

2. 実施ブロックの報告

北海道ブロック

< 2日目 >

8:30 ~ 9:00	(30)	受付
9:00 ~ 10:50	(110)	グループ討議(2テーマ、4グループ) 1.子どもに対する交通安全活動における課題と対応 2.高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
10:50 ~ 11:00	(10)	休憩
11:00 ~ 11:40	(40)	グループ討議結果発表及び意見交換
11:40 ~ 11:50	(10)	講評 (コーディネーター 千葉大学名誉教授 鈴木 春男)
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

「飲酒運転」～酒との上手な付き合い方～

特定非営利活動法人 A S K ・ 飲酒運転対策特別委員会委員長 山村 陽一

皆さんこんにちは。山村です。私の略歴が資料に載っておりますが、少し付け加えますと、実は私、1966（昭和41）年に旧国鉄に入りまして、その5月に、ちょうど大通公園のライラックがきれいな時に札幌に2年間赴任しておりました。そして、昭和43年1月に東京の鉄道労働科学研究所に移りました。多感な若い時、この札幌を中心にお世話になりまして、北海道の皆さんには非常に恩義を感じております。

独身の鉄道員でしたから、北海道の端っこ、函館から宗谷岬、知床半島、それから、天売島、焼尻島まで行った経験があります。そういう意味で北海道を訪れることは非常に楽しみでもあります。その北海道で実に悲惨な飲酒運転事故がありました。一家全員が亡くなってしまうという砂川の事件とか、銭函海岸では女性が何人もなぎ倒されるという心が痛むようなひどい飲酒運転事件もありました。

今日は資料の12ページからのレジメと、別刷りの「適切な酒と付き合い方」～「0, 1, 2ドリンク（1単位）の実践」という1枚資料、さらに「健康日本21」の飲酒の指標という1枚資料もあります。この資料が実は今日の話の根拠になっている大事な指標なのです。この資料の一番上に「体質的にお酒が飲める人の場合」と書き加えておいてください。体質的にお酒が飲める人の場合の指標で、体質的にお酒に弱い人とか体質的にお酒が飲めない人はこの指標に該当しませんので、くれぐれも注意していただきたいと思います。

では、まずレジメの一番上、「飲酒運転事故は大幅に減少」からです。ちょっと歴史を振り返ってみますと、1999年、20世紀の終わりの時に、東名高速道路で高知県から走ってきたトラックが乗用車と激突しました。その乗用車には幼児2名が閉じ込められまして、お母さん、お父さんの目の前で、熱いと言って焼死してしまったのですね。このご夫妻、好きで酒を飲んで酔っ払い、人の車に突っ込んで子どもを2人殺して、その罪名が「業務上過失致死罪」。これはおかしいのではないかということで、もっと厳しく咎めるべきであるという運動を始めました。できた法律が「危険運転致死傷罪」という法律でした。酒で酔っ払って人を殺すようなことをすると、最高刑で懲役15年にする。業務上過失致死罪は、その当時懲役8年でしたから、量刑が倍になる。単純殺人と同じ重さになるのですね。現在では改正になって懲役20年となり、そういう重い法律ができました。

同時に道路交通法も改正されて、罰金は重くなりましたし、免許取り消しの処分の内容も厳しくなっています。取り締まりも厳しくなりました。社会的にもキャンペーンを進める。ちょうど2000年が飲酒運転のピークで、2万6,000件を超える飲酒運転が当時あったのです。昨年の実績は3,355件で8割以上が飲酒運転です。これは画期的です。法律を厳しくし、取り締まりを厳重にし、社会的にキャンペーンをし、教育をし、みんなが取り組んだことによって8割以上減ったわけです。これは世界の文明国でもめったにないことですね。ある意味では、努力したことに対して誇ってもいいと思いますが、残念ながらまだ、3,355件残っている。しかも、その残っているというのが非常に困るのですね。もちろん若者のむちゃな飲酒運転で全員が亡くなってしまうような、若者の無謀さみたいなものもありますけども、それ以上に私が心配しているのは、例えば法律をよく知っている、交通事故の悲惨さもよく知

っている、取り締まりの厳しさもよく知っている警察官が飲酒運転をしている。

これがニュースで報道されますと各地の教育委員会では、忘年会で飲酒運転する教師が出ないよう校長先生へ通達し、懸命に服務規律を高めるような対応をします。ところが、実際は校長先生自身が飲酒運転をやっているということも報道されますよね。

要するに、今ある飲酒運転で、法律をよく知っている、飲酒運転の悲惨さもよく知っている、取り締まりの厳しさも知っている、なのに飲酒運転をしている。社会的地位もあります、仕事の責任もあります、そういう人でも飲酒運転する。そこにこの飲酒運転の問題の深さと怖さがあるのです。では、どうしたらいいか。これは起こった事例から教訓を導く必要があります。まずは、交通関係で、今まで努力してきたいろいろな施策があります。飲み過ぎを防止するとか、飲酒運転のままで行かないよう検知器を使うとか、いろいろな施策を講じて8割減らしてきました。そういう施策を全部やってもまだ3,355件あるというのは、どこに原因があるのか。事例を見ながら少し検討してみたいと思っています。

レジメの3「各種対策の限界と留意点」に今までやってきた代表的な飲酒運転防止の施策が書いてあります。1番目、これは皆さんもよくご存じで、皆さん自身もこの活動に携わっていると思います。「飲んだら乗るな」という運動。さらには、お酒を飲む日はマイカーで行くのをやめましょう。ハンドルキーパー運動ですね。地方のように、どうしても自動車で行かなければならない場合は、運転する人を決め、他の人は運転しない。あるいは、翌日、車を使うなら運転代行を必ず使いましょう、公共機関を使いましょう、タクシーを利用しましょう、そういう運動があります。この運動は大変大事ですが限界がある。どういう限界かという、運動代行にしても、ハンドルキーパーにしても、タクシーを使うにしても、翌日勤務する時、あるいは翌日、車を運転する予定がある時は飲む量が自動的に決まってくる。そこが欠けてしまっているのです。

どういうことかといいますと、翌日の朝、午前7時に車で出勤したいと思うなら、前日には運転代行の車に来てもらわなければいけません。そして、それまで飲む量は、せいぜいビールはジョッキ2杯まで。それ以上飲んでしまうと翌日飲酒運転になります。体内でアルコールが分解する時間が間に合わないから。ところが、運転代行を使いましょうと呼びかけた時に、「呼ぶなら10時まで。そして飲むならビールでジョッキ2杯まで」というのがつけ加わっていないですよ。ハンドルキーパー運動をやった時も、翌日朝、車を使うならビールはジョッキ2杯まで。これをつけ加えなければいけない。そこが欠けているのです。啓発内容が中途半端なのです。そこを考慮しなければいけない。

これには実例があります。ある校長先生が運転代行の車を頼んで自宅に帰りました。代行業者を帰し、車を車庫に入れようと思ってよく見たら、なんと自分の家ではなかった。隣の家だったのです。田舎ですから、隣といっても遠いのです。500メートル離れている。そこから自宅へ帰る運転中、飲酒運転が発覚してしまった。こういう事例です。運転代行を頼んでも自分の家と隣の家を間違えるくらい酔っ払ってはだめですよ。これは1つの教訓です。

2番目は、飲酒運転事件を厳しくとがめる。厳罰化する。あるいは、見せしめに重い罰を科する。そして、遵法精神を強調して教育をする。よくプロの運転手に自己責任をきちっと持たせるような教育をします。これも必要なことですが、やったからといって飲酒運転がなくなるわけではないのですね。

厳罰化がさらに進んで法律をきちんと守れという教育も一層されているのに飲酒運転がなくなる。原因は実例を挙げて説明します。おとし、千葉県であった事件です。千葉県の警察署の課長さんが飲酒運転をした。この方は警務課長といって一般の警官が飲酒運転をやったら処罰する立場なのです。その課長が飲酒運転をしたのです。法律はよく知っています。処分の内容もよく知っています。取り締まりもよく知っています。事故の悲惨さもよく知っています。そういう人でも飲酒運転をやってしまうのです。原因は、お酒を飲むと法律

を守らなければいけないという理性が麻痺するのです。まあ、このくらいならいいだろうと。それがお酒の作用なのです。いかに勉強していようと、いかに教育されていようと、いかに法律を知っていようと、お酒を飲んでしまうと、そういうものを乗り越えてしまう。だから、お酒を飲む時に、初めから自制心がなくなるほど飲んではいけません。ところが、そこをわかっていないのです。お酒の飲み方を十分に知らずに飲む。飲んで運転してはいけないということだけよく知っていて、どれだけ飲んだら理性が麻痺して、どれだけ飲んだら飲酒コントロールが不能になるのか。本当はジョッキ2杯ぐらいいとどめておこうと思ったのが、それから焼酎の水割りをさらに2杯飲んでしまうのはどうしてなのか。どこで止めなければいけないか。そういうことがわかっていないと、いかに法律を知っていようと、いかに立場が重要であろうと飲酒運転をしてしまう。

次、3番目です。バス会社では点呼を厳正にしています。航空会社では検知器検査を機長が受けます。このようなシステムを構築すれば、酒気帯び運転はなくなるだろう。バスの運転手さんは平成11年から検知器を入れていますね。例えば代表的な北海道中央バス、ここは非常に熱心に飲酒運転防止をやっています。教育もしています。私が養成している「飲酒運転防止インストラクター」もたくさんいます。運転手さんにきちっとアルコールの摂取の仕方まで教えています。ところが、その会社の高速バスのある運転手が釧路発の帰りの時に、普段は必ずアルコール検知器を吹いて、そのデータを本社で確認してから乗車していたのですが、その日はアルコール検知器に出るだけの量が体にあるのがわかっていたので、他の同僚が本人にすりかわって検知器を吹いてもらい運転してしまったのです。ごまかしです。これは北海道中央バスの名誉のために言いますが、北海道だけではなく、名古屋でもありましたし、福岡の西鉄バスでもありました。日本全国あります。どこのバス会社でも大なり小なりそういう現象は起こっているのです。なぜでしょうか。これは、そのバスの運転手がどうしても行き先地で飲酒欲求を抑え切れなかった。しかも、飲酒しただけではないのです。大抵のバス会社で行き先地での飲酒を禁止していますから、その飲酒禁止を抑えられなかっただけではなくて、翌日のアルコール検知器にかかるほどまで飲んでしまった。飲酒コントロールがうまくできていない。だから、アルコールの問題を教育したり、検知器によって防御しようとしても、それをくぐり抜けたりごまかしたりする人が出てくるという事実も知らなければいけないということです。それもお酒の飲み方の考え方の1つ大事な点なのです。

さあ、4番目に行きます。飲酒量と分解時間をきちんと教育する。それから、携帯型検知器を社員に貸与する。そうすれば絶対、酒気帯び勤務なんてあり得ないでしょう。どれだけ飲んだらどれだけ体内に残るのか。そのことをしっかり教えるのです。その上で、朝の出勤時、必ず携帯型の検知器で検査して出勤させる。このように決めれば、まず酒気帯びの勤務なんてあり得ないと思いますよね。特に今、航空会社は厳しくやっています。でも、今年の5月31日、スカイマークの機長が出勤した空港で検知器にひっかかりました。この機長はちゃんと教育を受けていました。どれだけ飲んだらどれだけ体内に残るか、よくわかりました。本人は「焼酎200ミリリットル1本、これを買ってきて、いつも3杯に分けて水割りをつくって飲んでいました」と言っていました。焼酎200ミリリットル1本は長くても10時間から13時間経れば間違いなく分解されることをよくわかっていた。わかっていたので飲んだのです。では、なぜ検知器にひっかったのか。「その時は200ミリリットルの焼酎が売っていなかったので900ミリリットルの焼酎を買ってきた。ホテルのグラスでほぼ200ミリリットルを量り、それを3回に分けて飲みました。残りは飲み過ぎるといけないと思って捨てました」との説明でした。翌日飛行場へ行って検査しても検知器に出ません。さらに翌日も、また翌日も同じ行動をしました。夜中に少し気になったのでアルコール検知器を吹きましたがゼロと出ましたので安心して寝たそうです。しかし翌朝、午前9時半に空港へ行って検査したら

検知器に触れてしまいました。時間を置いて3回吹きましたが、結局、基準値以上で検知されたのです。さあ、これは一体どういうことなのでしょう。

新聞報道には、「水割り3杯飲んで、飲み過ぎて検知器に触れた」とだけ単純に書いてありました。私は不審に思い、以前にスカイマークの研修にも行きましたので、直接、本人に会って聞いたのです。「2日目も1日目と全く同じ形で飲みましたか」と聞いたら実は2日目はちょっと違っていると言うのです。1日目で大体コップの分量がわかっていたので、2日目は直接900ミリリットルのパックから分量をはかり、それを水割りにして3杯飲んだと言うのです。私はそれだと言いました。酒飲みが手酌でつくりますと、1杯目は正確です。2杯目は少し量が多くなる。3杯目はこれしか飲めないと思うともっと量が増えるのです。だんだん酔っているのに本人は同じ量だと思っている。それで過ぎてしまったのですね。

本人も少し不安があったので夜中に検知器を吹きました。携帯型の検知器というのはだめなのです。電池切れなど、メンテナンスをきちんとしておかないと正常に動かない時があるのです。営業所に置いてある検知器はメーカーが必ず1週間に1回はメンテナンスしてくれますが、携帯型は預けるとメンテナンスしませんので性能がおかしくなってもわからないという欠点があります。そこに携帯型検知器の不備が1つあるのです。もう1つは、本人が酔っている状態で検知器を使ったら正しい吹き方でなく、いい加減に吹いてしまう。つまり、使用方法に不備があるのです。例えば携帯型検知器を窓側のところに置いていたら、冷えて正しく検知されないことがあります。そういう落とし穴もあるのです。ですから、いろいろな施策で確かに8割減らして、それなりに効果はあるのですが、このようなことで飲酒運転が残ってしまうことがあるのです。

では、次の5番目です。今、航空業界は厳しい状況にあるのだから、お客様の信頼を得るためにお酒を我慢しなさいということで今やっています。JALも昨年のロンドンの事件の後、12月から24時間禁酒を5月までやっていました。全日空も現在継続中です。24時間禁酒ですから、実質的には毎日飲めません。これを半年も1年もやっているわけです。実質的に毎日飲めないのがストレスがたまっていきます。ですから休日前になると、たくさん飲むというのが現状です。かため飲みをしてしまう。これは危ないのです。バスの運転手にも多いです。普段飲めない。以前なら毎日ビールを1本ずつ飲んでいて。休日前は5日間飲まなかったから5日分の5本をまとめて飲んでしまう。こういう場合もあるのですね。これは困ります。こういうことをやりますと、脳がだんだん覚えてくる。休みの前日で気が緩む時は気持ちよくたくさん飲んでしまう。翌日に休みをとった結婚式の時は心ゆくまでいっぱい飲んでしまう。忘年会の翌日が休みだったら気持ちよく忘年会でたくさん飲んでしまう。JALでも全日空でもアルコールは40グラム、飲まない時間を12時間設けましょうという内規があるのです。それを2日分で守っていますが、翌日休みだったら、その2倍も3倍も飲んでしまう。そのようなことが半年も1年も続くと、今度、たまたま勤務中で福岡に行きました。行き先地では飲んでいけないのはわかっているのに、昔からよく知っているなじみの店で友達と会えた。ビールを1本飲む。なじみの店で禁を犯して飲んだら、もう1本ぐらいいいだろう。さらにもう1本飲むそこで終わってれば検知器に触れることはなかったのですが、ついつい1本が2本、2本が3本、3本が4本、4本まで飲んだのはご本人も覚えていたそうです。翌日検知器にひっかかった。行き先地では飲まないという内規も犯している。本来12時間空けなければならないのに10時間ぐらいしか空けなかった。機長本人は「つい気が緩んだ」と言っています。これは非常に大事な言葉です。人間ですから、つい気が緩むという時はあります。1年も2年、そんなに長くなくても2カ月も、3カ月もずっと緊張しているわけにいかない。時には気が緩むことがある。その時なのです。その時に、ぎりぎりまでたくさん飲むとか、理由があればたくさん飲んでもいいという習慣をつけているとどうしても飲んでしまいます。脳が覚えているのです。だから、問題は気が緩んでもそ

んなにたくさん飲まないようにするにはどうしたらいいかという事が課題として残ってくる。

このように飲酒コントロールができない人には2種類あります。1つは、今言ったように、ある程度飲んでくるとコントロールがきかなくなってしまう。これを「ビンジ・ドリンク」といいます。「ビンジ・イーティング」というと摂食障害、食べるのがとまらなくなってしまう。ですから「ビンジ・ドリンク」は飲むのが止まらない。飲酒コントロールができない。ビンジ・ドリンクと言われています。これは大体ビールで3本ぐらい飲むと飲酒コントロールができなくなって、酒に強い人や体質的に飲める人だと「ではもう1軒行くか」となってしまう。ビール2本ぐらいだと「明日、勤務だからこの辺でやめておこう」となるのですね。

2つ目は「アルコール依存症」という病気にかかっている場合です。この場合はお酒が入ってくると途中で止める事ができない。飲酒コントロールが障害されている病気です。この病気の人はお酒を常に飲んでいる、常に酒が入っている状態です。飲酒コントロールがうまくいかないケースというのは、この2種類になります。

アルコール依存症の病気の方は、常時お酒が入っていないと仕事にならないのです。なぜかという、お酒が切れると禁断症状、離脱症状が出まして、幻聴とか幻覚、手の震えとか、いろいろな禁断症状が出てくる。とても仕事になりません。その時に焼酎を1口2口、ウイスキーを1口2口飲んでアルコールを入れてやると、禁断症状がきれいになくなって仕事ができるわけです。だから、仕事をするためにアルコールを飲んでしまう。そういう傾向があります。こういう人が実は飲酒運転の中になら多いです。アルコール検知器にひっかかるような人がかなりいます。まずこの人たちをなくしないと本当に飲酒運転は根絶できません。この人たちをなくすためにはどうしたらいいか。本当は病院に入れて、治療して、断酒会とかAAグループにつないで、一生お酒を飲まないような状態にすることによって初めて安心できるのです。ところが、この依存症の方は病院に行きたがりません。なぜならお酒が飲めなくなるから。アルコール依存症という病気は、お酒と生きることが一致していますから、生きるために飲む。飲むために生きている。だから、飲めなくなるようなところには行かない。そういう病気なのです。本人も症状に気がつかないので、なかなか難しいですね。

この問題は皆さんの手に負えませんので、別途考えなければいけないのですが、もし会社などでやる時は、お酒さえ断てばちゃんと運転ができるし、機長もちゃんと務まるので、そういう道をしっかり明示していく。そして、できるだけ病院に行くような体制をつくらなければいけない。このように今までお話ししたような対策を講じないと根絶できないのです。

今の話の中で何がポイントかという、お酒の飲み方、付き合い方です。どんなに運転代行や、検知器を充実させても、どんなに教育を充実してもお酒の飲み方、付き合い方が変わっていかなければ結局はうまくいかない。したがって、私たちが根絶するためには、酒との付き合い方をちゃんとするということが大事なのです。では、酒との付き合い方をちゃんとするにはどうしたらいいか。ここでお酒の適量というのを考えてみましょう。ある会場の参加者に適量を聞いたのでご披露します。これは飛行機の客室乗務員、キャビンアテンダントの方の研修時でした。参加した一人の女性に聞きました。

「あなたにとってお酒の適量とはどれぐらいですか」

「私はワインボトル1本です」

「どうして適量だと思いますか」

「1本飲んでも家事はちゃんとできますし、子どもの勉強もちゃんと見ています。だから、適量だと思います」

という回答。明快ですね。ただ、私は心配です。例えば家事がちゃんとできていると言うけれども、これは本人がそう思っているだけなのです。本人が飲んでいない時と、ワイン1本飲んだ後とでキャベツを刻ませるとどうなっているか。これは調べる必要があるのです。多分乱雑になっています。それから、子どもさんの勉強もきちんと見られているとの事。

それはそうですよ。子どもさんは、お母さんがワイン1本あけて機嫌よくなっている。丸、二重丸が三重にも四重にもなったらうれしいですよ。ご機嫌がよければうれしいですよ。だから、これも当てにならないのです。自分の適量ってなかなか難しいのです。

ある時、焼酎が好きなもう1人の方に聞きました。

「私は焼酎党です」

「どれくらいが適量ですか」

「水割りで5～6杯かな。いや、6杯ぐらいたとたまにこぼす時があるから5杯が適量だと思います」

「何で適量だと思いますか」

「翌日、別に二日酔いもしないし、すっきりしているからです」

と、このように答えたのです。

仮に焼酎を5杯ほど飲むと、体内にどれくらいアルコールが残ると思いますか。大体女性なら20時間ぐらい残ります。ですから、本人が翌日すっきりしていると言っていますが、これは本人の二日酔いの気分がないだけで、軽く酔った状態なのです。それがすっきりした状態だと思っているだけで、実は本人の適量は当てにならないのです。

なぜかといいますと、アルコールというのはビールをコップ1杯飲んだだけで、理性とか自制心、判断力は麻痺してきます。それから認知力。例えば車を運転している時の視力、動体視力は15%違う。アルコールはそれくらい認知力を下げてしまう。それは大脳の新皮質、一番外側の脳の活動を抑制してしまう。認知力も判断力も、操作力も、ビールをコップ1杯飲むだけでも落ちます。遅くなって間違えてしまう。

最近、高齢者の運転の問題で、操作ミスが起こったりしていますが、飲酒運転というのはまさに脳を高齢者に近づけることなのです。せっかく20代、30代のはつらつとした脳を高齢者の脳にしてしまうということです。だから、飲酒運転は怖いのです。そういうことがわかっていない。そこに問題がある。

つまり、「適量」というのは、翌日気持ちが悪くならない、頭が痛くならない。翌日、ある程度機嫌が良い状態で飲んだ最高量を多くの方が言っているのです。これは大きな間違いです。翌日ちゃんと仕事ができたと自分が思うような状態であっても客観的に見たらミスが多いかもしれない。では、「適量」とは何か。これはいろいろ大事な点があります。日本人の場合、お酒について体質というのを考えなければいけません。日本人だけでなく、モンゴル族、蒙古系の人種の人たちは「体質的にお酒が飲める人」。それから「体質的にお酒が弱い人」、「お酒が飲めない人」。大ざっぱに3つに分かれます。なぜかといいますと、アルコールという物質は毒なのです。麻痺をさせますから。体内に入ってくると肝臓で分解酵素が働きアルコールを分解します。アセトアルデヒドというものができます。このアセトアルデヒドは外部から飲ませたら猛毒で障害がある。そういう毒物です。ですから、体内では速やかに酵素が働いて酢酸となる。酢酸が分解されて水と炭酸ガスとなり体外に出ていく。これがアルコールの分解の流れです。

先ほどの体質的に飲めなくなるという理由は、このアセトアルデヒドという猛毒の物質が少量の時に、分解すべき酵素が出てこない人が飲めない体質。だから、頭が痛くなったり、むかむかするのです。それから、弱い体質の人は分解酵素が出てきますが働きが弱い。十分に分解し切れない。それでお酒がいっぱい飲めない。それから、お酒がいっぱい飲める体質の人はアセトアルデヒドが少量できた時に速やかに酵素が働いてどんどん分解してくれますから気持ちよく飲める。ただ、多量に飲むと間に合いませんから、やはりアセトアルデヒドはたまっていけます。この3種類に分かれるのです。だから「適量」といった時に大事なものは、お酒が飲めるタイプの人はお酒を飲んでいい、体質的に弱い人はお酒をかなり控えた方がいいです。そして、体質的に飲めない人は堂々と飲まない方がいい。酒の席では「私は

体質的に飲めないので飲みません。ジュースにします」と言った方がいいのです。

では、体質的に飲める人はいっぱい飲んでいいのですかという話になります。ところが、これは考えなければいけません。翌日に仕事がある人は、翌日に残らないように、まず量を減らさなければいけないですね。あるいは、すぐ仕事が始まる人は飲んではいけません。すぐ勉強する人、すぐ楽器を演奏する人、すぐに行動を起こす人は直前にお酒を飲むと脳の活動を衰えさせますから当然ですがやめるべきです。もう1つ、飲める体質であっても軽い病気を持っていたら飲んではいけません。血圧が高い人、糖尿病の気がある人、-GTP、肝臓のアルコール障害数値が高い人、こういう人は飲まない。もちろんそういう病気をした人は飲んではいけません。

このように「適量」というのは、先ほど言ったように、私の適量は水割り5杯ですとかボトル1本ですとか、そういうものではないのですね。そこを考えないといけません。そうすると、飲める人にとっての適量というのはいくらという量だと思いますか。それが先ほど一番初めに皆さんに紹介した「健康日本21」の飲酒の指標なのです。これは21世紀の日本人の健康のために、厚生労働省が健康増進法に基づいて運動したものですけれども、一番初めに行われたのが2000年です。2000年の時に「健康日本21」でお酒の指標があるということをご存じでしたか？ いらっしゃいませんね。これは21世紀の国民が健康であるようにと、厚生労働省が指標として出しているのです。一番有名なのはメタボ健診ってありますね。あのメタボをなくそうというのもこの時の運動の目玉でした。その時のお酒版です。その時にどういうものを目標にしたかということ、「節度ある適度な飲酒1単位」です。節度ある適度な飲酒はアルコール20グラムですよ、それぐらいの量だったら1日に飲んでも適切な量です。これはどういう量かということ、ビールが中瓶1本、お酒ならお銚子1本、ウイスキーならダブルで1杯、ワインなら小グラスで赤白1杯ずつ。缶チューハイなら7%、350ミリ缶1本。焼酎の25度なら100ミリ。これが1日に飲むのに適切な量です。体質的にお酒が飲める人の適量です。いいですか。体質的に弱い人はこの半分にしてください。女性は体質的に弱い人に入りますので半分にしてください。それから、高齢者も分解能力が劣って害を受けやすくなっていますから半分にする。これが2000年当時、厚生労働省から国民に広く周知徹底したいと打ち出された指標です。

「多量飲酒3単位」とあります。これはアルコール60グラムを超えると大変危険です。例えば、飲まない人に比べて、がんも1.6倍、脳出血は2.5倍になります。食道がんとかそういうがんだと5.1倍になります。それから、睡眠時無呼吸症候群は3倍になります。自殺する人が2倍。というぐあいで毎日ビール1本に焼酎の水割り2杯などを晩酌として飲んでいると、そういう病気にかかりやすい、あるいは自殺をしやすくなってしまいます。

だから、2000年当時厚生労働省では、このようにたくさん飲んでいる日本国民を多量飲酒者として2割減らしたいという目標でこの運動を進めたのです。しかし、残念ながら10年たっても第1次の「健康日本21」は国民に十分に浸透されず、達成されませんでした。そして、逆に多量飲酒者が増えてしまった。これは本当に大変な事なのです。これでは政府を挙げて反省しなければいけません。飲酒習慣は変わっていない。

そして、第2次にどういう目標を立てたかということ、この生活習慣病リスクを高める飲酒2単位、これは40グラムを超えて飲む人。つまりビール2本を超えて飲む人を15%に減らしたい。そういう目標に変えました。ただ、これでは節度ある適度な飲酒20グラム、1本程度という話と、多量にいっぱい飲むのは危険ですというスローガンがかすんでしまったのです。これも第2次の「健康日本21」の非常にまずいところなのです。

皆さん、ロンドンでのJAL副操縦士の事件を覚えていますか。昨年10月25日、日本航空の副操縦士がロンドン空港で酒気帯びのために逮捕、禁錮10カ月の刑を受けた。これは当時ツイッターなどに「日本の恥だ」書かれました。私は、あの事件の副操縦士が恥じること

もさることながら、日本政府が恥じる話だと思うのです。だって、そういう人間をつくってしまった。この「健康日本21」がちゃんと守られていたら、ああいう人は出てこないですよ。あの操縦士はどんな状態だったかという、飛行機に乗る前日にレストランでジョッキ3杯とワインも1本空けて自分の部屋へ戻った。そして部屋で、また缶ビール3缶とワイン1本空けているのです。1人ですよ。日本酒に換算したら一升です。すごいでしょ。そんな飲み方をするのはアルコール依存症の特徴です。

しかし、翌日、JALの乗務員と一緒にエレベーターに乗っても気づかなかった。気づいたのは空港まで運行した車の運転手だった。なぜですか。これは、JALの乗務員たちがかばったという噂もありますけれども、私はそうではないと思います。依存症の人は常時お酒を飲んでいきますから、隠すのが上手なのです。離れて座るとか、口臭剤を使えば酒のにおいがほとんどしない。その人は口臭剤を使っていますから一種のにおいだと思ったのですね。

皆さんの中には特殊な香水を使う人がいますよね。そうすると、あの人はいつもあのにおいをさせているなと思うのです。それと同じですね。私のバス会社の運転手も依存症でしたが、やはり口臭剤を使っていました。だから、同僚もなかなか気づきにくいのです。隠すのが上手になる。

そして、大事な点はここです。JALではアルコールを40グラム、そして12時間あけなさいという内容の規定を持っています。では、生活習慣病リスクの40グラムを超えていないのだから依存症になるのはおかしいという話になります。実はここに落とし穴がある。内規でアルコール40グラム、2単位までいい。そして12時間あければいいとなると、毎日のように2単位までいいのだ、ビール2本まではいいのだと思います。私が研修に行き聞きますと、みんなそう思っています。1日2本までならいいのだと、男女ともこう答える。そして、その人に聞きます。

「あなたがそれを守っているのはいいけれども、お正月はそれ以上飲みませんか」

「お正月は飲みますね」

「結婚式に出た時はどうですか」

「やはりそれ以上飲みますね」

「歓迎会ではどうですか」

「それ以上飲みますね」

「お葬式はどうですか」

としつこいぐらい聞きます。大体日本ではそういう儀式とか歓迎会、バーベキュー、こちらではジンギスカンを野外でやりますね。日ごろビール2本飲んでいる人もその2倍も3倍も飲みますよね。そうすると、平均で毎日3単位ぐらい飲んでいる事になる。多量飲酒になる。あのJALの操縦士は42歳ですから、大学時代から20年こういう生活が続いていたら、依存症になりやすい人は依存症になってしまう。つまり、40グラムで12時間という決め方自身が多過ぎてダメなのです。これが最上限になりますから。飲み放題でもビール2本まで、ビール1杯に水割り1杯までなら依存症にはならない、アルコール検出器にかかることもめったにない。しかし、日常的にその程度は大丈夫だというふうにして、飲み会とかお正月、忘年会、新年会で3単位も4単位も飲むような習慣をつけていると気が緩んだ時、必ずたくさん飲んでしまう。

それで皆さんにお勧めしたいのは、「0, 1, 2ドリンク(1単位)」あるいは「0, 1ドリンク(1単位)」と覚えておく。0ドリンクとは何か。体質的に飲めない人は飲まないと堂々と主張する。それから1ドリンク。それはビールならコップ1杯です。お酒なら半合、ワインならグラスに1杯、これが女性にとっての1日の適切な量。羽目を外してもその倍程度で抑えることを考える。いいですか、皆さん、忘年会で羽目を外してもワインは赤白1杯ずつ、ビールをジョッキで乾杯したら、女性はそこで打ち止めにしてください。そのような飲み方

をしないと、たくさん飲む習慣がつく。そして、ある時、気が緩んだ時に飲酒運転に結びついてしまいます。

このことを詳しく書いたのが私の「適切な酒と付き合い方」～「0, 1, 2ドリンク(1単位)の実践」の資料です。これを読んでいただいて、ぜひ飲酒運転根絶キャンペーンのこの12月、ちょうど忘年会のシーズンなので、全道挙げてこの「0, 1, 2ドリンク(1単位)」の飲み方を実行していただきたい。忘年会などで皆さんが率先してやってみてください。時間になりました。以上で私の講演を終わります。どうもありがとうございました。

講演

「高齢者（運転者も含めた）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

皆さんこんにちは。ただいまご紹介いただきました鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど内閣府の方からのお話にもございましたとおり、高齢者の事故、特に高齢ドライバーの事故が本当に後を絶たないで、社会的に大変深刻な状況になっております。先ほどの話にもございましたけれども、警察庁に高齢ドライバーの安全を図るための有識者会議ができておりまして、私もそのメンバーの一人なのです。そこで、昨年、全国のさまざまなところでブロック会議が開催され、私はその有識者会議で次のような提案をしたのです。

それは、高齢ドライバーに一定の条件のもとで運転をしてもらう「条件つき免許」を提案したのです。例えば、昼間だけなら運転していいけれど夜は避ける。あるいは、高速道路の運転は避ける。このような「条件つき免許」を提案したのです。さらには、セーフティー・サポートカー、いわゆるブレーキとアクセルの踏み間違い防止装置のついた車とか、車線からはみ出さないようにする装置のついた車とか、そういった安全装置のついた条件のもとでの高齢ドライバー特有の免許があってもいいのではないかなどを提案させていただいております。おかげさまで私の申し上げたことも少し生かされる形でご検討いただいているので大変意を強くしている次第です。それとあわせて、実はこれも先ほどのお話の大変重要な3本柱の中の1つでもあるのですけれども、お年寄りに免許返納とって実際返納した後、足がなくなってしまったらどうするのか。つまり、返納しても足がきちんと確保されるような社会的な条件をつけることが非常に大事ではないかということなのです。おかげさまで着々と高齢ドライバーに対する対策が進められているという状況がこれから大変期待できると思っております。

今日の私のお話は、お手元の資料15ページからとなっております。そのレジユメの表題にもありますように、本日は「高齢者（運転者も含めた）に対する交通安全の動機づけ」ということでお話をさせていただきたいと思っております。この動機づけという言葉、せっかくここでテーマに入れさせていただいているので、動機づけとは一体どういうことか、一般的にリーダーが部下やフォロワーに対して動機づけをするというのは非常に大事な定義になっているので、冒頭10分ほどでご説明したいと思っております。そもそもここにいらっしゃる皆さんは地域のボランティア活動をなさっているリーダーですので、リーダーとしてどのように部下、フォロワー、メンバーの方々を動機づけしていくのか。

リーダーというのは、当然、メンバーの人たちに自分たちが目指している方向について何とか動いてもらうというのがリーダーシップです。動いてもらう方法には、今、申し上げましたリーダーシップの「指導」と、もう1つ「支配」という方法があるのです。この支配と指導とどう違うのかということからお話をしたいと思います。

まず「支配」という人の動かし方は、上に立つ人が持っている力を使って下を動かしていく方法です。英語でヘッドシップ（支配）といいます。この力には実はいろいろございまして暴力のような力があります。やくざの親分が暴力を使って子分を動かすのに「俺の言うことに従わなかったら、お前の指を詰めるぞ」と。指を切られたら怖いですから、それに従う。あるいは、やくざの子分も街のか弱き市民に対し、これまた暴力という力を使って「上納金を納めなかったらお前の店をめちゃくちゃにしてやるぞ」と。これは同じ力でも暴力という力でもって動かす。力は暴力だけではないのです。実はお金の力、財力。上の人財力、お

金をたくさん持っていて「私に従うならばあなたにたくさんの報酬を出しますよ」と。人間、お金に弱いですから「そんなにたくさん報酬をくれるなら従おう」と。これは上に立つ人がお金の力を使って下を動かしている。このようにして、上の人が力を使って下を動かす、こういう動かし方を「支配」といいます。今、申し上げていなかったのですが、実はもう1つ大事な力がある。「知力」というのがあります。知恵の力。これは、私もちょっとじくじたるものがあるのです。私は今日この場でリーダーシップのお話をさせていただいております。おかげさまで、人について、人間関係、そういうことに関するさまざまな理論や知識を持っています。私は、いつも参加の場をつくるということが相手を動機づけするうえで非常に有効である。だから、交通安全教育でも上から目線で一方的に情報を与えるのではなくて、その相手に役割を演じていただくような場をつくることによって、初めて交通安全教育というものは効果があるのだということはずっと申し上げてきました。これは人を動かす大変大事な知識です。しかし、私だけがその知識を持っていて、その知識で一般の方々の安全行動をつくっていったら、これはやはり支配なのです。知力という力を使って支配をすることになる。だから、その意味では、支配とは我々のごく近くにあり、ひょっとしたらここにいらっしゃる皆さん方も、いろいろな経験をなされた力をもって動かしているというケースがあるのではないかと。ですから支配というと、何か遠い昔のナチスドイツの総統であったヒトラーとか湾岸戦争のイラクの大統領であったフセインとか、そういう政治的支配者ばかり頭に浮かべますけれども、実は支配というのは、我々がごくごく日常的に支配という形で人を動かしているというケースが非常に多いのですね。

それに対して、「指導」とはどういうものか。「指導」とは、上に立つ指導者はいるのですが、指導者の力で動かすのではないのです。指導者は自分が管理している集団をこういう方向に持っていきたいと思ったら、部下など下にいる人たちが自分の力を使って積極的に指導者の目指す方向に向けて、自発的に協力してくれる体制ができている時。これは指導の体制ができているというように言うわけです。

どちらがいいかと思ったら、それは当然指導のほうがいいです。なぜならば、支配は決定的な欠点があるのです。それは、ある力を持った支配者がいて、今はその人が下を動かしている。しかし組織ですと次々と管理者が交代していきます。そうすると、次にやってきた管理者が前の人と同じ力を持っているかどうか保証がないのです。だから、どうしても支配の時間は短期間で終わっている。ヒトラーの場合もフセインの場合も、政治的支配の場合は比較的短時間で終わっている。それに対して指導のほうは非常に安定している。なぜならば、部下の人たちが積極的に動いているから、指導者は容易に交代できる。そういう意味で、我々は何とか指導の体制をつくりたいと考えているわけです。

それでは、この指導の体制をつくるために、指導者は何をしたらいいのでしょうか。指導者は、ただじっと腕を組んで、下の人が自分の力を使って協力してくれる、その体制を待ち続けるというのでいいのでしょうか。そんなことはありません。実はこの指導の体制ができるためには、やはり指導者として、皆さん方のようなリーダーとして、そのメンバーに対してある働きかけをやっていかななくてはならない。

では、具体的にどんな働きかけでしょうか。これを全て申し上げることはできませんけれども大事なことを4つだけ申し上げます。働きかけのまず第1は、目標を明らかにする。自分が目指している、メンバーみんなでこういう方向の仕事をこのようにしようという目標を部下の人たちに示さなかったら、部下の人たちはどうやって自分の力を使って協力していったらいいかわからないわけです。だから、リーダーとして大事な第1ポイントは、目標の明示。2番目は、その目標を達成した部下にとってどんな意味があるのか。自分が掲げたその目標が指導者にとって有利で、指導者にとってだけ得がある。それではだめです。皆さん方の一人一人がその目標を達成することによって、部下にとってこんな利益がある。こんな意

味があるのだ。だから、自分自身のために、この目標に向かって自分に協力していくことが必要なのだ。これをきちんと明示するのです。そうすると、部下の気持ちというのは高まると思います。自分にとって大事なのだ、一生懸命協力していこうという気持ちになる。

でも、気持ちだけではだめです。3番目は、その気持ちを達成するような場づくり、条件づくりが必要です。つまり人間関係が劣悪だったり、職場環境が悪かったり、そういう状態では、幾ら部下に気持ちがあってもそれを発揮することができません。その意味で、場づくり、条件づくりも上から働きかける非常に重要なポイントの1つです。4番目の大事なポイントは、部下、メンバーの参加による目標修正の余地を残す。自分が提示した目標は絶対的なものではだめなのです。部下の人たちの意見を聞いて、それによってこの目標自体を修正する余地を残しておく。皆さんの意見を聞いて、みんなで目標については決めていくという方向性が大事です。こういう一連のこと以外にもたくさんあると思いますが、この働きかけのことを我々は一般に動機づけといいます。ですから、今日のテーマの高齢者に対する安全運転の動機づけというのは、一般の人たちが安全運転を図ろうとするために、皆さんリーダーは動機づけをしていただく、そういう意味でこのことを申し上げました。

せっかくリーダーシップのお話をさせていただいているので、もう1つ大事なお話をします。リーダーシップには使い分けが大事だという話をしたいと思います。実はユーリスというアメリカの社会心理学者ですが、この方が「リーダーシップの技術」大分古い本ですがけれども、東京のダイヤモンド社から翻訳も出ています。新書で薄く簡単に読める本です。そこでユーリスはリーダーシップとは使い分けが大事だと言っているのです。

皆さんよくご存じのリーダーシップには3つのタイプがあります。これはよくご存じのリーダーシップ論ですが「権威主義的なリーダーシップ」、「民主主義的なリーダーシップ」、それから「放任主義的なリーダーシップ」です。改めて説明するまでもないかもしれませんが「権威主義的なリーダーシップ」というのは、もちろんリーダーシップですから部下が自分の力を使って動いていくのですけれども、リーダーがある程度集団の方向性を決めます。こういう方向に持っていこうということをリーダーが決めます。それを部下に十分説明して、部下はその説明を聞いて、わかった、そういうことであるならば、ぜひ私も積極的に自分の力を使って協力していこうとなる。最終的には自分の力を使って協力していくのですけれど、どちらかというとな権威主義の場合にはリーダーがある程度方向性を決めていくのです。こういうリーダーシップを権威主義型といいます。

それに対して民主主義型は、リーダーは自分で決めずに、部下の中に自分も入って行って、みんなで話し合っ決めていく。これが民主主義型です。

放任主義の場合には、リーダーは自分で決めない。君たちは十分自分でやっていける能力がある。だから、もう自分で決めてやってくれ。権限委譲型といいますか、部下のほうに任せるから、自分で決めて動いてください。これが放任主義型、あるいは権限委譲型のリーダーシップです。

この3つのリーダーシップをみた時、ここにいらっしゃる皆さん、リーダーの方々は、ふだんお使いになっているのはどのリーダーシップでしょうか。比較的多くの方が、私のところでは民主主義的なリーダーシップで、みんなで相談し合っやっていきますと。それはもちろん大変結構なことですが、民主主義型でとてもうまくいく場合と、権威主義のほうがかもっとうまくいく場合と、それから、放任主義のほうがかもっとうまくいく場合と、実はいろいろなケースによって使い分けていくことが必要だということをユーリスは言っているのです。これも動機づけに非常にかかわる話なので、お話しさせていただいております。では、使い分けを決める要素は何か。もちろんリーダーがどんなリーダーシップが得意か、それも大事な要素ですが、もっと大事なのは部下の性格です。どんな部下の時に、どのリーダーシップが有効か。ユーリスはこんなふうに言っています。何でもかんでも反対する、反対的部

下がいます。例えば私のこれまで教えてきた学生の中にもいました。何でこんな反論のための反論をするのだろうか。抵抗して教師に歯向かって、反対のための反対ではないかと思うような学生がおりました。このような人の場合、それこそ民主主義的にみんなと同じ発言権を与えて、みんなで議論することは無理です。ましてやその人に仕事を全部任せてしまうのはもっと大変なことになってしまいますね。そういう時には、難しいけれども、やはりリーダーがある程度意思決定をして、反対的部下であっても、なぜそう決めたのかということをも十分説明して、それで協力してもらうことが大事なのです。それから未熟な部下。まだこの仕事に慣れていない未熟な部下。こういう方は皆さんの下にはいらっしやらないと思いますが能力的にちょっと劣っている。例えば知能指数がちょっと低い。そのような方の場合には権威主義的リーダーシップは非常に有効だと言われています。それに対して、集団心の旺盛な部下、みんなでやっていこうという気持ちが大変強い部下。それから、能力はあるけれども、残念ながらその能力がまだ今のところ潜在的で隠されている。この隠されている能力を顕在化させたい。彼はすごい能力の持ち主だけれども、今は能力が隠されている。能力が発揮されていない。こういう時にどんどん能力を発揮させるための大きな力になるのがこの民主主義型です。みんなでやっていこう、話し合っていこうというのが非常にいいということです。ですから、隠れている能力を顕在化するというのは、言ってみれば教育の場であり学習の場です。ですから、このような人たちに育ててもらおうという時には民主主義型のリーダーシップが非常に多いのです。もちろん学校教育、小学校、中学校、高校、大学は、ほとんど民主主義で、みんなで決めてやっていこうということをするわけです。ところが、世の中には一匹狼で人と協調できない、しかし、一匹狼だけれども専門的能力としては実にすぐれているという人がいます。もうちょっと言えば、民主主義的なリーダーシップで能力を顕在化して、専門家に育っていくとどうしても集団心が奪われて、一匹狼のタイプになってしまう。スポーツ選手もそうですね。最初はどんどん成長して、みんなでやっていこうという気持ちが多い。しかし、プロ中のプロになると、どうしても一匹狼となってしまふ。そうになったら放任主義型です。もうあなたに任せるよという形のほうが実はリーダーシップとしては有効なのです。

もう少し関連づけてお話しします。もう1つ大事なものは、状況、場面です。状況や場面においてユーリスは物すごくおもしろい図を描くのです。縦軸には到達できる目標の高さ。横軸にはそこに至るまでの時間をとっています。今、民主主義の集団運営で、ゼロの地点をスタートにします。そうすると、到達できる目標の高さと時間との関係はどうなるか。民主主義の場合は、部下の力がどんどん上がっていきます。だから、到達できるゴールは結構高いところを得られるのです。この意味では民主主義的な集団運営はすごくいいのです。しかし、残念ながらこの高さに至るまでの時間がたっぷりかかってしまうのです。それに対して、権威主義でここをスタートします。権威主義でスタートすると、残念ながら目標の高さは民主主義ほど高いところは得られません。なぜなら権威主義はリーダーがある程度決めて、リーダーの力が中心となって行動するので、部下は余り成長しない。だから、到達できる目標の高さは、残念ながら民主主義よりも劣るのです。では、全てにおいて権威主義は民主主義に劣っているのかというと、決してそんなことはない。実はこの高さに至るまでにとられる時間は、とても短い時間で到達できるのです。だから、もし権威主義で到達目標が可能な範囲ならば権威主義で行けばよい。これは皆さんご存じですが、警察の組織や消防の組織がそうです。最近ですと台風19号で日本が大変な被害を受けました。あの時自衛隊も含めていろいろな方々がいかに短時間で人を救済するか。火災の時もそうです。今、火が燃えている、それをいかに短時間で消すか。手術の時そうですね。手術の時一番大事なものは、お医者さんは患者さんの負担を少なくするために手術の時間を短くする。ですから消火活動、救急活動、手術など。こういう時は物すごく急ぐわけです。そういう時にはまさに権威主義型なのです。

主任のドクターが1人いて、全部この人の意思決定で周りのドクターやナースが協力していくという体制がとられるのですね。だから、全て民主主義がいいというわけではない。例えば皆さんの地域の活動の中で、とても時間を急ぐ時、権威主義的リーダーシップは非常に重要な部分を持っているわけです。では、もう1つの放任主義的リーダーシップは、この図の上でどう描かれるのでしょうか。放任主義の場合は、ここにもう1本条件を入れないと描けないのです。部下の能力が条件です。部下の能力が低い時には放任主義を入れて幾ら時間をかけてもほとんど上に行かないと思うのですね。ところが部下の能力が高い時に放任主義を入れると民主主義の壁を乗り越え、もっと高いところまで放任主義によって到達できるのです。人間は専門家になってくると集団心が奪われて、こっちの一匹狼のタイプになってしまいます。この場合は全てあなたに任せるというやり方のほうが有効です。

実はユースの本はここで終わっているのです。ここまでしか書かれていないのですが、私はこの先にもう1つあると思うので、ぜひ申し上げたいのです。この図を見てください。この図で最高の高さの目標に到達するにはどのルートを通っていったらいいのでしょうか。私の考えはこうです。最初は権威主義的リーダーシップでスタートします。権威主義で進めたら、次に民主主義に変えていく。最初から民主主義でいくよりも時間が節約できてこの高さまで到達できます。そして民主主義に限界が見えたら、次に放任主義に変える。最初の集団の発生期には権威主義、成長期には民主主義、そして、成熟段階に達したら放任主義。

皆さんの地域活動の中で、自分がリーダーとしてリードしている集団が今どのレベルにあるのか。発生期にあるのか、成長期にあるのか、それとも成熟段階にあるのかということを見極めて、それでリーダーシップを使い分けていく。あるいは組み合わせるというのが非常に大事なポイントなのです。実は私どもの近くには、こういう例はたくさんあると思うのです。例えば現在超一流企業に育っている会社の歴史を見ると、例えばホンダ。本田技研工業。ホンダという会社を見ると、最初は本田宗一郎のワンマン経営である程度のところまでいくのです。でも多くの中小企業はここで終わってしまう。ところが、ホンダもそうですし、松下もソニーも、みんなそうなのですが発展企業は次が見事なのです。ワンマン経営が停滞すると、そこで育ってきた人たち全員が中心になって、経営をみんなで考える民主主義的になっていく。そこでまた限界が来ると、今度は事業部制を導入して、できるだけ下の各事業部に責任を与えて、それぞれの事業部ごとに競争していく。そうやって権限を委譲していくというやり方です。家庭教育もそうではないですか。子どもが小さい時、親は権威主義でいくと思うのです。しかし、子どもが中学校、高校へ行くようになる。1つの成長期ですから、みんなで話し合って決めるようになる。そして子どもが大学生や社会人になると、もう子どもに任せるという形、放任主義でいく。だから、ぜひとも皆さん方が部下のメンバーの動機づけを図っていく時に、こうした動機づけの理論をちょっと頭に置いて運営していただくと非常にいいと思い、このお話をさせていただきました。

申しわけありませんが時間の関係でお手元のレジユメを全部説明できないと思うので、後ほどゆっくりレジユメを読んでいただきたいと思っています。

その次、高齢ドライバーあるいは高齢者の事故の問題についてお話をしていきます。高齢者の事故が多いですが、その後ろに一体何があるのでしょうか、何が高齢者をそれほど事故が多い存在に至らせているのだろう。ごくごく簡単にお話ししていきます。

1番目には、意識と行動のミスマッチがあるということ。自分の頭で考えることと実際の自分の行動との間にとっても大きなずれがある。私も実感しております。頭で考える自分と実際の自分の行動との間には随分大きなずれがあることを。これが実は事故の大きな原因になっている。2番目に、どうしても過去の経験にとらわれてしまう。高齢者の皆さんは自分の家の周辺でさまざまな経験をしています。その過去の経験がもろに出るところです。だから、高齢者の事故は実は家の周辺でかなりたくさん起きていることに結びついてきます。

3番目に、体力の低下です。特に動体視力が低下します。動いている物を見る時、自分が動きながら物を見る時、あるいは暗順応。明るいところから暗いところへ入った時、その瞬間なかなか目が見えなくなってしまうということが起こったりします。そういった体の問題があります。例えば視野が狭くなるのが問題だとよく言われますが、それは首を少し回せば周りを広く見ることができます。そういうある種、自分の心がけ次第で体の力が低下している部分は補える部分がたくさんあるのです。そういうこともご指導いただくのは非常に大事なポイントです。ただ一方的に体力が低下しているとだけ申し上げると、お年寄りたちは非常にがっかりしてしまいますので、それをサポート、補う方法があるというところまで、いろいろな指導の上でお話しただけるといいと思っています。4番目、これは非常に大事なポイントだと思うのですが、お年寄りになるとたくさんの情報を同時に処理する能力がとて落ちます。私はいつもお話ししていますが、壁に信号を用意しておいて、信号が赤になったら机を軽くたたき競争を若い学生とします。こういう競争では私も負けません。光という情報が1つだから。しかし、赤い色に音を加える。ブザーが鳴って赤の時だけ机をたたく。赤でもブザーが鳴らなかつたらたたいてはいけない。これで競争すると残念ながら私は負けてしまいます。ブザーが鳴らないのに赤い色だけで間違えてたたいてしまう。間違えずに音と光の両方をちゃんと見極めようと思うと、どうしても反応時間が遅くなってしまいます。だから、1つの時は負けなくても、2つになると残念ながらやはり処理する能力が高齢になると落ちてくる。

車を運転したり、道を歩いたりする時、情報は幾つですか。そんな2つなんて少なくありませんよね。だから、年をとると、たくさんの情報を同時に処理する能力が落ちてしまい事故が多くなってしまふ。特にそのことがもっと大きな問題になるのです。処理がしきれなくなると、今までちゃんと知っていた情報を新しい情報が入ってくることにより忘れてしまふ。飛んでいってしまう場合がある。レジメにも書いてありますが、私が2階で論文を書いている時、家内が1階から食事の用意ができましたと呼んでくれました。私はわかったよと言って階段を降ります。その途中、そうだ、さっき家内にちょっと見せたいと思った資料があった。あれを持ってくるのを忘れたと、そこまでは覚えているのです。2階に上がってその資料をとりに行くと、たまたま部屋の窓が開いていて、そこから風が吹き込み大事な資料が飛んでしまっている。いけない、窓を閉めるのを忘れてしまったと思って急いで拾い上げる。そのうち、あれ？ 自分は何しに2階に来たのだらうと思ってしまいます。わかりますか。これなのです。つまり、同時にたくさんの情報を処理する能力が落ちるから、あることを知っていても、そこから大事なこともずっと忘れてしまふ。

こういうケースで起こった深刻な事故の1つの例を申し上げます。片道一車線の道路があり、お年寄りが道路を横断しようとしています。お年寄りが立っている右側に道路に出る細い道があります。慎重なお年寄りは、まず右を見ました。右側からは車は来なかったのです。次に左側を見ました。そうしたら、車が一台かなり遠くからこちらへ走ってくるのが見えました。あの車がとおり過ぎてから横断しようと高齢者は思いました。ここまではすごくよかったです。そうやって待っている時に、右側から車が1台、スーッとお年寄りの前を通っていったのです。お年寄りはびっくりします。あれ？ おかしいな、さっき右側を見た時車はいなかった。あ、そうか。この右の細い道から出て私の前を通ったのだ。轢かれなくて良かったと思った次の瞬間、道路の横断を始めたのです。そして左側の車と衝突してしまふ。これは実際にあった例です。幸いかすり傷で済んだこの高齢者と車のドライバーに面接ができました。ドライバーは「私の方を見て気づいていたので横断はしないとと思って運転していたら、この車の後ろから飛び出したのですよ。びっくりしました」。お年寄りの方は「私のミスでした。私は左側の車を認識していましたが、右側から車が通過して安心してしまい、左側の車を忘れてしまいました」と言っていました。

次の事例です。ここに信号機のない交差点があります。ここに一時停止の標識があったのですが、車を運転していたお年寄りは標識に気づかず、結構なスピードを出していました。こちらから40歳代の主婦が運転する軽トラックが走ってきました。お年寄りは危ないと思って急ブレーキを踏んだのです。ここまでは良かったのです。車がほとんど停止する状態になったのですが、急ブレーキを踏んだ途端、自分の車の助手席に置いていた大事な割れ物が前に落ちそうになった。ああ、いけない、落ちると思った途端に相手の車を忘れてしまった。それでこのまま主婦の車と衝突し、反対側の電柱に激突して、残念ながら主婦は亡くなってしまった。このような事例のとおり高齢者はたくさんの情報を処理することがとても落ちてくる。例えば家庭で夫婦げんかしたり、お嫁さんと姑の関係でいろいろ問題が起こったりした時、まさか息子の前でお嫁さんとけんかするわけにもいきません。悔しい、ちょっと外へ散歩に出て気分転換しよう。これが一番危ないのです。あの時にこう言えばよかったなど思いながら外を歩いたりしていると、大事な情報を逃してしまうということが起こったりします。ですから、高齢者に対する安全を考える時に、このことを頭に置いておかなければいけない大変重要なポイントだと思います。

もう1つは、今のところと関連するのですが、生活に満足感、充実感を持っている。そして特にお友達も多い。老人クラブへの参加やボランティア活動にも参加している。このような方は比較的事故が少ないのです。なぜかという、それは密な人間関係、親しい方がいる。そういう方に、さっきの嫁・姑の問題ではないけれども、いろいろ自分の悩みを相談したりすると、もやもやが解消されていき、不快な情報はなくなります。ですから、そういうことが1つの成果としては非常に大事なのです。

いつも申し上げることですが、ボランティア活動もそうですが、交通安全教育というのは、どうやったら安全に行動できるか、どうやったら安全に運転できるのか、そういうノウハウを教えることも交通安全教育の大事なポイントです。しかし、実は仲間づくり、地域で親しい仲間をつくってもらう、そのこと自体が実は物すごく大事な交通安全教育なのだということです。そういう良い仲間をつくってもらうことだけで実は事故というのはかなり防げる。そういうこともあるということをご理解いただきたいと思います。

次に、高齢者に対する交通安全指導の視点についてお話をします。まずは高齢者を画一的に見ないということ。つまり、お年寄りとはとても千差万別です。100歳を超えてもかくしゃくとして個人タクシーをされているドライバーがいる一方で、60代でもちょっと危ないなと思うお年寄りも一方でいます。若者の場合は、20歳でこんな感じ、25歳ではこんな感じというように、ある程度年齢でその人たちの行動や生活というのは予想できます。ところが、お年寄りの場合は、なかなか年齢だけでは予想できない。非常に個性がある。だからそのお年寄りがどんな生活をなさっているのか。どんなところに住んでいるのか、どんな生活をしているのか。そういうことによって、できるだけ個という視点を入れながらお年寄りに交通安全指導はやっていかなくてははいけないということです。

4番目に、高齢者を弱者として扱わない。日本のお年寄りは世界的に見ても経済的に物すごく独立心が高いのです。例えば高齢者の中で仕事を持っていて収入を得ている人の比率で見たら、日本は先進国の中で本当に1位、2位を争う。みんな年をとっても頑張って仕事をして収入を得ているのです。昔の調査ですが、内閣府が世界の高齢者に対する国際比較調査を行いました。その中の1つの質問ですが、あなたが将来、さらに高齢化した時、あなたは何によって支えてもらいたいと思うか。回答Aは、国とか自治体など、社会が私を支えてくれるべきだ。回答Bは、親戚とか自分の子ども、そういう親族によって支えられるべきだ。回答Cは、いや、私は、社会や国、自治体、親族には頼らない。若い時に頑張って働いて貯金して、年をとっても働いて自分自身で生活を支えたい。こういうA、B、C、3つの答えを用意して世界のお年寄りにアンケートをとりました。ヨーロッパとかアメリカなど先進国

のお年寄り、圧倒的に社会に支えられるべきだという回答A。フィリピンとかタイなど発展途上国のお年寄りはみんな親族が支えるべきだという回答B。日本のお年寄りは、自分で自分を支えるべきだという回答Cが断トツでした。だから、日本のお年寄りは経済的にも自立されているのです。

ところが、こと交通になると残念ながら日本のお年寄りは余り自立的ではありません。はっきり言って甘えています。どうしても甘えの構造になる。だから役割を演じてもらうのです。経済的にも社会的にも独立している、みずから自分を支えようとしている。そのお年寄りの気持ちを交通の世界でも演じてもらうような場。つまり、お年寄りに役割を演じていただく場をつくるのが実はこれからの高齢者の安全を考えていく時に非常に大事なポイントになるのではないかと。

そこで、私はお年寄りがみずから力を発揮して、役割を演じる場をつくって交通安全の動機づけをしていくという例をアメリカのアラバマ州のタスカルーサという町で体験したのです。これはもう20年以上前ですが、私は国際交通安全学会のメンバーでした。そこへ警察庁から世界中の国々へ国際交通安全学会の先生方が視察に行き、世界のいろいろな地域での安全教育を見てきてほしいと依頼がありました。私はたまたまカナダとアメリカの地域になりました。その1つに、アラバマ州のタスカルーサという町でやっている「ネイバーフッドウォッチ」という制度があったのです。私はこの制度に接した時、本当に目からうろこというか、身震いするぐらい物すごく大事なことがここに隠されているなと思いました。どんな制度かといいますが、タスカルーサの街の婦人警察官が工夫してつくった制度です。タスカルーサにはアラバマ大学という大学があります。ここは私がおりました千葉大学の姉妹校だったので、アラバマ大学の知り合いのリード先生という先生にお世話になってタスカルーサの街に滞在しました。婦人警察官の方たちはタスカルーサの街のひとり暮らしや老夫婦だけのお宅に伺って「幼稚園や小学校低学年のお子さんたちにボランティア教育をやりたい。そこで、2、3人のグループとなった子どもたちが週に1回ぐらい高齢者のお宅を訪問しますので、その時に、できれば子どもたちがボランティアをやってよかったと思えるような仕掛けを皆さんにつくっておいて欲しい。例えばご自身でもできるでしょうが、子どもたちが来たら、『私たち、力がなくなったので、この鉢植えをみんなでこっちへ移動してくれる？』と子どもたちをお願いしてください。それによって子どもたちは、お年寄りが喜んでくれた。ボランティアができて良かった、ボランティアって大事なな。と感じるようになる。そのような体験を子どもたちにさせて欲しい。もし用事がなくても、子どもたちが来たら、お菓子を用意しておいて、お茶でも飲みながら、『今日はどうだった？』などと、話を聞いてあげるだけでもいいのです。いずれにしても子どもたちにボランティアは大事なのだと思ってもらえるような機会をつくってほしい」ということをお年寄りのお宅へお邪魔して婦人警察官をお願いするのです。それを聞いたお年寄りはみんな喜びます。「それだったら家にいてできることだし、そんな形で子どもたちにボランティアの大事さを教える機会があったらそれはうれしいから、できる限り私たちも協力しますよ」と。ここから先がミソなのです。「ありがとうございます。それでは、この名前の子子どもたちが来ますので、ぜひご協力ください。ただ、私たちは1つ心配があるのです。子どもたちがこのお宅を訪問する行きと帰りに、もし交通事故に遭ってしまったら、せっかくご協力いただいたお気持ちがあだになってしまう。そこで、ここにとても分かりやすい交通のルールブックがあります。今、皆さんが正しいと思っているルールはちょっと昔のルールで、間違っているかもしれません。ここに簡単に読める正しいルールが書いてありますから読んで頭に置いておいて交通安全教育をちょっと指導していただいただけませんか。そうしたら事故は少しでも少なくなるように思うので、ぜひお願いします」とお願いするのです。「本当ですね。うっかりしていました。交通事故を起こしたら本当に大変だから、ぜひそこは勉強しておきますよ」と。お年寄りたちは一生懸命、交通

ルールの本を読むわけです。私が感心したのはそこなのです。当時の日本の交通安全教育というのは、お年寄りを集めて、腹話術やいろいろな交通ルールのお話をして、お年寄りたちに交通安全の大事さを教育するのですけれども、みんな受け身なのです。ところが、このネイバーフッドウォッチ。お隣近所という意味です。このネイバーフッドウォッチという制度は、交通ルールを子どもたちに教えてあげるという役割をお年寄りに与えるわけです。お年寄りはただの受け身ではないのです。自分が積極的に子どもたちに対して役割を演じる、そういう場をつくることで、実はお年寄りが交通安全に動機づけられる。さっきの動機づけですね。

これは日本と随分違うと感じました。私はこれこそがお年寄りに参加してもらって役割を演じてもらう。これが安全に向けて動機づけられるという大事な1つのポイントになるのだなと思いました。そこから、ご存じのヒヤリ地図づくりとか、高齢者と子どもさんとその親、三世代交流の交通安全教育とか、最近では自動車工業会さんにお世話になって、いきいき運転講座とか、これはレジメの後ろに例として書いてありますので後ほどお読みいただきたいと思います。おかげさまで、私が提案したヒヤリ地図にしても、三世代交流にしても、いきいき運転講座にしても、本当に私は研究者冥利に尽きるところなのですが、皆さんに採用され活用していただいております。本当に私はこれまで幸せな人生を送ってこられたなと思っているのです。

私はよく「情けは人のためならず」という言葉を申し上げております。ボランティア活動をやっている方は、ボランティアをすることによって、社会のためにやっている、人のためにやっていると思いがちですね。実はそうではないのです。ボランティア活動をするということは、ボランティアをしている自分自身が一番、得をするのです。つまり、ボランティア活動というのは相手の動機づけにもなりますけれども、その方自身の動機づけになる。もちろん役割を演ずる場をつくっていただくのは非常に大事なことです。他人とかかわる場をつくるのが非常に大事なことです。なぜそんなふうに私が考えるかというフェスティンガーという人がこんなことを言っているのです。人間というのはどうしても自分を中心に考えてしまう、自分ぐらい正しいものはないと考えるのが人間だと。1人の人間がいた場合、どうしても自分のことを正当化したい。ですから、自分がやってきたことは正しい、自分が考えてきたことは正しいと思いたくしょうがないのが人間です。この人間に交通安全教育をやるのはすごく難しいのです。というのは、みんな正当化したいですから、自分を補強してくれる情報は全部受け入れてしまうのです。自分を補強してくれない、単一的な情報は全部退けてしまうのです。私もそうです。友人から「お前はいつまでも若いな」なんて言われると、その話を喜んで受け入れます。しかし、「お前は随分年とったな」と言われると、『こいつは何を言うのだ』とその話を退けます。そして、『こいつは昔から嫌な奴だったな。人の悪口ばかり言う奴だった。昔の学生のころの癖って直っていないのだ。あいつはわざとつくり話をして俺に嫌な思いをさせている。』そんな情報を受け入れる必要はないと、退けてしまう。これが人間なのです。例えばスピードを出して運転する免許とりたての学生がいたとします。私は当然この学生に注意します。「君、免許とりたてでそんなにスピードを出して運転したら危ないじゃないか」。もちろん僕は相手の学生のためを思って、彼の将来を思って正しい注意をしているつもりです。ところが、注意というのは補強する情報ですか？ 対立する情報ですか？ 今、彼はスピードを出して運転することが好きなのです。その彼に、悪い友達がいて、「おまえぐらいの腕があったら、スピードぐらい出したってどうってことないよ。」これは受け入れますよ。彼はそういう運転が好きなのです。ところが、幾ら正しい注意だって、スピードを出している彼に向かって、スピードを出したら危ないよというのは注意ですよ。注意は常に退けられる運命にあるのです。本当ですよ。

だから、我々は簡単に交通安全教育なんて言いますが、教育というのは相手に正し

いことをやってもらう、相手に修正してもらう、それが教育でしょう。だけれども、それはほとんど修正しないで退けられてしまう。でも、これで終わってしまったらやはり困りますよね。注意して、それを受け入れてもらい、そして、自分の今までの価値や物の考え方を修正してもらう。それには何が必要かといったら、実は人間関係なのです。人間同士の対話であり、口コミであるのです。今、AさんとBさんがいたとします。具体的な例で説明しますとAさんは私と同じホンダの熱烈な愛好者です。Bさんはトヨタの熱烈な愛好者です。Aさんは先ほどの話同様にホンダの宣伝を全て受け入れます。ホンダはいい車だと言ってくれるから。しかし、トヨタの宣伝はどうしますか？ そうです、みんな退けてしまいます。逆に、Bさんはトヨタの宣伝を受けたら全部受け入れてくれますが、ホンダの宣伝はみんな退けてしまいますね。でも、現実にはホンダに乗っている人がトヨタに乗りかえたり、トヨタに乗っている人がホンダに乗りかえたりしているでしょう。そういう人は自分のホンダ愛と思う自分から、トヨタはいいと思う自分に変わっていつているのです。

では、どうやってそれを変えているかということ、AさんとBさんの間にさっきの深い人間関係が生まれて、ここにAさんもBさんも深くこの人間関係に参加する。参加した時に、初めて人間というのは自分の立場を離れて、相手の立場、Aさん、Bさんの立場に立って物事を考え始める。BさんもAさんの立場、ホンダの立場に立って物事を考える。その時に、どっちがオピニオンリーダーか。つまり、どっちがより強くトヨタならトヨタを愛している、ホンダならホンダを愛しているか。もしトヨタを愛するBさんが、ホンダを愛するAさんより愛する気持ちが強かったとしたら、BさんがホンダになるのではなくてAさんがトヨタになるのです。

だから、我々は日常的に、皆さん方が活動して、対話をして、そして人間関係に参加する場をつくることによって、初めてそこでまたオピニオンリーダーとしての皆さんがいろいろ発言していく。そういう場が得られることによって、初めて人間というのは、さっきのフェスティンガーが言う、本来は退けてしまうものを退けないで、こっちが受け入れていく。つまり、そこで初めて教育の効果があらわれていくのですね。ですから、さっきの仲間づくりというのも交通安全教育の物すごく大事なポイントなのだと申し上げたのは、そんな意味も実はあるのだということをご理解いただけたらと思います。

時間がまいりました。大変急ぎ足でお話をさせていただきました。お話できなかった内容は後ほどレジメをご覧いただければ幸いです。大変ご熱心に聞いていただきありがとうございました。

「北海道の交通事故防止啓発活動」
～ 高齢者事故及びスリップ事故防止啓発活動事例～

一般社団法人日本損害保険協会北海道支部事務局長 浅見 俊雄

皆さん こんにちは 私は日本損害保険協会北海道支部の浅見と申します。よろしくお願いいたします。

今、鈴木先生のお話をお聞きして非常にためになりました。本日の始まりから鈴木先生の講義まで皆さん熱心にお聞きになって覚えたことをノートに書いていただく事が続きましたが、ここからは特にその必要はありません。前のパワーポイントを見ながら、こういうものがあるのか、ぐらいの感覚で聞いていただければと思います。

また、今回「北海道の交通事故防止啓発活動」ということで、高齢者事故、それから、スリップ事故のマップをご紹介申し上げます。ですから、今日、スマホを持っていらっしゃる方はそれをご活用いただいて、こういうものがあるのだと認識してください。そして、それぞれの地元にお戻りになって、高齢者の方を中心にこういうのがあるという事をご紹介いただくとともに、今、鈴木先生からお話しいただいたヒヤリ地図ではないのですが、ヒヤリ地図を使ってお話をするようなものと同じような形で活用できますので、この地図を使っている高齢者の方とお話をさせていただく1つのツールになればということでご紹介させていただきたいと思います。

それでは「高齢者事故多発地点マップ」のお話をする前に、まずは北海道警が公表しています交通事故の統計を確認しておきたいと思います。この図は北海道警察が公表している統計をもとに、2014年から2018年の5年間に北海道で交通事故が発生した状況を取りまとめたものです。北海道警を中心とした交通事故防止啓発活動と取り締まりの強化、それから車の性能の向上などによって交通事故発生件数、けが人、死者、全てにおいて年々減少しているのがわかりいただけるかと思えます。例えば2014年の発生件数は1万2,274件です。これが2018年は9,931件にまで減っています。2014年を100とすると、2018年の発生件数ベースで80.9%になっている。2割ぐらい減っているのがこれでおわかりいただけるかと思えます。一番下の死者数も2014年は169人だったのが2018年は141人と、2014年の死者数169人を100%とすると、83.4%ですから、17%ぐらい減っているということです。

続いて、次の北海道における交通事故の状況ですが、過去5年間の高齢者の交通事故の状況です。高齢運転者と高齢被害者、歩行者などに分けて一応図を作成しましたが、どちらについても全体的な傾向としては減少に向かっていなくもないのですが、高止まりしているような印象です。北海道全体の人口の高齢化率が高まっていることもありますが、やはり先ほどのデータのように北海道における全世代の交通事故が減っている中、高齢者の交通事故はなかなか減っていないというのがおわかりになるかと思えます。

同じように、上の過去5年間における北海道での高齢者の運転による交通事故発生状況を見ますと、2014年の発生件数、2,586を100%としますと、2018年は2,525件ということで、2014年を100%とした場合、2018年の97.6%、全然減っていないですね。死者数も2014年の48人を100%にすると、2018年は40人ということで83.3%。こちらも全体の交通事故件数、死者数等を比べると余り減っていないというのがおわかりいただけるかと思えます。

過去5年間における北海道での高齢被害者の交通事故発生状況、これに至っては2014年に75人いるんですね。それが2018年に79人に増えています。損保協会も交通事故の防止に向けてこれを作成したのですが、北海道も高齢者が加害者となって発生する交通事故及び高齢者が

被害者となる交通事故、ともに非常に多いということです。

では、なぜ多いのか。次のページ、2018年度の高齢運転者の通行目的別事故発生件数を見てください。第1位は買い物中です。第2位が業務中です。同じく2018年度の高齢被害者の通行目的別死傷者状況を見てください。傷者数、けが人の第1位もやはり買い物中。第2位は散歩中です。死者数も第1位がやはり買い物中。第2位が飲食。ちょっと食事に行こうといった時に事故に遭っているのがこれでご覧いただけるということでございます。

これは先ほどの鈴木先生のお話、レジュメの17ページにもありましたが高齢者の交通事故の約半分は自宅から500メートル以内、75%は1キロ以内で起きているというように記載されています。やはり高齢者の交通事故の多くは自宅近くで発生しているのです。高齢者の交通事故の多くが自宅近辺で発生しているなら「高齢者交通事故多発地点マップ」を作成して、危険箇所の確認をしてもらうことに一定の意味があると考え、損保協会では過去5年間、2014年から2018年の事故データをもとに、北海道内の高齢者交通事故多発地点（当該5年間で高齢者がかかわる事故が3回以上発生した地点）を示した「高齢者事故多発地点マップ」を作成してウェブ上で公開しました。

パソコンのほか、スマートフォンとかタブレットでも閲覧可能です。今、スマホを持っている方に「日本損害保険協会」とか「高齢者事故多発地点マップ」と打っていただくと表示されるので皆さんにやっていただこうと思ったのですが時間の都合がありますので私のこのパソコンを使ってご紹介したいと思います。まず検索エンジンで「日本損害保険協会」と打っていただき検索します。そして次に「高齢者事故多発地点マップ」をクリックしていただくと損保協会のこの多発地点マップが表示されます。これが「高齢者事故多発地点マップ」ですね。このように北海道の地図が出ます。さらにこの地点を拡大すると人口が535万人の北海道人口のうち札幌に195万人いるということで、札幌が圧倒的に多いという結果が検索できるのです。日本損害保険協会で作成したのですが、残念ながら現在は「事故の多いところ」だけを示すだけなのです。ここに何件何件と表示されていますが一番多いのがこの北海道大学植物園のところ。この植物園のところが一番多いというのはわかっているのですが、なぜ多いのかということまでは把握できておりません。これは今後、北海道警さんと分析して、そこまで落とし込めればベストだと思っておりますが現状ではそこまでできておりません。

現状、なぜここで事故が多いのかはわからないのですが、このように5年間に3件以上同一地点で事故が起きた地点はわかっています。これは皆さんが地元に戻られてから、なぜこういうところで事故が多いのか話し合ってくださいとツールとして使っていただければと思うのです。今は札幌のお話をしましたが、それ以外もご覧いただけます。釧路とか帯広、北見、函館とか、大きな都市には大体このような地点がありますので、各地域でのツールとして活用いただければということで紹介しました。

以上が「交通事故多発地点マップ」のご紹介でした。もう1つ、同じようなもので「スリップ事故多発地点マップ」というものもあります。これも「スリップ事故多発地点マップ」と打っていただきますと損保協会のホームページが出て、ここをクリックしていただくと、こういう形でマップが表示されます。最近では、このスリップ事故に関して特に冬、海外からの観光客の方々も多いため、日本語版だけではなく英語版とか韓国語版でも作成しておりますので、ご参考にいただければと思います。

最後に、皆さん方はよくご存じだと思いますがスリップ事故というのは特徴がありまして冬期でも11月、12月の時期は路面が根雪になっているところとまだなっていないところがあります。根雪になっていないと思ってスピードを出して、ブレーキをかけたらずいぶん凍った凍結路面にタイヤがとられて、すーっとぶつかってガチャンと事故になってしまうのです。スピードが出ているので、11月、12月は非常に死亡事故になるケースが多いの

ですね。ですから、そこはご注意くださいと思います。ただ、それ以降の1月、2月、3月になると完全に路面が凍結しているので、ドライバーの方も相当安全運転はしているのですが、それよりも路面の滑りのほうが勝ってしまっています。ですからスピードは出していないけれども、ブレーキを踏んだ時にブレーキの踏み方が甘く、すーっと行ってぽーんとぶつかるような特徴があります。それを踏まえて、この「スリップ事故多発地点マップ」を活用いただき地域の方とお話をしていただくツールとなればと思いご紹介申し上げました。

以上で私の話を終わらせていただきます。ご聴講いただきありがとうございました。

【2日目】

グループ討議の結果

グループ名	グループ 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	幼児の安全教育について 交通安全指導員の知識・資質の向上
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・幼児歩行教室時の警察の協力 ・プロジェクターやパワーポイントの活用 ・新人、ベテラン共に勉強会開催
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・幼児は理解、定着しているか ・安全教室の内容のマンネリ化 ・自治体により差がある
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・行政への働きかけ ・地域、PTA等との関わりが必要(情報の共有) ・各機関との連携、協力 ・ボランティアへの報酬

グループ名	グループ 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	子ども達に交通安全に対する関心をもってもらうにはどうしたらよいか
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・各学校において毎年継続的に交通安全教室を実施 ・新入学時期に指導員が警察と協力して交通事故多発箇所を子ども達と一緒に視察 ・高学年向けに自転車教室を行っている
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・子ども達の交通安全意識継続の難しさ(先生や大人を含めて) ・自転車の正しい乗り方(スマホ運転の怖さ)
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・大人が子どもに交通安全の正しい知識を教える前に、大人にも交通安全教室に参加してもらう(スポーツ少年団の春の結団式等) ・自転車条例でヘルメット着用や保険加入が努力義務となったが子どもに指導する前にまず大人に認識してもらう ・自転車も車と同様に扱う必要がある(免許証など) ・子どもの時にしっかりと交通ルールをたたきこむ(良い大人になるため)

グループ名	グループ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者事故はどうしたら防げるか ・高齢ドライバーによる操作ミス等による事故 ・高齢歩行者の事故
活動状況	<p>免許返納</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの普及(予約制) ・免許を返納すると2000円の金券が戻ってくる ・独居老人宅への訪問 ・75歳以上は市内バスが100円で乗れる <p>反射材</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渡すだけでなく貼ってもらう ・講習でDVDを試写中に職員が靴に貼る ・病院でかばんにつけてあげる ・実際に車のライトで夜間実験をする ・子どもの手作り反射材を祖父母に渡す
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場からバックで出る時に事故が多い ・ブレーキとアクセルの踏み間違い ・交通アクセスが悪いため免許返納後、病院への行き来が大変 ・高齢歩行者への対策は多いが、高齢運転者への対策が少ない ・交通ルールを守らないことが多くなる (警察官がいても無視して横断歩道以外を横断するなど) ・独居老人への交通安全啓発が難しい ・ボランティアメンバーの高齢化
対応策	<p>高齢ドライバー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納しかないのではないか ・行政と交通機関(バス会社等)が協力して利便性を高めて欲しい <p>高齢歩行者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内会と老人クラブの繋がりを深める ・難しいルールではなく簡単に、班単位で実施 ・独居老人宅には民生委員と一緒に訪問し反射材等を配布 ・子どもが祖父母に反射材を貼るなど家族単位での啓発 <p>高齢化社会の今、社会情勢にあわせルールや伝え方を変える必要がある</p>

グループ名	グループ 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	<ul style="list-style-type: none"> 1. 老人クラブ加入者の減少 2. アクセルとブレーキの踏み間違い 3. 免許返納
活動状況	<p>「1」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者宅への訪問啓発(民生委員と警察が協力) ・高齢者対象のイベントでの啓発(反射材配布) ・老人クラブへの加入促進の広報(広報誌) <p>「2」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運動能力の低下を自覚させ、低下の原因を説明 (道路を実際に横断させる 体の変化 車の性能) <p>「3」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス券やタクシー券の特典(自治体により異なる)
課題の抽出	<p>「1」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老人クラブの減少 ・クラブやイベントに参加しない人が多い ・交通安全意識が低い(ルールを知らない) <p>「2」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏み間違いは高齢者に限らない ・自動車メーカーの対策(さらなる企業努力を) <p>「3」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市と地方では免許返納率に差がある ・高齢者講習の会場の減少(自動車教習所) ・タクシーやバスの運転者が高齢化(維持する財源が減少)
対応策	<p>「1」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全に興味をもってもらう ・町内会に加入活動の協力を依頼 ・正しい知識を学んでもらう <p>「2」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車メーカーの対策 ・運転実技講習の充実 <p>「3」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共機関の充実 ・免許なしでも生活できる環境づくり ・認知症検査の一層の充実(無料等、場所や回数を増やす)

それでは私から講評をさせていただきます。

昨日の山村先生の「飲酒運転根絶のため」という講演は、先ほどの討議結果の発表にもございました。それと先生の副題にもありますが、やはり個人にとって、自分にとっての適量を定めて、その適量をちゃんと意識しながらお酒と上手につき合うことが非常に大事であるというお話でした。昨日のグループ交流会で、私も今晩は適量にしますと約束したのですが、ちょっと守れなかったと思い反省しております。大変大事なお話を頂戴したと思っております。

それから、活動事例発表では浅見先生の高齢者事故とスリップ事故に的を絞ったお話でしたね。特に「高齢者事故多発地点マップ」は高齢者へ事故防止にとって利用価値のある大変いいツールとしてお話をいただいたなと思いました。そのお話を伺いながら、実は昨日、私のお話の中で申し上げたヒヤリ地図づくり、これと実際の事故をドッキングしていただくというのも非常に重要ではないか。実は私、過去にある街でヒヤリ地図づくりをしていただきました。お年寄りが集まって、自分がヒヤリとした場所にシールを張っていただいて、そこでいろいろなヒヤリ体験をお話いただいたりしました。実はその時、あらかじめ警察に伺って、その街のどこでどんな事故が起こったのか、過去3年分の全ての事故データをいただいて、お年寄りたちが作成したヒヤリマップの上に実際に事故が起こったところに黒い丸印をつけていったのです。

そうしましたら、実際にお年寄りがヒヤリ地図上に示したヒヤッとした場所と警察のデータが示した黒い丸印の場所が比較的重なっている地点があるのです。その反面、ずれている地点もありました。いわゆるこの「ずれ」とは、つまり、お年寄りが全然ヒヤリとしていない場所で重大事故が発生しているという意味なのです。これが実は物すごくお年寄りにとっては大事なデータで、ヒヤリとした経験を持っていればその地点で注意するのですが、ヒヤリともしていないところで実は重大事故が起こっている。

つまり、お年寄りの皆さんは自分たちのヒヤリ体験を地図にしました。そこで自分たちがヒヤリ体験していない事故現場との対比をされるわけです。そこでお年寄りの皆さんに、この場所ではヒヤリとした方がいっしょになかったけれども、こんな重大事故が起こっている。これからその場所に行ったら本当に細心の注意を払ってくださいといえるわけで、実はヒヤリ地図づくりに参加していただいた方に対する非常にいい教材になるのです。

そういう点で、そのずれの1つは、今お話したように、お年寄りがヒヤリとしていないところで重大事故が起こっている場所を見つけて、そこでお年寄りに注意を促すということ。もう1つは、お年寄りがたくさんヒヤッとしている場所なのに、そんなに事故が起こっていないという場所があるわけです。これはご存じのとおり、幸いにもそこで事故は起こっていないだけで事故の起こる可能性が非常に高い地域なのです。

この地域に関しては、むしろそのずれを大事な資料として警察や道路管理者が注視しているのです。だけれど事故が起こっていない。事故が起これないと、その地点の安全対策が遅れてしまう。ですが、実はこれだけ多くの方がヒヤリとしているのだからこの段階で事前に安全対策をぜひ講じて欲しいと警察や道路管理者に逆に提案させていただくことができるのです。

このように、実際の事故がどこで起こっているかというデータは昨日、浅見先生がお話いただいたように全部我々の手に入るわけです。ヒヤリ地図づくりも最近ではお年寄りだけではなく、世代間交流の中でお孫さんと一緒に作成したり、子どもたちだけで作ったりしています。もし今後、ヒヤリ地図をつくるという機会があったら、ぜひ「高齢者事故多発地点マップ」と一緒に活用すれば非常にいい教材になるのではないかと思います。

もう1つ、皆さん方に本当に感謝しなくてはいけないのは、昨日のグループ別交流と本日2時間近くにわたるグループ討議です。皆さん大変熱心に討議され、その討議内容を4つのグループの発表者の方から報告を受けました。本当に熱心な討議、そして素晴らしい発表内容に私は大変感銘を受けました。本当にお疲れさまでしたと申し上げたいと思います。

それとあわせて、これもまたドッキングの話になってしまうのですが、今回は子どもに対する安全についてと高齢者に対する安全についてに絞って議論していただきました。先ほど第3班からの報告の中で、お年寄りが子どもに対して働きかけたり、子どもがお年寄りに対して働きかけたりということも大事ではないかという発表がありました。

実は私も大賛成なのです。お年寄りはお年寄りだけ、子どもは子どもだけではなくて、今度はお年寄りと子ども。本日、皆さんが討議いただき、そして発表いただいた結果を材料にしながら、お年寄りと子どもの対策をどうドッキングさせるか。両者の関係をどううまく深めていくか。このところが非常に大事なテーマではないかと私は感じました。

本来でしたら、きのうお話をさせていただかなくてはしなかったのですが、私のレジユメの19ページにある世代間連携の交通安全教育をお話し申し上げたいと思っていたのです。ご存じだとは思いますが、子ども、子どもの親、そして高齢者。この三世代の方が集まっていたら、一緒に交通安全の勉強会をやるとというのが三世代交流。世代間の連携をもとにした交通安全教育なのです。

私はこの手法を提案させていただいて、全国いろいろなところで若い方々も含め、盛んに展開され大変心強く感じております。実はなぜお年寄りと子どもたちをドッキングしたかという、昨日私が「ネイバーフッドウォッチ」の話を申し上げましたが、あれと同じ精神なのです。

実はお年寄りと子ども、その両親の三世代と一緒に交通安全教育の勉強会をやると、お年寄りはお孫さんのために「皆さん、こういうところでこうやって注意しなくてはいけないよ。この間見ていたら皆さんの行動がとても危なかったよ」と一生懸命注意される。つまり、ここではお年寄りがお子さんに交通安全の指導をするという役割を演じているわけです。お子さんたちも「おじいちゃん、おばあちゃんたちも随分危ないことをしているよ」などと、負けじとまた言うわけです。そうやってお互いが相手のために、ある意味では皆さんのボランティア活動も同じですけれども、地域のため、社会のため、相手のためにいろいろ指導したり提案したりする。そのことが、昨日からお話ししているように役割を演ずる場をつくってそこに参加をする。参加をすることが自分自身の動機づけとなる。

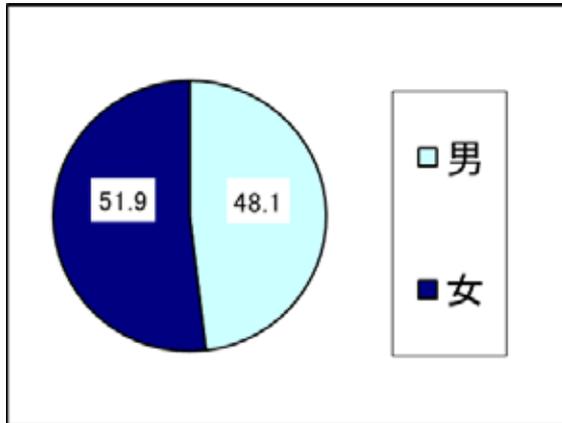
昔から「情けは人のためならず」という諺があります。私は最近いろいろなところでそのことを申し上げているのですが、実は人のために情けをかける。それはお年寄りが子どもたちのために一生懸命交通安全指導をする。それが子どもたちにも非常に役立っている。でも、実は働きかけをしたお年寄り本人がそのことによって安全意識の向上に非常に動機づけられているのです。そういう効果を三世代交流の教育というのは生み出していると感じております。

今回は、子どもとお年寄りというテーマで別々に議論いただきました。その中で本当にいろいろな素晴らしい知識をいただき、情報をいただき、皆さんいろいろな種類の情報を出していただいたと思うのです。今後、皆さんにぜひお願いしたいのは、今回の情報を皆さんの地域に持ち帰って、その地域に合った特性や個性ある交通安全教育として組み合わせながら、ドッキングしながらその施策を検討し実行していただきたい。こんな感想を持ちました。

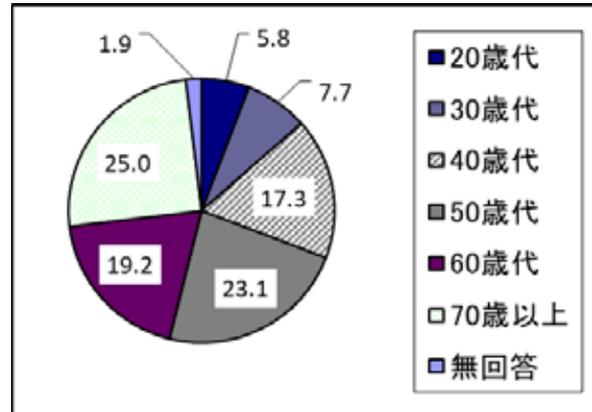
時間になりました。長時間ご熱心にご参加いただきまして、本当にありがとうございました。私から見ると大変いい講習会ではなかったかと感じております。大変お疲れ様でした。

3. アンケート集計結果

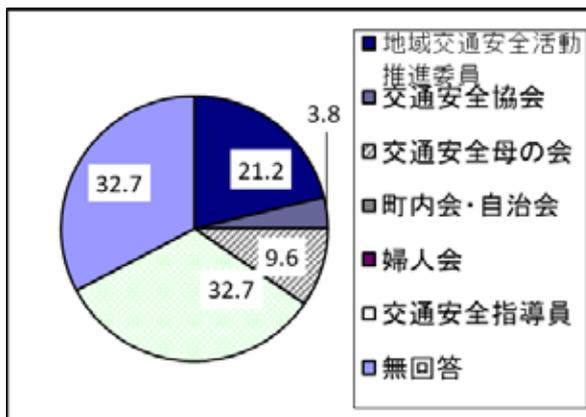
1. 性別



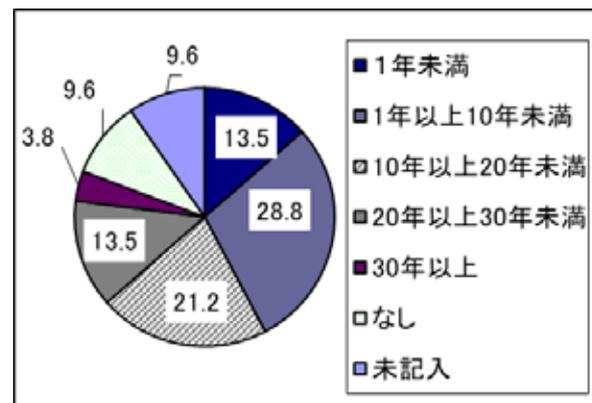
2. 年齢



3. 所属団体

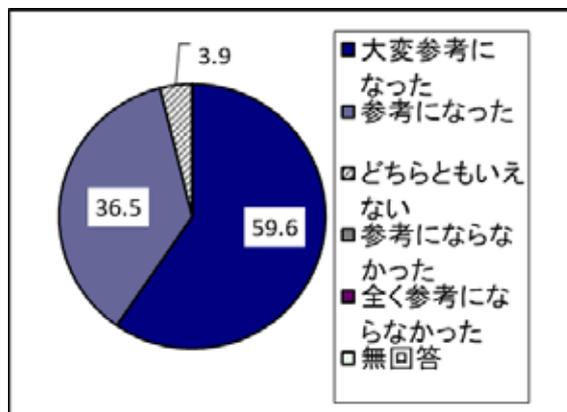


4. 活動年数

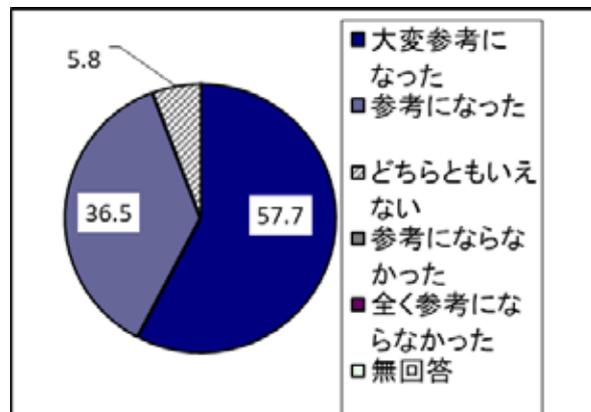


5. 評価

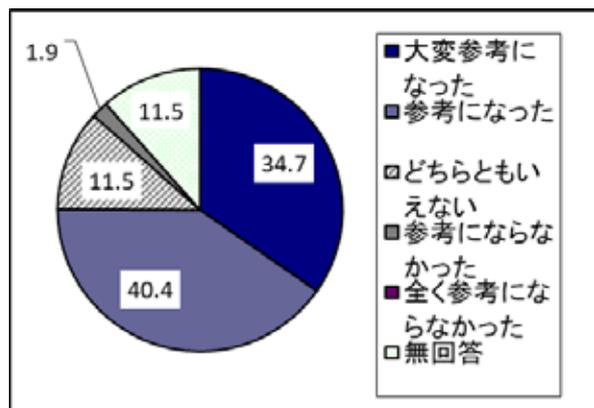
[講演 講師：山村 陽一 先生]



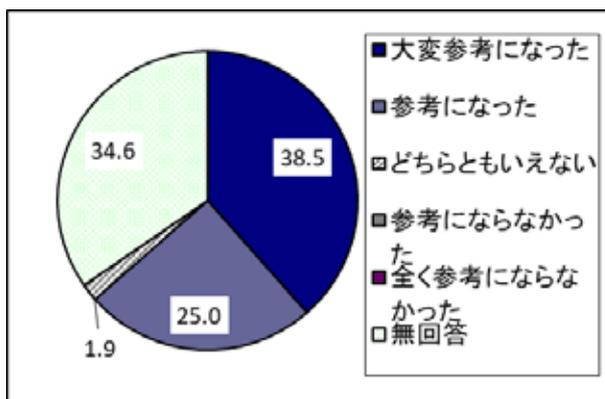
[講演 講師：鈴木 春男 先生]



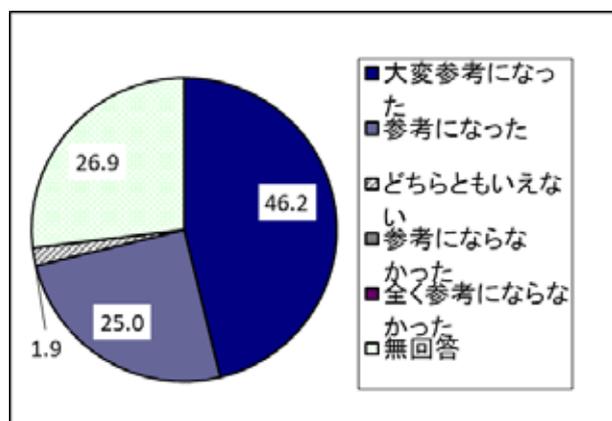
6. 活動事例発表



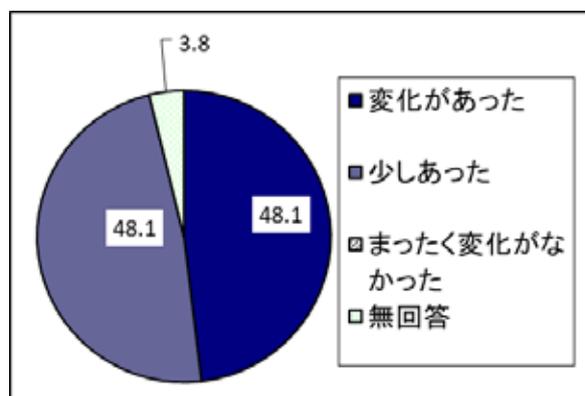
7. グループ討議



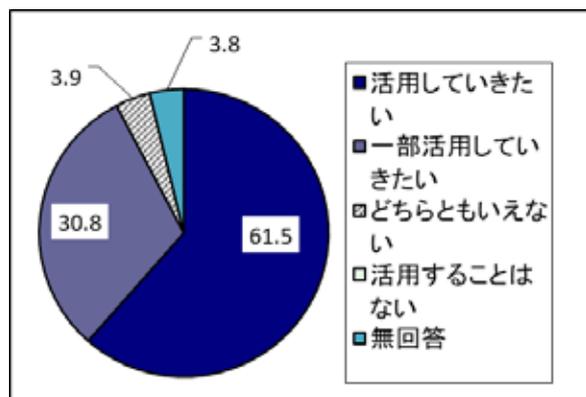
8. 総合評価 (講習会全体として)



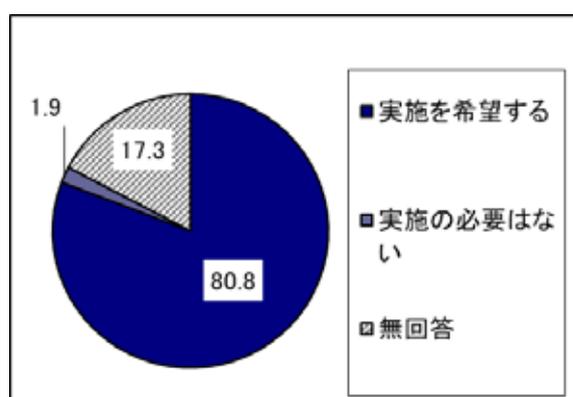
9. 講習会参加による意識の変化



10. 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



設問6. 今回の内容以外で欲しいテーマや内容

- ・ 自転車の交通ルールについて(2)
- ・ 免許返納を勧めるためどのように高齢者心理に働きかけるか知りたい
- ・ 人に伝えるという「話し方」をテーマにして欲しい
- ・ 交通事故と自転車保険との相関について(等級)
- ・ 各地の活動事例をもっと知りたい
- ・ 交通指導員として具体的な知識をもっとつけたい。交差点での指導方法や停止棒を出すタイミングなど
- ・ 観光客増加による問題点や車の自動化の動向について
- ・ 実践的な内容と組み合わせても良いと思う
- ・ 若者の交通安全意識の重要性(幼児からの交通安全の重要性を国の政策として教材に入れる)
- ・ 道交法等、交通安全に関する法律や条例を学ぶ機会
- ・ 道内に限らず全国の指導方法や安全教室、高齢者への講話など具体的に学びたい
- ・ 基本的な指導方法を教えて欲しい
- ・ 高齢者の免許返納について
- ・ 飲酒運転根絶の話が勉強になったので他のテーマも聞きたい
- ・ ボランティアの高齢化とともに参加者の減少と新規会員の確保に苦労している。敬老会や自治会への働きかけの他に手段・方法がありましたらお願いしたい

設問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

- ・ 実際の交通安全教室の手法
- ・ 情報や知識等の確認
- ・ 交通指導員の人数が減少傾向であり、募集方法の好事例を紹介して欲しい
- ・ 心は老化しないが身体は老化する。運動能力の低下を自覚してもらう手軽な手段、手法があれば良いと思う
- ・ 実技的な講習(高齢者の指導方法など)
- ・ 定期的に専門誌等に目を通して新しい情報を入手する
- ・ 出前講座を開く
- ・ 活動事例発表を取り入れても良いのでは
- ・ 警察署管内ごとに必要に応じて講習会を実施
- ・ 各地区で実施している交通安全教室の数を増やす
- ・ 警察ではない「交通安全指導員」の講座を開いて欲しい。活動内容などわからないことが多い
- ・ 少人数の勉強会(会合)があれば良いと思う
- ・ 関係者の関係強化と情報の共有
- ・ 2年に1回程度のビデオ研修と「旗の波」作戦等における具体的な方法(旗の角度、人の間隔、横断幕の利用方法)

設問10. 講師への質問・意見等

山村陽一先生

- ・ 正しい知識を学ぶことができとても良かった(3)
- ・ とてもわかりやすく興味深く聞けた。酒好きな自分としては少し耳が痛い部分もあった
- ・ 量や時間まで示していただくとよりわかりやすいと思った
- ・ 飲酒の怖さがわかった。ありがとうございました
- ・ なくなる飲酒運転。自分がどれだけ飲んだらどうなるか考えさせられた。会社の各種対策や分解酵素の動きなど大変良くわかった
- ・ お酒の怖さや理性の大切さを伝えていこうと思う
- ・ アルコールの分解時間がこんなにかかるとは思わなかった。これからは2単位10時までにする

鈴木春男先生

- ・ とても興味深く、もっと聞きたい内容だった(5)
- ・ 講演のタイトルに合った講話にして欲しい。リーダーシップの話が長かった
- ・ リーダー論と高齢者の特性や多様性に着目しなければならないと気付かされた
- ・ 先生ご自身、免許返納はされないのですか？
- ・ 高齢者への認識も改めようと思った
- ・ リーダーシップの使い分けが良くわかった。充実した生活を感じてこそ運転も安定すると感じた
- ・ 先生は80歳を超えていると伺ったがとても元気で色々なことを勉強され努力家だと感じた
- ・ 高齢者に対して身体能力の低下等を自覚してもらうにはどのように指導すべきか
- ・ 動機付けだけでなく高齢者の運転技術の検定の導入は難しいのだろうか。教習所コースでの脱輪や標識未確認があっても免許を許可している実情があるので

設問12. その他の意見・要望

- ・ 11月開催は時期的に厳しい。雪の心配のない時期にして欲しい(6)
- ・ グループ討議で他地区の活動内容など情報交流がとても良かった(4)
- ・ 大変興味深い講習会で勉強できた。ありがとうございました(2)
- ・ いろいろな講習会に参加したが今回が一番良かった。一般論や数字の羅列ばかりの講習が多い中、別の視点で学ぶことができとても良かった
- ・ 旅費の支給額について検討して欲しい(朝6時より5時間かけて出張している。私達は無報酬で活動しているのに食事代にも不足するような日当額では納得いかない)
- ・ 交通事故マップの説明はどのような交通事故が多発しているのかまでわかれば良いと思う
- ・ 各市町の活動発表があると良い
- ・ 地方でパトライト活動中(交差点近くで駐車)にこちらに気づいていても、車がない時に道路の横断や夜間の無灯火運転があるのが歯がゆい

4 . 記録写真



開会挨拶 内閣府 茅根参事官補佐



講演 山村陽一先生



鈴木春男先生



活動事例発表



グループ討議



グループ討議発表