

東北ブロック

< 2日目 >

8 : 30 ~ 9 : 00	(30)	受付
9 : 00 ~ 10 : 00	(60)	講演 「子どもの交通行動と発達の関係」 大阪国際大学 人間科学部 教授 山口 直範
10 : 00 ~ 10 : 10	(10)	休憩
10 : 10 ~ 11 : 10	(60)	グループ討議 子どもに対する交通安全活動における課題と対応 高齢者に対する交通安全活動における課題と対応 街頭指導時の啓発活動における課題と対応 家庭と地域の交通安全活動における課題と対応
11 : 10 ~ 11 : 35	(25)	グループ討議結果発表
11 : 35 ~ 11 : 55	(20)	講評 (コーディネーター 星 忠通先生)
11 : 55 ~ 12:00	(5)	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

「地域の安全は“ひと・笑顔・ひと”から」

金沢星稜大学 人間科学部 教授 池田 幸應

皆さん こんにちは金沢星稜大学の池田です。今日はよろしくお願いたします。

今日、ご出席されている皆さんは地域のために一生懸命活動されている方々だと思います。毎日の活動本当にお疲れ様でございます。心から敬意を表する次第です。失礼になるかもしれませんが、交通ボランティアとして長年活動されてきた皆さんは、たくさんの知恵をお持ちだと思います。その宝を、ぜひ地域の特に若い人たちに返していただきたい。

私たちは交通安全を実現しようとする取り組みに参加することによって、歩行者の立場、自転車の立場、オートバイの立場、車の立場、障害のある方の立場、お子さんの立場 もちろん、さまざまな立場にはなかなか、なり切れないですけれども、その立場を察する力は持っています。そういう察する力をいかに周囲の方々に伝えていくか、それが一番重要なのではないのでしょうか。

資料の最初にも載せておりますが、このハンカチは小学1年生の時に私自身がもらったものです。ここに私の名前が「いけだゆきお」と書いてあります。金沢市校下婦人会連絡協議会からいただいています。その時は確か、このハンカチと黄色いランドセルカバー、帽子をもらった記憶がありますが、残っているのはこのハンカチだけです。

ハンカチに「僕たちで 模範示そう 交通規則」という標語が書いてあります。大人が上から目線で子どもたちにこうしなさい、ああしなさいと指示するのではなく、子どもたち自身が自分たちで模範を示すという姿勢が非常に大事だと感じます。

本日、皆さんにお伝えしたいことがいくつかあります。まず誰でも知っている「ボランティア」という言葉ですが、本来のボランティアとはどういうものなのか、学術的にはどういうことを少しだけ触れさせていただいて、皆さんに頑張り過ぎないようにお伝えしたいと思っています。

今回、「地域の安全は、人々の“笑顔”から」というタイトルにさせていただきました。交通安全だけではなく。近年、災害が非常に多く発生しています。私の住む石川県でも能登半島地震がありました。東日本大震災、西日本の広島豪雨、熊本地震など災害が頻発しています。交通事故や災害から地域の安全を守りたいという気持ちをどう形にしていくか、そのことを組織的に、継続して取り組むことの重要性についてお話します。

自己紹介を兼ねて

最初の写真は、大学生と地域の方々が交通安全のかかしを立てた時の様子です。この1週間前に死亡事故が起き、大型トラックにおばあちゃんがひかれて亡くなりました。私はゼミで学生に交通安全について教えていますので、何か地元を支援することができないかと考え、かかしを国道沿いに立てることにしました。

学生はかかしという言葉は知っていますが、作り方は知りません。交通安全に関する支援を通して、逆に大学生は地域の方からいろいろ学ぶことができました。お互いができる範囲で支え合う、そうした取り組みがさまざまに広がっていくのだと思います。

この写真は、私の子どもが小さいころの写真です。左上の写真の子は、先ほど申し上げた昨年まで長崎県庁に赴任していた子ですし、右は今、神戸にいる娘です。私が家庭でひとつだけ継続したことは、登校時に玄関に出て子どもたちを見送ることでした。玄関先で毎朝、「行ってきます」「忘れ物ない？」という会話を交わします。子どもの成長にとって、そういう習慣がとても大切だと思います。こうしたことをどれだけの家庭がやられているのでしょうか。もちろんやられている家庭もありますが、誰も見送りしないまま玄関から出ていく子どももいる。そういう日常が当たり前の子どもがいる、それは大変怖いことです。

私が出張する際、嫁さんは奥のほうで「行ってらっしゃい」と言ってくれますが、玄関には出てきません。まあ、これが一般的かもしれませんが、そうやって見送る、見送られる関係。つまり、安全に帰ってきてくださいという気持ちで家族を見送ることが、家庭では非常に大切なことだと思います。

この写真は金沢市内、私の勤務する大学近くの交差点です。多くのボランティアの方が横断歩道等で活動しています。子どもたちだけではありません。大学生、中学生、高校生、交通ルールを守っていなかったら大人に対しても注意します。こうやって毎日、晴れの日も雨の日も人々を見送っています。

これも大切な情景だと思うのです。子どもたちが交差点で毎朝、おじいちゃん、おばあちゃんの顔を見て安心して学校に通っている。担当のボランティアの方が体調悪くて休んだら、子どもたちはどうして今日はいないのだろうと不安に感じます。血のつながった家族ではなくても、「地域の家族」になっているわけです。この関係はおそらく、皆さんの今の状況でもあると思います。地域の子どもたちにとって皆さんは、地域のお母さん、お父さん、あるいはおじいちゃん、おばあちゃんという存在になっているはずですよ。

少々自己紹介をいたしますが、私は金沢生まれの金沢育ちです。小学6年生の時に父が脳梗塞で倒れました。寝たきりになって、亡くなるまで1級の障害者でした。障害のある父と一緒に過ごすことができたという意味では、私は同級生とはちょっと違った環境で育ててもらったのかなと思います。兄2人は県外の大学に進学しましたが、私は地元の金沢大学の学部と大学院へ進みました。金沢星稜大学で務めて、36年目になります。付属校の星陵高校は、皆さん多分ご存じ。サッカーの本田選手、野球の松井選手で有名です。

私は学生時代からずっと、日赤にかかわってきました。大学2年から今も日赤の学生献血推進アドバイザー、救急法指導員などをつとめています。日赤の救助法では、「自分自身の安全を確保する」というのが第1に書いてある。つまり、自分の安全を後回しにして他人の安全を確保する、そんなことはあり得ないということです。自らの本分をしっかりと果たし、そのうえで、余裕を持って社会に関わっていく、それが大事だと考えています。

冒頭触れましたが、学生時代に750ccのバイクで、九州を一周しました。その時の写真です。野宿でしたので、多くの人から声をかけられました。長崎では長崎大学の学生と知り合いになって部屋に泊めてもらったり、飯食っていけと声をかけられてごちそうになったり、そういう地域の人たちの優しさを感じた旅でした。

大学の授業としては、野外教育を中心に、教職課程の学生の専門科目である教職実践演習や救急処置法などを担当しています。

ゼミの地域連携活動では、海岸の清掃活動をしたり、県警の少年サポートセンターで学生たちと一緒に少年犯罪撲滅活動をしたりしています。個人的には石川県の少年補導員も務めています。

この着ぐるみ石川県警のマスコットの「いぬわし君」です。金沢の中心街で実施したキャンペーン街頭活動の様子です。着ぐるみに入っているのは、私のゼミの学生。この学生たちですが、今は、1人は福井県警、1人は富山県警で現職の警察官です。単にペーパーテストに合格して公務員になるのではなく、学生時代から地域に入って現職の警察官や地域の人た

ちと一緒に活動していた。そうした中で次第に職業に対する気持ちが強くなっていく、それが結果として就職にもつながったという事例ですね。

地域活動としてはこのほか、金沢マラソンの運営支援や、奥能登で毎年開催されるキリコ祭りでキリコを担いだりもしています。

常に学生たちと一緒に活動をしています。学生というのは、卒業して就職して、これから親になる世代の人々です。これから社会を支える、あるいはこれから親になる世代の人たちをしっかりとあるべき姿に育てなければなりません。彼らの持っているものをしっかり伸ばさなければなりません。非常に重責を感じる仕事です。

授業以外でも、子どもたちと一緒にいるさまざまな自然体験支援活動、学生赤十字奉仕団の活動などに取り組んでいます。また、個人的にNPOを15年前に立ち上げました。障害者乗馬のNPOです。年に3回か4回、乗馬会ということで、障害のある子どもたちやそのご家族と一緒に馬に触れたり、馬に乗ったりしています。

これからの社会状況の中を生きる

80歳の方に、あるいは90歳、100歳の方に、「あなたの将来の夢は？」と問うことは一般的ではないかもしれませんが。人生の残り時間がおそらくは多くないのだから、将来のことは尋ねないのが常識的な対応ということなのでしょう。しかし、いくつになっても、「あなたの夢は何ですか」と問いかけてよいと思います。

私自身、教員の端くれですが、教師って何だろう、先生とは何だろうと突き詰めると、単純に子どもにものを教えるということだけではなく、何か自分の夢に向かって進んでいる姿を示すことが大事ではないか、それが先生ではないかと考えるようになりました。

その人の姿を見て、いろいろな人が参考にしたり、見習ったりする。そのことによって気持ちが動き、結果として見習った人自身が新たな夢を追っていくようになる。そうした姿を示すものが教員であるとすれば、皆さんも間違いなく地域の先生です。

皆さんの活動はさまざまな形で周囲に影響を与えています。交通課の警察官の意識を高めたり、保護者の交通安全意識を高めたりすることにつながっています。あるいは、皆さんの活動に守られて、子どもたちは安心できている。将来自分もそういう役割を担うおじいちゃん、おばあちゃんになりたい、と考えてくれるかもしれません。今現在があれば、明日も1年後もあります。これはすべての人に共通しています。自分自身の将来について、常に考え続けることも大事ではないかなと思います。

これは、皆さんよくご存じの日本の人口ピラミッドを示したグラフです。上から65歳以上の高齢者人口、真ん中が生産年齢人口、一番下が年少人口です。現在はまだ生産年齢人口が多いのですが、2055年には極端な少子高齢化が進んだ社会になります。

少子高齢化が進めば高齢者の医療費が増大するなどよく言われます。もちろん、そういう見方も事実かもしれませんが、冒頭申し上げた知恵ですね。高齢化が進んだ社会とは、世の中にさまざまな思いや知恵を持った人、経験のある人が増えていく社会でもあるということです。

細かい言葉の定義でいうと、実は「高齢化社会」とは日本ですでに過去の話です。65歳以上の高齢者が人口に占める割合を示す高齢化率は、2017年10月で27.7%でした。今はさらに高くなっています。21%以上を「超高齢社会」と定義づけていますから、すでに日本は超高齢社会です。ただ、その超高齢社会とは、さまざまな知恵を持った人が塊として存在する社会でもあります。

世界的には、2019年の国連サミットで示された国際社会共通の目標「SDGs（持続可能な開発目標）」が注目されています。貧困、保健、教育など17の目標が設定されており、日本政府も各都道府県もこれに向けた取り組みを強化しています。17の目標とは、要するに、人

間は どう生きるべきかというところをもう一度しっかりみんなで考え、そのうえで一步を踏み出そうというものです。

日本の平均寿命は、男性が80～82歳、女性が87～88歳です。多くの人は平均寿命を見て、自分は今何歳だからあと何年は生きるだろうと漠然と考えています。しかし、現実には病気にかかるかもしれませんし、事故に遭う恐れもあります。最近では災害も多いです。

大事なことは、今をどう生きるかということだと思います。過去、現在、未来がありますが、時計の針は常に動き続け、時間は一方的に経過していきます。過去に戻ることはできませんし、未来に飛んで行くこともできません。今という瞬間はすぐ過去になってしまう。だからこそ、今を大事にすることは、過去と未来の自分を変えていくことにつながると思うのです。

一般的には、年齢を重ねるとともに、さまざまな知識や技術を習得していく。いろいろな経験を通して知恵を獲得していきます。ネットで検索すれば簡単に情報を得られる、100円ショップでは何でも安く手に入る時代です。安易な姿勢に流されて、本当に大切なものは何かを見失いがちです。誰かが重要だといったからではない、自分自身が「これが大切である」としっかり見極めなければなりません。大切なものに若い人たちが気づくことができるように、皆さん方のような人生の先輩はサポートする必要があるのではないのでしょうか。

皆さんは健康だから、本日ここにおられると思うのですが、人間は100%健康ということはありませんね。腰が痛かったり、悩みがあったり、人間どこかに不安を抱えているものです。

健康は英語では「ヘルス」ですが、これは古い英語の「ヒール(完全にする)」という言葉から来ています。ドイツ語では「ゲストハイト」、これも古いドイツ語の「丈夫な」という言葉を語源にしています。フランス語はおもしろいですね。「サンテ」は、精神的な「正気」とか「狂っていない」というラテン語から来ています。

日本語で健康を意味する「すこやか」。古い大和言葉では「すくよか」「すくやか」と、「すく」という言葉を使っています。これは竹や杉が天に向かって真っすぐスーッと伸びている姿のこと。つまり、「真っすぐに育つ」という意味で「すく」という言葉が使われているのです。

健康には、「受動的健康」と「能動的健康」の2つがあります。これからの時代、受け身的に病気になるのを防ぐ受動的健康だけでなく、自分の力で積極的に健康を増進していく能動的健康が重要であると言われていています。

健康状態を維持するために必要となるのが体力です。体力にも身体的要素と精神的要素があって、さらにそれぞれが行動体力、防衛体力の2つに分けられます。精神的要素における行動体力とは積極的に働きかける場合の体力であり、「意志」「判断」「意欲」が含まれます。また、精神的要素における防衛体力としては、「ストレスに対する抵抗力」が重要視されています。

つまり、たとえどれだけ体格がよくても、走るのが速くても、メンタル面が弱ければ、その健康は十分ではないということです。今回の講習会に参加している皆さんにも言えるでしょう。「講習会に参加しようか」「どうしよう」などと思い迷う状態よりも、「よし、参加しよう」「参加するぞ」といった時の気持ちのほうが体力は強い。私、昨日の皆さん活動事例発表などを伺って、エネルギーをすごく感じました。皆さんの体力はととても強いなと思っています。皆さんも自信を持っていただきたい。運動はできなくても皆さんのメンタルファクターの行動体力はすごく高いレベルにあるということです。

日本には「志」という言葉があります。この志は、もとは「之(し)」と書いた。之とは「行く」ということ。「心がある方向を目指して行く」ことを志というそうです。

『白川静博士の漢字の世界』という本に説明されていることですが、まさに「志」とはボランティアそのものだと思います。「何かをしたい」「してあげたい」と考えて、そこに心を

向けていく。このような言葉を使ってきた日本人には、そういう感性が備わっているということ。日本人として再確認しておくべきことではないかな、私はそう感じています。

子どもたちについて

この写真は保育園での一コマです。教職志望の学生が、小さい子どもたちに将来何になりたいかを尋ねています。野球選手、花屋さん、食べ物屋さん、サッカー選手、大工さん、警察官、看護師、歌手 子どもたちはみんな大きな夢を持っていました。子どもたちには夢を実現する可能性があります。まさに社会の宝物だと思います。そういう子どもたちの夢をどう育てていくかということが重要です。

ただし、残念ながら、子どもを巡る現代的な課題は少なくありません。文科省の資料では、基本的な生活習慣が身についていない子どもがいると指摘されています。朝食を食べる、挨拶をするといった当たり前の生活習慣が身についていません。また、体は大きいのですが、基礎的な体力が低下し、運動能力が十分発達していないという問題もあります。

対人関係が希薄で、さまざまな年齢や世代の人との交流がないという課題もあります。自然体験等の直接体験も不足しています。野外教育が専門の私は、このことを特に強く実感しています。魚釣りに行っても魚を触れない、釣りえさのミミズさえ触ることができない子がいます。

さらには、学習意欲や勤労意欲が低く、コミュニケーション能力が低下しているとも指摘されている。特に理由なく就職先を決め、嫌になって1年以内にやめる、あるいは3年以内でやめる学生が非常に増えています。これらは否定できない現実の大きな課題になっています。

背景にはいくつかの要因が考えられます。子どもたちの集団活動は不足していますし、自然や地域社会と深く関わる機会も減っています。物事を探索し、吟味する機会も減っています。何か調べ物があってもすぐにネット検索、クリックひとつで済んでしまいます。自分で図書館へ行って調べる、そういう経験が本当に少なくなっています。地域や家庭の教育力の低下も大きいでしょう。他人の子どもを注意しない、注意しにくい社会になっています。

随分と昔の話です。私がアパートに住んでいたころ、アパートの壁に石や泥を投げつけて遊んでいる子どもたちがいたのです。普通なら「ダメだよ」と注意して終わるのですが、その子たちは口頭で注意しても聞かなかった。そこで私は逃げていく子どもを追いかけて行き、「君、いま何したかな？」とある子を問い詰めた。「僕、何もしていません。何も悪いことはしていません」とその子は否定しました。「責めるつもりはないよ。さっき石を投げたでしょう。今後はしないでね」と注意して帰りました。

その日の夕方のことです。その子が両親と一緒に私の部屋にやってきた。「もしかしたら、まずいことになったかな」と一瞬、身構えた私に、その子のお父さんが言った一言は「ありがとうございました」でした。

「息子は泣きながら帰ってきて、しばらくそのまま泣いていました。親にもあまり怒られたことがないのに、まったく知らない人から怒られて驚いていた。でも、悪いことをしたのは自分自身がわかっている。だから、泣いてばかりで、最初は親にも口を開かなかった」。お父さんは、そのように説明してくれました。最後、両親の陰に隠れていたその子も、私の前に出てきて「ごめんなさい」と謝って帰っていきました。

これは注意が奏功したプラスの事例でしたが、逆に強いクレームを受けたり、訴えられたりといったマイナスの例もあるかもしれません。しかし、よくないことをよくないと子どもに教えることは、親だけの役割ではないと思います。地域の人、皆さん方のような地域のお父さん、お母さんもやはり教えるべきです。そのことを避けていると、ますます地域の教育力は低下してしまうのではないかと私は危惧しています。

子どもたちの遊びも大きく変化しています。昭和50年ぐらいまでは、異年齢集団で多人数の遊びが一般的でした。しかし、子どもの数が減少するにしたがって、同じ学年同士の3～5人程度での遊びになり、現在では同年代の特定の友達とだけ遊ぶようになっていました。2人だけで遊ぶケースも決して珍しくないでしょう。将来的にはもしかしたら、ロボットのような、人間ではないITによる創造物が友達ということになってしまうかもしれません。そうなる少し怖いですね。子どもの友達は人間の子どもであってほしいと思います。

文部科学省が定めた「学士力」というものがあります。大学を出た人が身につけておくべき能力です。ご存じかもしれませんが、大学には卒業式はありません。卒業式があるのは高校までです。大学では学位記授与式を行います。学位記という書面を交付する式です。文科省は大学を卒業して学士の称号を授与する時に、4分野13項目の学士力を身につけるべきであると言っています。多文化・異文化に関する知識の理解であるとかコミュニケーションスキル、論理的思考力、自己管理能力、チームワーク、生涯学習力といった能力です。

さて、いまの大学生はこれらの能力を持っていますでしょうか。もっと言えば、私たち大学の教員はどうでしょう、このような能力を持っているでしょうか。文部科学省は13項目の学士力を明記している。しかし、明記するのは簡単ですが、これを大学だけで実現するのは大変難しい。だから、皆さんにも協力をお願いします。もし、お住まいの近くに大学や短大があれば、ぜひ連携してほしいのです。

今、大学はCOC（センター・オブ・コミュニティ）ということで、文部科学省から地域の核になりなさいという指導を受けています。ここでいう「核」とは、「上」ではありませんよ。大学にはたくさんの若者がおり、専門性を持つ職員も多い。建物もあり、防災の拠点としても活用できる。実際、私の属する大学も防災拠点に指定されていますが、そのように大学は地域にしっかりと根差すべきだという方向性を文科省は明確に打ち出しています。学生にしっかりとした学士力を身に着けさせるためにも、大学が地域とともに歩むことは大変重要です。

教育関連企業のベネッセが実施した調査によると、小さいころに親とよくコミュニケーションをとっていた子どもは、大人になってから自分の考えをわかりやすく説明でき、自分の感情を上手にコントロールでき、自分から率先して行動できる。そういうデータが出ています。調査ではコミュニケーションの相手を親に限定していますが、相手が地域の人たちであっても同じことだと思います。子ども時代にお父さんやお母さん、おじいちゃんやおばあちゃん、あるいは地域の人たちとたくさんコミュニケーションをとった子どもは、大人になってから自分の考えをしっかりと述べたり、感情をコントロールしたりといったことが上手にできるということです。つまり、子どもにどれだけ関わることができるかが大事だということです。

日本にはいい言葉があります。「三つ叱って五つ褒め、七つ教えて子は育つ」。昔の人は偉いんですね。三つ「叱って」です。「怒って」ではないです。感情をぶつけるのではなしに叱る。つまり、教育上よくなってほしいという気持ちがあるから叱るのです。怒るとは違います。五つ褒めて、七つ教える。教えることが最も多いわけです。

おかしいことはおかしいと、しっかりと伝えなければなりません。素晴らしいところ、良いところはたくさん褒めてあげる、そしてしっかりと教えてあげるということです。特に人生の知恵の豊富な皆さん方の言葉は重要です。これは子どもだけではなく、二十歳の大学生でも40歳の方に対しても成り立つことだと思います。

最近では自由や権利、個性などが大事だと叫ばれます。自由を尊重して、権利を守り、個性を大切にします。もちろん正しいことです。しかし、これらには対の言葉があることを忘れてはいけません。自由、権利、個性に対しては、ルール、役割、責任、義務です世の中には、責任や義務はなかなか果たさない、それでいて言いわけをしたり、屁理屈をこねて反論した

り逃げまわったりする人もいます。大変残念なことです。

体験の素晴らしさ、野外活動の必要性

中央出版という会社のテレビコマーシャルに「子どもの数だけ答えがある」という言葉がありました。

また、これは日本とイギリスの算数の問題です。両国は同じ島国であり、歴史のある国です。日本の小学1年生の問題、「 $1 + 2$ 」はいくつと聞いています。3ですね。「 $3 + 3$ 」と聞いている。6です。当たり前です。一方のイギリスの問題はちょっと違います。「 $\quad + \quad = 5$ 」である。この時、 \quad には何が入るか聞いています。ある子どもは、1と4と回答します。正解です。2と3と答える子もいます。正解です。

物事にはさまざまな答えがあるということです。子どもの数だけ答えがある、そのことを小さいころから感じることができます。そうすると、自分はケーキが好きだからお菓子屋さんになろうとか、自分は魚が好きだから漁師になろうとか、それぞれの夢が広がっていきます。日本の出題が悪いと言っているわけではありません。答えはひとつではないということ、そのことを実感させる教育が大切だということです。答えは自分で探すものだと思います。

これらの写真は、私が関係した子どもたちと大学生の活動を撮影したものです。石川県も大変自然豊かなところで、地域における自然体験活動の様子です。大学生と一緒にカブトムシを採ってうれしそうにしているこの子は私の次男です。東大法学部に進学して、今はキャリア官僚になっていますが、「勉強しろ」と言ったことは一度もありません。良いことと悪いことを教え、日常生活ではちゃんと挨拶すること、それしか言っていませんが、このようなさまざまな経験をする中で、多くの人たちから教えられたり、褒められたり、あるいは叱られたり、そうやって育ちました。そうした経験が大いに本人のベースになっているのだと思います。

「手のひらを太陽に」は、皆さんがよくご存じの歌だと思います。NHKの「みんなのうた」で放送されました。「僕らはみんな生きている」「手のひらを太陽にすかしてみれば、まっかに流れるぼくの血潮」です。ミミズやオケラ、アメンボ、トンボ、カエル、ミツバチ

これらの生物は最近どんどんその数が減っていますが、「みんなみんな生きているんだ、友達なんだ」と続きます。世界で生物多様性の重要性が叫ばれるずっと以前から、私たち日本人はこのことを歌にしていたのです。

自然の中には、季節に応じてさまざまな生き物がいる。私たち人間も、そういう自然の中で生きています。ただ、残念ながら最近の大学生、あるいは30歳のお父さんやお母さんもオケラを知りません。カエルだって触ったことがない人が珍しくない。もちろん、それはその人たちに罪があるのではなく、それだけ生き物が減っているということだと思います。

『人生に必要な知恵は全て幼稚園の砂場で学んだ』これは幼稚園の父と言われているロバート・フルガムという人が書いた本の書名です。子どもたちは砂場の中で、さまざまなことを想像します。すべてを与えられなくても、土壌さえあれば子どもたちは自分たちで考え、作り出すことができます。子どもたちは、そういう力を持っています。

この写真も大学生と子どもたちです。川の上流にイワナを捕まえに行きました。岩の間に隠れているイワナを子どもと大学生のお兄ちゃんが協力して捕っています。この写真ではイワナを料理して食べています。この大人は学校の先生で、参加した子どものお父さんです。子どもと同じ表情をしています。子どもも40歳の大人も、同じ体験をすれば、同じように感動するのです。体験によって心が何かを感じて動かされる。そのことに年齢による違いはありません。

この写真の女性は、レイチェル・カーソンというアメリカの海洋生物学者です。もう亡く

なりましたが、彼女は『センス・オブ・ワンダー』という本の中で、「知ることは感じることの半分も大切ではない」と書いています。アメリカにおいて公害問題を告発した先駆者ですが、知識は新しい知識が登場すれば上書きされるけれども、五感で感じたことは一生涯継続すると述べている。さきほど、知識と技術と知恵ということを行いました、知恵はずっと続きます。子どもたちの感じる心を伸ばす、そういう教育が大事だと思います。

「お手伝い・生活体験・自然体験」と「道徳観・正義感」の関わりを文科省が調べました。お手伝いや生活体験、自然体験をよくしている子どもは、道徳観や正義感を持つ割合が高いという結果が出ました。さまざまな体験をすることは子どもたちの道徳観や正義感を育むということです。

これも文科省のデータですが、体験活動の具体的効果を上げています。「現実の世界や生活などへの興味・関心、意欲の向上」「問題発見や問題解決能力の育成」など、体験活動にはさまざまなプラスの効果があることがわかっています。

ボランティアの大切さ

冒頭の自己紹介でNPOの話をしました、私のボランティア活動についても少し触れておきたいと思います。個人のボランティア、あるいは組織的なNPO、NGOとさまざまな活動の形態がありますが、私は「いしかわ障害者乗馬を推進する会」というNPO法人を結成して、活動しています。

馬を活用した「ホースセラピー」です。障害児が乗馬するわけですが、1人では馬に乗れません。乗馬には専門的な知識も必要になりますから、さまざまな役割のスタッフが関わります。インストラクターは乗馬レッスン全体に責任を持ち、レッスンの計画を立てたり、ボランティアの配置を決定したりします。リーダーは引き馬の係です。乗り手（障害児）の安全に配慮しながら馬の発進・停止などを担当します。馬の横には「サイドウォーカー」という役割の人が立ちます。乗り手に寄り添って歩きます。

皆さんも、時には横断歩道を子どもと一緒に渡ることがあると思いますが、一緒に横にいただけで子どもは安心するのではないですか。かといって、無理やり手を握ったりすると、それでは逆に子どもに嫌がられかねない。サイドウォーカーも一緒です。乗り手にはできることとできないことがあって、乗り手ができないことに対して、少しだけフォローします。

サイドウォーカーの役割は、ボランティアの取り組み方のひとつの例だと思います。本人が希望していないことや、手助けする必要のないことまでもボランティアがやってしまうのは行き過ぎたボランティアです。本人に何が足りていないかを意識し、本当にためになるサポートは何かを考慮することが必要です。

ボランティアという言葉の語源はラテン語の「ウォロー」から来ています。英語では「ウィル」です。つまり、ボランティアの学術的な語源は「ウィル=意志」。例えば「I will go to school tomorrow」は「私はあした学校へ行きます」という意味ですね。あしたは未来のことだから未来形と習った人も多いかもしれませんが、本来は、自分の未来をつかむために自分の意志で学校へ学びに行くという意味なのです。

さきほど出てきた「志」と同様ですね。自分の心、自分の気持ちの方向へ向かって行くという意味で、それがボランティアの語源とも重なっている。どこにも「他人のために」とは出てきません。まずは、自分のためです。ただし、自分のためとはいっても、相手は目の前にいますので、その相手のウィルも気遣います。ですから基本的には、私の未来もあればあなたの未来もある、一緒に未来に向かいましょうということです。

社会のために、あなたのために 何かのためにというのは、ひょっとしたら恩着せがましく聞こえるかもしれませんが。かといって、自分のためにというのも少々ニュアンスが異なります。基本的には自分の気持ちや考えを大切にすると同時に、相手やほかの人たちの気持

ちも大切に、それを気遣ってやる。

ボランティアをする場合のポイントは次のようなことです。まず、「自分たちの意見や考え方をわかりやすくまとめておく」「自分のやりたいこと、できることを具体的にしておく」ことが前提になります。「相手の状況を把握する」「相手の都合や立場を理解する」など、相手へ配慮することも大切です。そのうえで、「ともに協力、協働する」「自分も相手にとってもプラスになる」「互いに評価し合し、さらに次への活動に継続・発展させていく」ことを目指します。

この写真は、私と学生が取り組んだ石川県内の「高齢者の交通安全推進活動」の一場面です。次の写真は、災害支援ですね、東日本大震災で陸前高田に入った時のものです。

「ボランティアの心得、5カ条」とよく言われているものがあります。「ボランティアする相手の目線で考える」とか、「多様性を尊重する」「明るく、楽しく、自己責任」「自己成長を図る」などありますが、意外と見落としがちなのが最後の「すべてを背負いこまない」です。

皆さんも同じではないですか。「自分のできることをできる範囲で行い、無理せずにより確実なペースで取り組む」。皆さん、つい無理してしまうのですよ。特に熱い人はそうなりがちです。結局、ある時ふっと疲れて、心が重たくなったり、体調が悪くなったりしてしまいます。いろいろなことがあると思いますけれども、特に5番目のすべてを背負い込まないことがボランティアを続けるために必要なポイントかなと思っています。

これからの地域社会、私たちがつくる！

皆さんにお願いがあります。次世代を育てることは大変重要なことです。さきほど、「人生に必要な知恵はすべて幼稚園の砂場で学んだ」という言葉を紹介しました。ただし、考えてみれば、近くに必ず友達がいたり、先生方がいたり、いろいろな方々が見守っているから砂場で安全に遊べるのです。ですから、皆さんが見守って、次世代を担う子どもたちの持っている力を伸ばしてあげてほしい、次に親になる若い人たちに力をつけさせてほしいと思うのです。

このような表現が妥当かどうかわかりませんが、今の世の中、仕事でも家庭でも疲れている人が大勢います。そういう人たちに生きる力を取り戻させる。これができるのが皆さんです。これまで長く社会を支えてきていただいた皆さんの生きる力、知恵です。皆さんがもつエネルギーを活用して、これからの時代を生きる子どもたち、青年たちの生きる力を伸ばしてあげてほしいと思います。

厚生労働省は、「健康な心を持つ人」として、次のように定義しています。

「強い自律の感覚を持っている」「自分自身に対しても、他者に対しても基本的な信頼感を持っている」「自分の考えを素直に、また自分の感情を自然に表現することができる」「自分の弱点をさらけ出すことができる」「胸の内を話せる友人や身内がいる」などの項目が挙げられています。

「物事を楽天的に考える」とあります。私は、これは「プラス思考で考える」と言い換えたい。「仕事とは別の世界を持っている」ともある。これは仕事の定義が問題ですね。給料をもらっていけば仕事かという、私は違うと思います。警察官が何時を過ぎたから警察業務は終わりだ、となるかどうかは難しいですね。学校の先生もそうです。子どもたちが学校から帰ったら先生という仕事が終わりかというそうではない。本当にその人が聖職として、自分の生きざまとして先生という仕事を捉えているかどうかです。ここでいう「別の世界を持っている」とは、いい意味で一歩避けるというか、サボるという意味ではないのですが、自分自身を大切に、別の世界も必要だよ、ということだと思います。

これからの人づくりに重要な要素について考えてみましょう。子どもたちや若い人たちを育てていただく皆さんには、まず健康で体力を持ってくださいとお願いします。先ほど、体

力の基本的な要素というものを紹介しました。睡眠とか栄養、運動が大事なことはもちろんですが、特にメンタル面で、ちょっと困ったな、心が重たいなと感じたら必ず休んでください。なぜ休むか。それは次に活動するためにです。そういう意味で疲れを感じたらためらわずに休んでください。

ほかの人たちから信頼される人間であることも大事です。裏返せば、自分自身を信頼してくださいという意味でもあります。自分を信頼できない人は、ほかからも信頼されません。

ほかの人たちと同じ目線に立つことができる、とも書いています。これは例えば、横断歩道にいる時にドライバー目線にも心を配ってほしいということです。横断歩道で手を挙げて車がとまってくれない。どうして無視するのだろうか疑問に思うだけではなしに、その時ドライバーの目を見ていたかどうか思い出してください。ドライバーの目を見たら向こうにも意図は伝わります。ドライバーの目を見て笑顔を見せたら、相手もブレーキを踏んでくれるはずですよ。

人間の表情は顔面筋という筋肉から作られます。よく笑う人は、笑いやすいように筋肉が強化されています。しわもふえますけれども。反対に、ふだんあまり笑わない人は、なかなか笑いつらい筋肉になるのです。だから、毎日鏡の前でニコッと笑ってみる習慣をぜひつけてください。そのうえで、子どもたち、高齢者、ドライバー、自転車に乗っている人、いろいろな人たちと目線を合わせて活動してください。

チームで活動する場合は、ほかの人たち一人ひとりの個性をしっかりと大切に伸ばしてあげてほしいとも思います。同時に、自分自身も積極的にさまざまな体験を重ねて、それを活動に生かしてください。

交通安全活動は、それぞれの地域ならではの独自性があります。これは素晴らしいことです。これまで続けてきたこと、そういう地域の独自性を大切に、独自の路線で考えてほしい。学校、家庭、地域と場面は異なりますが、大切なことは変わりません。その中で私たちは生きているし、子どもたちも生きている。

そして最後にもうひとつ、笑顔は非常に大切です。

“笑い”が心と体を元気にする

ナチュラルキラー細胞をご存じでしょうか。笑いはナチュラルキラー細胞を活性化させ、免疫力を向上させます。笑いにもいろいろありますね。にやにや笑うこと、英語では「グリニング」といいます。あははと笑うのは「ラフ」です。英語では笑いを表現するのにいくつかの言葉を使い分けています。笑いは、生理学的にも非常にすばらしいと言われていていますので、皆さん、ぜひ毎日笑って過ごしていただきたいと思います。さっそくやってみましょう。テーブルの前の人、横の人、誰でも構いません、改めて握手して笑ってください。いい笑顔をお願いします。はい、ありがとうございます。

交通安全活動の場面では、今やっていただいたように、ドライバーと握手することはなかなかできないかもしれません。しかし、例えば横断歩道で立っていて、とおりがかったドライバーが停車してくれた。あなたがニコッと笑って挨拶して渡ったら、そのドライバーはその後、気持ちがよくなるのです。すごく落ちついた、ほのぼのとした気持ちになれるのです。そのドライバーはその後、安全運転をしてくれるはずですよ。これが人間だと思います。

子どもや横断歩行者から笑顔で「ありがとう」と言われて、それを嫌だと思ってしまうドライバーはいません。「たいしたことをやったわけではないけれども、よかったな」という気持ちになる。その気持ちが、ドライバーにとっては一番の安全運転への薬なのです。それを皆さんが地域活動としてずっとやってこられて、そして今後もそういう取り組みを継続される。大変素晴らしいことだと思います。

さらには、せっかくこの講習会で各県の皆さんが知り合うことができたのです。内閣府等

に働きかけて、この県とこの県が連携してこういう研修会をやりたい、といった企画をどんどん発信して行ってほしいと思います。そういう輪を九州全域に広げて、皆さんの顔が見える交通安全の取り組みを全国に発信して行ってほしいなと思います。

私は毎日、大学生を相手にしています。目の前の学生が全員自分の子どもと思っていつも全力で接しています。しかし、学生を教育するのは大学だけではできません。地域の皆さんの力、さまざまな方々の力を出し合っていただく必要があると思っています。

皆さんも頑張り過ぎないように、笑顔で日々を送っていただきたいなと思います。私のほうからは、以上で終わります。

活動事例発表

「免許返納制度に関する母の会の活動」

鱈ヶ沢町交通安全母の会 会長 重田 一子

皆様、こんにちは。青森県鱈ヶ沢町交通安全母の会会長の重田と申します。

鱈ヶ沢町は、青森県の日本海側の左下のほうにある人口1万人足らずの小さな町です。大相撲の解説で知られる舞の海さんの出身地でもあります。最近、プサかわ犬の「わさお」でも有名になりました。そのような町で私たちは母の会会員33名で活動しております。

4月の春の交通安全出動式から始まり、月1回ほどの割合で小学校前でのチラシ配布、認定こども園の安全教室や街頭活動への協力、鱈ヶ沢地区交通安全協会への協力などが年間の主な活動です。それ以外にも、各種の活動協力依頼があった場合には、その都度会員に連絡して参加しています。昨年1年間は免許返納に関する活動に取り組みましたので、その内容についてご紹介したいと思います。

鱈ヶ沢町の人口は、今年5月末現在で9,862名です。そのうち免許保有者数は6,607名で、さらにそのうちの2,130名、およそ3割の方が65歳以上の高齢運転者です。また、交通事故発生件数の50%近くは高齢者が関わっています。死亡事故には至っていませんが、いつか大きな事故が発生するかもしれないという危機感は強く持っていました。事故を減らすことを目的に、青森県交通安全母の会連合会は一丸となって高齢者に運転免許証返納を呼びかけています。しかし、ただ呼びかけるだけでよいのだろうか、もっと効果的な方法はないものかと常々考えておりました。

そこで浮かんだアイデアがコミュニティバスの無料化です。鱈ヶ沢町では2017年度から路線バスとスクールバスを一本化したコミュニティバス、通称「あじバス」の運行が始まっています。運転免許証を返納して運転経歴証明書を取得した高齢者の町民が、あじバスを無料で利用できるようになれば、事故の減少にもつながるのではないかと考えたのです。このことを家族に話してみましたが、「いいことだと思っけれども難しいよ」という反応でした。確かに、誰もそう考えると思いました。しばらくして母の会の役員会議で話したところ、「大変なことだけれども、命を守るため、前向きに考えよう」と言ってもらえ、大変力強く感じました。月1回の活動のたびに役員同士で話し合いを重ねました。手探り状態でのスタートでした。

最初に、鱈ヶ沢警察署の交通課長に相談しました。交通課長は県警本部に問い合わせ、県内では免許返納に関してさまざまな取り組みがなされているが、コミュニティバスの無料化の前例はないことを教えてくれました。続いて町役場の母の会事務局へも相談しましたが、この時はすでに10月半ばになっていました。

事態が動き出したのは11月に入ってからです。母の会の役員会議で、町議会議員に話を聞いてもらおうという意見が出たのです。すぐに議会事務局に連絡を取り、12月17日に町議会議長と議員の方々に面会し、およそ1時間半にわたって私たちの思いを聞いていただきました。その後、議員の方から、行政に要望書を提出する方向で検討するという返事をいただきました。ようやく一歩前に進むことができた私たちは胸をなでおろしました。

今年2月、町議会が正式に町に要望書を提出し、3月の町議会一般質問でも取り上げられました。町も運行业者と協議を重ねて、いよいよ今年7月16日から、運転免許証を自主返納して運転経歴証明書を提示した町民に対しては、あじバスの運賃が無料になることが決まりました。

鯉ヶ沢町で免許を自主返納した人は、今年6月6日までで13名でした。警察に確認したところ、8月末の段階ではさらにこの2倍ほどが自主返納したそうです。また、そのほとんどが運転経歴証明書の発行を希望しているとのこと。運賃無料のあじバスを利用することができれば、車に乗れなくなった不便さも少しは軽減できるのではないかなと思います。

私たち交通安全母の会は、交通事故をなくしたいという思いだけで活動してきました。もちろん自分たちだけの力ではありませんが、行政をも動かして新しい仕組みを作り出したことに、大きな驚きと責任を感じております。これからも交通事故ゼロを目指し、交通安全母の会の基本理念であります「交通安全は家庭から」を胸に、会員みんなで力を合わせて日々の活動を続けていくつもりです。

以上で鯉ヶ沢町交通安全母の会の活動報告を終わります。ご清聴ありがとうございました。

「宮古地方交通安全母の会の活動について」

宮古地方交通安全母の会連合会 会長 横田 初恵

皆様、こんにちは。私は岩手県交通安全母の会連合会所属、宮古地方交通安全母の会連合会会長の横田初恵と申します。よろしくお願ひします。

母の会活動と抱えている問題点についてお話ししたいと思います。私の住む宮古市は、岩手県三陸海岸のちょうど中ほどに位置しています。本州最東端の市として、東は太平洋を臨み、西は県央の盛岡市に隣接しています。平成の大合併で1市1町2村がひとつになったことにより、県内では最も面積の広い、全国でも11位の広さを有する市になりました。森、川、海の豊かな自然に囲まれ、漁業と観光に力を入れています。

宮古市の人口は約5万2,000人、隣接する山田町の人口1万5,400人です。この1市1町を「宮古地方」と呼んで活動しているのが私たちの母の会です。宮古市の世帯数は約2万3,000戸。母の会は全戸加入が建前となっているため、本来はこの数字が会員数であるべきですが、現実的に実働している会員数は数千人程度です。山田町については、漁協、婦人部の中に母の会に当たる交通安全部会という小さな組織があるため、活動人数はさらに少なくなっています。

地区における活動は、それぞれの規模や事情によりさまざまです。季節の運動時に、のぼり旗を掲出する地区や新入学児童に交通安全グッズを配布する地区、敬老会や子ども会の会合とタイアップして交通事故防止の呼びかけを行う地区などがあります。連合会の活動としては、道の駅で行う街頭広報活動や他の関係団体が主催するイベントなどへの参加協力があります。

ただし最近、母の会活動は縮小傾向にあるのが現状です。活動資金や人手が不足しているため、これまでの活動を継続したり、参加要請に協力したりといったことが難しい状況が出てきています。本日は、このような発表の機会をいただきました。母の会活動の事例発表がテーマとのことですが、少し視点を変えて、母の会の運営に当たって私たちが今抱えている問題についてお話ししたいと思います。

宮古市の母の会の活動の変遷について少しお話しします。宮古市母の会連合会は、かつては市の秋祭りに揃いの法被を着て参加して、交通事故防止を呼びかけたり、年間を通して関係団体の主催するパレードやイベントに多数の会員が参加したりしておりました。夏の交通事故防止県民運動の初日には、観光地である浄土ヶ浜で、観光客にグッズを配布して帰宅時の安全運転を呼びかける街頭広報を展開したり、連合会の活動資金を得る方策のひとつとして、宮古市内の河川公園で植栽活動に参加したりするなど、母の会会員の動員力は他団体も

一目置く存在感のあるものでした。

しかし現在は、母の会がまとまった人数で活動することは大変難しくなりました。連合会を形成する各地区の母の会そのものの人員確保が難しいことが大きな理由です。どこの地区でも子どもの数は減少し、母親は仕事を持っている。人々の生活は多様化しています。母の会など地域の安全を推進するボランティア組織に対する関心が薄れ、かつては輪番でやっていた役割などにも関わりをもつことが少なくなりました。

地域との関わりが最も求められるはずの子育て世代のお母さん方が忙しかったり、無関心だったり、ご近所同士や同世代のつながりも希薄です。そうした状況で、いま活動の中心にいるのは、長年会員として活動している方々です。次世代への交代もままならないなか、その方々の善意によって母の会組織が保たれているという地区も多くなっているのが現状ではないでしょうか。このような事情から、かつてのように母の会会員を多数動員し、安全運動を展開するといったことはもちろん、地域内の活動についても恒常的に行うことは難しくなっています。

平成23年の東日本大震災以降は、住宅街の形が変わり、住民も大幅に減少しました。大型道路の建設などで道路環境も大きく変わりました。地域のボランティアとして、家族はもとより、子どもから高齢者まで交通安全啓発を行う母の会の役割に対する意識がますます薄れてきているように感じます。母の会自体を解散する地区もあります。結論を出すまでには、役所や私たちも慰留をするのですが、その地区で実際に活動する方々の事情です。そのたびに残念な思いをし、説得し切れない力不足を痛感するのです。

地域で母の会を存続させるためにどうしたらよいのでしょうか。母の会活動に消極的になってしまうことのひとつは、役員になって企画を立てたり、会員として関係行事に参加したりすることに負担を感じるためだと思います。忙しい自分の時間をさらにとられたくないという思いです。かつて私の地区では地元の幼稚園と協力し、幼稚園児と引率する母の会会員が何班も編成して町内の高齢者世帯を回り、交通事故防止を呼びかけたりするイベントがありました。

いま、これを実施しようとしたら、幼稚園の協力以前に母の会として協力してくれる人を確保することがまず難しい。そうであるならば、母の会活動を理解してもらうために、参加を要請するイベントを減らして、あれもこれもと行事を詰め込まないようにしていくしかありません。大変もどかしい現実ですが、会の存続を第一に考えるならば、その程度であれば私も手伝いできると思ってもらえる程度の軽さと頻度に抑えないと人員確保は難しいと思います。

冒頭、私たち宮古地方母の会連合会は宮古市と山田町それぞれの連合会から構成されていると申し上げました。山田町から宮古市内の会にマイカーで片道1時間近くかけて出席する方がいます。地元で行う街頭広報であっても、自宅から30~40分運転してやってくる方もいるのです。ボランティア活動と一口に言うのは簡単ですが、このような方たちが役員を引き受け、年間に何度もイベントに参加する。これでは負担が増すばかりです。

山田町の連合会は、漁協の婦人会の中に交通安全部会があります。震災前で会員数は600人を数えました。活動費については、どこからも助成はありません。遠いところから駆けつけて活動に参加しても、まったくの手弁当です。わずかでもバス代やガソリン代の足しになればと、宮古地方連合会では一昨年から若干の活動助成をこの地区に交付することにしています。一度のイベント参加で受け取れるのはお茶代程度ですが、気持ちの上で参加協力の声をかけやすくなったと喜ばれています。宮古地方母の会連合会も年間の運営費は少ないのですが、会の存続のためにできる範囲で参加会員の援助をしていきたいと考えています。

私たちが母の会活動を始めたころと比べると、社会情勢も人々の意識も変わりました。母の会の役割を果たすことを求められる一方で、後継者や協力者などの成り手を探すことは困

難です。母の会の取り組む事故防止活動だからこそ人々に好意的に受け止められていますが、引き受け手のない中、ボランティアという美名のもとで善意の協力者にのみ負荷がかかる現状について、みんなで考えていかなければならない時期に来ているように思います。活動自体がマンネリ化していないか、実施することだけでよとしていないのかとの懸念もあります。活動の見直しも必要であると考えています。

本日は、いま母の会が抱えている問題と題してお話しをさせていただきました。目の前の交通安全活動を進めながら、後継者をつくり継続していくためにはどうすればよいのか考え続けていますが、答えは出ません。皆様の地域において工夫されていることがありましたら、ぜひお聞かせいただきたいと思います。せっかくここまで続けてきた活動を無にすることがないように、努力していきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

「飲酒運転根絶活動について」

大崎市交通安全母の会連合会 会長 永塚 正子

皆様、こんにちは。宮城県大崎市交通安全母の会連合会会長の永塚です。どうぞよろしくお願いたします。本日は大崎市交通安全母の会連合会の飲酒運転根絶活動の取り組みについて事例発表させていただきます。まず、大崎市の概要についてご紹介いたします。

大崎市は、平成18年3月31日、古川市、松山町、三本木町、鹿島台町、岩出山町、鳴子町、田尻町の1市6町が合併して誕生しました。宮城県の北西部に位置し、東は遠田郡、登米市、西は山形県、秋田県に接し、南は黒川郡、宮城郡、加美郡、北は栗原市に接しています。

大崎市は東西に約80キロメートルの長さを持ち、奥羽山脈から江合川と鳴瀬川の豊かな流れによって形成された広大で肥沃な平野「大崎耕土」を有する、四季折々の食材と天然資源、そして地域文化の宝庫です。平成31年4月1日時点での人口は13万158人、世帯数は5万1,332世帯となっております。

大崎市は平成30年4月1日から飲酒運転根絶重点区域に指定されています。これは、平成17年5月22日に多賀城市の国道で発生した高校生多数が被害に遭う飲酒運転事故を契機として、平成20年1月1日に宮城郡飲酒運転根絶に関する条例が施行されたことにより指定されたものです。実際に、大崎市古川北町1丁目、台町および東町は居酒屋が多い地域であり、去年は古川署管内で51人もドライバーが飲酒運転により検挙されています。

大崎市交通安全母の会連合会としても飲酒運転根絶活動に重点的に取り組んでいます。連合会は、平成18年7月27日に設立され、現在の会員数は1,173人を数えます。組織としては、大崎市交通安全母の会連合会の下に、古川、三本木、松山、鹿島台、岩出山、鳴子、田尻の7つの各地域母の会を設置して運営しております。

主な活動としては、交通安全啓発活動、大崎市飲酒運転根絶大会への参加、飲酒運転根絶キャンペーン、大崎・栗原地区連絡協議会研修会参加などがあります。

具体的な取り組み内容をご紹介します。交通安全啓発活動については、毎月1度の安全広報日に、警察署や交通安全協会、関係団体とともにを行っています。スーパーへ買い物に来るお客さんにチラシや反射材グッズが入った袋を手渡して、交通安全意識の高揚を図っています。また、毎年春・秋の交通安全県民総ぐるみ運動期間中における交通死亡事故ゼロを目指す日には、交通死亡事故ゼロキャンペーンを行っています。安全広報日と同様に買い物客に啓発グッズを配布したり、のぼり旗や横断幕を掲出したりしています。

大崎市では毎年秋の交通安全期間中、飲酒運転の危険性について理解を深めることを目的に大崎市飲酒運転根絶大会を開催しており、母の会も毎年参加しています。交通関係団体が

一堂に集まり、警察署交通課より昨今の飲酒運転事故の現状について講話をいただきます。大会終了後には、交通量の多い国道4号線沿いの交差点において、のぼり旗やハンドボード、横断幕を掲げ、運転者や歩行者に啓発活動を行います。

飲酒運転根絶キャンペーンも実施しています。大崎市交通安全母の会連合会は、宮城県交通安全母の会連合会の下にある5つの協議会のうち、大崎市、涌谷町、栗原市、加美町、色麻町、美里町で構成されている大崎・栗原地区連絡協議会に属しています。大崎・栗原地区連絡協議会では、毎年10月の初めごろを統一日として大崎・栗原地区統一飲酒運転根絶キャンペーンを実施し、市町ごとにティッシュやチラシなどの啓発物を配布しています。

また、大崎市では、毎年市主催で、詐欺や犯罪について市民意識の向上を図る「大崎市安全・安心まちづくり大会」を開催しています。大崎市交通安全母の会連合会は、大会に会場された方に対してチラシやLEDライト等の啓発物を配っています。

このほか、大崎・栗原地区連絡協議会は毎年、各市町母の会が一堂に集まって学習する研修会を実施しています。昨年度は加美町で開催しました。研修会では、加美郡警察署交通課による講話や加美町交通安全母の会連合会の活動事例の発表がありました。悲惨な交通事故を防止することの重要性を改めて認識する研修会となりました。

飲酒運転事故は平成19年度以降、大幅に減少してきましたが、いまだ根絶には至っておりません。飲酒運転は、少しぐらいなら大丈夫、近所だから大丈夫といった気の緩みから起きるものであると思います。その油断は、近くにいる人の声かけによって防ぐことができます。「飲酒運転は絶対にしない、させない、許さない」を心がけ、私たち母の会としても「交通安全は茶の間から」を合い言葉に、交通事故のない安全な街を目指し、皆さんと協力していきたいと思っています。

以上、簡単ではございますが、事例発表を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

「仙北市交通安全母の会の活動状況と西木地区の現状」

仙北市交通安全母の会 副会長 西宮 久子

こんにちは。私は秋田県仙北市交通安全母の会の副会長をやっています西宮久子です。よろしくお願ひします。

仙北市は、西木町と角館町、田沢湖町の3町村が平成17年に合併してできた市です。人口は年々減っており、現在は1万518世帯、2万5,954人しかおりません。残念ながら、今後も増えることはないと思います。

田沢湖地区は、昔は生保内(おぼない)地区と呼ばれていました。田沢湖の近くに位置し、春になるとミズバショウがとても美しいところです。角館は、皆さんご承知のとおり、桜の花が美しい城下町として知られています。どこへ行っても、桜がきれいに咲いているのが一番の魅力です。西木は、上桧木内(かみひのきない)の紙風船上げで有名です。最近は結構いろいろなところから観光客に来ていただいています。小さな村ですけれども、何万人もの観光客が訪れます。

私たちの母の会は平成18年3月に設立されました。会員数は33名、会の運営は仙北市からの補助金20万円で賄っています。

主な活動として、子育て世帯訪問事業があります。これは小学校を回ったり、保育所に行ったりして交通安全を呼び掛ける事業です。

高齢者世帯訪問事業にも取り組んでいます。お巡りさんとともに高齢者世帯を訪問し、交

通安全チラシや反射材などを配布しています。私たちの訪問を心待ちにしてくれる高齢者の方もいます。「皆さんの顔をみるのが楽しみですよ」との言葉を励みに頑張っています。

毎年2月下旬には、市内の幼稚園や保育園で、新入学を控えた子どもたちの交通安全教室を開き、ランドセルにつける反射材を配布したりしています。これも皆さんに喜んでいただいています。

昨年度から始めた取り組みは飲酒運転撲滅運動です。昨年のブロック講習会で、八戸市の交通安全母の会より、飲酒運転防止のチラシなどを配布する取り組みを教えてくださいました。これにならって、私たちも早速、交通安全市民大会などの行事の際に、飲酒運転を撲滅する宣言書を作成して署名の協力を呼びかけました。その結果、500人もの大勢の方の署名を集めることができ、大変よかったと思っています。

私自身が所属している西木地区交通安全母の会についても紹介します。西木地区では昭和50年ごろから交通安全活動に取り組んでおり、全戸加入となっている会員数は現在897世帯。1戸当たり100円の会費を集めています。

活動のほとんどは交通安全協会の皆さんと一緒にしています。交通安全運動期間中の街頭指導では、ガムやチラシ、サイダーやお茶を配布して安全運転等と呼び掛けています。

交通安全母の会の活動を続けてきて最も心に残っていることがあります。母の会活動を始めた最初のころ、昭和50年ごろだと思いますが、小学校のグラウンドで交通安全の風船を上げました。そうしたら、その風船がたまたま岩手県まで飛んでいったようです。その後、岩手の学校の子どもから、私たちの小学校にそのことを知らせる手紙が届きました。当時、小学校に通っていた私の子どもも、岩手に届いた風船のことを喜んで話していました。

今では子どもの数も減り、地域の人口も減ってきています。私たちの活動を引き継いでくれる後継者を探していますが、若い人は仕事が忙しいせいか母の会に入ってくれる人は多くありません。何とかこれまでどおり継続したいと考え、私なりに頑張っておりますが、地域の人口が減少しているなかで、なかなか思うようにはいきません。

本日は他県の皆さんの取り組みについてもいろいろ聞くことができました。これを参考に、地元に戻ってさらに勉強していきたいと思っています。今日は本当にありがとうございました。

「真室川町交通安全母の会の活動について」

真室川町交通安全母の会 会長 佐藤 徳子

皆さん、こんにちは。私は、山形県真室川町母の会会長の佐藤徳子です。どうぞよろしくお願いたします。

最初に、真室川町について少し説明をします。真室川町は、山形県の北の玄関口にあり、雄勝峠を通る奥羽本線や国道13号線によって秋田県と結ばれています。新庄盆地に位置しており、盆地特有の、冬は大変雪が多いところです。

緑豊かな山々や清らかな河川を背景に生まれた伝承文化として、全国的に有名な民謡の「真室川音頭」があります。また、「あがらしゃれ」という言葉、これはおもてなしとか接待の気持ちを示した言葉ですが、そうした言葉の発祥の地でもあります。

真室川町の人口は年々減少傾向にあり、高齢化率も非常に高くなっています。このため、高齢者向けの交通安全教育が不可欠となっている地域です。

真室川町では年間を通してさまざまなイベントが開催されています。5月には町の内外から参加者が集う梅の里マラソンが行われます。同じ日に真室川公園で開催される梅まつりで

は「真室川音頭」が響き渡り、輪踊りを始めとした多彩なステージイベントがあります。

8月には、一大イベントである「真室川まつり」が開催されます。これには、私たち母の会も、浴衣を着まして手踊りで参加させていただいています。9月には、今年で33回目となる真室川発祥の民謡「真室川音頭」の日本一を決める大会が開催されます。全国各地から集まった出場者が自慢の歌声を競い合います。ほかにもさまざまなイベントがありますので、機会がありましたら、ぜひ真室川においでいただきたいと思います。

続いて、母の会の活動について紹介します。年度初めの4月は、小学校の入学式で、新1年生にランドセルカバーと、町のイメージキャラクターである「うめ子ちゃん」のオリジナル反射マスコットをプレゼントしています。1年生の子どもたちは、それを1年間ランドセルにつけて登下校します。

春と夏の交通安全運動期間中には、シートベルトやチャイルドシート着用も含めたドライブマナーの向上と交通安全意識の普及啓発を図るため、ドライバーに対する街頭活動を実施しています。夏の運動では、オリジナルうちわやチラシを配布します。このうちわの裏側には、「真室川音頭」を交通安全の替え歌にしたものが印刷されています。

秋と冬の交通安全運動期間中は、町内のスーパーで街頭啓発活動を実施しています。スーパーに来られた方に啓発用品やチラシを配布しながら、交通安全意識の向上を呼びかけています。また、お酒を提供している飲食店に対しては、飲酒運転撲滅チラシやポスター、啓発用品を配布し、町内から飲酒運転者を出さないように注意を呼びかけてもらっています。

真室川町は高齢化率が非常に高いため、高齢者向けの啓発には特に力を入れています。老人クラブ連合会のレクリエーション大会などに出向いては、参加しているお年寄りに夜光反射材を配ったり、事故に遭わないように声かけをしたりしています。また、毎年10月から11月にかけては、母の会のみんなで手分けして高齢者世帯を訪問します。「交通事故に気をつけてくださいね」などと声をかけながら、お年寄りのお宅を一軒一軒回っています。

真室川特有の活動としては、町が秋田県との県境にあるということで、秋田県と山形県が協力して県境検問を行っています。昨年は山形側で、ことしは秋田側で実施しました。とおりがかった車に停車してもらい、ドライバーに交通安全を呼びかけています。

日常生活における行動範囲が広がる小学4年生を対象に、山形県全体として力を入れている活動もあります。子どもたちに、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書いてもらい、書いた子ども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取り組みです。

絵はがきは、秋の交通安全県民運動にあわせ、町内の公共施設に展示し、交通安全広報に活用します。その後、高齢者の交通事故防止強化旬間の期間中に投函されます。子どもたちの書いた絵はがきは、実際に自分のおじいちゃんやおばあちゃん、近所のおじいちゃんやおばあちゃんにメッセージとして届けられます。

以上が年間の主な活動です。真室川町でも、母の会活動に参加してくれる方が少なくなっているのが現実で、会員も高齢化しています。そうした状況ではありますが、会員みんなで力を合わせて地道に活動していきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

「新春高齢者交通安全カルタ取り大会」

須賀川地区交通安全協会 事務局長 鈴木 貢

福島県須賀川地区交通安全協会の鈴木と申します。よろしくお願ひします。

須賀川市は、福島県の真ん中にある郡山市の少し下に位置し、人口は約8万人です。須賀

川地区交通安全協会は、須賀川市、天栄村、鏡石町、岩瀬郡などを担当しています。

本日は、協会独自の活動である「新春高齢者交通安全カルタ取り大会」について発表します。

新春高齢者交通安全カルタ取り大会は、毎年正月に行われる協会の恒例行事です。須賀川地区交通安全協会の各分会に所属する高齢者と関係者、および各地区老人会に所属する方々が1チーム4人編成で参加し、交通事故防止をイロハ文字になぞらえて競うものです。来年1月の開催で10回目を迎えます。去年は23チームが参加しました。これまでの最高は30チームが参加しております。

平成22年7月に須賀川で高齢者の死亡事故が発生しました。これをきっかけに福島県内でも高齢者の交通安全が非常に注目を集めました。須賀川地区交通安全協会でも対策を検討した結果、カルタ取り大会を開催することになりました。高齢者に楽しみながら交通安全意識を高めてもらうことが目的です。翌平成23年正月に第1回目の大会が開催されました。カルタは200セット作成され、協会各分会や各市町村交通対策協議会に寄贈されました。また、無償貸し出しもされています。なかなかの評判で、他県から貸し出しの要望があり、送付したこともあります。

カルタの内容を一部、披露します。

「いつもの道路 散歩でも 交通事故には気をつけよう」

「遠くに見えても 車は速い 道路の横断注意して」

「反射材 つけて安心 夜の道」

「免許証 返納しても 経歴証」

「年金は 無事故で楽し 我が世かな」

「ライトの早目の点灯 小まめな切りかえ 事故防止」

カルタ取り大会の審判と読み手は地元カルタ愛好会の会長と会員が務め、正式な競技ルールに基づいて行われます。各ブロックを勝ち上がったチームが次のトーナメント戦に進み、そこで栄冠を勝ち取ります。お手つきをした場合は、頭に両手を乗せて1回休み、相手チームに1枚献上しなければなりません。勝敗は、チーム4人の合計枚数によって決まります。

交通安全運動の活動は、春・夏・秋・冬の各運動期間に実施する街頭活動や安全教室などが主流になっています。私たちとしては、年初めの正月に交通安全カルタ取り大会を開催することも、新年を迎えてのひとつの交通安全運動と捉えて、これからも継続していきたいと考えています。高齢化社会が進むなか、参加者は今後も増えるだろうと思っています。

以上、須賀川地区交通安全協会の取り組み状況についてお話ししました。今日はどうもありがとうございました。

【2日目】

講演

「子どもの交通行動と発達の関係」

大阪国際大学 人間科学部 教授 山口 直範

皆さん、おはようございます。ご紹介いただきました大阪国際大学の人間科学部人間健康科学科に勤めております山口と申します。本日は、子どもの交通行動をテーマに、これから1時間、あくまでも発達心理学の観点でお話をさせていただこうと思います。

簡単に自己紹介させていただきますと、私、実は高校を出てからすぐ働いておりました。高卒で仕事を始めて、地方公務員も3年間しておりました。当時、ちょうどオートバイブームでした。オートバイが大好きで、どうしてもプロのレーサーになりたくて、依願退職をいたしました。そこで5年間精いっぱいオートバイのレースをして、プロになれなかったら諦めようと思っていたら、本当にプロになってしまった。その後は全日本選手権、日本で一番大きなオートバイの大会の鈴鹿8時間耐久レース、世界選手権やアジアの大会に出て、それでお金を稼いで暮らしていました。その後、引退しました。

引退して何をしようかとなった時に、考えたことはやはり、死んでいった仲間のことです。同じ志をもってバイクのレースでトップを目指した仲間たちが11人死んでいます。そして残された遺族がいる。数千万円の契約金を手にしてシーズンオフに結婚する予定だった花婿に残された婚約者とか、レーサーをやめた後は自分の仕事を継いでもらおうと考えていた息子を亡くした父親とか、そういう姿を11人も見てきました。

これまで自分のやってきたことを何か世の中に役立てられないかなと考えた時、二輪の安全教育かなと。そこから交通心理学に入りました。高卒でレーシングライダーをやり、引退して33歳で大学1年生。その後、修士課程を経て、大学の教員を務めながら博士課程に通っていた。だから、ちょっと人生の順番が普通ではないのですが、これまでいろいろ経験したことを、人の命を救うことに役立てたいという思いでやっております。

では、なぜ発達心理学なのか、子どもなのかということですが、私は修士課程を修了後、幼稚園、保育園に勤務しておりました。そこでは、「お散歩要員」でした。2歳児のお散歩が終わって帰ってきたら、「山口先生、次3歳さんお願いします」と言われる。「はい」と答えて靴を脱ぐ暇もなく、3歳児のお散歩に出かけます。それが終わると、今度は「4、5、6歳の幼児のお散歩お願いします」。午前中ずっとお散歩でした。そうすると、子どもの交通行動がわかってきた。その際の経験を生かして、子どもの交通安全教育に専門的に取り組もうと考えまして、いま子どもと二輪の問題を専門にやっております。

発達心理学の観点から子どもの交通行動を理解する

さて、今日は、発達心理学の観点で子どもの交通行動を考えていきます。発達というのは胎児のころに始まって老年期に至るまで生涯にわたって継続する。これが発達心理学の考え方です。発達の段階には新生児期、乳児期などいろいろありますが、交通行動の始まりということをお考えすると、本日は幼児期から児童期に焦点を当てて、お話させていただこうと思います。

少し古いデータですが、子どもの不慮の事故死の原因を見てもみます。0歳の子どもはまだ歩けませんから交通事故死の割合は全体の1割以下と非常に少ないのですが、自分の意思で動き出すようになると、窒息死や溺死などに比べて、やはり交通事故はどの年代でも一番多

いということがわかっております。

14歳以下の子どもの交通事故死者数は、確かに減ってきています。現在の第10次交通安全基本計画に沿って、交通事故自体は順調に減ってきておりますが、それでも子どもの命がまだまだ失われている。

I T A R D A（交通事故総合分析センター）の2016年のデータです。皆さん、これ見たことがあるかと思いますが、歩行中の交通事故死傷者数で最も多いのは誰か。高齢者の方ではありません。7歳の子どもです。日本の国で、道路上で車などにはねられているのは、7歳の子どもが最も多いということなのです。あってはならないことだと思うのです。先ほど述べたように、近年は全体の死傷者数はだんだん減ってきてはいるのですが、それでもまだ7歳が最も多いという傾向は変わらない。

このデータだけでも問題なのですが、これ人口10万人当たりの話ではないのです。死傷者数を集めただけで、人口当たりで換算しておりません。2018年、日本で生まれた新生児の数は約92万人です。その前の年が94万人、その前が97万人でした。出生数が100万人を切って3年目ということ。第二次ベビーブームの昭和40年台後半などは毎年200万人とか生まれていました。つまり、人口当たりで換算したグラフにすると、7歳児の山はさらに突出する。そのくらい7歳の子どもが道路上ではねられている。こんなことが先進国としてあっていいのかと、私はいつも思っております。

I T A R D Aのデータをもとに、学年別の死傷者を集計してみました。7歳というと1年生と2年生を含みます。年齢で区切ると学年がわかりませんので、学年別にして見たら、やはり1年生が最も多く、次いで2年生が多いことがわかりました。

テレビなどでは、7歳児の事故が増えるのは幼稚園や保育園であった送迎がなくなったからではないか、だからスクールバスを小学校1年生にもつくったほうがいいのではないかということがよく言われます。しかし、ほかの交通先進国のデータを見ると、スクールバスがないから道路で子どもが多くはねられているわけでもないのです。

私はすこし違う考えを持っています。ただ送迎がなくなったというだけではなく、子どもの発達の特性で、7歳に何かあるのではないかと考えております。実際にI T A R D Aや警察庁のデータを見るとわかりますが、登下校中の事故は確かに多いけれども帰宅してからの事故のほうがもっと多い。登下校中だけではなく、訪問中とか遊戯中の事故が比率としては多いわけです。だから、安易に送迎バスがなくなったから事故が増えただけではなさそうだということがわかります。

また、男の子の死傷者数は女の子の2倍です。これは偶然とは思えません。何かそこには発達の、男の子が事故に遭いやすい、7歳の子どもが事故に遭いやすいといった、何か理由があるのではないかと考えております。

7歳児の事故にはいろいろな要因があって、そのひとつに行動範囲の変化があるのではないかと考え、私の所属している大学の附属幼稚園で調べてみました。卒園前と卒園して1年生の夏休みが終わった後とで、子どもが1人で動く範囲がどのくらい変化したのかを調べました。

方法としては、保護者の方に自宅周辺の略図を描いてもらいます。「うちの子は、この公園とこのスーパーによく行きます、学校はここです」といったことを簡単な地図に描いてもらい、その略図をもとにグーグルマップなどで位置を確認して、直線距離を引いてみた。すると、やはり線が非常に伸びているというか、行動範囲が拡大していることがわかった。

注目すべきなのは、行動範囲が拡大すれば、その行動範囲に含まれる交差点の数も増えるということです。交通事故は交差点で最も多く発生しますから、日常生活の中で通過する交差点が増えれば増えるほど事故に遭う可能性は高くなってくると考えられます。家に帰ってからの事故が急に増えるというのは、こういったことも要因のひとつではないかということ

です。

私は、就学に伴う通学という行為が作り出す活動システム全体の変化というものを捉える必要があると考えています。通学するということは、1人の「交通参加者」として自立することです。交通参加者とは、歩行者も自転車もオートバイも車も、すべては道路という公共の場所を使う交通に参加する者同士であり、そこに違いはないという考え方です。

つまり、交通参加者としての自立に伴う行動範囲の拡大と、その時に子どもたちが持っている心理的な機能発達特性とが十分にマッチングしていないのではないかと考えているということです。

ずいぶん硬い話になってきましたので、軟らかい話に戻しましょう。

子どもの交通事故の要因で最も多いのは、道路での「飛び出し」です。なぜ、子どもは道路で飛び出すのか。そこには何か要因があるはずですが、発達心理学の観点からは複数の要因があると考えられますが、今日は3つに絞ってご紹介しようと思います。

子どもには見えていない

まず1つですが、「子どもには見えていない」ということがあります。

大人と比べて子どもはあらゆる面で未発達です。背が低い、腕力や脚力は弱い、知的能力、つまり脳の発達もまだまだ未熟です。発達段階の前期にいるわけですから、これは当然のことです。

視覚も同様です。発達とともに目がよくなっていきます。生後6カ月未満の赤ちゃんの視力は0.01ぐらいだと言われております。しかも目の前の25～30センチ前しか見えていない。20センチと書いてある書籍もあるのですが、そこから成長するにしたがって、次第にピント調整ができるようになるのです。この20センチとか30センチの距離というのは、抱っこされた状態の赤ちゃんと母親の顔の距離です。

つまり、赤ちゃんは生まれながらに自分の養育者は誰であるかを弁別する能力を持っているということです。生まれたばかりの赤ちゃんには、何の能力もないわけではありません。ちゃんと弁別能力を持っています。胎児のころに聞きなれているお母さんの声と違う女性の声のどちらに反応するかというと、やはりお母さんの声に反応します。男性の声と女性の声とでは女性の声に反応する。実はさまざまな弁別能力を持って、赤ちゃんは生まれてきています。

さて、視力が弱く、ピント調整もできない。20～30センチ前だけが見えて、あとは全部ぼやけている。そういう状態から5～6歳、年長さんから就学するころになると、視野が広がってきます。

私が監修し、奈良県交通安全協会が作成したチラシで図にして示しています。5～6歳の子どもの場合、水平方向(横)に90度ぐらい、垂直方向(縦)に70度ぐらいが見えています。大人の場合はそれぞれ150～160度、120度ぐらいです。これは、スティナ・サンデルスという方が1975年に実験したもので、非常に古典的なものですが、生態学的にはそれほど変わらないだろうということで引用しています。

就学するころの子どもでこれだけの範囲しか見えていないわけですが。道路を横断する時、大人は真っすぐ前を向いて待っていても、道路の端から近づく車がいち早く見えている。ちょっと目を横に動かせば、もっとはっきりと見える。しかし、子どもは90度の範囲しか見えませんから、大人に見えている車が見えない。

交通指導員や警察官の方は子どもたちに指導される際、よく大げさに体を動かして見せていますね。「みんないい？ 右を見て、左を見て」と大げさに体を動かしていますが、あれには意味があるのです。もちろん子どもにわかりやすく伝えるためにアクションを大きくしているという理由もありますが、そもそも子どもの場合は、見える角度が小さいので、しっか

りと体をひねらないと左右を見通すことができないのです。

なるべく、視界の真ん中のあたりでものを捉えたほうが、くっきり、はっきりと見えます。子どもの場合、しっかり体をひねれば、端にあるものを視界の真ん中で捉えることができます。だから、右見て、左見てというのは大げさではないのです。大人の場合は、見えているから大げさに動かなくていいだけのことです。子どもは見えていません。だから、大人が見本を示す時は、大きく体を動かして示す。そのことを指導する側の皆さんがしっかりと理解して伝える、意味がわかった上で伝えるということがとても大切だと思います。

アイコンタクトは重要だとよく言われます。これについて私は時々質問を受けます。子どもにそこまでさせなければいけないのでしょうか、という質問です。おっしゃるとおりだと思います。私も子どもにそこまで気をつかわせたくはありません。だから、子どもたちにアイコンタクトを必ずしなさいとは言いません。道路を渡る前に、運転手さんとちょっとアイコンタクトしてみて、こちらに気づいていることが確認できたらもっといいね、という言い方をします。本来は、子どもの命を守るために、ドライバーが気をつけるべきことなのです。

日本の交通文化は、歩行者優先という言葉だけは定着していますが、実際のところどうでしょうか、残念ながら明らかに自動車優先ではないですか。信号機のない横断歩道を歩行者が渡ろうとしていて、とおりがかった車が止まりますか。3年前、JAFが調査をしました。90数%の人が止まらないと答えています。交通ルールでは、車は止まらなければなりません。マナーではなく、道路交通法のルールですが、ほとんどの人が止まらないのが現状なのです。調査の仕方に問題があるということで、少し文言を変えてその後も調査したのですが、それでも80%以上の方が止まらないと答えている。

私のゼミに北欧のフィンランドに旅行した学生がいます。その学生が帰国後、「北欧が交通先進国であるという山口先生の言葉がよく理解できました」と言うのです。「私が道路を渡ろうとしただけで、周りの車が全部ピタッと止まるんです」と驚いていました。道路際に立っていたら強い視線を感じるそうです。この歩行者は道路を渡るのではないかと、ドライバーの目が一齐にこちらに向くそうです。だから、道路際に立つ時、横断する意思がない場合には、逆に「渡りませんよ」と意思表示を歩行者側がしなければならぬくらいだそうです。

ちなみに北欧の国々では、交通死亡事故全体に占める歩行者の割合は1割程度です。日本は4割弱ですから4倍近くの差があります。北欧の国では交通事故による死者の9割は歩行者以外だが、日本は死者の4割近くが歩行者である。いかに道路上で歩行者がはねられているかということです。そのくらい歩行者優先がなされていない国であるということです。

話を戻します。私はぜひ指導員の方には、「手を挙げて、右見て、左見て」だけではなく、「自動車が来ていないか見てから渡ろうね」とか「車が来ないか見てね」と、一言つけ加えていただきたいと思います。なぜなら、「右見て、左見て、もう一度右見て渡る」という動きだけを体が覚えてしまうと、右、左、右を見たら、もう車が来ていようと来ていなかろうと、第一歩を踏み出してしまいかねないからです。心理学的にはスキーマ学習理論といって、人間は慣れ親しんだ行動を無意識のうちにやってしまうものです。だからこそ、「右見て、左見て、もう一回右見て、それで車が来ていなかったら渡ろうね」と私はいつも子どもたちに話します。何のために右、左、右を見るのか、その意味もしっかり教える必要があります。

先ほど交通先進国の話をしましたが、ドイツにおける就学前の子どもに対する交通安全教育の例を紹介します。交通先進国では、7歳児だけが突出して道路で車にはねられることはありません。大人による送り迎えだけの問題ではないということが、次に紹介する例からもよくわかります。

ドイツでは、小学校入学前に、あなたのお子さんが自力で歩いて小学校に事故に遭わずに通えるように、家庭でしっかりと交通安全教育をして、交通参加者として自立させてから入学してくださいねとなっているのです。

この写真では、お父さんが教えています。このお父さん、偉いですよ。まず、目線を子ども高さに合わせています。大人の高さで見ると子どもの高さで見るとでは、まったく見えている世界が違います。しっかりと子どもの目線で、あそこに信号があるでしょうか、道路はこうやって渡るのだ、渡る時はこっちからこういうふうに見るのだよ、と教えている。

道路を横断する際には、まずはこちら側から車が来る、センターラインを超えたら、今度は反対側から来るよと、ちゃんと一緒に手をつないで教えている。また、信号のない横断歩道はこのようにして渡るのだと、そんなことをしっかりと教えている。

そして、仕上げの段階に進みます。これはストーカーではありませんよ。お父さんが、もう1人で行けるよねと後ろから見守っているところです。

通学路を1人で通えるようになったかどうか。いざ危ないとなったら、お父さんが助けに行くのでしょうか。信号の押しボタンも高いところにあるけれども、ちゃんと押せるかなと確認している。1人で通えるようになった、もう大丈夫だね、もうお父さん一緒に行かなくても行けるね、となってから学校に通わせるということです。

残念ながら、日本ではこのような教育はなされていません。ですから私は、教育や発達的な観点から考えたら、7歳児だけ突出して事故にあっているという現状は、もっと減らせることができるのではないかと考えています。ぜひ皆様方の力で減らしていただきたいと思います。

他者理解ができていない

では2つ目です。子どもは他者理解がまだ十分にできていないということを考えております。

こちらは発達心理学者のピアジェという方の自己中心性という理論です。この自己中心性とは、よく若い人が「自己中だな」などと、わがまま、自分勝手のような意味で使っているものとは違います。そうではなく、身の回りの出来事を自分に引きつけて考えてしまう、自分を軸にして身の回りの出来事を考える、発達段階的にそういう特性があるということです。つまり、相手の立場から物事を見ることができず、自分が中心だということです。

就学前後ぐらいの子どもによく見られる現象があります。魔術的な理解をするとか魔術的な考えであるといった言い方もするのですが、どういうことかといいますと、「おばあちゃんなんか大嫌い」と言ったら、おばあちゃんが亡くなってしまった。もともと高齢で寿命が近い方だったのですが、「私があんなことを言ったからおばあちゃんが死んじゃった」と思い込む。自分を軸にして、自分に引きつけて物事を捉えてしまう、そういう特性があるということです。ですから、さまざまな交通問題に対しても、やはり自分を軸に考えてしまい、ドライバーやほかの人がどうであるかなどは、なかなか考えにくいわけです。

「心の理論」という言葉をよく使いますが、相手の気持ちを十分に推察して理解する、そういうことがまだできない、心の理論がまだ獲得できていない。ですから、「子どもが急に道路に飛び出てきたら、運転手さんは怖いでしょう」と言われてもわかりません。運転手の気持ちで物事を考えることがまだできないからです。誰がどうだからとか、誰かに叱られるからではなく、自分の問題としてしっかりと交通教育、交通問題を考えさせる、そのような工夫が必要だろうと思います。

交通場面における自己中心性というものを少し考えてみます。公道ではさまざまな交通参加者が各々の目的のために道路を使っております。

私、最近あおり運転の問題で時々メディアにコメントを求められることがありますが、このあおり運転なども交通参加者の考え方から検討すれば、もっと緩和できるのではないかと思います。そもそも道路とは公共の場です。みんなが道路を使います。それぞれ目的も違う、行き先も違う、乗り物も違う、運転技能も違うわけです。自分の思うようにいかないのが当

たり前なのです。道路を自分の思うように使えると考えることがそもそもおかしくて、思うようにいかないのが普通です。そうした基本的な理解があれば、道路でいらいらすることも本来ないはずで。

さて、そのようなことを考えますと、7歳の子どもには、歩行者もしくは自転車としての交通参加経験しかありません。助手席や後部座席で車に乗ったことはあるでしょうが、交通参加者としての経験は歩行者の立場と自転車の立場だけですから、ドライバーの立場で考えるということはまだできないわけです。ですから、危険な行動に対して相手の気持ちを考えさせるような、そんな理不尽な要求をしてもなかなか理解できません。

教育する時に、相手がどう思うかを求めたり、事故したらどうなってしまうのかと考えさせたりすることは、7歳児にはまだまだ難しいということです。そういったことを私たち大人が理解して、子どもを守ることが最も重要なのです。

先ほどの視野の話で出てきたスティナ・サンデルスは、『交通のなかの子ども』という1975年の本の中で、子どもにこうしたことを求めることは無理だとはっきり言っております。発達の途中でまだそのようなことはできないのだから、われわれ大人が子どもの特性を正しく理解して、大人全体で子どもを守るべきではないかと述べています。

感情コントロールが苦手

3つ目です。子どもは感情のコントロールが苦手であるということです。

先ほどの「心の理論」ですが、就学前後のころはまだしっかりと獲得できていなくても、3年生、あるいは5年生などと年齢が上がるにしたがって、次第に相手の立場で物事を考えることができるようになってきます。しかし、小学校の中学年や高学年になったからといって道路に飛び出す子どもがいなくなるわけではありません。

それは、「情動」の発達が未熟だからです。情動とは、発達心理学の専門用語で、英語では「エモーション」と言います。喜びや驚き、怒り、悲しみ、嫌悪といった、激しい抑揚のある心の動きのことです。

怒りの感情は瞬間的に高まりますが、おおよそ数秒で冷めてくる。カーッとした状態が何時間も続くことは普通ありません。アンガーマネジメント協会によると、怒りの感情は6秒前後でおさまってくるそうです。このように抑揚のある心の動きを情動といいます。

さて、子どもが道路上ではねられるということを情動面から考えると、別にこれは怒りの感情ではありません。むしろ喜びの感情、お友達と一緒に楽しいからつい飛び出したとか、道路の向こう側に友達がいたから、つい駆け寄ってしまったとか、むしろ喜びの情動を十分にコントロールできていないということです。

このイラストのような状況を想像してください。1人で遊んだ帰りにお母さんと偶然、会ってしまった。道路の向こう側にお母さんを見つけた。そうすると、喜びの感情があふれて情動のコントロールが十分にできません。車が来ているのに、「わーい」と道路に飛び出してしまふ。衝動的で自分の感情を抑えることができないということです。

このイラストと同じような場面で、もし皆さんが、お母さん、お父さんの立場であれば、どんなふうに子どもに声をかけますか。一般的には、こういう場面では「危ない！」と言いたくなります。しかし、6～7歳など就学前後の子どもは、まだ他者理解や周囲の環境を読む力が弱いわけです。中学生であれば、こういう場面で「危ない！」と言われたら、「車が来ているから危ないのだな」と一瞬で場を読むことができます。しかし、就学前後の子どもは何が危ないのかまだわかりません。

実は子どもは、これはハイハイしているような乳児期から見られる行動ですが、最も信頼している大人を安全基地（セキユアベース）として使おうとします。そうだとすると、「危ない！」と言われたら、「危ないからママ助けて」と、余計にお母さんの足元にしがみつこうと

するかもしれません。道路の向こう側にお父さんを見つけた。車が来て「危ない！」と言われたら、「じゃあ、パパに助けてもらおう」とまっしぐらにお父さんのもとに走っていくかもしれません。ですから、こういう場面では「危ない！」と言うのではなく、「とまって！」「ストップ！」「動かないで！」「だめ！」など、とにかく止まらせるということが大事です。

実は、このイラストのお母さんは、大変やり手です。なぜかというと、左手で近づいてくる車を指さしながら、右の手のひらを大きく広げて前に出し、子どもの行動を制止しようとしています。われわれ人間は、目から入ってくる情報を頼りに行動します。諸説ありますが、大体8割から9割が目から入ってくる情報に基づいて行動していると言われていています。このお母さんのジェスチャーを見ると、何が危ないのかがすぐにわかります。あそこから車が来ている、だから止まらなければならないのだ、ということです。視覚情報をフル活用して、伝達しています。

いかに人間が目から入ってくる情報を頼りにしているかを理解するため、1年生の基礎心理学の授業などで私がよく試す実験があります。ペットボトルの飲料を用意し、カバーをかけて銘柄がわからないようにしておき、希望者に試飲させて味を当てさせます。ただし、目を閉じて鼻をつまんだ状態で味見させます。

ことしの夏休み前にも2本購入してやってみました。1人目。「山口先生、これ簡単や。ポカリスエットや」と言うのです。私も非常に微妙なものを買って飲ませています。「夏限定アサヒゆずれもん」という飲料を渡しています。ゆずも、レモンも癖が強いですね。非常に癖が強いのをわざと選んでいます。ゆずの風味に気づかない人はなかなかいないでしょう。ところが、目を閉じたらわからないわけです。もう1人も随分ずれたことを言っていました。「うーん、乳酸菌が入っているのはわかるけど」と悩んでいる。アップル100%ですよ。「何が乳酸菌や」と思いました。目を閉じたら味すらわからなくなる。そのくらい人は目から入ってくる情報を頼りにしているわけです。皆さんも、ぜひ一度家で試してみてください。目を閉じて、鼻をつまんで何か飲まされたら、何の味かわからなくなりますよ。

だから、このお母さんはやり手なのです。目に入る情報を活用して、一体何が起きているのかを理解できるように伝えているということです。

以上、発達心理学の観点から、3つのポイントについてお伝えしました。論理的、科学的な観点を指導する側が理解した上で相手に伝えると、やはり伝わる度合いが変わってきます。ただ単純に注意を促すだけではなく、情報を受け取る子どもの特性をよく理解した上で伝える、それが大切ではないかと思います。

目先の安全にとらわれない本当の交通教育

さて、教育の技法についてお話をしていこうと思います。心理学を活用した教育をするに当たっての考え方となるようなこととお話ししようと思います。

まず1つは、目先の安全にとらわれない本当の交通教育をしなければいけない、ということです。少々きつい言い方ですが、「目先の安全」という言葉を使っております。その場だけ安全にやり過ごせばよいものではありません。子どもたち自身に危険感受性を身につけさせなければなりません。危ないものに対する感受性です。

友人がイタリアの幼稚園で研修を受けた際のビデオを見せてもらいました。印象に残っているのは、秋から冬にかけての時期の映像です。乾燥した落ち葉が積もる坂道を幼稚園児らがお散歩している。落ち葉のうえを歩くとカサカサと滑りやすい。下に溜め池がある場所で、先生が片足を出して、落ち葉をカサカサさせて見せています。

「滑るよね。ここ入っていい？」という先生の問いに、子どもたちは「だめ」と答えます。「もし滑ったらどうなる？」「池に落ちる」「池に落ちたらどうなる？」「死ぬ」とやり取りしています。死ぬかどうかはわかりませんが、子どもたちはそう捉えています。

いいなと思ったのは、その先生が「じゃ、みんなどこを歩く？」と尋ねます。「こっち歩く」と子どもたち。「どうして？」「落ちないから」と言うのですね。保育園のお散歩で危険感受性を育てているのです。

ロシアの発達心理学者、ヴィゴツキーの最近接発達領域（ZPD：Zone of Proximal Development）理論では、まだ自分の力だけでは達成することが難しいが、みんなと一緒にならできる、そういう領域がとても大事だと言われています。大人がほんの少し手助けすることで達成できる領域、その領域を残しておくことが大事だということです。

交通安全教育も一緒だと思います。私が保育園や幼稚園でお散歩要員をしていたことを紹介しました。臨床発達心理士として、毎週違う曜日に3つか4つの園に通っていました。

ある保育園では、笛を吹いて道路を渡らせていました。保育士さんが交差点のたまりで、園児をなるべく一か所に集める。子どもたちは誰一人として信号を見ておらず、顔を見合わせて遊んでいる。信号が変わると「ピッピッ、ピッピッ」と笛を吹いて走って渡らせていた。転んだら危ないので、本来は走らないでと指導すべきですが、そんなことが行われていた。これを見て、私はすぐに園長先生と理事長に言いました。「ちょっとお散歩の仕方を変えましょう」と。

道路を渡る時、私が言います。「山口先生、信号見ていないよ。みんな見ておいてね」。そうすると、子どもたちは信号を見てくれるのです。自分で安全確認するのです。「この信号、山口先生は見いひんで。渡れるようになったら教えてよ」と言ったら、「先生、信号変わった」「ほんまに車来てへん？」「うん、大丈夫」「じゃ、行けるね」「うん」と安全確認してくれる。もちろん私、本当は見ているのですけれども、そうやって一緒に渡ります。

渡った後でしっかり褒めます。「ありがとう。君が信号を見てくれたおかげで、先生ちゃんと渡れた。友達もみんな安全に渡れたよ。ありがとうね。これからも安全確認よろしくね」と言うと、誇らしげにしています。安全確認したら褒められるのですから、また安全確認したくなりますよね。

大人がすべての安全環境を整えてから道路を渡らせるのではなく、少し手助けをすれば子どもが達成できるような領域を残しておく、そのような考え方ですね。もちろん、それをすべての交差点でやっていたら前に進みませんから、全部でやる必要はありません。そういった領域を少し残しておいて、子どもを育てていく観点を持つことが大事だということです。

つまり、「かわいい子には旅をさせよ」ということです。危険から遠ざけるばかりの教育になってはいけません。先ほどのイタリアの幼稚園の溜め池ですが、日本ならどうなるでしょうか。私が想像するに、日本で同じような環境が保育園のそばにあったとしたら、おそらく周囲に柵を立てるのではないのでしょうか。ここは危ない場所だと知らせるために、変なおぼけの絵でも描いて、なるべく子どもたちを遠ざけようとするかもしれません。しかし、それではいけない。危険な箇所は至るところにあるわけです。危険とどのようにつき合っていくかを考えさせる教育も大事だと思います。

これは奈良県交通安全協会のチラシの裏面です。こんなことをしていませんかと注意を促すイラストです。お父さんが「パパがOKと言ったら渡るんだよ」と子どもの手を引いている。子どもは「はい」と答えています。周囲の様子を全然見ていない。確かにここは安全に渡れるでしょう。パパが手をつないで渡るので、ここは安全です。ではお父さん、あなた一生こうやって子どもの手を引いて歩くのですか？ それは不可能ですよ。であれば、子どもがみずから学ぶ機会を奪わないでください、見守ることも大事です。危険を感知する能力を今のうちに身につけないと、小学校に入ったら1人で歩くのですよ、怖くないですかということを伝えています。

奈良県の安協では、このチラシを就学する子どもを持つ保護者に配布しています。子どもを大切に思えばこそ、子どもが自ら学ぶ機会を奪わないようにすべきです。先ほどのZPD

理論でいうところの、子どもに危険を考えさせる領域を残すことが大事だということです。

能動的な交通安全教育

次に、能動的な交通安全教育でなければなりません。これは先ほどの褒めるということにも関連します。「安全確認しなさい、右見なさい、左見なさい」と教えます。これらを習慣づけることも、もちろんいいことです。ただし、他者からやらされているようでは、本物ではないということです。やらされている行為は、口うるさく言う人がいなくなったら、「ああ、今日はやらなくてもいいだろう」となってしまう。だから、保護者がいなくても安全確認できる、そのような能動的な交通行動を身につけさせる必要があります。

それでは、子どもはそもそも安全確認できないものなののでしょうか。今日のテーマは、就学前後、幼児から小学校に入ることの子どもですから、大人と一緒に出かける時は大人に頼り切っています。大人と一緒にだと、あまり安全確認しません。また、たくさんの友達といると、ふざけ合ってしまう、とたんに警戒心が乏しくなります。

実際のところ、どうなのか。実験映像をご覧ください。幼稚園の年長の男の子です。お母さんと一緒に手をつないで道路を渡る場面です。子どもの横断特性がよく表れています。手は挙げていますが、ずっと下を向いていますね。大人に頼り切っているのです。これは学区内の安全な、本当に交通のある場所で実験しています。

次の映像です。ちょっと状況を変えています。さきほどと全く同じお子さんです。次の行動を見ておいてください。安全確認をしていますね。2回、右も左も両方見えています。また見ました。何度も繰り返して安全確認しています。なぜかという、お母さんに目隠ししてもらっているからです。大人といたら大人に頼り切っているのですが、その大人が頼れないと判断したら、自分で確認する能力を幼稚園の子どももすでに持っているのです。

もちろん、大人と一緒にいる時は、大人が子どもを守ればいいのです。大人が手をつないでしっかり守ることはもちろんいいのです。ただし、大人が全部の安全確認をやるのではなく、時々子どもにもやらせてみる。先ほどの映像のように、子どもは何度も首を振って安全確認するのです。

ここでは、ピグマリオン効果というものを使っています。これはアメリカの教育心理学者、ローゼンタールが見出したもので、ローゼンタール効果、教師期待効果といったと呼び方もされます。人間は期待されたとおりの成果を出す、人間は期待に応えようとする傾向があるという考え方です。

映像の続きです。このような情景もピグマリオン効果です。

さきほどの実験後です。年長の男の子には2歳の弟がいました。今度は、この弟をお兄ちゃんが守りながら、道路を渡れるかどうかを実験しました。もちろんお母さんの了解を得ています。こんなふうになりました。

弟は「ブプー、1個、ブプー、2個」と、走る車を数えて喜んでいる。年長のお兄ちゃんは、「だめ、だめ」と言いながら何度も安全確認しているのです。弟の手をにぎって。「よし、行くぞ、今だ」で渡った。この子は結局、11回安全確認していました。

このように、人間にはかけられた期待に応えようとする特性があります。他者にやらされている行動は監視の目がなくなったらサボってしまうのですが、期待をかけられれば、それに応えようと本気で行動するということです。

実は先ほどの実験後、お兄ちゃんはお母さんに大いに褒めてもらっています。「お兄ちゃんのおかげで君が安全に渡れた。これからも、そんなふうにして道路を渡って、君のことを守ってあげてね」と褒められて、「うん、うん」と喜んでいました。安全確認をして道路を渡ると褒められる。もっと安全確認したくなる。そのようにして安全確認をする習慣をつける。これが就学前後の子どもには大切ではないかと思います。

決して、目先の安全を否定しているわけではありません。その場が安全なのはとても大切なことです。しかし、私たち大人は子どもより先に人生を終えます。いくら子どもが大切でも、その子の人生の最後までを見届けることはできません。私たち大人がいなくなって後も、ずっと子どもを守ることができる、そのような教育が望ましいということです。

自転車の交通安全教育

最後に自転車のことも少しだけ触れさせていただきます。

学年別の死傷者数を見ると、歩行中の事故の死傷者数は学年が上がるに従って減ってきます。ところが、小学校3年生になると自転車と歩行者の事故が逆転します。これは警察庁の統計資料をもとに私が作成したグラフですが、3年生になると歩行者と自転車の立場が逆転して、死傷者数は自転車のほうが上回ります。その後はずっと自転車のほうが多くなっています。

デンマークやフィンランドといった北欧の交通先進国では、自転車の交通安全教育は、子どもたちが自転車に乗るようになる前に実施しています。小学1年生の事故が多いから1年生に歩行者の教育をする、3年生は自転車の事故が多いから自転車の教育をするという形にはなっていないということです。

京都市で国際交通安全学会がデンマークの方を招いて、幼児の自転車教室を開きました。「ストライダー」という商品名の幼児用自転車を使った教室です。足で地面を蹴って動かしますから、ストライダーは厳密には自転車ではなく遊具です。これは「椅子取りゲーム」をやっている様子です。音楽を鳴らしながら、「ピンク」と言われたら、地面に置いたピンク色の輪っかの中に自転車の前輪タイヤを入れます。場合によってはぶつかりそうになるので、お互い譲り合ったりしなければなりません。このように、自転車のルールやマナーの必要性を遊びながら学んでいく。自転車に乗る感覚も養うことができるゲームです。

子どもが自転車を運転する際の生態学的特性を調べてみました。1年生の女の子は直進時にステアリングが左右に大きく振れる、運転時の視線は低く、見ている範囲も狭いことがわかりました。3年生の男の子は、一時停止や減速をあまりせず、安全確認もせずに自宅からいきなり表に飛び出していきました。4年生の男子は、結構な頻度で信号無視をしていました。

これらの特性は、実際に子どもたちの自転車運転を記録した映像から明らかになりました。家を出る前、あらかじめ頭部にビデオカメラをセットします。「行ってらっしゃい」と送り出す際に、お母さんにカメラの電源をオンにしてもらい、戻ってくるまでの様子を撮影します。そうすると、子どもたちはたくさんの信号無視などをして帰ってきます。

今日は頭にカメラが着いて撮られているから少しはお礼口さんの行動をとるのではないかと、私も最初はそう予想したのですが、お構いなしでしたね。「すぐ表が道路だから必ず一時停止するようにいつも言い聞かせています」というお母さんが「行ってらっしゃい」と言った途端、その子はノンストップで一目散に表に飛び出していきましたからね。生態学的に考えたら、子どもとは、そういう生き物なのです。そこを理解して教育することが重要だということです。

三重県鈴鹿市の小学校でやった自転車教育の事例を紹介します。休日にグラウンドで実施しました。通常の教育とは違って、やってはいけないこともいっぱいさせました。コースの難易度も高めました。見学者はゼロです。普通だと椅子に座って見学している人がいますが、みんな歩行者として参加して自転車を邪魔していいということにしました。無人のグラウンドで一人ひとりが自転車の練習をしても仕方ありません。普段は大勢の人が歩いている中で自転車に乗っているわけですから、見学者にもコースの中を歩きまわってもらいました。

やってはいけないこともやってみたと言いました。例えば、携帯電話でおしゃべりしながら

ら自転車を運転して会話が成立するのか試してみた。校長先生と簡単な会話をしながら自転車に乗ってもらったのです。そうすると、スラロームコースを走りながら、満足な会話をすることはできません。自転車を運転するのに精いっぱい、会話に注意を向けられませんでしたから。そのような体験を踏まえて、「電話しながら運転するのは無理だね。それならば、止まって電話したほうが絶対いいね」とみんなで確認しました。

今日はさまざまな人間発達のモデルをベースにして交通行動を考えてきました。武庫川女子大学の河合先生は、「新たなシステムへの変化の前には不安定な移行前状態が存在する」と指摘しています。子どもの交通行動においても、より上位のシステムに移行する時には揺らぎがある。できる時とできない時がある。7歳児の歩行者事故や3年生の自転車事故が増加するのも、それが次のシステムに移行するタイミングなのではないか、発達的な問題が背景にあるのではないかと考えられるということです。

「子どもの命より大切なものはない」。私は常にそう考えています。ぜひ皆様方が子どもたちに有効な交通安全教育を施して、被害者にも加害者にもならないように育てていただければと思います。ご清聴いただきまして、ありがとうございました。

グループ討議の結果

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	子どもの命を守るために
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室年3回 幼稚園や小学校の体育館で実施（警察署、ダミー人形、自転車を使用） ・紙芝居絵本を活用して幼稚園や保育園へ訪問(年長 年3～4回) ・仙北地区小学校7校、幼稚園で教室実施(警察に協力、ホンダの教材)
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・学校や園に出向くための依頼方法は ・予算の捻出はどうする 県の子育て支援、助成金を利用 ・自分達のできる範囲で利用しながら実施 ・子どもの目線を考える
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・一方的ではなく対話型で ・子ども達の命を守る教育を目指す ・子ども達に伝わるような事故防止の指導法を考える ・「自分の命は自分で守る」教育を繰り返し行うため、今回の講習会の内容を伝える 中・高校生交通安全甲子園があれば良いと思う(全国の好事例をわかる)

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	高齢者に対する交通安全活動における課題と対応
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・反射材の普及を継続するため、イベントへ出かけて配布。世帯訪問をしながら配布 ・体験型シミュレーションで危険体験してもらう ・安全講習等を実施し自身の自覚を促す仕組みが大切
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・反射材をなかなか受け取ってもらえない。拒否されてしまう ・免許返納をどのように進めるか。家庭での大きなもめごとのひとつ
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・地道な活動を継続することが重要 ・薄暮や夜間の事故対策に反射材は有効。一層普及を進めることが大事 ・免許返納は地域によって異なるため、各地区の参考事例を取り入れる

グループ名	グループ 街頭指導時の啓発活動における課題と対応
討議テーマ	街頭広報
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・安協と一緒に月1回マスコットの配布活動 ・3.11 で被災後、大型ダンブが多くなったのでパンフやティッシュ、地域の特産物（魚せんべい）を配布 ・秋の夕暮れ時にプラカードで事故防止活動（安協と一緒に） ・毎年、県民運動の朝にスーパー入口や国道で街頭活動を実施 ・帰省時、6支部で朝の登校中の見守り実施 ・4月から11月の毎月1と15日に警察と街頭活動 ・八戸市は「ほほえみカード」を作成し大型商業施設や病院等で反射材配布
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・若手の育成 ・会員減少 ・活動の担い手不足
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・若手の育成を行政に依頼 新入学時に母親に母の会への登録を依頼（若い人は仕事等で忙しい） ・男性の参加を呼び掛ける ・街頭広報中に危険を感じたら逃げる（保険加入の予算がないため）

グループ名	グループ 家庭と地域の交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	<ul style="list-style-type: none"> ・家庭への呼びかけ ・地域との関わり
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・安協や管轄団体と協力して世帯訪問や子どもの見守り ・安協と世帯訪問 “命のバンド”各家庭に2つずつ配布 ・「愛のひとこと」運動 地域や外出先で交通安全の呼びかけ ・高齢者世帯訪問（家庭ごと個別に呼びかけ） ・行政や安協と駅前ティッシュや反射材を配布
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・働いている人が多く活動に参加する人が少ない ・若い人を参加させるには ・魅力のある母の会のアピール方法
対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・内容の濃い活動 学校や園へ呼びかけ賛助会費を集める ・地道な活動（積極的に会議に参加し顔を覚えてもらう）で認めてもらう ・命を守る活動を！

講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん お疲れさまでした。では2日間の講評をさせていただきます。まず1日目は金沢星稜大学の池田先生の講演がありました。一般市民を巻き込んだ社会活動にあっては、やはり「笑顔・笑い」が必要である。その点を先生は非常に大事にされていらっしゃるという印象を受けました。「笑いは心と体を元気にする栄養剤である」。我々の活動を進めていくうえでこれは大変貴重な先生からの示唆にとんだお話であったと記憶しております。

それから、本日の講義です。大阪国際大学の山口先生から、「子どもの交通行動と発達の関係」という視点から、まさに幼児の発達特性に応じた指導をしないと、ただがむしゃらにやっても効果は上がらないという非常に大事な点を先生は強調されました。

また、我々の日々の活動を通してまいりますと、「人は期待に応えるものだ」というピグマリオン効果を思い出されます。おそらく私たちが一生懸命やることによって、一般の地域の人たちは皆さんの活動に気づき、それに期待をかけるということになってくると思います。

そういう意味で、先ほどのグループの報告の中で、世帯訪問した時に戸をぴしゃっと閉められてしまったというお話がありました。このあたりのことも、今後、我々が一生懸命に活動をしているのだなと住民の皆さんから理解していただく、気づいていただくような方策をこれまで以上に考えていかなければいけないと感じました。次に活動事例発表ですがこれは昨日講評いたしましたので割愛させていただきます。

最後にグループ討議ですが、皆さんが討議中、私が各グループを回った中で印象が非常に強い言葉の1つに「ばばの会と言われている」という話を耳にしました。まあ自虐的におっしゃったと思うのですが、私たちの活動は単に子どものためだけでなく、孫の代までも交通安全活動をやっている。「ばばの会」と言われるのなら「ばばの会」と呼んでくださいよ。そんな気持ちで今後とも進めていかれたらよろしいかなと感じました。何と呼ばれようといいいのです。社会のためにやっていけばいいし、皆さん方のなされる活動は、相手だけではなくて自分のためにプラスになるという理解をして進めていくことが必要だと思います。

ただ先ほどもお話が出ましたね。「会員を増やしたい」、今、会員がどんどん減って「じり貧」になってしまっている、振り返ってみたら「自分しかいない」というだけの組織活動ではそれは成り立ってまいりません。そのことも注意をしていくことが大事だろうと思います。

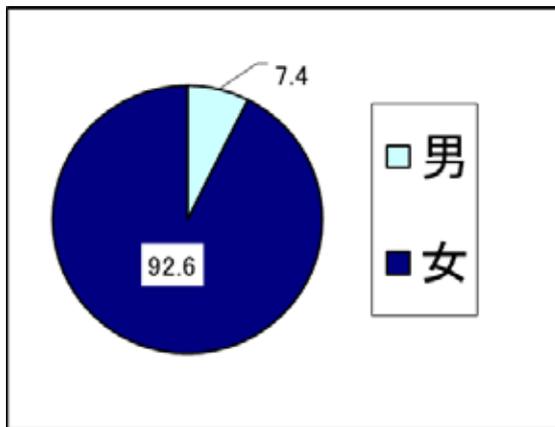
最後になります。言葉がいいかどうかわかりませんが、平成30年中の「人口1万人ごとの死者数から見た安全な市町村、危険な市町村」というデータが「交通事故総合分析センター」から公表されております。これによると、全国1,896市町村の中での平均死者数は1万人当たり「0.26人」なのです。その中で東京都23区は「0.09人」で平均の3分の1なのです。視点を変えてみると、東京23区は全国よりも3倍も安全とみることができます。

では、青森県の場合中では人口10万人当たりで見ると横浜町が一番高く「2.15人」です。ちなみに青森市の「0.31」。ですから横浜町は7倍ぐらい青森市よりも危険とみることができます。しかし横浜町の交通事故で亡くなった数は1人なのです。ですから、交通事故データというのは、それが何の視点として見てくるかによって変わってきてしまうということをご理解いただきたいとともに、やはり安全な社会に一步でも近づけていくことが我々の活動の最終目的でもあらうと思います。

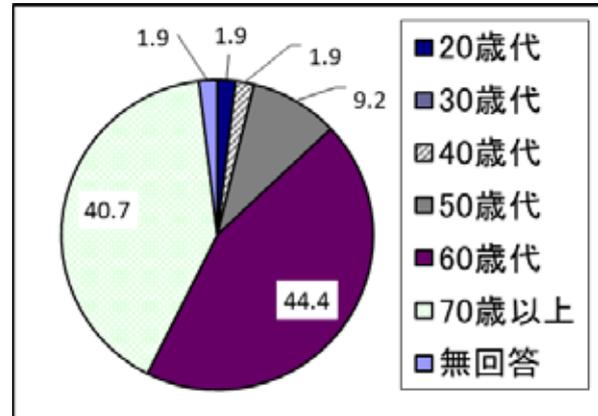
皆さん方の日々の活動が一層安全な地域を県内、あるいは自分たちの地域の中でつくっていくという気持ちを忘れず、今後ともご活動いただければと思います。時間がまいりました。これで私からの講評を終わらせていただきます。ありがとうございました。

3. アンケート集計結果

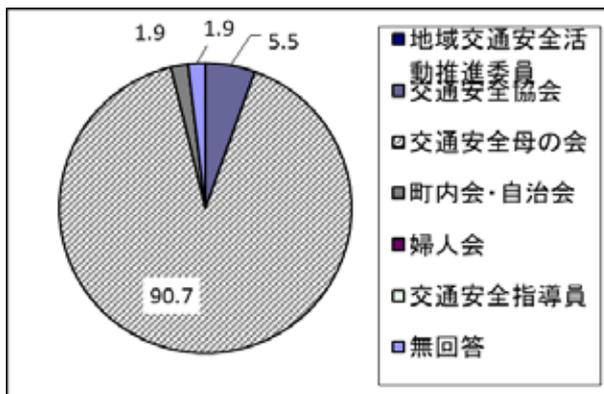
1. 性別



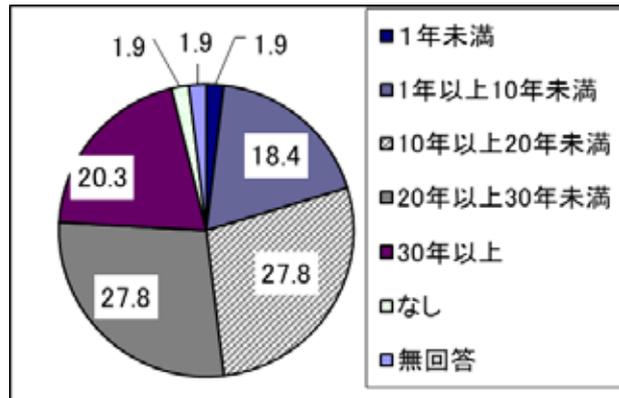
2. 年齢



3. 所属団体

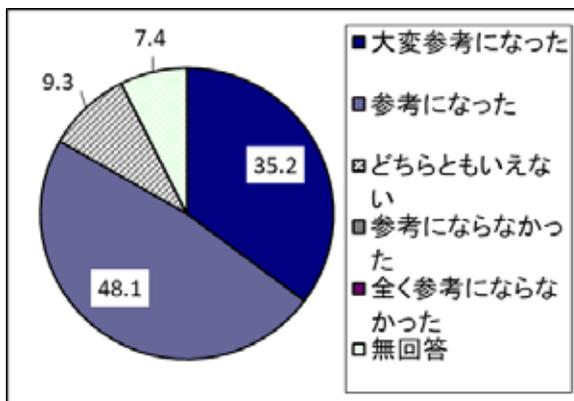


4. 活動年数

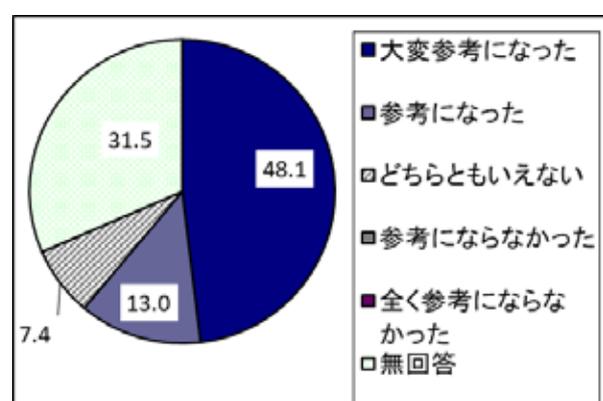


5. 評価

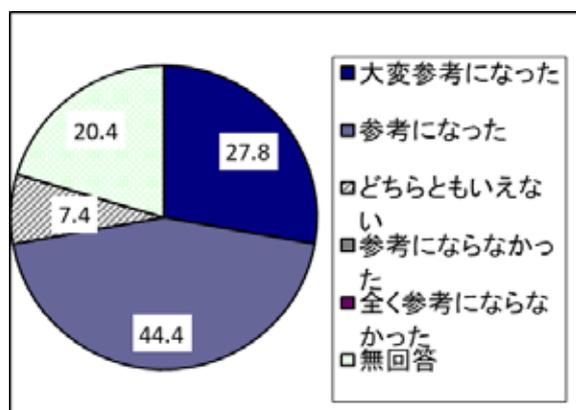
[講演 講師：池田 幸應 先生]



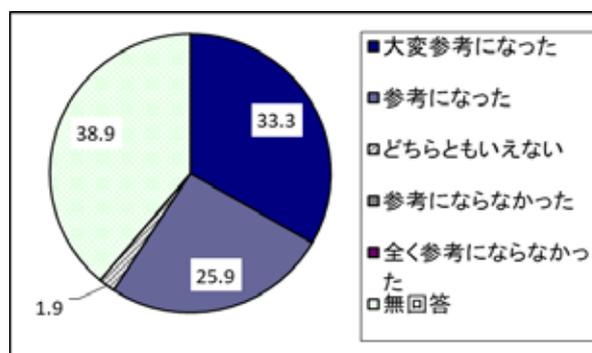
[講演 講師：山口 直範 先生]



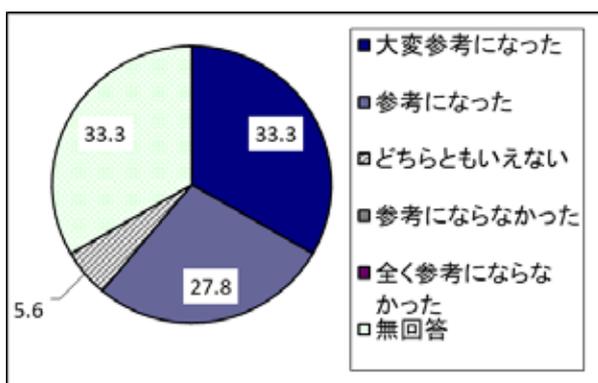
6. 活動事例発表



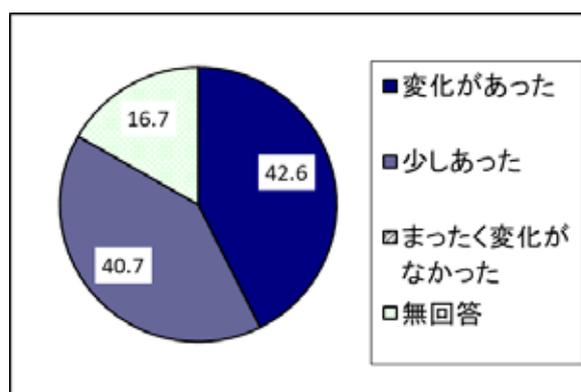
7. グループ討議



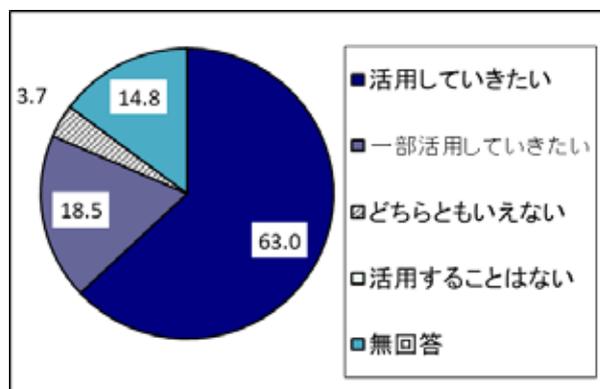
8. 総合評価（講習会全体として）



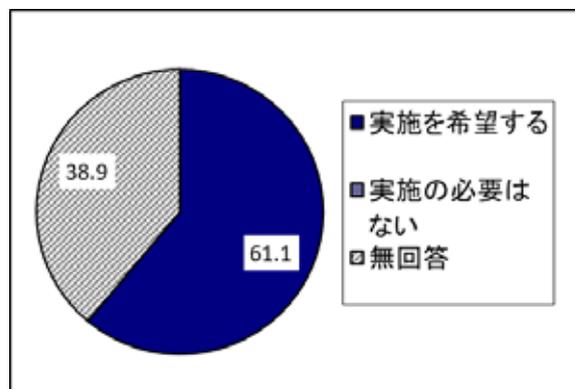
9. 講習会参加による意識の変化



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. 今回の内容以外で取り上げて欲しいテーマや内容

- ・ 母の会以外の他団体との交流 (2)
- ・ 交通ボランティアの横の連携はどうなっているのか。どのような会があるのか。お互い協力し活動すれば省力化できる
- ・ 今回の内容も良いですが、実施県の活動見学なども検討して欲しい
- ・ 高校生の発表を含めた交通安全甲子園などあっても良いのでは
- ・ 個人情報やプライバシーの壁で世帯訪問が難しい。その問題をクリアにした事例を聞きたい
- ・ 限られた財政の中で交通安全を訴える効果的な手法。人手不足、高齢化社会の中でも維持できる組織運営の事例
- ・ 自転車について
- ・ 今後の母の会の活動について
- ・ 今の時代にあった母の会の活動とは
- ・ 免許返納をした方の話
- ・ 歩行者への安全教育

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

- ・ 人と人とのふれあい。少しでも若い方の心をつかむ活動をしていけるか
- ・ 交通指導する際の具体的規則違反などを注意してあげる。自転車の歩道通行や横断報道など機会を見つけ学ぶ
- ・ 福島県の「カルタ」の活動が良かったので子どもから高齢者の方に薦めたい
- ・ 自分自身が楽しめる活動を心がける
- ・ 母の会、安協、教職員と一緒に交通規則を学ぶ機会があれば良いのでは
- ・ 活動発表はどこの県や地域も同じ活動の繰り返しで変化がないように感じた。各団体の特技を生かした参加者全員の交流会をしてみても
- ・ 他団体との交流
- ・ ボランティア組織の在り方と存続の勉強会
- ・ 現場に立った実践指導があれば良いと思う
- ・ 街頭指導の実技的な支援。より効果的な指導をできる場、講習を希望
- ・ 自身もボランティア活動中だが安協や指導隊との協力に加え町役場にも参加協力してほしい
- ・ 青森県ではキャラバン隊が白バイ隊と一緒に反射材の効果、シートベルトコンビンサー体験などを実施
- ・ 情報交換 自身の地域に少しでも取り入れたい。他県の方の活動の意気を感じられる
- ・ 知識に触れる機会、特に実際に体験できる活動
- ・ 課題を見つけ解決する手法を学べる機会

設問10. 講師への質問・意見等

池田幸應先生

- ・ お話がとても良かったのですが、少し早口な部分が聞き取りにくく残念でした (3)
- ・ 大変勉強になりました (2)

- ・ ボランティア精神、地域貢献についての話が良かった。体験活動を通して子ども達や若い方にボランティアの心が芽生えるのを待ちたい
- ・ 「三つ叱って、五つ褒め、七つ教えて子は育つ」親もそうだと思った
- ・ ボランティアについてのお話が自分を褒められたようでうれしかった
- ・ 活動的で楽しい先生だと思った。全ての事を楽しんでするのが基本だと理解した
- ・ 次世代につなぐ地域社会全体でサイクル的に子どもを育てる重要性は大変参考になった
- ・ 夢をもった子どもの育て方

山口直範先生

- ・ 子どもに対する指導方法が大変勉強になった
- ・ 楽しいお話だった
- ・ とても内容が濃く、分かりやすかったです。地域で率先して指導していきたい
- ・ 親や大人からみた子どもへの交通安全がとても良くわかりやすかった
- ・ 幼稚園や小学校の親にも聞かせたかった
- ・ 「子ども目線」自分自身忘れていた
- ・ 子どもは成長によりできることとできないことがある。大人が全て教えずに子どもが考える部分を少し残して指導することが大切である。大変勉強になった

設問 12. その他の意見・要望

- ・ 本研修会は実施内容がマンネリ化し参加者も毎年同じ様な気がする。内容の再検討を希望 (2)
- ・ 参加者同士の交流会を希望 (2)
- ・ 池田先生のお話がとても良かった。もっと多くの方に聞かせたかった。今後、活動をする時は笑顔を忘れずにいたい
- ・ 他県の活動がとても参考になり、自身の活動を見直すことができた
- ・ 資料の字が小さくて見にくい
- ・ 他県の活動で実践できるものは、地域に帰って取り上げてみたい
- ・ 母の会主催のようだったので他団体を交えた講習会を期待したい
- ・ 交通安全活動はよく「マンネリ化している」と評されるが、繰り返し継続することも使命と考え今後も頑張ろうと思う
- ・ 二人の講師の先生方のお話がとても良かった。私自身、高齢になりましたがもう少し頑張りたいと思った
- ・ 免許返納 これをできるだけスムーズに進めることを勉強していきたい。「限定免許」は大きなメリットだと思う
- ・ 初めての参加でした。他県、他地域の活動など参考にしたい
- ・ 参加者の皆さんから、若い人へつないでいく難しさが目立つようになったと思い知らされた
- ・ 会員の高齢化、後継者不足などどちらの地域でも同じ課題を抱えていると感じた
- ・ 参加者が主婦層なので一個人からできる対策方法が実現できる講習を希望。またドライバー視点での講習も希望

4. 記録写真



開会挨拶（内閣府 石黒主査）



講演 池田幸應先生



活動事例発表



講演 山口直範先生



グループ討議



講評 星 忠通先生