはり家庭と学校への働きかけがどうしても大事になってくると思います。

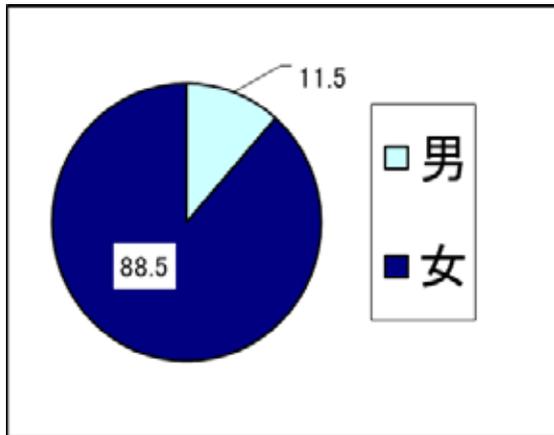
それと、通学路の点検について今日発表されました。近ごろ問題になっていますが地震で塀が倒れてしまい子供が亡くなり、全国の学校の塀を点検しようという動きが出てきました。こういった意味においても、登校・下校の通学路のチェックも大きな意味を持つ活動だという印象を受けました。

最後、まとめに入りたいと思います。今回、内閣府の講習会にご参加された皆さんは全員が交通ボランティア活動のリーダーであります。交通安全のリーダーを学ぶ方法は2つあると言われております。1つは毎日の日常の活動から学んでいく方法。OJT(On the Job Training)という方法ですね。実はOJTだけではなくて、もう1つあるのです。それが今日のような研修会、講習会を通して学ぶ方法。それがOff the Job Trainingと言われております。今回の内閣府主催の講習会は、まさにこのOff the Job Trainingに入るだろうと思います。皆さん方リーダーが活動を考える前に、ヒト・モノ・カネ、それに最近では情報というものが加わって、4大要素、条件と言われております。

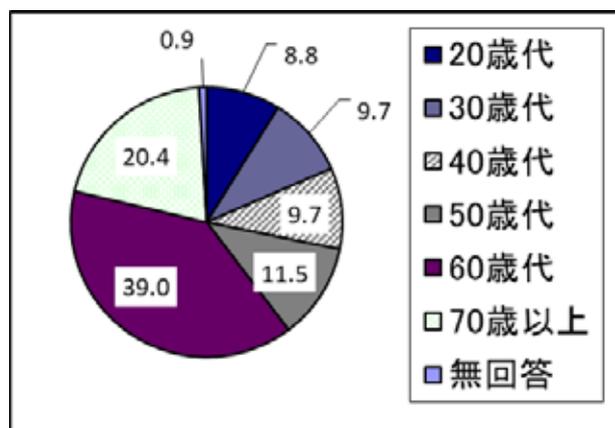
本日は、2つの講演、それから、各地区での活動事例及び先ほどの協議を通した課題、解決方法、活動の情報収集の2日間だったのかなと思います。どうぞ今回入手した情報を今後の地域活動の中に生かしていただければ、これが実りある講習会となるのではないだろうかなと思います。以上で講評を終わらせていただきます。どうもお疲れさまでした。

3. アンケート集計結果

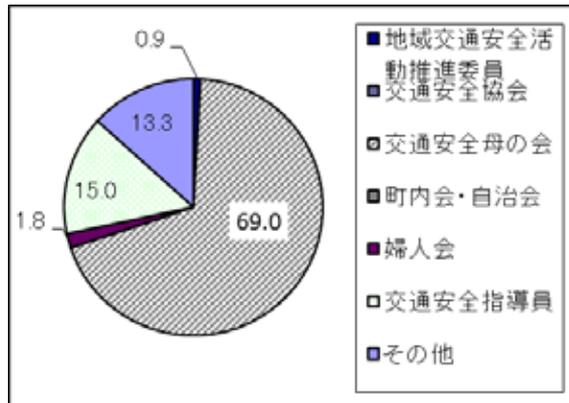
1. 性別



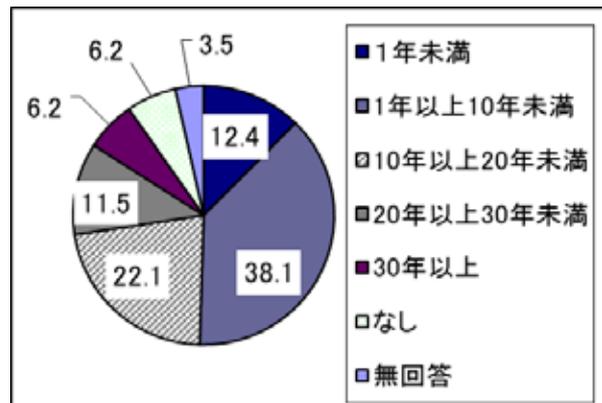
2. 年齢



3. 所属団体

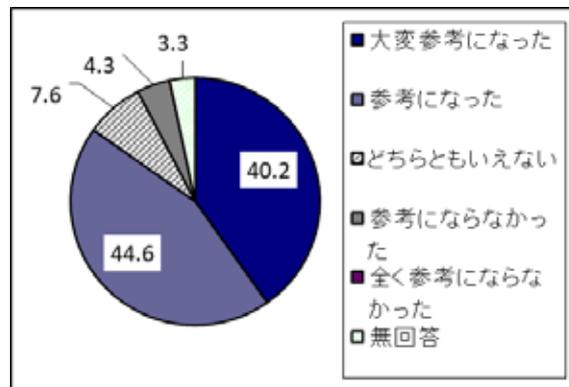


4. 活動年数

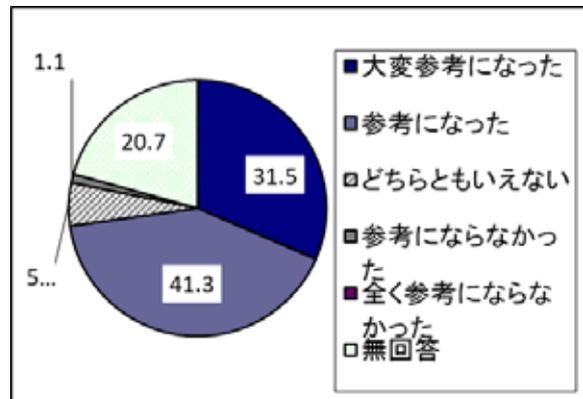


5. 評価

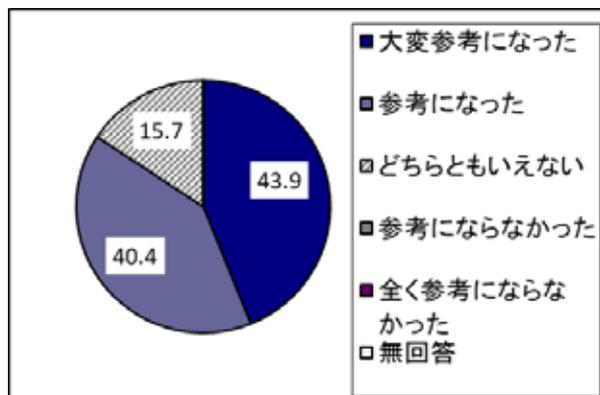
[講演 講師：鈴木 春男先生]



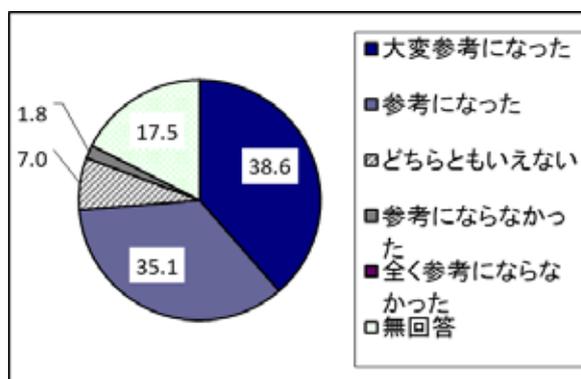
[活動事例発表]



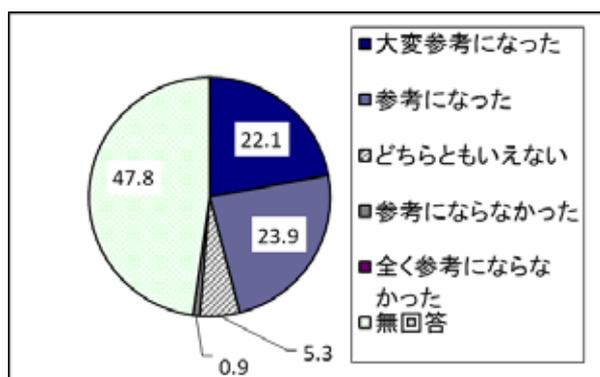
[講演 講師：西田 正弘先生]



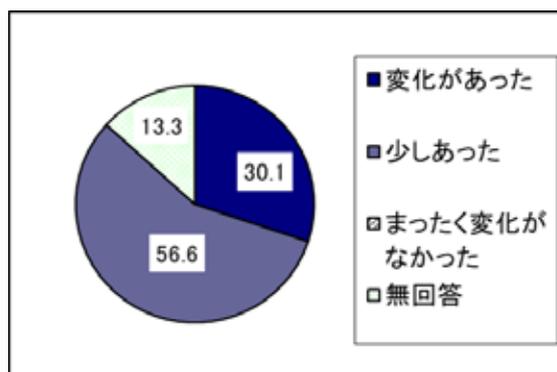
[グループ討議]



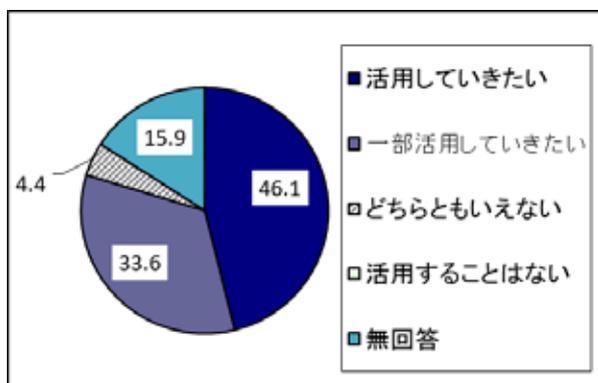
[総合評価] (講習会全体として)



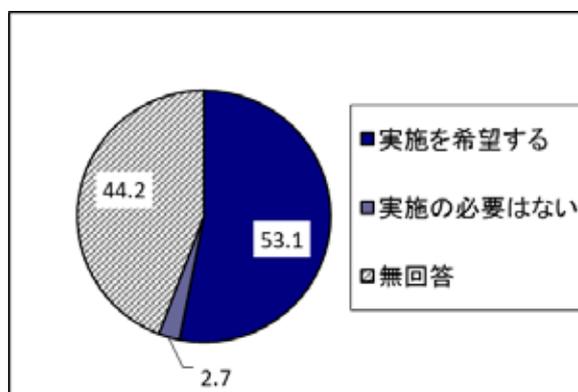
7. 講習会参加による意識の変化



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

- ・ 道路交通法的な講話
- ・ 逆走について
- ・ 飲酒運転等を含め、悲惨な事故事例など
- ・ 体験型の講習
- ・ 自転車の正しい乗り方、マナーについて

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

- ・ 交通安全に関わらず、色々な団体が参加・討議できる研修会 (2)
- ・ 他の自治体との情報交換 (2)
- ・ 各地区での路上などでの実践訓練 (2)
- ・ 県・市ごとの研修会 (2)
- ・ 体験機材を使った講習会
- ・ 先進的な現場の視察と情報交換
- ・ 休日や夜間での講習の機会を
- ・ 役員以外が参加できる場が必要

12. その他の意見・要望

- ・ 研修会なので、全員に机があると良かった (2)
- ・ 母の会だけでなく、他団体の参加を (2)
- ・ 他県の活動状況を知ることができ良かった

4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 石黒主査）



講演 鈴木春男先生



活動事例発表



講演 西田正弘先生



グループ討議



講評 星 忠通先生