

## 近畿ブロック



< 2日目 >

8:30 ~ 9:00	(30)	受付
9:00 ~ 10:50	(110)	<b>グループ討議</b> 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 自転車に対する交通安全活動における課題と対応 交通安全啓発活動における課題と対応
10:50 ~ 11:30	(40)	<b>グループ討議結果発表</b>
11:30 ~ 11:50	(20)	<b>講評</b>
11:50 ~ 12:00	(10)	<b>主催者からの連絡事項</b> : 内閣府
12:00		<b>閉会</b>

## 2. 講義等の記録

### 【1日目】

#### 講演

#### 「交通ボランティアを考える」

安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん こんにちは。ご紹介いただきました安全教育研究所の星でございます。

今日は、「交通ボランティア活動を考える」というタイトルで一緒に考えていってみたいと思います。まず、「ボランティア」という言葉。これは正直言って我々に余りなじみがない言葉ですね。最近ならともかく、私の年代ですとボランティアというのは「勤労奉仕」のような感覚で、「ああ、そうか」と納得してしまいがちです。今日はそのボランティアとは一体何なのか。特に、交通ボランティアと我々は呼ばれておりますが、どういう条件、内容を満たすことが必要なのか。その辺のところを一緒に考えられればと思っております。

レジメにあります。今日はトピックスを5つ挙げてみました。このトピックスを大きく2つに分けますと、全体的な広い意味でのボランティアと狭義としてのボランティア、すなわち我々の課題であります交通ボランティアに分けて考えていきたいと思っております。

まず、「1. ボランティア活動とは」に入ります。最初に「私は誰でしょう」とありますね。ここにヒントが書いてあります。大分県、行方不明の男の子……。そう、スーパーボランティアの尾畠春夫さんですね。最近、この尾畠さんのボランティア活動が子どもたちに「ボランティア」についてイメージをさせる1つの大きなトピックスだったのかなと思っております。そもそも「ボランティア」とはどういう意味なのか？ またどういう背景から生まれてきたのかということをごここでは取り上げております。いろいろな説があるのですが、語源としてはラテン語のようです。ラテン語の「volō」。意味は「求める、願う、志願兵など」など、いろいろな訳し方がありますが一般的に我々が関係するのは、あの十字軍ですね。十字軍が一番わかりやすいと思います。ですから、相当昔から出ている言葉には違いないのです。ただ、ここでの「ボランティア」というのは、実は交通だけではなく、宗教との関係が非常に強いことが1つの特徴として挙げることができると思います。

ボランティアと言われるための条件には4つの大原則があるのです。でも、その条件が最近では変わりつつある事も事実です。しかし、古典的な意味での4つの条件。1つは「自由意志」です。「あなたがこれをやりなさい」と偉い人から命令されてするのではなく、自分の意思、自由な意思で参加して活動していくのが第1の条件と言われております。

第2番目「連帯性・社会性」です。この活動は一人では限界がありできるものではありません。複数の方が一緒に活動し、社会に貢献するものでなければなりません。

3番目、これは最近一番変わってきているのではないかと指摘されているところでもあります。「無給性」です。要するに、お金にはならない、お金はもらわないという事。現在ではこの「無給性」が若干変わりつつあるのも事実です。確かに無給で、自分の手弁当で活動することが望ましいのは違いないのですが、せめてバス代ぐらいください、せめてお昼のお弁当ぐらいください、という形で今は変わってきているのも事実です。しかし「交通ボランティア」になりますと現実的に手弁当になっている。これも事実だと思います。今、私が申し上げているのは「交通ボランティア」に限ったことではなく、もっと全体的なボランティアについてご説明している次第です。

そして4番目、「先駆性・創造性」です。これはよりよい社会をつくるのだというボランティア活動精神の一番根底になるのです。結局はお金や名誉、そういうものではなく、最後

は自分自身を変える事。こういった活動を通すことによって、これまでの自分をより崇高な段階にまで向上させる。ボランティア活動はもちろん人のためにもなる。社会のためにもなる。しかし、最終的には自分自身のためになるのだという事。これが非常に大きい。にもかかわらず、周りからみてこの辺の理解が図られていないのも事実ではないかと思うのですね。

ですから、今日、参加された皆さん方は、毎日毎日さまざまな活動をしている。その活動はもちろん子どもたちのために、地域のために、国のために、社会のために結びつく活動ですが、その最後の最後は自分のため、自分を高めていくための活動なのだということを常に頭の中に置いておく必要があると私は思います。そして、これは後ほど出てくる問題だと思いますがボランティア、特に交通ボランティア活動を進めていこうとする若い人たちの参加がだんだん減ってきています。おそらく、皆さん方の悩みの1つは、自分たちの後をどうするのかだと思うのです。それと、社会のための活動という考えも大切ですが、一番大切なのはあなた自身のためなのだとすることを常に訴えかけていかないとはいけません。それでも難しいかもしれませんが、本当のボランティア精神というのは、人のため、社会のためであるけれど、最後の最後は自分のため、自分を高めるためにあるということをぜひご理解いただければと思います。

次、「日本のボランティア活動」についてです。日本のボランティア活動の歴史は、随分古いと思うのですが、ボランティアという言葉が我々の社会の中で耳に入ってきたのは1960年ごろからでした。皆さん「ナホトカ事件」をご存じですか。日本海側の島根県だったでしょうか。ロシアの船ナホトカ号から原油が流れ出た事件がありましたね。その結果、隠岐の島の近くで原油が岩にこびりついてしまったのです。鳥が翼を傷めて飛べなくなって死んでいく。もちろん魚も死んでいく。この現状、原油を何とか除去しようという動きが日本人の心を動かしたのです。それから、その少し前の1995年に言わずと知れた阪神・淡路大地震が起きました。この地震の後、ボランティア数は年間延べ138万人が活動したと言われております。この1995年1月17日に発生した阪神・淡路大地震の日をもって「防災とボランティアの日」が制定されました。言ってみればボランティア元年だと思っていいいのかもしれませんが。

では、このボランティアにはどのような分野、領域があるのだろうか。例えば、安全・安心な街づくりとか、我々が関係する交通安全、防犯・防災、高齢者や障害者の支援、自然環境の保護。あるいは災害被災者の支援、国際交流や国際協力など。代表的なものは5つだけにすぎませんが、もちろんこれだけではないですね。最終的には、我々人間が活動する全ての場面にこのボランティアの分野や領域があるということを理解しておけばよろしいと思います。

実は最近、このボランティア活動の中で世界的に注目された1つの出来事があるのです。世界の国々が「えっ？」と思って注目したボランティア活動があります。それはドイツの「最後の旅」なのです。これはどういうボランティア活動だったかということ、あるおばあさんがご主人と死に別れました。1人で生きていて、病気になる、次第に生活が困難になって施設に入りました。がんを患い、ステージ4ですからもう末期ですね。その時、地域の代表の方が施設に行って「おばあさん、今何が一番したいですか」と聞いたそうです。おばあさんは「亡くなった主人と初めて出会った場所に行きたい」と答えたそうです。それは施設から2~300キロ離れた海岸なのです。おばあさんにとっては、そう簡単に行けるところではありません。そこからがボランティアの皆さんの活躍なのです。車を提供する人。車を運転する人。看護師さん。介護をする人。全員がボランティアなのです。合計4名でおばあさんを海岸に連れていったそうです。おばあさんもご主人とお会いした当時の海岸は覚えているのですが、今は情景が随分変わっていたようでした。しかし、当時もあった「木」が目印となり場所がわかったのです。その木までは車で行けないので、車椅子を押してもらいながら行ったそうです。おばあさんは「この場所で私は亡くなった主人と出会ったのです。もう私

は思い残すことはありません。皆さん本当にありがとう」とボランティアの皆さんに感謝し、お礼を述べて施設に帰りました。それから間もなくしてそのおばあさんは息を引き取ったということです。

我々がこれからおばあさんの立場になるかもしれない、介護される立場になるかもしれない。それはともかくとしても、このような活動は国としてはやっていません。地域でないとできない、大変センセーショナルな活動なのです。仲間が違って、こういう気持ちを大事にしてボランティア活動をしていく事が我々には望まれているし、これからますます望まれてくるのではないかと考えて紹介した次第です。

次に、「個人ボランティアの特徴」についてです。これは社会福祉協議会の全国の実態調査を私なりにまとめたものです。そもそも個人ボランティアは男と女、どちらが多いのか。この図のとおり女性が7割、男性が3割なのです。年齢構成では半数が60歳以上。これは我々から見ても妥当な数字ですよ。社会で仕事をされている若い人が活動に参加してもこれだけの人数、割合にはいかないと思うのです。しかし、この割合はボランティアの活動内容によって相当変わると思います。例えば今回の雨による千葉県の豪雨災害。あの時は完全に男性の参加割合が多かったです。ですから、今までボランティアとは、ややもすると「女性化」されたボランティア活動が我が国の特徴だったのかもしれない。

しかし、これからは活動内容によって男性の参加が確かに高まってきている。ですからボランティアのタイプは大きく2つに分かれると思います。1つは、ここに挙げました労働力を提供する人。力仕事と言ったらいいでしょうか。例えば先ほどお話しした千葉の災害ボランティア、こういった力を提供する労働力提供型のボランティアが1つのタイプですね。もう1つは、皆さん方のようなスキルや知識を提供して参加をしていくタイプ。実際、女性が労働力を提供していくのは中々大変だろうと思います。

次に「2.交通ボランティアの歴史」についてお話します。今まではボランティア全体の話をしてきましたが、ここからは交通ボランティア組織に限定して考えてまいりたいと思います。まず、交通安全週間（運動）期間によって名前が違いますが、実は日本では昭和23年から始まっているのです。ご存じでしたか。交通ボランティアは結構昔から活動しているのです。昭和23年当時、私はまだ小さかったです。うる覚えですが当時の交通安全対策は道路がまだ舗装されておらず、取り締まりが中心だったのではないかと記憶しております。例えば警察官がトラックを停めて、当時はパタンパタンと動かす腕木式の方向指示器ですが、それがちゃんと作動するか。ブレーキを踏んだらきちんとテールランプがつくかなど、作動確認が主で、一般市民まで巻き込んだ活動ではなかったように記憶しております。さらに「子どもの安全」についてですが昭和45から46年の時に大変盛り上がりました。当時、私の記憶ですと、この頃、中学生以下の子どもの死者数はほぼ2,000人くらいでした。昭和45年に1万6,700人くらいの死者数でしたが、その中の2,000人は子どもでした。皆さんがかかわっている幼児の占める割合はその中でどのくらいだと思いますか。500人？ 6割くらい。実際に具体的な数字でいきますと、昭和45年の子どもは1,997人です。そのうちの幼児は1,268人、63%、6割ちょっとです。皆さん方もご記憶にあると思いますが国としても何か対策をしなければという時期でした。子どもの事故防止が一番大事ですが、特に幼児を何とかしなければいけない。そして組織されたのが「幼児交通安全クラブ」なのです。

皆さんは当時、我が子の手を引いて幼児交通安全クラブに行っていってらっしゃったのかもしれない。この幼児交通安全クラブ。各地区で当時は3万8,000カ所くらいあったのです。今は3,000くらいです。10分の1に減っていますがまだ活動はしています。

実は幼児交通安全クラブを結成しようという機運が日本中に広がった背景には実はもう1つ理由があるのです。当時は保育園にも幼稚園にも行っていない、組織に入っていない子どもが多かったのです。当時有名なクラブでは山形県の「かもしかクラブ」とか滋賀県の「ぞ

うさんクラブ」という名前だったかな。大変熱心に活動されていました。

これは幼稚園や保育所がつくったクラブではなく、地域型のクラブなのです。地域型なので、そこには幼稚園の先生等が入っていない。地域のお母さん方がリーダーをし、教材をつくり、子どもたちの安全を守ったのです。週に1回ぐらい活動されていたので大変だったと思います。幼児交通安全クラブで学んだ子どもさんと、何にも入っていない子どもさんの事故率はどのぐらいだと思いますか。当時の総理府、今の内閣府ですが警察庁と一緒に調査をしました。結果、幼児交通安全クラブに入っていた子どもの事故率は入っていない子どもに比べ何と3分の1だったのです。やはり効果が大きかったのですね。

これは、幼児の事故数や死者数を減らすというだけではなくて、幼児期に親を含めた子どもの指導をやっていけば、必ず将来、よき交通社会人になっていくという強い信念が生まれたのです。子どもの交通安全クラブを担当した都道府県、市町村、あるいはお母さん、母の会、安全協会の皆さん。そういった方々の力、努力はすばらしいなと思います。

それから、この幼児交通安全クラブは世界のどこで生まれたか。実はイギリスなのです。リスの愛称の「タフティクラブ」の活動が日本で紹介され、そのオーガナイザーが日本に來られて、全国10カ所で講演して回りました。これが原点です。大事な点は、イギリスも日本もお母さんが中心になって生まれてきたボランティアなのです。もちろんお母さんたちは無給で一生懸命活動していました。そういう活動が背景になっています。

次に「3.交通ボランティアの活動の実際」についてです。我々が交通安全ボランティア活動の一員としてやっていくためには何が必要なのか。そこに私がどうしても必要だと思う事を挙げてみました。子どもからお年寄りまで、歩行者、自転車、バイク、車の運転など、人間が動いている交通の中で行動している仕組みがわかれば、我々のボランティア活動はどこに重みを位置づけたらいいのかわかってくると思うのです。私はこれを「行動のメカニズム」と名づけております。我々人間は誰でも3つの箱を持っていると言われております。それは「感覚器官」、「脳（中枢器官）」、「行動器官」です。この3つがつながっている時、感覚器官の情報が中枢、脳に行って正しい判断がされ、その判断に基づいて、止まる、歩く、走る、ブレーキを踏むなどの行動につながる。これが一連になっていけば論理上は事故が起きないと見てよろしいのです。我々も学校や家庭、地域社会でもこの3つが一連となるように努力しているのです。とりわけこの中で子どもは最初の箱に弱みがあるといわれます。これは多分、この後の山口先生のお話にもあると思いますが、目や耳の機能というのは最初、ここに繋がってきます。最近、高齢者の事故が増えていますが、この一連のつながりが落ちていってしまう。この流れがスムーズにいかないのが事故の原因の1つになっていますね。

では、我々交通ボランティアとすれば、子どもの弱みとなる目や耳にどう対応すべきか。もっと目をよくしましょう。そんなことできません。もっと頭の中をよく整理させましょう。これもできないです。運動器官をもっと伸ばしましょう。これも難しい。となると、何か。ここに大事なものがあるのです。この流れを変えてしまう要素。私は「阻害要因」と名づけております。この阻害要因となる情緒や欲求、興味、意識などがこの流れを邪魔してしまう。

ですから、我々のボランティア活動の中心の1つには、子どもの情緒を安定させるような働きかけを家庭にもっともっとしていく事が大切なのです。交通ボランティアの活動は、この阻害要因の安定化というところを目指すことが必要なのです。阻害要因の最後に「意識」がありました。我々の交通ボランティア活動というのは子どもだけではなく、住民の安全意識を高めさせていくためにあるのだと思います。おばあちゃん、おじいちゃん、信号を守らなければいけないですよ。事故になったら大変ですよ、自分だけではなくて周りの人も困るのですよ。そういう事を地道にやっていく活動も、ここの「意識」というところにつながるでしょう。あるいは、今の日本の社会は、独居老人、お1人の生活者が多くなってきています。そこに皆さん方が警察官や民生委員の方と一緒に訪問し「こんにちは、お変わりないで

すか。出かける時は反射材を着けてください。反射材は車のライトに反射して、ドライバーからよく見えるのですよ」と言う。ここに夜間の安全に反射材は大切なのだなという意識が起こるのです。この活動を皆さん方は50年も60年もやってきたわけです。

最近、交通事故は死者が少なくなった、3,000人台になったのだからもういいのではないかというような間違った声も聞かれるのも事実だろうと思うのです。でも、我々の活動は、草の根活動と言われます。少しでもこの流れを止めてはいけません。切らずにつなげていく。地域のお年寄り、地域の交通安全。これは我々でないとできないという気持ちを改めて持つていくことが大切ではないかと思えます。

さて次は「活動の対象」についてです。皆さん方もいろいろな方を対象にされていらっしゃると思います。ここで挙げている対象者への直接活動としてドライバーに訴えかけていくのも1つです。歩行者から運転者まで、交通手段が変わってもその人たちに訴えていく。直接訴える活動が交通安全のボランティア活動です。皆さん方がやっていらっしゃることは間違いのない直接活動ですね。

もう1つ、子どもから高齢者、あるいは歩行者から運転者まで直接訴えかけていくのですが、この人たちを取り巻く人々、すなわち間接的な人々への働きかけも実は同じぐらいに大切になってくる。子どもであれば、子どもにはもちろん、その母親にも訴えかけていく。それは間接的な指導にもなるわけです。こういう形で対象者をみますと、直接訴えかける活動と、彼らを取り巻く社会、家庭に働きかける間接活動も同じぐらい大事になってきているということですね。

次に「4.活動活性化のための課題・方策」へ進みます。先ほども話しましたが、もう交通安全なんかいいのではないの？ という声もあるのも事実です。しかし、そういう声を出す人たちが悪いのかということそうではない。我々にも何か活動してきた中で反省点があるのではないかとここをここで申し上げたいと思います。先ほど、我々の活動を軌道に乗せる3つ条件を挙げました。皆さん方の活動スキルを上げていくにはリーダーだけではなく会員のスキルを上げるのが非常に大事です。ですから、今回のような講習会に参加してみるとか勉強会に行ってみるなど活性化のための活動を軌道に乗せるための1つではないかと思うのです。それから、もういいのではないの？ と言われる声の裏側には、何か地域で活動していただいているようだけれど、やっていることが去年と全く変わっていないねとか、いつも同じだねという印象を住民が持っていたとしたら活動のマンネリ化を防がなければいけない。このマンネリ化を防ぐためには、今回の講習会でも予定されているグループ討議での情報が重要となっていきます。他地区の活動内容を聞き、参考にして、私の地区でもやってみようとなります。そういう事でマンネリ化防止は図れるのではないかと思うのです。

そして次に大事なのが活動を活性化するための問題です。活動を運営する上で大事なものは、やはり活動資金です。熱意も大事ですが、熱意だけでは活性化を図るのは難しい社会になってきている。では、国に、行政に資金を出してもらえるか。行政自体もお金がないのです。では、私たちが個人的にお金を出すか。そういう訳にもいかないです。我々は労力や時間を提供している訳ですからその上、お金までは難しいですね。

では、資金を集める活動をどこでやるか。昔でしたらバザーをやったりして地道に集めてきましたが、もうそれにも限界があります。地域の皆さんに「お金ください」とお願いしたら、財布を開いて「はい、どうぞ」という人はいない。皆さん、これからは地域の企業に依頼してみたらいかがでしょうか。地域の企業10社に話を持っていったら9カ所は断られるかもしれない。でも1社は真剣に検討してくれるかもしれません。例えば、他地区の成功例ですと地元の信用金庫や銀行に相談に行ってみたら、話を聞いてくれたそうです。ここで大事な点は、「この活動を活性化するためのお金をください。資金を募集しています」と言っても誰も聞いてくれません。大事な点は、皆さん方の過去の活動をまとめ、今まで我々はこの

地域で一生懸命やってきた。もう一歩、皆さんの企業からの資金援助をお願いしたい。この活動を地道ながら続けていく。これは会長さんだけがするように理解されがちですが違うのです。みんなで手分けしてやらないといけないと思います。

さて、次は「活動の展開」です。皆さん方の今までの活動も見直しをする必要があると思います。大事な点は一人で活動するより集団での活動が効果は大きいという事。これは既に皆さんがやっているとおりです。そして新しい活動の方向性を探す事。同じことをやっているのではなく、他地区ではこんなことをやっているのだから私達もこれをやってみましょうという「情報」を使っていくという活動です。大事なのは次の3番目。新規メンバーの拡大です。交通安全活動が始まってもう50年以上たっています。そこに参加している方々の高齢化が進んでいるのも事実です。後ろを振り返ったら誰もいないみたいな状況ですね。ここで1つ提案です。新規メンバー加入のために地域の皆さんから「あ、そうか」と思っただけのような活動を皆さんが考えていただく事です。声を高らかに「一緒に交通ボランティア活動をしましょう。皆さん参加してください。今度来てください」という声掛けや広報も必要でしょう。でも、これは新規メンバーの拡大です。どうやったらいいのか。これはなかなか簡単ではありません。私もやってみて、必ず成功したわけではないのです。1つご提案したいのが地元の女子大生とか高校生に対して「ちょボラ」。「ちょこっとボランティア」として声掛けをしていただきたいのです。

例えば朝、街頭で子どもたちの安全を見守っています。そこに1回でいいので出てもらえませんか。これは言葉で意識を変えていこうとすることより、もっと強い力を持っています。ぜひ「ちょボラ」を考えていただきたいと思います。この方法で若い人たちの参加が少しは図られてくるのではないかと思います。「ちょボラ」は体験型です。若い人たちはお母さん方が街頭に立っているのを見て大変だと思ってしまうでしょう。でも、1回参加してみて、子どもたちから「お姉さん、ありがとう」と一言言われると、お姉さんたちも悪い気がしないのです。そこからまずスタートして方向性を見出していくということも良いのではないのでしょうか。

次は「活動計画の作成と評価」についてです。皆さん方の1年間の活動に対して、最近特に感じていることをお話したいと思います。まずは地域ニーズを把握する事です。どんな地域でもさまざまな活動を必ず行っています。全く同じ、共通する課題もありますが独自の課題もあるはずで、それは一体何かということをつかんでいただければと思います。そして年間計画を作成する。安全協会、母の会、協議会もそうかもしれませんが年間計画は作成してください。毎年やっているから不要というのではなく、毎月は大変でしょうから春夏秋冬、年4回の計画をつくってみる。皆さん方だけの活動だけではなく、ほかの組織の協力を得ることも必要でしょうからすり合わせも必要です。そうすると、こういった年間計画をきちっとつくっておく必要があると思います。そして活動の評価です。活動してきたこの50年間。自分たちがやってきた活動を我々は意識的に評価してきたかどうかとも大事になってくると思うのです。我々は、自分たちは良い活動をしたと思っていますが、一般市民はどのような印象を受けていたのだろうか。どのような評価をされているのだろうか。そのための市民のアンケート調査でもいいのです。今までの活動で一番欠落していたのは何だったのか。それが判明すれば、来年はここを変えていこう、ここに気を付けて活動しよう。あるいは活動テーマが多過ぎるので少し減らそうといった活動の計画性につながっていくと思うのです。

そういう意味で、ぜひこの1年間の活動評価をきちっと位置づけていただくことが大事ですね。そんな難しいことではないのです。5問か10問のアンケートでもいい。一般市民に、どう思いますか？ どんな評価ですか？ そういうことだけでもいいのです。声ではなくて紙に残してそれを集計していくという習慣をつけることが大事だと思います。

さあ、次は「5.望ましい交通ボランティア活動の条件」に入ります。このことを私は10年以上お話ししていますけれども、活動の5大要素「5つのE」です。

1つは「目立つ活動 Effective」です。皆さん方の活動は一般市民に目立つ活動となっていますか。一生懸命やっているつもりでしたが市民の方からは「そういえばやっていましたね」というぐらいの印象になっていませんか？ 次に「効果的活動 Evaluate」。さっきお話ししたようなアンケート調査を含め、自分たちの活動にはどんな意味を持っているのだろうか。それから「楽しい活動 Enjoyable」。皆さんが活動をやるに当たってつまらないなと思うような活動は、人もつまらないと思うわけです。自分たちが楽しんでおもしろいと思うような活動が大事だと思います。そして「一人ひとり Each other」。個々を大事にして活動すること。最後に「都合のよさ Economy」。この都合のよさというのは、私は時間的な意味で言っています。単に人に集まってもらう。高齢のおじいちゃん、おばあちゃんに集まってもらうという計画では集まりません。こちらから出向く。出張していく活動に考えを切り替える必要があると思います。北海道の事例ではどうしたかということ、午後4時から6時までの2時間、スーパーマーケットの前で、ピラ配りも含めた啓発活動を実施しました。結果、全体の事故件数と事故率が少なくなったということです。そういう意味で、このエコノミーは経済的という意味ではなく時間的なもの意味なのです。

さて、それでは最後になりますが「ボランティアリーダーの不満・悩み」についてお話しさせていただきます。皆さん、30年、40年、50年とボランティアリーダーとして活動されてきますとさまざまな悩みや不満が出てくるのは当たり前です。今日はそのうちの代表的なものをここで披露したいと思います。平成27年8月14日付け、読売新聞の「人生案内」です。私はこれが実態であり、皆さん方を代弁していると思うのです。では読んでみます。

「通学路に立って交通整理や一人暮らしの人の見守り活動をしております。しかし難しいことが多いのです。ある時は、道で挨拶しても大人も子どももほとんど挨拶を返してくれません。また全員ではないのですが、身勝手に都合の良い時だけ自分にお願いに来たりします。細々としたことを含めると月に10日から20日ぐらい活動をしております。」

ちょっとこれは大変かもしれない。ここからが大事です。

「私も孫や友達と遊びたいと思う時がありますが、ままなりません。友人からは忙しい人だねと言われております。」

これも合っていますよね。

「全てボランティアです。役所から給料をもらっていると誤解されているのではないかと思うことすらあります。私は何でも引き受け過ぎだと前々から言われてきました。もう交通リーダーをやめさせてもらおうかと思っております。」

要するに、冒頭でお話ししましたとおり、このように何十年と活動してくると「自分のため」というのがもうどこかに行ってしまうのです。そして精神的にも疲れてしまうのです。こういった悩みを持っているのも事実だと私は思うのです。しかし大事な点は、さきほどボランティア活動とは最終的には「自分のため」ということをお話ししました。当然、この点は次の世代に引き継がなければいけません。そういう意味で「ちょボラ」ということもお話ししました。

最後に一言申し上げます。交通ボランティア活動は「それでも砂漠に一滴の水を」という意識で活動していただきたいと思うのです。「砂漠に一滴の水」。皆さん方の活動の中でこのような悩みはいっぱいあるでしょう。でも、自分のためなのです。このような悩みを持ちながらも、砂漠に一滴の水を与えていく努力を今後ともしていただければ社会のために必ずなると思うのです。そして、最終的には、自分のためになると自身に言い聞かせてやっていくことが大事になると思います。願わくは、先ほどご紹介したドイツの「最後の旅」。あのような活動にまで到達できれば、人と人とのつながりも確実に上がっていくと思います。

それでは「砂漠に一滴の水を」という言葉を私の最後の締めにしてお話を終わらせていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

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

65ページの東北ブロックでの講演録参照

## 【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	発達障害を持った子どもに対する交通安全指導のあり方、対応の仕方
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長年、通学の見守り活動をしているが年々、発達障害の子が増えている</li> <li>・一人の時は対応できるが複数の時は、その子だけを見守ることになる</li> <li>・保護者が無関心(防犯はすぐ来るが交通安全は来ない)</li> <li>・学校との情報共有が難しい</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発達障害児への指導方法がわからず困っている</li> <li>・保護者に協力を求めても忙しいとの理由で断られる</li> <li>・子どもが自立していると過信している (サポートを受けて道路を横断している事実気づいていない)</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・できないことは責めないで、認めてあげて、待ってあげることが大切</li> <li>・多動児の保護者は親子でカウンセリングに行ってもらうなど協力が必要</li> <li>・有償での送迎サポートもある</li> </ul>

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	高齢者の交通安全について
活動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老人会や総会、高齢者サロンに出向き、交通の話や啓発品、反射材を渡す</li> <li>・高齢者訪問(七夕啓発訪問)で声かけや反射材等を手渡し</li> <li>・手作り反射材を体操やグラウンドゴルフ等のイベント時に配布</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意識の改革(グラウンドゴルフ、サロン会、お楽しみ会など楽しみながらできること)</li> <li>・後継者問題</li> <li>・免許の自主返納 特に地方で問題(買い物や病院に行けない) 返納した後の対策 返納したら認知症が進む</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門医(脳外科)の話を聞く</li> <li>・内閣府から県や市にさらなる対応を依頼</li> </ul>

グループ名	グループ 自転車に対する交通安全活動における課題と対応
討議テーマ	自転車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"> <li>・幼児の交通安全(自転車)指導 三輪車使用(年長時に自転車乗車)</li> <li>・小学生への自転車の乗り方指導はどの府県も実施(ルールと実技・免許証)</li> <li>各小学校区で自転車大会 全国大会へ</li> <li>・高齢者への自転車ルール・マナーの指導</li> <li>・自転車保険の問題(義務化への対応)</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生で交通安全教室は必ずしているが継続性がない</li> <li>・ヘルメット着用の徹底をどのようにするか</li> <li>・電動アシスト自転車は便利だが重量があり不便な面もある</li> <li>・夜間の自転車無灯火(ダイナモのみ自転車)</li> <li>・日本への外国旅行者は日本のルールを知らない(守らない)</li> <li>・自転車の並走や信号無視</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敬老の日など老人会の集まりでの「出前講座」(DVDのフル活用)</li> <li>・すべての機会や場面を活用 (DVDの流しっぱなしをしない。自転車販売店のみならずスーパーなど)</li> <li>・子どもには幼少期より指導</li> <li>・高齢者には昔と今のルールの違いを学んでもらう 全ての行事や活動には自治体や公的機関、警察等の連携で行う</li> </ul>

グループ名	グループ 交通安全啓発活動における課題と対応
討議テーマ	交通安全啓発活動全般
活動状況	<p>府や市単位で交通安全啓発を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安協、警察、企業の協力を得て実施</li> <li>・七夕祭りにゆかた姿で手作りうちわ配布や短冊に願いごと</li> <li>・クリスマスにサンタの衣装で啓発している</li> <li>・三世代交流の実施 企業の協力で幼児用ヘルメットの提供</li> </ul>
課題の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報、啓発活動を繰り返し行うことの大切さを認識した</li> <li>・すべて他人ごとではなく自分のこととして認識して欲しい</li> <li>・交通ルールを遵守してもらうためにはどうすれば良いか</li> </ul>
対応策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各年齢層に合うハッとするようなチラシを作成する</li> <li>・家庭、学校、地域の各教育を徹底させる</li> <li>・条件が同じ他地区の好事例などの情報収集</li> <li>・社会全体が“便利なもの”に頼りすぎ、やや危機感が薄れすべて他人ごと。</li> <li>・効果的な啓発活動や思いやりのある人格形成など国の施策を通して改善して欲しい</li> </ul>

## 講評 安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん、グループ討議どうもお疲れさまでした。最初に、皆さん方のご発表のなかで特に印象に残ったところを、総括としてご報告させていただきたいと思います。

まず、子どものグループです。私も長年、この講習会のコーディネーターを務めてまいりましたけれども、初めての多動児、発達障害の子どもさんに関する発表であったと思います。それに対する活動がいま、中心的な課題になっているというお話でございました。発達障害の子どもたちが増えてきたという報告は過去にもありましたけれども、これまではまだ社会に露出する数は少なかった。それだけ社会に露出するようになってきたということなのかもしれないと思って拝聴しておりました。

次に、高齢者のグループです。サロン会を通した活動は、どこでもあるのかもしれませんが、これは非常に有意義な活動ではないかなと思います。同時に、「来てくださいね」ではなくて、こちらから出向いていく出前型の活動であるということ、それが大変意味を持つのかなという印象を受けました。

3番目の自転車の発表に関しては、昨日の山口先生であれば、絶対喜ぶのではないのでしょうか。自転車を使った3歳からの交通安全指導、もちろん最初は三輪車を使ってということでしたが、その指導を始められているということでした。大事な点は、三輪車を体育遊びのなかで取り扱っているということです。

何を申し上げたいかということ、交通安全指導が目的だから、「さあ交通安全です」と呼びかけても、なかなかいい集まりは期待できないのかなということなのです。だから、遊びを通して、今回でいえば体育遊びを通して、自然と交通安全も体験していくことができる、そのような点で意味のある活動だなと思いました。

最後に、交通安全啓発活動に関するグループです。三世代交流はいろいろな地区でなされており、これは大変大事な、ある意味、交通安全活動の原点になるものだろうという認識を私はもっております。異なる世代間で相互に理解するということが、例えば若い人たちが高齢ドライバーを理解するということにもつながってくるわけです。この三世代交流活動は、各地でこれからも機会あるごとに実施していただきたいと思います。

また、七夕やクリスマスといった機会を生かした活動ですね。日常的なさまざまな機会を生かして交通安全を啓発していく。特別なものではない活動、これもわれわれが今後、見習っていくべきだろうと思いました。

以上、それぞれ1点だけ印象に残った点を挙げて、総括にさせていただきます。

次に講習会全体の講評に移らせていただきます。

今回の近畿ブロック講習会は、昨日は講演が2つ、そして本日はグループ討議が1つという構成でした。グループ討議では、1つの課題・問題提案を各地区の代表の人たちがやりとりをします。これはある意味、情報の交換でもあるわけです。うちではこんなことをやっているけれども、ほかの地区はどうなのだろう　そういう情報を交換しています。

従来、交通安全活動で必要なものとしては、「ヒト」「モノ」「カネ」が3大要素と位置づけられてきたと思います。ところが、ここ10年ぐらいの皆さん方の情報交換を拝見してきて、いってみれば「情報」というものが4番目に大事な要素になりつつあるし、すでになってきていると感じます。そういう意味で、近畿地区では今回、意見交換、グループ討議に重点を置いた構成だったという点で、大変印象に残る結果になったと私は思います。

皆さん方の発表を聞いていて、結局どこに集約されてくるかと考えてみると、こういうことが言えると思います。自転車に乗ったり、歩いたりといった交通の行動というものは、その人間と人間を取り巻く環境的なものの関数によって規定されるということです。

もう少し砕いて言いますと、われわれはさまざまな活動を通して、子どもたち、高齢者に対して、「交通安全ではこうしましょう」「こういうことも大事ですよ」という働きかけをします。それはひとりの人間に対する働きかけです。

しかし、もうひとつ、われわれが活動にあたって関心を持たなければいけないのは環境です。すなわち道路環境や交通環境です。ひとりの人間にどれだけ安全に関する知識を持たせたとしても、道路あるいは交通環境が極めて危ない状態であれば、それは事故に直結していく危険性を持っているということですね。

ですから、われわれのボランティア活動は、もちろん人間に対して働きかける活動を中心にしてはありますが、環境の問題を忘れてはならない。環境の問題に常にアンテナを張って自分たちの地域を見ておく必要があるのかなと思います。どちらかが一方が欠けても、安全な行動はできない。それがひとつのまとめになるかなと、私は皆さん方のお話を伺っていて感じました。

2番目は、さきほどの啓発活動に関する報告にも関連します。フェスティンガーというアメリカの研究者がいます。フェスティンガーは、人間は2つの心、協和的な心と不協和的な心を持っていると言っています。協和的な心の状態とは、自分にとって望ましい、こうあってほしいという状態です。反対に不協和的な心は、あってほしくない状態、嫌だなという気持ちです。

交通安全はどちらでしょうか。私たちは交通事故を背景に考えています。交通事故は一般の人から見ると、自分にとってあってほしくないものですね。このあってほしくないなという状態を、あってほしい状態に変えなければいけないのです。

それでは、「交通安全は大事ですよ」と声を大にして呼びかければ、あるいは頑張っテチラシを配れば、あってほしくない不協和的な心が、あってほしい、待ち望んでいる心の状態に変化するかという、フェスティンガーは、それはないと言っている。

では、どうすればこのような状態に持っていけるのか。ひとつは体験をしたり、そうした活動に参加したりすることによって、もうひとつは実際に動いて実践をすることによって、「嫌だな」「あってほしくないな」という気持ちを、「やはり大事だな」「少し考えてみよう」「参加してみよう」という交通安全の意識を高めていくことにつなげることができる。

具体的には何か。例えば、昨日の山口先生のお話の中で子どもの視野の問題が出てきました。子どもの水平視野はほぼ90度、それに対して大人は150~160度です。これは私も日本人で実験して確認しました。個人差はもちろんありますが、間違いありません。

さて、その場合、子を持つお母さんの気持ち、意識を変えるためにはどうすればいいか。「お母さん、あなたのお子さんの水平視野は90度ですよ。お母さんは150~160度ですよ」と訴えても、そのお母さんに子どもに対する交通安全の意識は芽生えてくるのでしょうか。残念ながら、その数字を知らせるだけでは芽生えてきません。体験や参加、実践を通して初めて意識が高まるのです。言葉だけではそう簡単には高まりません。

皆さん方、「視野めがね」をご存じですか。私はあれを30年以上前に紹介しました。視野めがねをかけることによって、「こんなにわが子は見えていないの？」ということが体験できます。これを体験してみて初めて、「これは大変だ、何とかしなきゃ」という気持ちが芽生えるわけです。

3つめ、最後です。これからの交通安全を考える時、交通文化、カルチャーということをし少し頭に入れておかなければいけないのかなと思います。どういうことかといいますと、私は昨日、大阪に入りました。エスカレーターに乗ると、皆さん右側に立っています。追い抜く人たちは左側を歩きます。東京とまったく逆なのですね。私が左側に立ったら舌打ちをされた。後ろを振り返ってみると、みんな右側に立っている。

どっちがいい、悪いではないのです。これが文化なのです。そうすると、文化を無視した

活動というものはありません。今オリンピックを迎えるに当たって、エスカレーターの片方をあけないで両側で立ちましようという活動が入ってきていますが、その原点にある片側をあけるとい交通文化を無視できないのかなと思います。

こうしたことも踏まえると、われわれの活動は結局、具体的でなければいけないと思うのです。具体的な活動に勝るものないということで、皆さんにお願いがあります。

皆さんが地元にお戻りになったら、高齢ドライバーに対して、運転する時は、運転席側の窓と助手席側の窓を2センチだけ開けて空気を入れるように働きかけてください。窓を開けることによって、外の音を聞きやすくなるのです。高齢者になってきて、耳の聴力が低下するのはやむを得ません。その低下をリハビリングする方法として、私はここ20年ぐらいですが、「窓下2センチ運動」を展開してくださいねということをお願いしております。

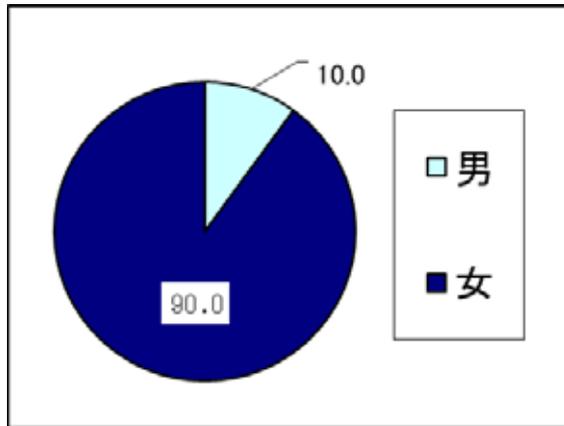
歩行者に対してもお願いがあります。よく高齢者は信号を守らないと言われます。しかし、もしかしたら信号を守らないのではなくて、信号が見えていないのかもしれない。高齢者は大体、前屈みになった姿勢で歩行している。そうすると、目の前2メートルくらいしか見えていない、信号は見えない。前屈みになるのは転ぶのが怖いからです。どうして転ぶのか。爪先が危ないから、すり足になって進むから転ぶのです。

そう簡単ではないのですが、すり足ではなく、ゆっくりでいいですから爪先を上げて歩くような歩行に変えてみませんか、そういう働きかけを皆さん方の地域でお願いしたいのです。爪先を上げて歩くということは、当然、姿勢が少し上を向きます。それにより、これまでよりも信号が見やすくなります。

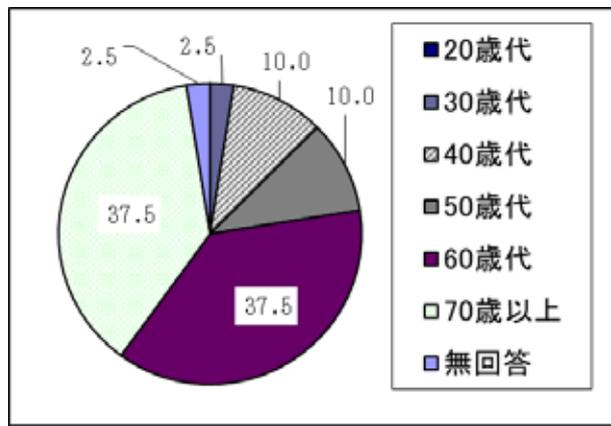
ぜひこの辺のところも皆さん方の具体的な活動のひとつとして取り入れていただければなと思います。ちょっと時間が長引いてしまいました。私の講評を終わらせていただきます。失礼いたしました。

### 3. アンケート集計結果

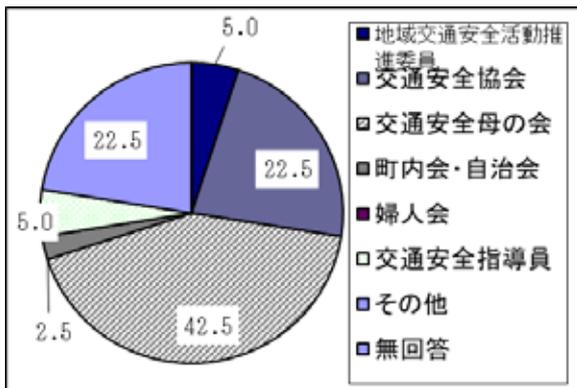
#### 1. 性別



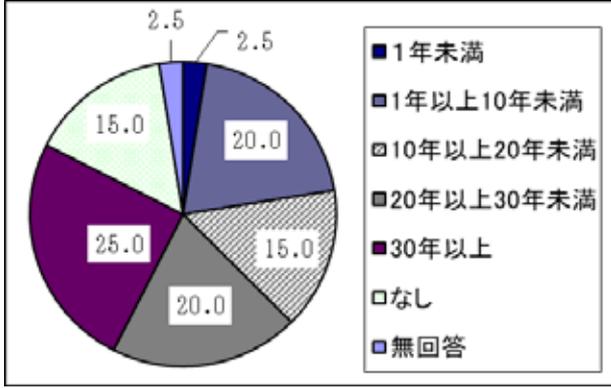
#### 2. 年齢



#### 3. 所属団体

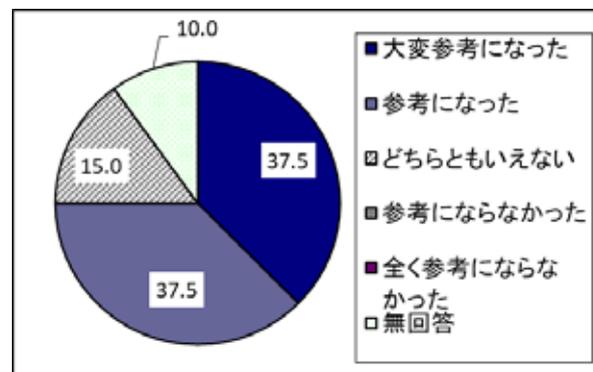


#### 4. 活動年数

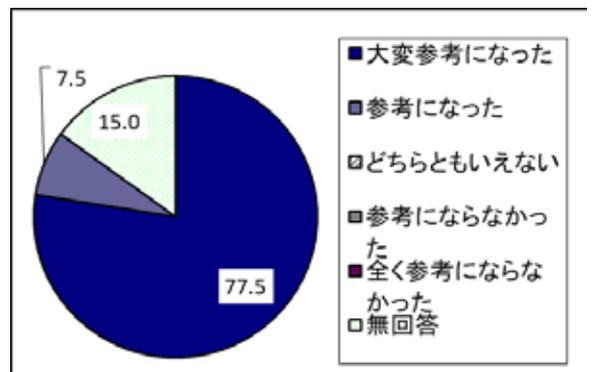


#### 5. 評価

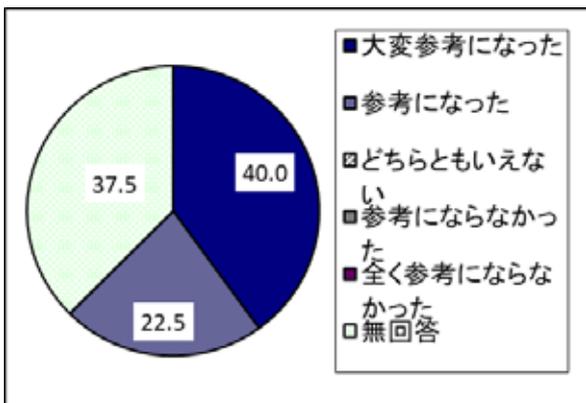
[講演 講師：星 忠通 先生]



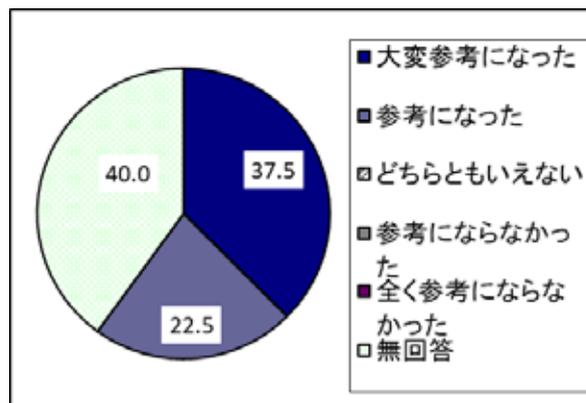
[講演 講師：山口 直範 先生]



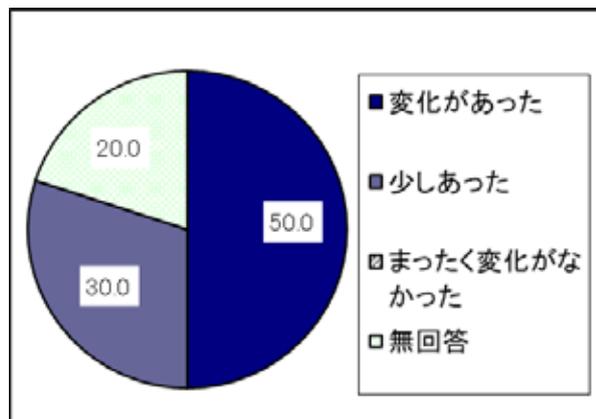
6. グループ討議



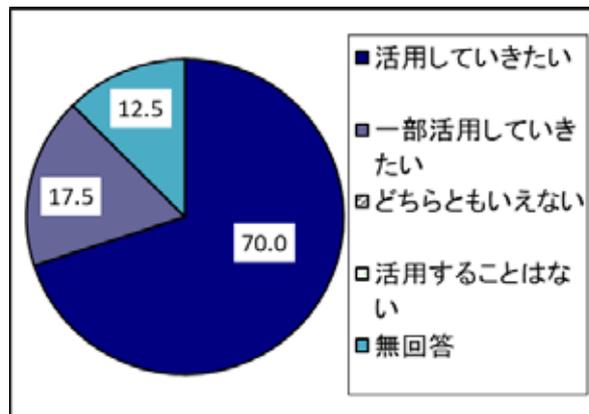
7. 総合評価 (講習会全体として)



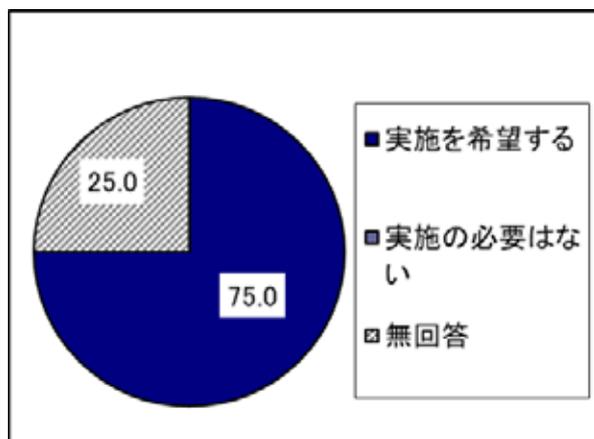
8. 講習会参加による意識の変化



9. 今回習で学んだ内容を今後の交通安全活動に活用するか



10. 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

- ・ 高齢者に関すること(認知機能の低下、聴力・視力の低下と交通安全との関わり等)(3)
- ・ 発達障害児(多動児など)や貧困家庭への交通安全指導の具体的方法(2)
- ・ サポカーの普及でどのように変わってきたか
- ・ 「高齢者免許創設」の現状を教えて欲しい
- ・ 警察、行政、交通ボランティアの連携やかかわり方について
- ・ 防犯に比べ、低い交通安全の関心度を高めるためには
- ・ 大人の交通安全意識を高めるためには

## 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

- ・ PTAの会議で今日学んだ内容を伝えたい。
- ・ 同じ講習会でも繰り返し参加することで技術も向上すると思う
- ・ 地域の連携、相互の活動報告、全国組織が必要
- ・ 制服の効果はあると実感している。ライト点灯時間の啓発も大事
- ・ 参加者の実技が必要
- ・ さらに多くの他団体の方が参加できる機会があれば良い
- ・ 事例集やDVDがあっても良い。各世代(子、親、高齢者)が危険箇所を認識できる参加体験型の機会や施設見学
- ・ 参加体験実践型の機会が大切
- ・ 各地区の活動をネットなど常時視聴できれば、自身の知識向上に役立つのでは
- ・ 他地区の活動を知ること。各地域での講習会に参加すること

## 設問10. 講師への質問・意見等

### 星忠通先生

- ・ ボランティア活動は自分のためにしている。ただ若い方の参加がないことが心配
- ・ 今回の話はあまり聞くことがないので良い刺激となった
- ・ ボランティアの歴史が良くわかった
- ・ ボランティア活動の参加者を増やす方法を教えて欲しい。高校生や大学生の参加を検討してみたい

### 山口直範先生

- ・ 楽しくわかりやすい話で今後の活動に役立てたい。今後は「子ども目線」で指導を心がける(4)
- ・ ぜひ講師にきていただきたい(2)
- ・ 話に強弱があり、時間があっという間に過ぎた
- ・ 小学校で指導していたが、子どもの視野を意識していなかった
- ・ 具体的活動の大切さを十分理解した

## 設問 12.意見・要望

- ・ 他地域の方との情報交換ができてとても良い機会だった(5)
- ・ 見守り隊をしている。とても参考になった
- ・ 参加者の皆さんが熱い思いで活動していることに感心し、自分の地域でもさらに交通安全の意識が高まるようにしたい
- ・ 災害時のボランティア活動に比べ、交通ボランティアは少し消極的であると感じた。地道な活動を再認識し、検証することも大切。マンネリ化しないよう努めたい
- ・ 他ブロックの参加者とも情報交換がしたい
- ・ 活動報告を教えて欲しい
- ・ 山口先生の話のとおり、7歳の孫は自転車で本当に行動範囲は広がった
- ・ 初めての参加。他地区の活動や問題点などとても参考になった
- ・ 星先生の講評がとても参考になった

#### 4 . 記録写真



開会挨拶（内閣府 茅根参事官補佐）



講演 星忠通先生



講演 山口直範先生



グループ討議



グループ討議



グループ討議発表