

東海・北陸ブロック

1.プログラム詳細

10月21日(木)

10:00～ 10:30	(30)	受付
10:30～ 10:45	(15)	開会 主催者挨拶 内閣府政策統括官(政策調整担当)付 交通安全啓発担当 参事官補佐 西村 真弓 来賓挨拶 富山県 生活環境文化部 県民生活課長 中井 裕
10:45～ 11:50	(65)	講演 日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠 演題 テーマ：自転車の安全利用のために
11:50～ 12:50	(60)	昼休憩
12:50～ 14:10	(80)	活動事例発表 ※休憩含む
14:10～ 14:20	(10)	休憩
14:20～ 15:05	(45)	活動事例発表を元にした意見交換会
15:05～ 15:30	(25)	講評 コーディネーター 千葉大学 名誉教授 鈴木 春男 主催者からの連絡事項 内閣府
15:30		閉会

■講演

自転車の安全利用のために

日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠

24 ページの北海道ブロックでの講演録参照

活動事例発表

富山県交通安全母の会 会長 小路みつ子

東海北陸ブロックの交通ボランティアの皆様こんにちは。

本日は交通事故のない社会の実現という、同じ志を持つ皆様と、今後の活動のために、闊達な議論ができますこと、大変嬉しく思います。さて、私たちの富山県では、横断歩道における交通安全対策の推進を、重要な活動テーマとして、関係機関、団体の皆様と協力しながら進めております。

富山県では、歩行者の安全が最も守られるべき横断歩道において、横断中の歩行者が、被害にあう交通事故が後をたちません。これは、歩行者優先の義務が徹底されていないことのほかに、道路前方の安全確認の不足や、そもそもルールを知らないということが原因と考えられます。また、歩行者にも横断する意思を明確に伝える、横断前に、安全を確認する、横断中も左右の安全を確認する、という横断ルールが十分に浸透していないことも原因と考えられます。

この課題の対応として、富山県の交通ボランティアは特に信号機のない横断歩道における保護誘導、注意喚起などの街頭活動の強化、子どもを中心とした若い世代からの横断ルールの定着化を中心とした交通安全教育を推進しております。

こうした取り組みの中で、富山県の交通安全を担う関係機関・団体が協力して、ドライバー・歩行者双方の視点を取り入れた交通安全啓発用の教材「みんなですすめる交通安全 ～今日から実践 横断歩道の交通ルール！～」を作成いたしました。

私も、映像制作に関わる中で、高齢者でも実践できるハンドサインを、どのように進めればいいかということを思案しました。

身体の機能が低下し、それを自覚した上で安全な行動をしましょう、とよく言われていますが、右手を前に差し出しながら、無理なく分かりやすいハンドサインを実践してみました。

映像のタイトルにある通り「みんなで進める交通安全」をコンセプトとして、歩行者への啓発については横断の意思表示となるハンドサインの大切さを盛り込み、子どもから高齢者まで幅広い世代で活用していただける内容となっております。

それでは、みなさんご覧ください。

(動画を流す)

岐阜県交通安全女性連絡協議会 幹事 後藤容子

岐阜県交通安全女性では、昨年度と今年は、コロナ禍の中で、大した活動はできませんでしたが、それでも、私たちは、マスコットを作ってみなさんにお配りをしております。昨年度はちょっとやめましたけれども、今年度は、反射材をつけたマスコット作りをしようという

ことでしたが、県一括ではできませんので、県のほうへ個数を注文して、その分を各町村へ持ち帰り、各町村で作ることにいたしております。

その他に、岐阜県では、高齢者の方の世帯訪問を行なっております。いつも県から市へ、市からまた各地区に配布され、自分たちの町内で高齢者おひとり暮らしの方に、資料をもってお元気ですかと、また、今は、色んな事件も起きておりますので、そんなことにも気をつけていただけるように皆さんと対話を続けております。

それで、高齢者の方の世帯訪問ですけれども、やはり全部回るというのは難しいので、老人会とか、いきいきサロンという、そういう組織を利用して、その方にも助けてもらい、町内で会合があった時に、配っていただくようにしております。

それで、今年も（コロナ禍が）まだ続いておりますけれども、このころまだたいしたことはできておりませんので、報告を終了いたします。有難うございました。

愛知県交通安全母の会 会長 松岡英子

愛知県交通安全母の会は、幼児、児童、生徒並びに高齢者を交通災害から守り、交通事故のない明るい家庭づくりに寄与することを目的として、昭和57年に設立いたしました。現在では、県内33の市町村の関係団体及び個人会員が加入しており、総勢、約5万5千330名が活動しています。

コロナ禍により、今までどおりの活動ができなくなりました。そうした中でも、感染防止対策を講じて行った活動例を、ご紹介いたします。

昨年、秋から冬にかけて、県内各地で、大人も子供も手を挙げて、道路を渡る意思を伝える「ハンド・アップ運動」を周知する広報隊活動を行いました。

幼稚園や小学校の運動場で、疑似横断歩道や信号機を使い、手を挙げての横断を体験してもらいました。

実際の公道では、地域の警察の方々の協力のもと、ハンド・アップをして道路を渡りました。武将の衣装を纏って、手を挙げて横断した地域もありました。

また、ショッピング施設に来場された方に対して、交通安全、特に、ハンド・アップを呼び掛けました。コロナ禍を踏まえて、直接手渡しではなく、机に並べた啓発品を各自がお取りいただく方法で行いました。

愛知県名古屋市の中心部にある、人が多く集まる交差点においても、街頭啓発を行いました。母の会の役員を中心に、行いました。

通行人に、このウェットティッシュを配り、ハンド・アップを呼び掛けました。

母の会のメンバーと、県警の方にもご協力いただいて、通行人に啓発品を配布しました。

のぼり旗と、ハンドマイクでアナウンスを行いながら、交通安全や「ハンド・アップ」を呼び掛けました。

マスクをして、白手袋をして、かごに入った啓発品を通行人に渡ししながら、道路を渡ると

きは、「ハンド・アップ！」を呼び掛けました。

次は、コロナ禍における、今年の活動例をご紹介します。

7月11日から10日間行いました「夏の交通安全県民運動」の一環として、街頭啓発を行いました。

愛知県名古屋市の中心部、人の往来が多い場所で行い、母の会の役員や地区委員を中心に活動しました。

今年配布した啓発品は、ウェットティッシュと、LED クリップです。LED クリップは、黄色の反射材の素材で、電源マークを押すと、オレンジ色に光るクリップです。かばんや、くつ、自転車の後ろなどに、マジックテープで取り付けることのできるものです。

昨年と同様に、マスクと白手袋をして、通行人に交通安全を呼び掛けながら、かごに入った啓発品を渡しました。

ハンドマイクでアナウンスを行い、ハンド・アップや交通安全を広報しました。

簡単に説明しながら、通行中の歩行者に交通安全を呼び掛けました。

信号待ちをしている自転車利用者に対しても啓発を行いました。

親子づれの方にも交通安全を呼び掛け、啓発品を渡しました。

今後の活動予定は、昨年の秋に引き続き、県内各地域において「ハンド・アップ」広報隊活動を行います。また、保育園にて、交通安全教室を行います。園児同士の距離を保って、換気を行い、短時間で開催するなど、対策を講じて行います。交通安全の小話やマジックをしたり、啓発品である反射材や、交通安全ぬりえ、マスクケースを渡したりします。

また、年が明けると、交通関係団体が主催するトラックフェスティバルでブース出展を計画しています。昨年は、コロナで中止となりました。これは、おととしの写真です。手作り反射材を作ることのできるブースを出展しました。

イベントにおける感染防止対策に配慮しながら活動することとしています。

以上が、愛知県交通安全母の会の発表でした。

ご清聴、ありがとうございました。

活動事例発表を元にした意見交換会

●：富山県の母の会の皆様はどのような活動をしているのかお聞きしたい。

●：富山県の母の会では、ひとつは毎年ヒヤリマップ作成、交通安全の重要性にかんがみて、各市町村における、三世代交流、子どもと、高齢者と、交流しながら、通学路などの道路の通行の時に、ヒヤリとする場所があったら、地図の上に落としてヒヤリマップ作成という事業を行なっております。

それから、色々な催し物のなかで、高齢者との交流、母の会、あるいは保育園児や小学生など参加して、三世代交流の中で交通安全教室を開催するなどしながら、意識の向上に努めております。

また、季節ごとの交通安全活動、交通安全週間等の時には街頭に立ったりして各地区における重要な活動としております。

交通安全週間には、各市町村においてマスコットなどを作成したりしながら、交通安全運動、安全運転などと呼び掛けるなどしたり、入善町では夏に冷やしたスイカをあげまして、気をつけて運転してくださいなど声がけしております。この前の秋に米どころなので新米ができましたら、交通安全にきいつけまいけ、ということで、交通事故をおこしませんという方言なのですが、新米に絡めて 2 カップをそれぞれの運転手さんに配りながら交通安全と呼び掛けます。チューリップの産地なのですが、数日後にチューリップの球根を配りながら、チューリップ（注意）アップとかけて活動しようと計画しております。

以上入善町の例ですが、その他各市町村においてそれぞれのアイデアで交通安全運動を行なっております。

立山町では、各保育所を全部順番に回りまして、交通安全の講習会を行います。講習が終わったら、よく頑張ったねということで、よいこの賞を毎回わたしております。大変喜ばれております。

女性の会の活動ですが、庁舎の横にマイクがございまして、春と秋の交通安全期間中、秋は早めに雨の日など、その時に応じた交通安全の呼びかけをしております。

マスコットは年に一回作成しています。

鈴木：多方面に渡って活動を行われているということが良く分かりました。

●：ありがとうございました。大変参考になりました。

鈴木：参加型教育について申し上げたのですが、ヒヤリ地図や三世代交流は私が研究しているものです。お使いいただき感謝しております。

●：富山県さんの三世代交流について具体的に教えてください。

●：富山市では、自動車学校をお借りして、事故に遭った時のシミュレーションなどいたしました。子供達が白バイに興味を持っていたので、県警の方たちにも手伝っていただき行いました。

●：三世代交流についてはどこも似たような形になりますが、集まるのは地域の方々、高齢

者、PTA、母の会、保育所、小学校。立山町ではほとんど小学校を借りますので、だいたい350～人数があつまります。

それで、交通安全の○×クイズなどを入れながら、JAFの方が自分だけの免許証を子供たちに作ってあげたらとっても喜びました。県警の音楽隊に来ていただいたり、交通安全の誓いをしながらだいたい半日くらいで終わっています。

●：入善町では白いエコバッグに「交通安全は家庭から」というスローガンを印刷して、それにカラーペンで自由に絵を描いてもらって持ち帰ってもらった。その活動が3世代ともに人気があり、買い物などで活用され、宣伝になって良かったです。

参加していない高齢者に対して、世帯訪問を行なっております。入善町では500世帯ほど回しまして、大変喜ばれました。

鈴木：私が所属していた国際交通安全学会では、ヒヤリ地図の宣伝とどのような成果があったのか、8年ほど研究をいたしました。三世代で一緒にやることで成果があがるということが判明しました。おじいちゃんおばあちゃんがお孫さんに注意したり、逆にお孫さんがおじいちゃんおばあちゃんに注意する（役割を演じる）ことで、自分自身に跳ね返ってくることで、安全に向けて動機づける結果となることが分かりました。

●：リモートが初めてで、連携がうまくいってなくて急に発表と言われましたので、至らない部分をご質問いただければと思います。愛知県の方に、母の会の組織についてお聞きしたいと思います。岐阜県は5ブロックに分けて、22市町村に、その他色々組織がございますが、他県では如何でしょうか。あと、コロナの影響で総会ができませんでした。他県ではどのくらいの規模で総会を行いましたでしょうか。

●：愛知県内市町村の交通安全母の会、幼児交通安全クラブなど、各市町村の関係者の総勢が55,330となっております。運営に関わっているのは、会長・副会長・会計・幹事・理事ということで、総勢15名ほどになっておりまして、役員会（年3回）で行事を決めたり、色々なことをやっております。愛知でもここ2年総会はずいぶんできず、書面で皆さんに了解を得てやっているという感じです。

3世代交流としては家族の集いと題して保育園・幼稚園に伺って、園児とお母さんお父さん、おじいちゃんおばあちゃんを集めて交通安全の啓発活動をやっておりますが、2年間でできずにおります。

●：富山県では、総会は昨年も今年も理事会を持って各市町村に文書審議という形で済ませさせていただきました。理事会などは年4回行っております。

秋に毎年交通安全母親大会・研修会をおこなっているのですが、参加人数を縮小しながら開催することができました。

毎年、総会の時に研修会も行っていたのですが、去年今年とカットになっております。

鈴木：コロナのおかげで活動が障害を受けておりまして、大変ご苦労されているのではないかと思います。

●：岐阜県の活動についてお聞きできればと思います。

●：岐阜県は役員会が年に2回しかありません。（今年は6月開催）

年1回のマスコット作りと配布（大垣市で300個）マスコットは反射材をつけて作ります。ハート形、金魚、匂い袋など、今年は市販のマスクに反射材をつけることを計画しています。高齢者世帯訪問を毎年行っております。パンフレットを持って各地域に配っております。近隣や、老人会や見守りなど、できれば声をかけて配ってほしいと伝えています。交通安全ボランティア学習会を行っております。

●：岐阜県では、会員は何名ほどいらっしゃいますか。

●：代表までしか把握していないのですが、21市町村の代表（各1名）で会議を行っています。

執行部として5名で計画を立て、各市町村の会長にお知らせしています。

●：マスコット作りは21名で作られるのでしょうか。

●：岐阜県では、マスコット作りの時は、各市町村で2～6名で集まって作っています。

●：マスコットを作って、コンクールをしているのは富山県では富山市だけではないかと思えます。色んな賞を作ってやっています。地区の梨とかホタルイカとか、楽しみにしています。

鈴木：いいアイデアをお示しいただいて、有難うございました。

岐阜県の高齢者に対しての働きかけのご報告、良いなと思いました。仲間作りも立派な交通安全教育になりますので。

●コロナ対策の一環として、黄色い母の会のマークの入ったマスクを作って、各市町村に配っています。交通安全活動ではこのマスクをつけてやっています。

●障害者の方と一緒にマスコットを作っているのですが好評です。

鈴木：素晴らしい企画で感銘いたしました。

●富山県の黄色いマスク、マークが何のマークか、どうやって作るのか。ハーブのマスコットについて教えてください。

●県の交通安全母の会のマークを、業者に委託して制作しました。

●町で愛好家の方が作っているラベンダーを頂いて、それを入れて作っています。

鈴木：オンラインで一方通行になってしまうのかと思いましたが、良いものだと思いました。

充実した意見交換ができたのではないかと考えています。

補足と講評

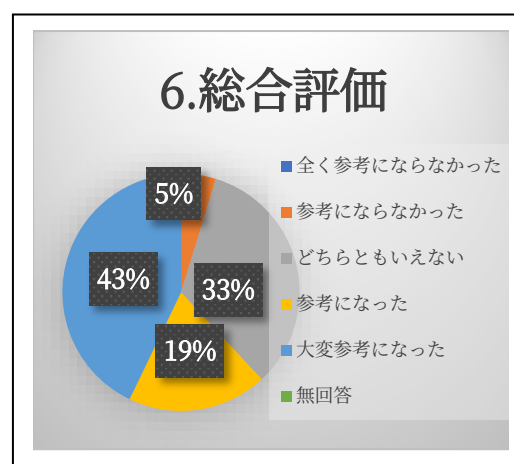
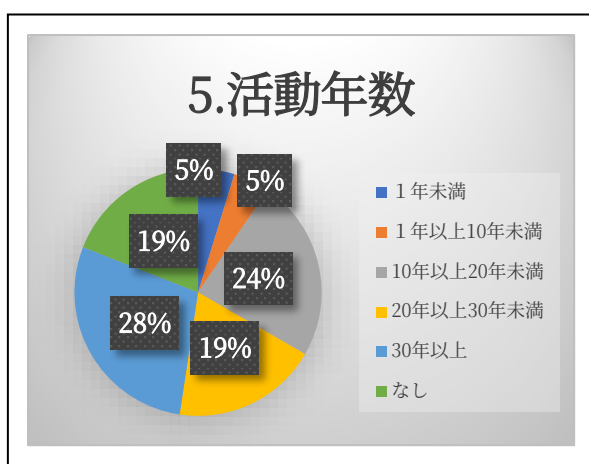
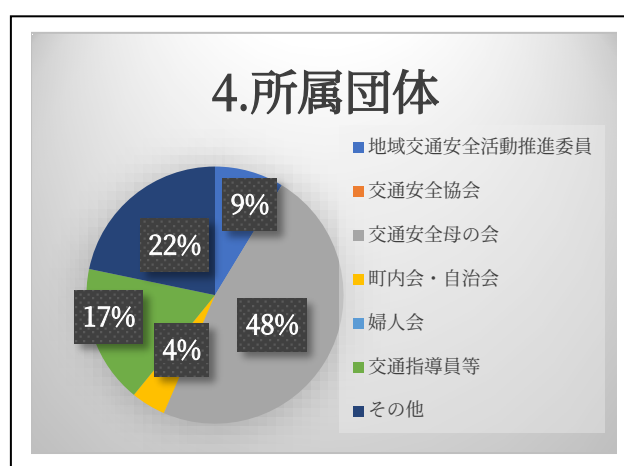
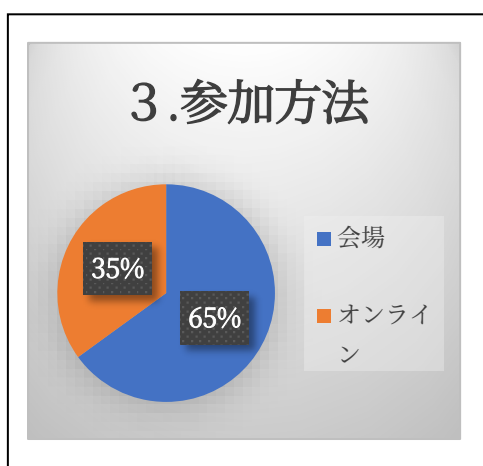
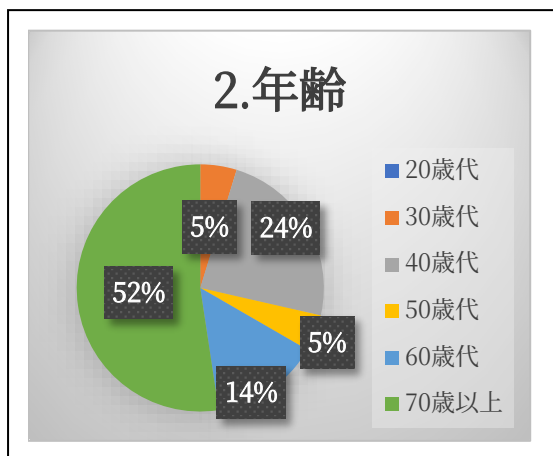
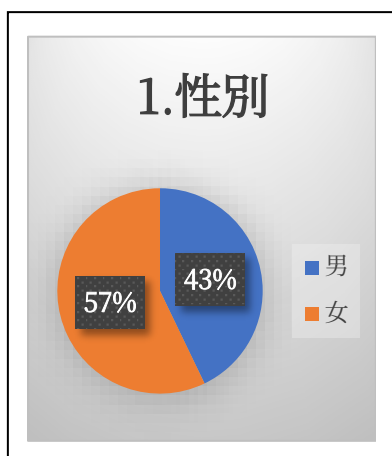
コーディネーター

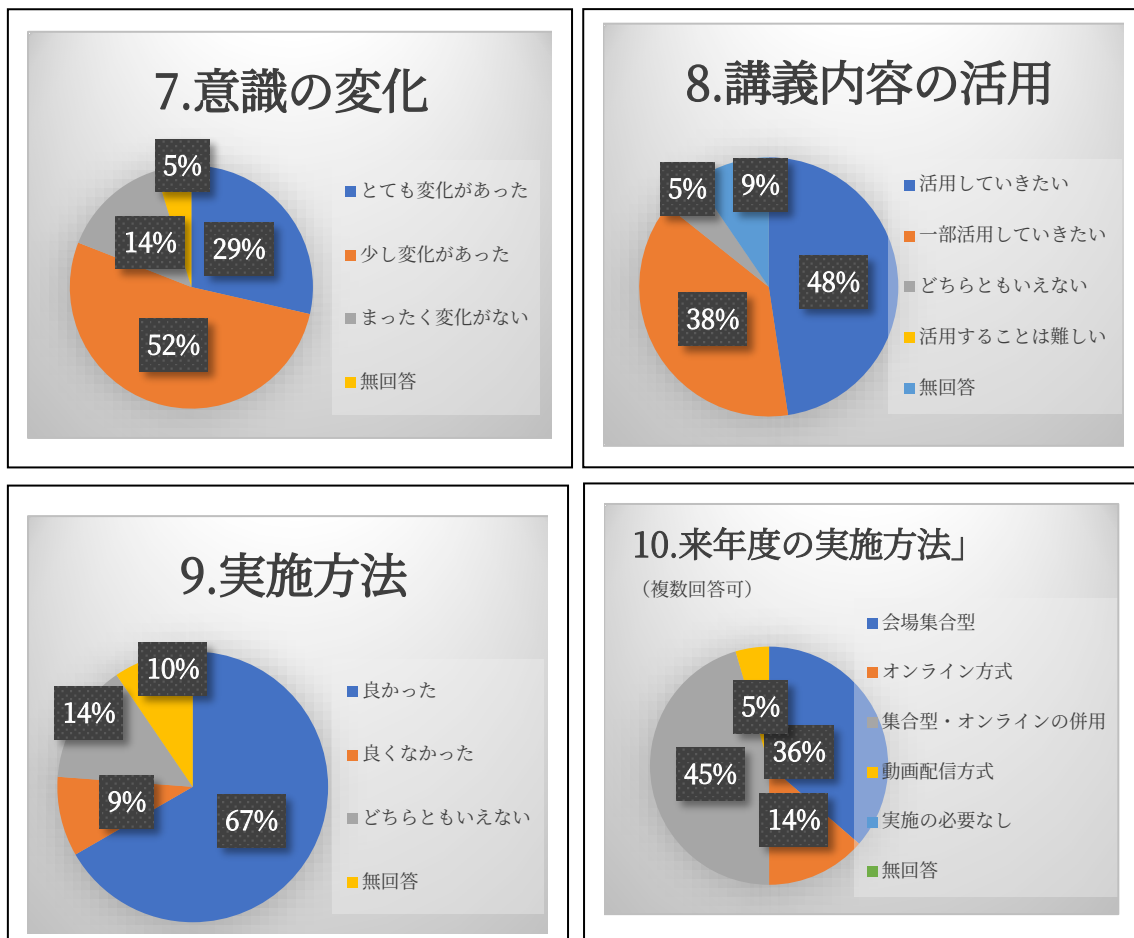
千葉大学 名誉教授 鈴木 春男

フェスティンガー認知的不協和の理論 64 ページの東北ブロックでの講演録参照

コロナ禍で皆さんご苦勞されながら活動の展開をされていることが良く分かり、感銘いたしました。特に意見交換会では皆さんから素晴らしいご意見を次々いただきまして、素晴らしい邂逅であったと強く感じました。有難うございました。

3. アンケート集計結果





問8. 今回の内容以外で学びたかったこと（取り上げて欲しいテーマや内容）

- ・ 外部団体からの視点による、今度の交通対策（例えば、JAFがなぜ横断歩行道路の調査をすることになったのか、結果からどのような交通対策を行うことが有益なのか等）
- ・ 高齢者の事故防止に伴う啓発並びに交通指導方法のあり方（やり方）
- ・ 持続可能な交通安全対策 例：ボランティアの確保、時代に合った交通規制、施設、設備
- ・ 自動運転車両に対する法令の整備状況

問11. 本講習以外で交通ボランティア活動に必要な知識や技術などを向上させるために必要な機会について

- ・ 現場の警察官の生の声が聞けたら参考になると思う。
- ・ 彦坂先生の今回の講演をDVD化して各市町の会（隊）で研修に使わせて頂ければ大変良いと思う。みなさん研修会の企画には頭を悩まされています。
- ・ 交通事故遺族の体験等“生の声”を聞き、事故の悲惨さを訴えかける場があれば、より交通安全活動への取組み姿勢が変わると思います。

- ・地域の警察、各市町村での交通安全活動に参加して高めていきたい。
- ・警察や自治体と連携した交通安全教室等。ボランティアの方が教養や指導を受けるのではなく、教養や指導を行う側で実施する。
- ・自主的に研修と実践を繰り返していく。
- ・ボランティア活動に従事する人たちが高齢化しているので、若年層に対する意識高揚、関心を高めるための活動が必要だと思います。
- ・話をする機会
- ・交通法令、法規などの知識を再確認できる講習機会があれば良いと思う。

問12. 講師の先生への質問

彦坂 誠先生

- ・先生の話はとってもわかり易く、参考になることがいっぱいありました。（自分が自転車に乗らないので、今まであまり理解してなかったことに反省しています）
- ・時代と交通情勢に合わせて法改正がなされてきた一方、交通の実態が過去に設置された規制と合わない部分が出てきている。これは個別の問題であるが、たとえ法律やルールだとしても、長く根付いた慣習・習慣を変えるのは困難。正しいルールが常識となるようにCMや広告をTVやSNSで流せばどうか。こうした講習を受けるような団体や人にしか伝わらない。

問16. 講習会の実施方法について

- ・画面がトラブルで一時映像が途切れた。音声の一部聞き取れない事が多々あった。各マイクで音声聞き易いのと悪いところがあった。
- ・まだオンライン方式での開催は早いと思います。ネット環境が整いきれていない。自宅はもちろん、市でも使用できず、県でもWi-fiの良好な室はなかった。
- ・せっかくの講習会ですから、一同に集めないで、せめて市町村別にオンライン方式を取入れ、一年生の役員から教育してもらえる形をとっていただければ？と思います。
- ・今日のオンライン方式での講習会は大変良かったです。勉強になりました。良い経験でした。
- ・今回の方法を続ければ良いと思う。参加の負担も少なく、効率的であるから。オンラインのシステムが向上すればもっと多くの人に参加できるのではないかな。
- ・コロナ禍の以前は各県順に行きましたが、問14-③（集合型とオンラインの併用）のような形式もよいのではないかなと思う。
- ・オンライン方式での実施は慣れないのでどうかと思ったが、受けてみて良いと感じた。
- ・鈴木先生の話 参考になり、もう少し長くても良かった。ホワイトボードの字が見えにくかった。

問17. その他ご意見・ご要望等

- ・コロナで今回は仕方のないことだと思いますが、高齢のものとしてはオンライン参加等ではなく、皆が会場に集まり、活発な意見交換場を希望します。
- ・リモートで発言する人が1人であれば、マスクを外しても良いのではないかなと思う。
- ・上記の通り途切れ途切れの会議になり残念でした。問11で書いた通り、母の会の方にも全員にDVDで先生の講演を聞いて頂ければ、多数の方に理解してもらえと思います。
- ・参加県数が少なく、多くの県の発表が聞けなかったし、意見交換も5～6人で早く終了した。コーディネーターの先生のお話が多く聞けて良かったのですが。
- ・お疲れ様です。このコロナ禍での開催ありがとうございました。来年は各県の皆様にお会いできることを楽しみにしています。
- ・非常に分かりやすい講義でした。
- ・高齢化により、役員減少や会員の減少をまねいています。広報を重ねることにより、交通安全の周知と事故減少につながればと思います。また、つながっていくと思います。
- ・自転車の保険、一般の方が初めての人は新しく保険に入るが、2年目に自分で保険を加入する事を知っている人が少ない。（車は必ず保険に入るけど）1度入ったらずーっと加入しているものと思っている人が多いように感じますが。
- ・自転車運転に関する講習はとても良かったが、色々なケースを想定する中で更に受講してみたいと思った。

4. 写真



開会挨拶 内閣府 西村参事官補佐



講演 彦坂 誠 先生



コーディネーター
鈴木春男 先生



事例発表



事例発表



意見交換会

近畿ブロック

1.プログラム詳細

9月2日(木)〈1日目〉

13:00～ 13:30	(30)	受付
13:30～ 13:45	(15)	開会 主催者挨拶 内閣府政策統括官(政策調整担当)付 交通安全啓発担当 参事官補佐 茅根 弘幸 来賓挨拶 京都府 府民環境部 安心・安全まちづくり推進課 参事 橋本 昌史
13:45～ 15:05	(80)	講演① 東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授 稲垣 具志 演題 テーマ:子どもの道路横断の判断能力とは? ～交通安全教育における家庭・地域の役割～
15:05～ 15:20	(15)	休憩
15:20～ 16:20	(60)	講演② 神戸女学院大学 人間科学部 准教授 矢野 円郁 演題 テーマ:自転車の安全利用を促進するために ～ボランティア活動の意義～
16:20～ 16:30	(10)	事務連絡等

9月3日(金)〈2日目〉

9:00～ 9:30	(30)	受付
9:30～ 10:20	(50)	活動事例発表 ※休憩含む
10:20～ 10:35	(15)	休憩
10:35～ 11:35	(60)	活動事例発表を元にした意見交換会
11:35～ 12:00	(25)	講評 コーディネーター 安全教育研究所 所長 星 忠通 主催者からの連絡事項 内閣府
12:00		閉会

2.講義等の記録

■講演①

子どもの道路横断の判断能力とは？

～交通安全教育における家庭・地域の役割～

東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科

准教授 稲垣 具志

48 ページの東北ブロックでの講演録参照

■講演②

自転車の安全利用を促進するために

～ボランティア活動の意義～

神戸女学院大学 人間科学部 准教授

矢野 円郁

今回はお話しする機会をいただきまして、ありがとうございます。まずは、自己紹介を少しさせていただきますが、私の専門は認知心理学です。先ほどの稲垣先生のお話でも認知という言葉が何度も出てきていましたが、その辺りが専門で、大学院時代は記憶研究を主にしていました。交通が専門というわけではありませんが、交通と関係した仕事も少しずつさせていただいております。2003年から2007年の間、私が大学院生からポスドクだった頃、大学病院の精神科で研究のアシスタント等をしており、そのときには上司の先生が認知症患者さんのドライビング能力の評価の研究をしていましたので、そのお手伝いをしたりしていました。

その後、2008年に中京大学で助教をさせてもらったときに、上司の先生方に交通心理が御専門の先生が何人かいらっしゃって、共同研究にお声かけいただいたので、特に自転車の交通安全に関する共同研究をさせていただく機会がありました。その頃に交通心理学会にも入会して、研究を始めました。2013年から今の神戸女学院大学に着任したのですが、たまたま翌年にゼミに入ってくれた学生さんで交通に興味があるという人がおり、大学院にも進学してくれたので、一緒に自転車の交通安全研究をしてきました。そういうわけで、交通が専門というほどではありませんが、今年7月の月刊誌「交通安全教育」に論文を載せていただきました。この内容でよいということでしたので、本日お話しさせていただくことになりました。

【自転車の安全利用に係る効果的な啓発活動について】

本日のお題といいますか、最初にお声がけいただいたときに、「自転車の安全利用に係る効果的な啓発活動」について何かお話をというふうに御依頼いただきました。ですが、私自身そんなに専門的に研究しているわけではありませんので、効果的な啓発活動はこういうものだよというのは先ほどの稲垣先生のようにはお伝えできないのですが、こういうお題をいただいた背景を考えてみますと、効果的な啓発活動が知りたいということは、皆さんがふだんボランティア活動をされている中で、余り効果が実感できないということなのかなと思いました。活動されている方々が直接目に見えて効果があるという活動というのはそんなに多くはないかなと思います。先ほどの稲垣先生のご発表でも、商店街の魚屋さんの声かけの効果はあったにもかかわらず、その魚屋さん自身は効果があると思っていなかったということからも、実は効果がある、明日すぐ行動が変わらなくても日々の活動を続けていただくことで徐々に変わっていると思うのです。皆さんがどういう活動をされて

いるのかを少しお伺いしたところ、街頭啓発とか高齢者への交通安全、保育所での啓発紙芝居、役所や警察と連携して地域の交通安全活動、それから、小学校児童の登下校時の立哨活動。これは本当にありがたいですね。私自身も来年4月から毎朝息子を小学校に送り出しますが、ちゃんと生きて帰ってこれるのかなと冷や冷やすると思うのですが、そういうときに危険なところできちんと見守り活動をしていただけるとするのは、非常にありがたい活動だと思います。

また、「啓発」という言葉ですが、啓発グッズを配布とか、こういうのは啓発だろうと思うのです。「啓発」というのは、辞書で引くと「知能を開くこと」というような意味が出てくると思うのですが、ほとんど「教育」と同義かなと思うのです。私たちの言葉の使い方とイメージとしては、「啓発」というと、このようにグッズを配って、（ふだんから交通安全に気をつけないといけないということは知っているが、）それを意識化させようというような活動で、「教育」となると、踏み込んでルールを教えたり、どうしないといけないか具体的に教えていくみたいなイメージかなと思います。

例えばここに啓発紙芝居というふうにいただいたのですが、紙芝居を保育園ですという段階になると、ほとんど教育に携わっておられると思います。ボランティア活動の中で、啓発にとどまらず教育をしていただいたり、立哨活動などは「管理」とか「監視」ということになってくると思うのですが、いろいろな活動をしていただいている、されているご本人は十分効果が実感できていないかも分かりませんが、すごく意味のあることをしていただいているのではないかなとは思いますが。

それから、自転車の安全利用ということですが、安全に利用するということは、裏返して言うと、自転車に乗る「リスクの認知」が必要になります。安全に利用するということは、自転車は安全なものではないという認識が必要で、潜在的な危険性や危険の回避の仕方を学習するような教育が必要になってくると思います。

今日お話しさせていただく内容は、皆さんが既に行っている活動が交通安全を促進する上でどのような意義があるかということを確認していただいたり、また、新たな活動を考えていただくきっかけになればと思います。

【自転車は子どもの「遊び道具」から】

安全に利用するためには、自転車というのは結構危険な乗り物だという認識が必要になりますが、その認識が余り持てない理由の1つとしては、自転車というのは多くの人の場合、（山間部に住んでいる子どもたちは余り乗らないかもしれませんが、）幼いうちから遊びの一環として自転車に乗る、遊び道具だということから始まるからだと思います。

皆さんもご存じだと思いますが、現状としてはすごく低年齢で自転車に乗れてしまいますよね。息子も2歳でキックバイクに乗り始めました。キックバイクというのはペダルもブレーキもないのが多いですね。自分の足で蹴って進むものですが、下り坂であれば足を上げてバランスよく滑るみたいなこともすぐにできてしまいます。バランス感覚が身につくや

すいので、駒つき自転車を経由せずに自転車に乗れてしまい、とても小さいうちから自転車に乗れるという状況になっています。息子も3歳ぐらいから普通の自転車に乗っていました。キックバイクから自転車に移行するのに1日一生懸命やれば乗れてしまい、あっという間でした。ということで、本当に小さいうちから遊び道具として使って、移動手段というよりは遊び道具であるという感覚から始まるので、危険な乗り物であるという認識を持ちにくいということかと思います。

子どもの場合、自転車に乗せるときはヘルメットをかぶらせないといけませんが、ヘルメットは2つの効果があると思っています。本当に転んだときに頭を守ってくれるというのが一番の効果ですけれども、二次的な効果として、ヘルメットをかぶらないと乗ってはいけない危険な乗り物だという認識が持てるかと思っています。息子にもヘルメットだけでなく、自分で自転車をこぐときは膝や肘にプロテクターも着けさせて乗せていますが、そのような習慣をつけることで、こういうものを装着して乗らないと危険な乗り物だというふうに少しは認識できるかと思っています。

皆さんは、公園や河川敷のような自動車が来ない場所だけではなく、公道でも小さな子どもが自転車に乗っているというのを見かけませんか。私は結構見かけます。1年生ぐらいの子が(保護者の同伴なしに)1人で走っているのにすれ違うこともあります。それは本当に、先ほど稲垣先生のお話でも、歩くだけでも危ないというのに、大人の見守りなしに自転車で公道を走るなどということは恐ろしい行為だと思いますが、結構見かけるというところでしょうか。

【子どもの安全管理と安全教育】

子どもの「安全管理」と「安全教育」という話で、よくこういうグラフがテキストに出ますが、これは横軸が年齢、縦軸がパーセンテージで、このように安全「教育」と「管理」の配分を変えていくという話です。つまり、ゼロ歳、生まれたての頃は教育しても仕方がない、子どもは分かりませんので、完全に保護者による管理が行われて安全が確保されるわけですが、だんだん年長さんになるにつれて管理を減らしていった、少しずつ教育して、自分で自己管理、安全管理ができるように教育していくということです。

この話は交通に限らず、防災や防犯などいろいろなことに共通していますが、例えば交通でいうと、「飛び出さないでね」と声をかけても飛び出してしまうような年齢の子どもの場合はしっかり手をつなぐとか、1人では絶対に自転車に乗せないようにする、ヘルメットをかぶせる、道路環境を整備する、といったことが「管理」になります。

年齢が上がるにつれてだんだん自己管理ができるように教育を増やしていくというところですが、まだまだ5歳でも管理が必要なので、保護者の同伴なしには自転車に乗せないというのは保護者の責任でそういうルールをつくっていくべきだと思いますが、少しずつ「教育」もして、「管理」もしっかりするという年齢かと思っています。

これは息子の保育園のブログに出ている写真ですが、保育園でも結構しっかり、年に2回

ほどお巡りさんが来てくれて、左右確認などの交通安全教育をやってくれているようです。そういう教育が2、3歳ぐらいのうちからでも始まっているというところで、小さい頃からこういう教育の機会があることはあるのです。ところが、意外と大学生になっても交通ルールを知らないという実態があります。

【意外と知られていない交通ルール】

これからお見せするデータ、パーセンテージとかは、2014年5月に神戸女学院大学で行った調査です。女子大なので女性ばかりのデータになりますが、私の授業を受けていた学生たち96名にアンケート調査をした結果です。自転車の交通ルールがどれぐらい分かっているかという知識を問うたわけですが、例えば並走（並進）してはいけないというルールがあるということを知っていた人が何%ぐらいいたと思われますか？ たったの19%でした。

そんなことも知らないのかと思われるかもしれませんが、今回の学生が無知だというわけではないと思うのです。一般的にこんな程度でしょう。今はそれからもう7年以上たっていますから、もう少しは認知が進んでいるかもしれませんが、そんなに知らないのですねというところですよ。もう少し例を挙げておきますと、歩道を自転車で走ってはいけないということ、これを知っているのも20%程度でした。それから、傘差し運転、これも駄目ですね。ちゃんとレインコートを着て乗らしましょうということですが、これがルール違反であると知っていたのは半数もいませんでした。それから、イヤホンですね。音楽を聴きながら自転車に乗ってはいけないというのは63%、携帯電話で通話しながら走ってはいけないということを知っていた人は72%程度というところでした。

そんなに低いのか？ と驚かれるかもしれませんが、こういう交通ルールの認知度調査は一般的にいろいろなところでされていて、データもホームページに上がっていると思います。それを見てもっと高いじゃない？ このデータは嘘でしょ？ と思われるかもしれませんが、通常の交通ルールの認知度調査、大体街頭でされたりウェブでされたりするような一般的な調査というのは、「こういう交通ルールがありますが、知っていますか」みたいな聞き方が多いのではないかなと思います。そういう聞き方ですと、質問している側が、「これらの項目は全部ちゃんとした交通ルールです」ということを明らかにしたような提示の仕方なので、それを「あなたは知っていましたか、どうですか」という聞き方なので、「知っている、知っていました」というふうに、どうしても「知っている」回答が、うろ覚えとか本当にルールとしてあるかどうか知らなくても、「なんか聞いたことあるかな」程度の知識で「知っている」と回答されると思うのでパーセンテージが上がるのです。一方、今回のこの調査の聞き方は、もっと本当にちゃんと分かっているかを知りたかったので、ルールでないものも少し混ぜて、本当に交通ルール違反、ちゃんと法律として違反なものはどれですかというふうに選ばせるというやり方をしたのですが、そうするとこんなに低いということが実態として分かりました。

たとえば並走しているような中学生や高校生を結構見かけることがあるかと思うのです

が、よく「マナー違反」とか言われますが、マナー違反というルールを知っているのに守らないみたいなイメージの言葉かなと思うのですが、というよりは知らない、やってはいけないのだということを実は知らないという場合がかなりあるのではないかと思います。

【自転車の車道通行&左側通行】

それから、通行位置、自転車でどこを走るかということに関するルールについて、どれぐらい知っているかについて。ボランティアに参加されている皆さんにとっては、こんな問題は簡単過ぎると思うのですが、例えばこの道路で、こちらから向こう側に自転車で走っていく場合、A、B、C、Dのどこを走るのが正解でしょうか？ 歩道は左側にだけあって右側にはない道路ですが、（誰もお顔が見えないので、手を挙げてくださいますか？とかができないのですが、）答えはCですね。歩道の横、車道の左側を走っているという、この位置を走るのが正解ですね。しかし、こういうルールを知らない、つまり、こっち側を走ってしまうのが駄目とか、歩道は自転車で走ったらいけないということを知っている人が2割しかいなかったというふうに、A、Bを選んだり逆走してしまうことがよくあります。左側通行がルールとしてちゃんと定められていて、2013年12月に道路交通法改正（自転車の路側帯の通行方法について）がありましたが、この直前ぐらいにすごくニュースになっていたと思います。逆走は禁止ですよといったことが、いろいろなメディアで取り上げられていたと思いますが、その少し後の2014年5月のこの調査で、右側を走るのは駄目だ、ルール違反だということをちゃんと認識できたのは61%でした。61%という数字を、まあまあ認知されていると思うか低いと思うのかは人それぞれかと思いますが、かなりニュースになっていた割には知られていないところかなと思います。

逆走を防ぐために、今いろいろな工夫がされていると思います。こっち向きですよという矢羽根を描いてある道路が結構増えてきましたが、これは非常に分かりやすいと思います。矢印の方向に向かって走るとするのは割と気づきやすいし、いいかなと思うのですが、「逆走禁止」という啓発看板というのは、逆走しては駄目だよと啓発していると思うのですけれども、これ余り意味がないかなと個人的には思います。というのは、こういうルールを知らない人にとっては、看板が目に入ったとしても「何が逆なの？」と、思うだけだと思うからです。正しい走行位置を知っている人にはこれが逆走だと分かるわけですが、それを知らなければ何が逆なのかなという感じで、余り効果はないかと思います。

【通行位置に関するルール】

左側通行については大分徹底されつつあるようには思いますが、いまだに逆走している人、私もときどき見かけます。どうして左側通行の徹底が難しいのかということ、昔少し考えてみたことがあるのですが、「教えられ方」の問題があるように思います。

通行位置に関するルールについて、私たちは子どもの頃から教えられると思いますが、（まだ自転車に乗らない幼いうちは）「右側を歩きましょう」とか教わります。道路交通法

にちゃんとそんなふうに書いてあります。「歩行者は、歩道がない場合、道路の右側端に寄って通行しなければならない」というルールがあるので、「右の端っこを歩きましょう」みたいに小さいときから教わると思います。その後、自転車に乗るようになったとき、「左側を歩きましょう」と、確かに子どものときから言われると思うのです。そのルールは、道路交通法にあるように、「軽車両にあっては——自転車は軽車両ですね——道路の左側端に寄って……」というルールがあるので、「自転車は左」とちゃんと教わると思いますが、それでちゃんと伝わるかというところが問題かなと思っています。というのは、子どもたちは「右側を歩きなさい」と最初小さい頃から教えられて、自転車に乗るようになって、「自転車は左よ」と言われるのですね。そうすると、どのように解釈するだろうかということです。左とか右というのは相対的な空間位置を示す言葉ですので、「何の」右／左かというのが重要ですけども、「道路の右側」とか「道路の左側」というのはちゃんと法律には書いてあるのですけども、実際子どもが教わるときは、「右を歩くのですよ」、「自転車は左ですよ」ぐらいにしか聞こえない、ちゃんと言われていたとしても余り聞いていないというところがあって、「歩くときは右、自転車のときは左」と覚えたときに、自転車で「どこを走るのか」というのは結構後々混乱することがあるように思います。

【子どもの場合は・・・】

というのは、子どもの場合、先ほど大人はCのここを走る、自転車が向こう向きに行くときはここが正解ということだったのですけども、子どもの場合はこういうルールがさらにありますね。「13歳未満の子どもと70歳以上の高齢者は自転車の歩道通行が可能」、歩道を走ってもいいですよというルールがあります。ということは、子どもは歩道があれば自転車のときも歩くときと一緒に、大抵歩道を走るということになるわけですね。子どもにとっての道路は歩道という感じで認識してしまうと、歩道上の右左とか、歩く人の右左というふうに何か混乱した解釈をしながら走っていくことがあるのではないかなと思うのです。

13歳、中学生になると車道に降りないといけないというふうにルールが切り替わるというところで、「左」が「何の左か」ということを明確に意識できないまま、「左」とだけ思っている人がいるのではないかなと思います。というのは、恥ずかしながら私自身もこの領域の研究に携わる以前、何の左なのかを疑問に思っていたときが実はありましたので、自分がどうしてそのように混乱したのかなと元をたどってみると、このように教わってきたからではないかなと今は解釈しています。

特に小さい子は「右」や「左」と言っても分かりません。私の息子も、もう6歳になりましたけれども、説明すれば分かりますが、とっさに聞かれて右と左どっちかと聞かれると、多分間違えます。子どもにとって本当に左右って難しいので、余り右左ということを言わずにルールを教えていったほうがいいかなと思っています。自分の子どもには、歩いたり走ったりするときはとにかく「端っこ、端っこ」と声をかけています。自転車はまだ公道を走らせていないので「左」とかいう話はしていないのですけども、はじめのうちは、余り左右

という言葉を使わずに伝えています。

子どもにとってだけではなく、私たち大人でもそうかもしれないのですけれども、自転車は歩行の延長という感覚がやはり抜け切れないように思います。免許も必要なくて買ったら気軽に乗れるという感じで、子どものうちは特に、自転車でも歩くときも歩道を走っていいというがあるので、歩行の延長という感覚がどうしても抜け切らないところがあると思うのですが、自転車は車の仲間だよということをしっかり伝えていくことが大事なかなと思います。

そうすると、歩いている人が一番弱者、自転車がその次に強くて車が一番強いみたいなイメージができて、おのずと歩道を走るときも自転車の人が車道寄りを走って歩行者が端っこというふうになります。そうすると、歩く人が左で自転車が右になるパターンもありますが、それでいいのだということが分かるかなと思います。

【交通ルールを守れないワケ】

交通ルールを守れない人が多いということはよく聞きますが、その理由は、今見てきたように、ルールを知らない人がかなりいるのではないかなと思います。私は、車の免許を持っていないのですが、自転車は免許が不要なので交通ルールの学習の機会は本当に少ないのではないかなと思います。その割にルールは意外と難しいというところがあって、知らないまま大人になっているとか間違っ覚えていいることがかなりありそうだなと思っています。ルールを知っているのに守っていないくて「マナーが悪い！」と怒りたくなる人が多いかなと思うのですが、実は、ルールを守っていない人の多くがルールを知らないという可能性が高いので、「知らなくてかわいそう、事故に遭うのに」と思ってルールを教えてあげてほしいかなと思います。

それから、ルールを知ってはいるけれども守れない（守らない）という場合、心理的には自分は事故に遭わないといったような、変な自信、過信をすることもあるかなと思うのです。運動スキルに対する過信、例えば子どもの場合は、先ほどの稲垣先生のご講演にもあったように、自分は「もうできる」と思ってしまったり、あるいは逆に加齢によって運動スキルは確実に落ちていっているにもかかわらず、「まだできる」という過信があって、例えばぎりぎり信号は黄色でもスピードを出していけば赤になる前に渡れるとか、そのようにちょっと危険な、リスクな運転をしてしまうこともあると思います。今までそういう荒っぽい運転をしていても、今まで事故に遭っていないから今度も大丈夫だろうという過信とか悪い癖が身についてしまうということもあるかなと思います。そういう意味で、なるべく自転車の乗り初めの頃、子どもの頃からしっかり教育していくことが重要ではないかなと思います。危険な乗り方をしても大丈夫だったという悪い癖が積み重なって過信を生んでしまう前に、危険性をちゃんと理解させる教育をし、正しい乗り方を習慣づけられるとよいでしょう。

我々の研究室で行った調査で、左側走行を守っていない人にインタビュー調査をしたの

ですが、中には、右側をあえて逆走するという人もおり、なぜかと尋ねると、「対向車が見えて安心だ」というような回答がありました。実は私も昔そう思っていた時期がありました。左側を走っていると、後ろから車がビュンビュン追い抜いていくというパターンになるわけですね。そうすると、いつの間にか自分に車が近づいて通り過ぎていくというのが怖いという、そういうことなのだろうと思います。逆に、右側走行（逆走）していると、そばを通る車が前から近づいてくるのが目に見えるので、どのぐらい近づいてくるのかが分かりやすいから「安心」と思うと、私も昔はそう思っていました。「安心」だからといって「安全」とは限らないわけで、今は勿論私は左側走行をしています、それに慣れると、逆に今度は逆走するのが怖くなります。慣れでこっちのほうが安心とってしまうところがあるので、そういう悪い習慣とか変な安心感がつく前に、きちっとどこを走るべきか、どのように走るべきかということを伝えていくのが大事なかなと思います。

それから、ルールとして知っていても守る「意味」を理解していない、上と似ていますけれども、守らないとどういう危険があるのかが分かっていないとか、ルール遵守行動とか危険を回避する行動をとるのが面倒くさいというような思いで守らない。リスクは多少あるのは分かっているけれども、リスクとてんびんにかけてもリスクを冒したほうが早く着くし、ラッキーみたいな判断で守らないということもあるかなと思うのですが、これもどうしてそういうルールがあるかという「意味」をきちんと理解すれば、やはり危険を回避する、きちんとルールにのっとった行動をとったほうがよいということが理解できると思うので、ルールを教えるときは必ず「意味」とセットで、こういう意味があるからこういうルールがあるのだよということを伝えていくといいのかなと思います。

左側通行でいうと、皆さん御存じの理屈ですけれども、例えばこのようにちゃんと左側を通っている人と右側を通っている人、逆走している人と比べると、このように車が来ていたら見えないですね、こっちは死角になって見えないので、ここで衝突する危険性がありますねとか、こういうパターンでも、左側を走っている人は距離があってすぐに衝突するということはないし、よく見えますが、こっちは人は見えないので、ここで出会い頭に衝突して危険性があるから、左側を通ったほうがより安全で、衝突を回避できると。あとは、正面衝突の速度、逆走して走っていると、お互い自分も相手もスピードを出しているため、衝突の衝撃が強いので、前から来ると車が見えて安心ではなくて、ぶつかる速度が速くなるからとても危険というふうに、いろいろ理由とともに伝えると危険性がしっかり認識できるのかなと思います。

そのようにきちんと理解すると、今まで事故に遭わなかったのはラッキーただだけで、潜在的には事故になり得る状況だったという潜在的な危険性を理解できるでしょうし、ちゃんとルールにのっとらないと怖いと思えるようになるのではないかなと思います。逆に、そういう意味がまだ分からないうちは、自転車で1人で公道を走ることは禁じるべきかと思えます。

だから、少なくとも左右分らないうちは自転車を1人で走らせてはいけないと思うの

ですが、本当に皆さん自転車に乗りますね。小学生になると低学年でも下校した後は自転車に乗って友達同士で走ると思うのですが、私も息子が来年から小学生になるので、いろいろ対策をとらねばと思っています。まずは小さいうちは自分の身を守る、車にはねられないということをしっかり教育していくのが大事ですが、大きくなってきて自転車に乗るようになりますと、今度は歩行者に対して加害者にならないようにということも教育として重要になってくると思います。

【ルールを守る理由（幼児の場合）】

幼児の場合、幾らこのような理由を教えるにしても左右が分からない子どもにはこういったことは教えてもまだ理解ができませんが、例えば赤信号は渡らないぐらいは教えることができると思うのです。それをどのように子どもたちが理解しているかということで、これは私の研究ではないのですけれども、赤信号を渡ることが「とても悪いことだ」とちゃんと答えられた子どもが、どうして悪いことなのかと回答した理由づけの研究です。そういう子たちは赤信号で渡らないというルールをちゃんと守れる子たちだと思うのですけれども、それを守る理由としては、3歳さん（まだ幼い子）は、「だって、それルールでしょう」とか「ルールを守らないことは悪いことでしょう」という回答をする子どもがやはり多いですね。教える側がどのように教えているかは分かりませんが、「ルールだから渡ってはいけない」という理解です。「赤信号は渡らない」と呪文のように覚えてもルールを守るという行動ができると思います。

だんだん年長さんになってきますと、ルールだからというのはもちろんありますが、なぜそういうルールがあるのかということも考えられるようになってきます。「車にひかれたら死んじゃうから」や「けがする」など、守らないと自分の命が危ないという理由を答えられるようになってきます。3歳さんのうちはそこまで分からない。死ぬとかいう意味もまだ分からないぐらいいですかね。4歳ぐらいになると、痛い目に遭うとか死んでしまうということが何となく答えられる。もうちょっと年長さんになってくると、他者への精神的損害みたいなことも言う。つまり、「今自分が死んじゃったりけがしたりするとお母さんが泣く」とか「悲しむ」ということも理解できて、そういう回答も出てくるのがこういう研究でも言われています。

先ほど稲垣先生のお話にもありましたように、3歳ぐらいの子どもは本当にすぐ飛び出します。私の息子もそうでした。でも、叱ったり、死んじゃうよと言っても、死ぬという意味も分からないので、「飛び出して車にひかれたら、お母ちゃんと二度と会えないよ。お空に行っちゃうんだよ。もう抱っこできないよ。それでもいいの？」みたいな言い方でよく3歳ぐらいのときは言ったなという記憶があります。そのように、どういう年齢の子はどのような理解ができるかということも考えながら言い方を少しずつ変えて、だんだん大人になったら、先ほどのようにどこを渡るとどれくらい衝突の危険があるかということを理屈で説明していけばいいかなと思います。今紹介した研究は、実は交通の研究ではなく、規範意

識の研究の一部なのですが、子どもでもこういう規範意識、ルールは守らなくちゃという意識があるわけですが、発達につれてこの意識が薄れていく感じはあるでしょうか。特に例えば中学生とか高校生は何かルールを守らないみたいに思われることがありそうですけれども、その理由として、これは私の個人的な考えですけれども、ルールが自分たちのためにあるという意識が持てなくなる時期があるのかなと思ったりします。

【交通ルールは誰がどこで教える？】

交通ルールは誰がどこで教えていくべきかということですが、この点に関して、先ほどの稲垣先生のお話と少し矛盾するとか反対のことを言うてしまうのですが、家庭でやりなさいと言うと、保護者の知識とか意識に依存してしまうことになって、かなり格差ができると思うのですね。実際子どもにヘルメットをかぶらせない親っていっぱいいます。私の息子が行っている保育園で登園を見ている、ヘルメットをかぶらせていない親って本当に多いですね。かぶっているほうが少ないぐらいだったりします。

ですから、保護者の知識、家庭に任せていると保護者が意識の高い人、知識のある家庭はいいのですけれども、そうではない家庭の子どもは置き去りにされてしまうところがあって、ばらつきが出てくるのだと思うのですね。稲垣先生のお話では、ばらつきがあるから学校ではできないという話だったのですけれども、逆に、学校で教えることでばらつきが減ると私は思うので、学校での教育は重要なこと。家庭に任せるとやはり家庭の事情による格差が広がってしまうので、なるべく重要なことは学校で教わる機会があるといいなと思っています。

家庭でやるにしても保護者への啓発もやはり大事ですね。そういうのを皆さんボランティアの方々がやってくださっている、やってくださるといいなと思うところです。子どもは保育園で教わってくるのですけれども、親が守っていないとやはり守らなくなってしまうところがあるので、親子で参加できる交通安全教室とか、そういうものがたくさんあるといいのかなと思います。

学校では、一応保健体育の単元で、テキストに小学校5年生とか中学校、高校2年生で出てくるのですけれども、やはりちゃんと扱う学校、扱わない学校で格差が非常に大きくて、先ほど稲垣先生もおっしゃっていましたが、学校の先生は本当に忙しくて、そんなしょっちゅう交通安全教育をやっているわけにはいかない。そういう専門の先生もなかなかいませんし、それを勉強する時間も準備する時間もない。本当にブラックな仕事ですよ。きつい、汚い、まあ危険ではないですけども、給料低いみたいな、小学校の先生は本当に大変です。残業代も出ないのに夜遅くまで職員室に明かりがついているとか土日も出勤しているみたいな状況は普通ですね。もちろん交通安全教育も、私は学校でやってほしいと思いますが、今の状況ではとてもじゃありませんが、学校の先生に押し付けることはできません。理想的には教員の数をきっちり増やしたり、非正規の先生を正規採用すべきでしょう。今、非常勤、専任ではない先生が担任を任されたりしているのが現状ですが、1か月後、来

年の自分の職の保証もないような人が重大な小学校の一クラスの担任を任されているといった現状というのは、本当に危うい状況だと思うのですが、交通に限らずですが、教育や保育にきちんと投資していく国になってほしいと常々思います。目下、学校で交通ルールをなるべく教えてほしいけれども、学校の先生にやってくださいとは口が裂けても言えないというところで、ボランティアの皆さんには、学校と連携して交通安全教育をお願いしたいと思います。学校を中心として地域で、「地域で」というのは先ほど稲垣先生も非常に強調されていましたが、私もそれが非常に重要だと思います。

最後になりますが、皆さんの日頃のボランティア活動に本当に感謝したいと思います。効果というのはすぐ見えることはなくても、きっと皆さんの活動がよりよい社会をつくっていくと私は思います。活動の中で、困ったことや疑問などがあれば教えていただけるといいなと思います。そうすると、その問題を解決するための研究ができたりするということもあるので、教えていただければと思います。

1つ、尼崎の話で、実際に啓発で効果があったという事例ですが、NHKの特集でもありましたので皆さんも御存じかもしれません。尼崎の商店街で、ここは自転車に乗って走ったらいけないのにビュンビュンと昔は通っていて、啓発活動で「自転車から降りてください」とか最初は言っていたようですが、そうしてもなかなか自転車から降りてくれないどころか、「うるせえ」とか言われたりするということだったようです。そこで、声のかけ方をちょっと変えた。「自転車を降りて押してくれてありがとうございます」とか、「ありがとう」という声かけをしていくと、このように降りる人が当たり前、乗って走る人がいなくなったということのようです。ちょっとしたことですが、公衆トイレでも「きれいに使ってくれてありがとう」みたいなメッセージが書いてあったりしますが、感謝を伝えることで迷惑行為を抑止するということがあります。そういう啓発活動、日々の中でいろいろ経験されたことをまた教えていただければと思います。

御清聴ありがとうございました。

活動事例発表

左京区交通安全連合会代表幹事

龍 昭次

京都市を代表いたしまして、左京区の活動状況を発表させていただきます。

まず、最初に、京都市左京区についてご紹介いたします。左京区は京都市の東北に位置し、みなさんもお存じの世界遺産、下鴨神社や銀閣寺がございます。そして、区内には、京都大学をはじめとする、6つの大学が集結し、国内外の学生、留学生たちが、町に若さと活力を与えています。

ここで、京都の学区について説明します。京都市は11の行政区に分かれていますが、さらに細かい学区に分かれています。学区と言いますのは、明治期に創設された番組小学校を起源とし、現在は、住民自治の単位として用いられております。当連合会も各学区から組織された団体でございます。

次に、左京区交通安全連合会は、学区ごとの見守り活動に始まり、時には、警察や大学、地域の子どもたちを巻き込んで、左京区全体を事故のない安全な町にすることを目指しています。

では、当連合会の日々の活動をご紹介いたします。

まず初めに、当連合会主催の啓発のひとつである高齢者の交通事故防止一斉啓発についてです。京都市では昨今の交通事故状況を踏まえ、平成29年度から自転車の安全利用と高齢者の交通事故防止に重点を置いており、この啓発も始まりました。資料の写真は交差点で高齢者に啓発グッズをお渡ししているところです。

次に、今出川作戦についてご紹介いたします。今出川通りは、市内北部を東西に走る主要な通りです。この啓発は今出川沿線の北区、上京区、左京区、また、大学、警察等が連携した啓発で、自転車利用者を対象に、春と秋の年2回実施しております。また、資料の写真の通り、町の方々への自転車利用に関するアンケートも合わせて実施しております。

次に、全国交通安全運動についてご紹介いたします。春と秋は啓発に合わせてスタート式も実施しております。令和元年度春のスタート式では京都府立植物園におきまして、地元の保育園児に、交通安全宣言をしていただきました。また、警察主催の秋のスタート式にも、連合会として参加いたしました。資料の写真のように、会場は平安神宮前で、警察による交通安全劇や楽器演奏、また、地元の少年少女鼓笛隊による演奏などが披露され、華やかなスタート式となりました。

ここで話は変わりますが、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響で、公共交通機関の利用を差し控える動きがある一方で、自転車の利用者は年々増加しております。私たち当連合会はコロナ禍の状況でも感染対策を徹底し、できる限り啓発を行っております。

たとえば、啓発物品は直接手渡しを控え、かごに入れて配布する形式にし、ハンドブレイトを用いて極力声を出さない啓発に変更するなど、啓発の実施方法を感染対策に合わせて

工夫してきました。

また、当連合会はよりよい活動ができるように年4回会議も実施しております。会議の場では1年の事業計画についてやスタート式について話し合い、警察からは左京区内での交通事故の発生状況についての情報提供があります。

また、交通安全についての知識をつけるため、年に1回連合会主催で学習会を実施しております。

令和元年度は警察による講義やシミュレーターを用いた危険予知トレーニングを実施し、各学区の交通安全会長も20名ほど参加されました。

最後に、昨今は新型コロナウイルスの影響もあり、交通事故の発生は減少しているものの、一方で下校中の児童の列にトラックが突っ込むなど、痛ましい事故も発生しております。私たち連合会は、左京区が事故のない安全な町になるよう、これからも啓発活動に励んでいこうと思います。

以上で左京区交通安全連合会の活動報告を終わります。

長岡京市建設交通部交通政策課 交通教育指導員

田中 孝子

私達はハンドサイン123運動を取り組みの一つとして行っております。この運動とは、交通の教則が改正され、手上げ横断が復活したことに伴い、長岡京市においても横断中の交通事故が多く、横断歩道に人がいても車が止まらないという状況が、多くみられることから、歩行者が横断歩道を横断する際に、①止まって安全をまず確かめる。②手で合図して、ドライバーに横断の位置を伝える。③車がとまったことを確認して、渡る。このことを呼びかけていく運動です。

長岡京市では横断中の事故の多い、高齢者から進めていくことになりました。そこでまず、元長岡京市老人クラブ連合会である、やすらぎクラブ長岡京に働きかけました。このクラブは発足当時から会員の事故防止活動に大変力を入れております。

平成30年度からは、活動の1つに交通安全教育を取り入れ、会員だけでなく、長岡京市に住む全ての高齢者を対象に交通安全教育を行う、交通ボランティアとして活躍しておられます。具体的には、活動の名称を「1日交通安全」と名付け、やすらぎクラブ長岡京が地域包括支援センターなどに呼びかけて警察と連携されて、交通安全教室を行っております。この教室では、交通ルールを学んでいただく他にも、交通安全の脳トレや、危険予測トレーニングなども取り入れて、楽しく交通安全について学んでおります。

高齢者が交通事故の被害者にも加害者にもならない、安心して生活ができる、長岡京市を目指し、年間多くの高齢者を対象に活動されているボランティアさんです。ここにハンドサイン123運動の取り組みを働きかけましたところ、口で説明するよりは、一回やった方がわかりやすいということで、参加者を募り、春の全国交通安全運動にハンドサインウォーキングという催しを、施策、実行されました。これはハンドサイン123運動を行いながら室

内を歩くという取り組みです。当日は参加者も多く。参加者からは「これだけ注意深く横断歩道を渡ったことがなかった」「手を挙げることで、ドライバーが本当にみている」等いつも以上に車の動きに注意しました。その様な声が聞かれ、実際に道路でやってみることで、実際に渡るという意識を持って、車を確認するという大切なことが強く印象に残ったのではないかと考えております。

この活動は京都新聞ややすらぎクラブが発行している情報誌にも取り上げられ、多くの宣伝効果がありました。また参加したメンバーは、ラジオ番組に出演し、PR 致しました。

やすらぎクラブ長岡京では、秋の全国交通安全運動でも予定し、参加者を募集しております。

大阪府母と子の交通安全クラブ連合会 会長

河田 英子

取り組みについて発表いたします。今年、40 周年を迎えました。まずは組織概要から説明いたします。当連合会は昭和 50 年前半の交通事故が多発する中、未来ある子どもを交通事故から守り、交通安全教育を積極的に推進して、地域において交通安全意識の高揚を図る目的で昭和 55 年 9 月に設立されました。この頃でも、大阪市というのは大都市でした。当時、政令都市になる為に、常時、工事が進められ、現在では、大阪府の道路整備は日本全国でも上位に上がっておりますが、当時はまだできておりませんでした。

交通事故と申しますと、子ども達がどんどん殺されておりました。現在は 46 の地区クラブ、約 400 が加盟しておりまして、会員数は多い時で 17 万人、ただ今保育園、幼稚園、関係者、保護者、幼児あわせて約 9 万人と減少しておりますものの、活動しております。活動におきましては、主に 2 つの視点で活動しております。1 つ目は関係機関、団体と連携・協力した効果的な交通安全活動です。2 つ目は連合会の組織力を生かした交通安全活動の展開です。昨日の講演にもございましたが、色んな組織が色んな話をしあい経験を活かし、そして交通事故の現場を分析し、毎朝しっかりと、恐ろしい交通状況を子ども達にお話しし、学校でもしっかりと教育しています。

その為にはルールを守る、自分で気をつける。ルール以外には私も交通事故にあいましたけれども、何も自分が悪くないのに向こうの過失で命を奪われるということがあります。当連合会の活動について発表させていただきます。まずは春の交通安全運動に関する取り組みです。

例年、大阪城公園にて、初日キャンペーンが行われ、当連合会から園児たちが参加しています。本年は新型コロナウイルスの影響により、無観客で YouTube の生配信により配信されました。コロナでコミュニケーションが不足しています。

当日は園児たちの交通安全宣言や、キャンペーンモデルである女優の岡田結実さんが交通安全教室に参加し、大変充実した市民の皆さんに広く交通安全ルールをアピールいたしました。

続いては交通安全母親活動指導者研修会について、お話しさせていただきます。この研修会は保護者の方々を、家庭や地域における交通安全指導者として、育成する目的です。毎年7月に実施しており、昨年度は44回目を迎えました。皆さん、大変熱心に聞いてくださって、昨日の話にもありましたが、傘さし運転がダメだとか、ハイヒールを履いて自転車に乗らないとか、

昨年は70名の会員が集まってくれました。大阪府警の交通安全班による交通安全教室、株式会社オージーケーカブトによる自転車乗車時のヘルメットの正しい取り付け方法等をお話ししました。ヘルメットは被って当たり前、というようなことが一時期大変言われましたが、最近は被っていらっしゃらない方が多いです。また、携帯電話、スマートフォン、ヘッドホンなど、昨日のお話で大変勉強になりました。

この様に行政機関だけでなく、企業の方々のご協力により、多くの経験と知識にもとづく、質の高い研修を行い、保護者の方々に喜んでもらっております。

続いては「子どもけいさつフェア」の参加です。こちらは大阪府警が主催する、夏休み前に子ども達に楽しく学ぼう、というイベントであります。警察のお仕事の紹介や交通安全教室、白バイ乗車体験等、様々な内容の他、当連合会からは園児の交通安全ストップ体操や演奏などを行いました。交通安全ストップ体操は大変浸透しており、今年の40周年に向けて、また新しいCDを作りました。

交通安全キャラバン隊です。それ以外でも致しておりましたけれども、組織の内容が変わりました。現在はキャラバン隊の旗を掲げ、各地区の保育園、幼稚園を訪問し、交通安全の啓発を行うものです。これまで16地区をまわっており、令和元年度は大阪市東成区と枚方市の2地区で実施いたしました。両地区とも訪問し、約350名を対象とし、交通安全教室を行いました。

地域の格差というのはございますが、みなさんやはり、命を尊ぶという部分ではとても調和し、とても熱心に行っていただきました。各交通安全教室の後には、園児に交通安全の6つの約束をしていただきました。その約束は、道路には飛び出しはしません、信号は守ります、横断歩道を渡ります、道路を渡る時は右・左をしっかりとみます、道路や車のそばではあそびません、しっかりと交通ルールを守ります。

横断歩道を渡ります時に、子どもが死角になる時がございます。手を挙げるということがまた戻されて、きちっと子ども達に意識付けを行いました。今後も各市区長村や警察などと連携を行い、交通安全キャラバン隊の活動を推進いたします。

次に3世代交流、みんなの安全教室でございます。これは老人会にも参加を求め、保護者、子ども、高齢者の3世代を対象に、こどもや高齢者にわかりやすく、交通安全と防犯について学んでいただくものです。

このコロナ禍では交通安全といっても、まだ子どもの被害が大きく、大変密着した活動をしてきましたが、コロナで隔離されております。でもその中で、交通安全教室では自転車のルールやマナーについてのお話や、自転車シミュレーターを用いて、実際の自転車走行時の

マナーを教えてくださいました。

なかなか高齢者の方々は、自分の通りやすい所を通られる。または注意散漫の方もおります。また子どもは発達年齢において、実際の行動判断ができない。そういうことを鑑みて、わかっていただくようにお話をします。交通安全教室ではシミュレーターを用いておりますので。とてもわかりやすく、学んでおります。

また防犯教室、本当に恐ろしい時代になりました。子どもの誘拐対策の為、誘拐されそうな子どもの特徴、手口をご紹介いただきました。子どもがさらわれる、死亡されるという事件がありました。都会はとても怖いのです。この他、本研修では一般社団法人阪神高速地域交流センターからいただきました、子ども用自転車ヘルメットを参加者全員に配布し、子どもの自転車ヘルメットの着用と普及に務めております。このヘルメットは次第に軽くなり、とても頑丈になりました。買うのも高いというお母さまもいらっしゃいますが、命を守るためには、これは大変必要であるということ、浸透しております。

各地区クラブによる活動についてご紹介します。まず交通安全ストップ体操を各地区で習得する取り組みです。この体操を園児たちが歌詞や体操を通じて、交通安全を楽しく学べる仕組みになっております。

楽しく学ぶことでしか、子ども達は学びません。難しい話をしても、聞いているようで判断にはつながりません。ストップというのは飛び出しを阻止するということで、とても大切な意義をもっています。

長年にわたってこれを実践してまいりました。今年は40周年ですので、新しい素晴らしいストップ体操もできてきました。DVDもできてきましたので、皆さま方もご活用ください。交通安全の紙芝居を絵本等の読み聞かせを行い、子ども自身が交通安全について、考え促す取り組みです。赤になってもみんなで行けば怖くない、という様なことは許されない。きちっとルールを守ろうということを生懸命、お話しして聞かせております。

次に幼稚園等の園門に教員が立ち、園児の安全確保と交通ルールを指導する取り組みです。これは子ども達や母親に交通安全の意識を高めることを目的となっています。お母さま方は沢山、自転車に乗られます。夏になるとサンダル履きであるとか、サングラスをかけておられて、前が見えにくいとか、また、転んだ時にスリッパでは駄目であるとか、そういった時も一生懸命お話ししています。

その他、市区町村、警察と連携し、幼稚園等において交通安全教室を細やかに実施して、毎日行うことが子どもの為に、幼稚園でも保育園でもそうですが、子ども達がお母さんと一緒に、飛び出したところで自動車にぶつかるようなことも起きていますので、命を大切にすることは、本当に、日々の知恵の学び、子ども達への啓発、これがとても大事だと思います。

お母さま方も命は取り返せません、という話をしましたら、いつもそれを感じてくれます。

当連合会では、悲惨な交通事故を減らすべく今後も内閣府、警察、市町村、関係各機関と

連携を図りつつ交通安全活動を継続してまいります。保護者やお子さんに対してもキャンペーンやイベントがなければ、これは大切なことです。これからも頑張っ

兵庫県交通安全協会 吉川 志保

私は神戸市の交通安全指導員です。神戸市内に 12 か所ある警察署にありまして、各所に 12 名の指導員がおります。警察官とともに交通安全教室などの活動をしております。昨年度、令和 2 年度の活動実施結果は、交通安全教室が 833 回、広報啓発活動が 1071 回、保護誘導活動が 2895 回となっております。しかし交通安全教室は例年ならば 1000 回を超える回数は必ずやらせていただいていたのですが、コロナで休校などがありまして、昨年度は活動実施がちょっと減っております。実際に行っている活動の写真を少し、紹介させていただきます。

こちらは広報活動になるんですけども。コロナ対策でなるべく手に触れないように、籠からお渡しして、この時も感染対策、眼鏡なども付けて、コロナ対策をしての活動を心掛けております。高齢者の交通安全教室なんですけれども、グラウンドゴルフや地域交流センターなどに行って交通安全教室をさせていただいているのですが、やはりコロナで、その活動なんかも控えていることが多いので、各家庭の方に警察官と一緒に伺って、交通安全の簡単な指導とかをさせていただいております。

この写真では手渡しにはなっていたのですが、今は緊急事態宣言中ということで、インターフォン越しにお声がけさせていただき、ドアポストに啓発グッズ、資料等を入れさせてもらっております。

次は保護誘導の写真なのですが、今年の 6 月 28 日に千葉県であった、下校時の子ども達の悲しい事件がありました。保護誘導に力を入れて、警察と共に協力しまして、回数を増やして主に下校時、横断歩道で保護誘導を実施しております。そして幼児の交通安全教室。この写真では保育園の方に伺わせてもらったんですけども、簡単な手品を使って子ども達にわかりやすく、この時は信号の約束事を教えました。

ポケットに赤・青・黄のハンカチが入っているんですが、信号を楽しく学べるように色々と工夫をして子供たちに安全教室をしています。この際に登場する「腹話術のケンちゃん」なんです、神戸市内 12 か所の警察署にそれぞれ 12 個のケンちゃんがいるんです。とても人気があって、子ども達が「ケンちゃん来た？」と言うようにとても人気があります。交通安全のお話をケンちゃんを交えて行っています。このケンちゃんは高齢者も好きなので、高齢者の方がいらっしゃる時も使用しています。

子どもの交通安全教室ということで、これは 1 学期の小学校に行ったときの写真です。クラスの方に入らせていただいて、前のプロジェクターを使わせていただき、パワーポイントで簡単にわかりやすく、子ども達にお知らせしています。歩道の歩き方などをわかりやす

く、写真などを使いながら進めています。各学校のクラスに入って進める場合もあれば、コロナの事情があり、オンラインの希望のある学校も増えてきておりまして。生徒数がある学校はなかなかまわれないので、放送室から各教室に向けてテレビやプロジェクターを使って、オンラインで実施しております。オンラインだと、子ども達との直接の共有がわかりにくかったりなど、課題も沢山あります。

今もオンラインということなので、皆さまの表情も分かりにくくて、話がなかなか伝わっているのかな、という部分もあるんですけども、少し簡単なゲームなど、画面を通して子ども達とやれるようなことをやっています。本日、実演してみたいと思います。画面を使ってする場合、先生のパソコンを使って、子ども達のクラスの様子を映したりしているんです。なかなか声が聞こえない、とか難しいことがあるので。リアクションで交通安全に興味を持ってもらうようにしています。ちょっとゲームをやってみようと思います。（※実演 トランプを出して、信号機色の神経衰弱をする。最後は柄が火変わる手品をする）この様に子どもにも楽しく、高齢者や保護者にも分かりやすく啓発できたらと思います。以上です。

奈良県交通安全母の会

藤岡 廣子

連合会の事業報告をまずさせていただきます。

奈良県 39 市町村、我々の県交通安全母の会、安全啓蒙活動の時は受け入れていただき、奈良県警察 12 の警察署においても協力を賜っております。総会に始まり総会に終わる。どこも同じかと思いますが、事務局と会長の出席で年一度行われております。

奈良県の委託事業でありまして、未就学児童への自転車交通安全教室、というのを昨年から頑張らせていただいております。

自転車を持ち込み、県交通安全母の会の役員と申し込まれた幼稚園と役員さん方による未就学園児による自転車教室、中々幼稚園児の自転車教室というのは行われていないんですが、私達頑張って色々なことを勉強させていただいております。

DVD で、まず交通ルールを見ていただき、紙芝居で交通標識を覚えてもらう。そして横断歩道のマットや踏切を設置して、歩行訓練を行います。その時は私達、手作りの遮断機や踏切の地図を作っております。

また実際に自転車は左から乗って左へ降りるなど、あるいはブレーキは足でとめないで必ず手で握ってギュッとする、といったようなことを行わせていただいております。

本当にこれは好評でありまして、私も 15 の幼稚園から申し込みをいただき、好評な中で幼児たちの自転車教室が展開されております。また母親指導者研修会というのも、事務局と指導者で、大体年に一回はあるんですけども、150 人ほどが集まり、安全教育に関わる勉強をその道の先生方に、警察の本部の方々には実際の状況を踏まえた生の指導をいただいております。また、高齢者の方々が集まられている所に出向きまして、待つ、見る、無理をしない、目立つ服装で、斜め横断を禁止、ということと呼び掛けております。昔と今とは違

う社会情勢を知ってもらうことが、高齢者の皆さんに対してのお願いでございます。

また、子育て中の仲間に入れてもらって、小さい頃から、交通安全教育をしっかりと身に着けてください。約束事はしっかり守るように、社会人になったら、社会の秩序を守れる大人にお育て下さいとお願いしています。

昨年はコロナ禍だったので、県下の約1万2000名に交通安全のリーフレットを配布して、世帯訪問事業に替えさせていただきました。中々中身のあるリーフレットだったので、大変喜ばれていたと思います。続いて出前教室というのもやっているのですが、多くの県下の中の交通安全教室、警察だけではとても大変かと思います。だから私達、奈良県の役員が出向きまして、出向いた中で私達が教わったようにDVDやら紙芝居や、あるいは模擬の横断歩行訓練をさせていただいております。

また春と秋の県民大会では10日間、さまざまな形で交通安全活動を行っているのですが、奈良県民一丸となって、死亡事故0をめざして、その地域にあった活動を頑張っています。

また一番大きな面は中学生、高校生への交通安全教室への取り組みです。園児、児童までは交通安全教室を行うんですが、中々中学生高校生を交えることはできません。そんな中、飛び出し坊や、飛び出しワンワン、といったようなものを危険な所に置きます。中学生の美術部に色を塗ってもらって、そしてこういったものを作ってもらう。すると自分達も交通安全に参加していると思うのか、中学生、高校生も交通安全に興味を示してくれるようになりました。

色んな活動で交通安全へ巻き込んでいく、何よりも交通安全へ巻き込んでいくというのが交通安全活動の原点ではないかな、と思っております。また、中学校の家庭科部であったらティッシュのカバーを縫って駅前啓発をしてみたり、そういうことがとっても大事だと思います。その中で県内の企業から色んなご支援をいただいております。例えば奈良県トラック協会からは、このような「止まれ」のストップマーク。7種類、色んな絵があるんですけども、これも奈良県内の危険な箇所・また園内、学校の中には危ないところには全て貼っております。また国民共済からも年間で横断旗をいただきました。信号がついていない横断歩道でも子ども達が渡ります。「横断中」という旗を持って歩くと、ドライバーの方によく見えるのではないかなと思います。年間1,300本の横断旗を寄贈いただいております。トラック協会の方からは50年ごろからずっとご協力いただき、今まで2万9,000枚くらい、大体年間3,000枚くらいストップマークをいただいております。2年に1度くらい張り替えさせていただいているんですが、本当に良いものだと思います。

さっきもお見せしたように横断旗とか、すべての小道具は手作りでやらせてもらうというのが、交通安全教育になっているのかなと思います。これからもご指導のほどよろしくお願い致します

新宮市交通指導員協議会

中岡 貴恵

令和 2 年度の実績報告をさせていただきます。例年と同じく各交通安全期間中に街頭啓発活動を行っております。次に新宮市警察署主催により、6 月 1 日から同月 15 日にかけて、市内の主要交差点 2 か所において、昼間の交通事故抑止の為、午後 1 時から 2 時までの間、交通監視を実施いたしました。

同じく新宮警察署主催により、和歌山、冬の交通安全運動の初日である 12 月 1 日午後 8 時から関係団体と飲酒運転の根絶に向けて飲食店街の公道パトロールを実施いたしました。

また交通事故防止、注意喚起看板の設置として、8 月 5 日に市内 市内小学校 4 か所に注意喚起看板の設置をいたしました。

9 月 16 日に紀ノ川地区に 5 か所に注意喚起看板を設置しました。秋の全国交通安全運動の最終日の 9 月 30 日に、小学校通学路 3 か所に注意喚起看板の設置をいたしました。12 月 1 日に紀ノ川地区に 1 か所に注意喚起看板を設置しました。最後に学校関係者、新宮警察署、東牟婁振興局、新宮建設局とともに令和 3 年 2 月 25 日、26 日、3 月 1 日の 3 日間で市内の小中学校の通学路、合同点検へ参加しました。

なお念願にしておりました市内幼稚園を対象とした交通安全教室につきましては、新型コロナウイルス感染防止の為、中止となっております。以上で新宮市の発表を終わります。

活動事例発表を元にした意見交換会

コーディネーター

安全教育研究所 所長

星 忠通

星：交通安全活動というのは、大きく分けて3つあると思う。1つはどんな中身を訴求していくのか。2つ目はどんな仕組みの中で組んで進めていくのか。3つ目は担い手。誰が誰をやっていくのか？指導者は問題なく入ってくると思います。あるいは警察をはじめとした関係団体っていうのもここに入ってくると思います。今日のご発表の中にも、中身、仕組み、担い手というものがバラまかれていくなというのが印象にあります。

●：事故が多い世の中になってきたが、皆さん生活もある。どのように交通安全の意識付けをしたらよいのか。

●：私も同感です。まず、先生方が知らない、というルールがあるんですね。自転車を左から乗って左に降りる。それすら私たち知らなかったという事態が起きるんです。ですから今年は1年かけてでも、例えば小学校の交通安全教室の際には、父兄参観日の時にお時間をいただいて、交通安全教室をやらせて欲しい、ということをお願いしています。また随時やっても、来られるお母さま方もお呼びしておいてください、という形で行っていききたいなと。兎にも角にも今のお母さん方、交通ルールにご興味がないのか知らない方が多いんです。ですから子どもと一緒に1から学んで欲しいな、という思いで今年、過ごしてきたんですけど。コロナ禍で最近、難しいんですが、でもその形をとって進めていけたらいいなと思います。

●：神戸市も子どもを乗せる自転車の増加、また自転車のマナー。お母さん達の乗り方も危ないんじゃないか、という声も上がってくるようになった。そこが問題点だなと思います。お母さんが自転車のことを理解した上で、そのことを子どもに伝える。それが子ども達にとって一番大事なのですが、そのお母さんが一番大事でご存じない方が多い。やっぱり子どもに教えることと同時に、保護者の方への啓発も本当に大事になるなというのを痛感しております。今年度に入りまして、警察官の方と一緒に、地域の幼稚園の近くに公園があるところで自転車屋さんと協力していただいて、無料点検ということを実施しました。その間に待ってらっしゃる保護者の方に向けて、交通安全教室を実施いたしました。無償で協力していただいているので、沢山の方を一度には点検できないんですけど。10 数名、前もって「今日しますね」という声掛けをして、集まってくださったお母さんに交通安全教室と、簡単な点検、乗り方を簡単に伝えられる内容を屋外で致しました。啓発資料を持って、啓発グッズを配布しながら。保護者によっては「車両として認識されているとは知らなかった。自転車はどこ走っていても良いと思っていた」という声を聞いたので。特に子どもを乗せているお母さんとお話をする機会を増やすと、お母さんも興味を持ってもらえるというのを実感できたので。「これから気を付けます」という声も聞かれたので、これからは目線を変えてし

ていくのも必要だなと思いました。

●：自転車の交通安全教室を他府県で行っている県などがあれば、内容などを教えてください。参考にしたいです。

●：大阪府でも教習所に自転車を持ち込んで、保護者の皆さまに自転車のルールを教えました。子どもを乗せていても赤で渡るとか、それからシートベルトをちゃんとしていないとか。そういうことが沢山ありますので、実際に自転車に乗っていただいて指導するというのはとても大事だと思います。また地域のボランティアの方も言ってはくださるんですが、言ったら文句を言ってくる方もいらっしゃるんです。ですからプライバシー保護もあって、事例を丁寧に言えない状況というのもあって、しんどいな、というものもあります。

星：では悩みの部分で何かありますでしょうか？

●：誰が仕切ってやるのか？という部分が決まらない。保護者が集まってやった方がいいのか、学校側がやった方がいいのか？とか色々考えておりまして。そこが悩み。そこが決まないと色々難しい。やるにはボランティアも必要だし、警察の協力も必要だし。自分の扱っている児童教育も必要だし。

●：もちろん私達はしっかりと教えていかなければ駄目だし、私達のコンセプトの最初は「交通安全は家庭から」という合言葉だったんですね。やはり毎日お母さんが「自動車に気を付けてね！交通ルールは守ってね！」ということをしていていただく。私達は鉄の塊と柔らかい体とぶつかったら絶対体が潰れちゃって死んじゃうこともあるのよ、っていう話はしますけれども。あまり子どもを恐怖には落とせませんので毎日気をつけてね、ということをして「門の外には飛び出さない。お家の外にも飛び出さない」気を付けようってことは毎日言っています。またお母さん方も啓発活動で府からプリントが来るんですけど、結局、園でプリントして配らないと毎週はもらえないんですね。だからそういった教育者はそれを意識してやっていただく。または教育委員会が。授業があっても良いと思うんです。本当に少ない時間でも命を守るという授業があっても良いと思う。今の子どもたちはゲームで死んでも蘇ると思っているところがありますので。誰かが助けてくれるわけでは決して無い、ということをしっかり子どもたちに教えてあげたい。教育の中でそれを果たさなければならない。それを実践していっていると思います。

星：学校に頼むという事を、学校側に意見して聞いてみますと「もう手一杯だ」という声がほとんど。じゃあ誰がカバーするのか、ということ。これは私の意見ですが、ボランティアに求められることは増えていくのではないかと思う。他に何かありますか？

●：些細なことですが。立哨で子ども達にどのくらい声をかければいいのか分からない。朝は時間もないですし。

星：これは私も感じるんですが。立哨をしていると子どもを過保護に育ててしまうのではないか。子どもが確認をしないで渡ってしまうのではないか。1年生から6年生までそれで育ってしまう。じゃあやらければ良いのかと。そういうことではない。何かお知恵をいただけ

ませんか？

●：このコロナで自殺者も増えましたし、虐待が20万件というふうに出ています。ということは子どもは見守られているという意識がなくなっている。だからそうして見守り隊の方々がしんどい思いをしてくださっているのが過保護になってしまうことがあるかもしれない。「今日も気をつけてね。大切な命よ」とか、帰る時に「気をつけて帰ってね。交通事故にあわないでね」とか、いつもそれを言うんですけど。でもいつもその笑顔を見せてくれる人がいる、という事が子どもへの愛であり、大きな宝を守っているという事は、私は確信しております。ですからボランティアはやめられない、というか頼まれて、だんだん深遠になっていくわけですね。日本は安心な国なんかでは決してないわけですから。やはりボランティアの一人ひとりの皆さまの力が。子どもに「あなたの命は大切よ」という風に伝えるのはすごく素晴らしいことだと思います。これから先、日本が高度な経済社会になったとしてもボタン一つで子どもの命は帰ってこないわけですから。やはり見守り隊の「愛を与える」というのは素晴らしいと思います。

●：立哨は他の団体の方もやっております。みどりのおじさんとか。ちょうど私が立っている所は信号があって沢山の子ども達が押し寄せて来るんですけども。他の団体の方たち、みどりのおじさんとかがついているんですけども、平然と信号赤でも横切って指導されている。私達、注意できないんです中々。しなきゃいけないんだろうけど、中々私達は言えないんです。そういう時、私達はどのような行動をとればいいんでしょうか？

星：難しい質問ですね。

●：憎まれてもやらなくちゃいけないんじゃないですか？憎まれても、命が大事っていうのが原点ですから。

星：昔から交通安全は、思いやり、だとか。優しさ、だとか。これがポイントです。昔から言われていました。じゃあその為にどうして行ったらいいんでしょうか？それは家庭で育てていただく。そういう意味から交通安全は家庭から。でも思いやりとか優しさっていうのはどうやって育てられていくのか？その視点の検討はあまりなされなかったんじゃないか？約15年前、内閣府が中心となって、三世代交流交通安全というのをやりました。地域の子ども、大人、高齢者の三世代それぞれがそれぞれの世代に対しての交通に対しての悩み、大変さなどが理解できました。子どもから見ると「高齢者は歩行速度が遅くて躓きやすいんだな」とか。高齢者から子どもをみれば「子どもは周りを確認しない傾向があるのだな」とか。こういったことは文字で伝えていくことではないと思います。すなわち、皆さんの話を聞いているとそれは今でも続いていると感じる。これをこれからもまだまだ、各地区で可能な限り、続けていってもらいたいです。そういうものが、思いやりとか優しさにつながっていくのではないかと考えております。

講評

コーディネーター

日本子どもの安全教育総合研究所

星 忠通

1日目に行われた2つの講演についてお話します。稲垣先生につきましては、交通安全の確保が、対象となる人間と人間を取り巻く道路環境を考えなければ効果が上がらないという指摘だったと思います。内閣府からの資料の3E対策（人・車・道路）とも合致していると思いました。

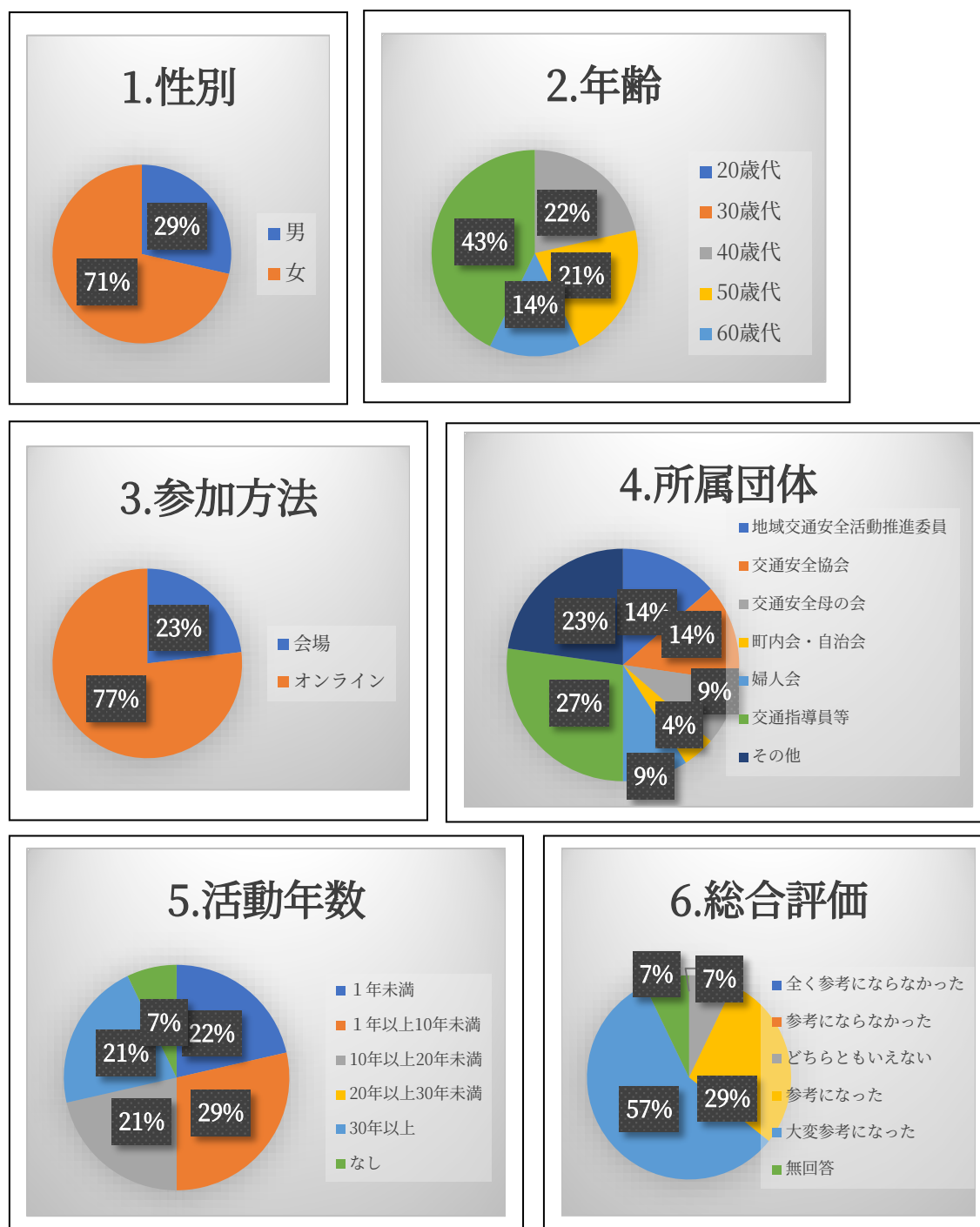
矢野先生につきましては、自転車の安全確保について、管理と教育（指導）両者の相互作用で図っていかねばならない、ということだったと思います。

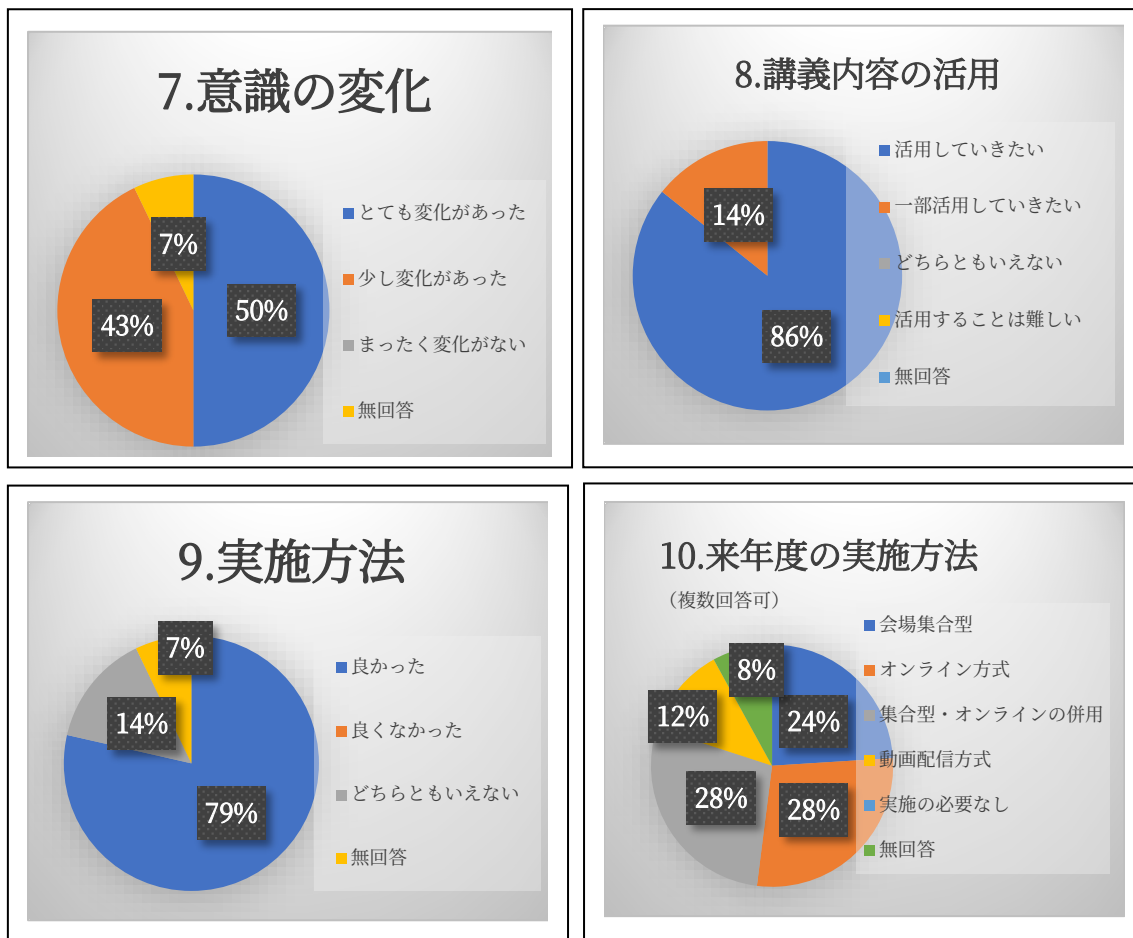
2日目に行われた事例発表・意見交換についてですが、皆様の努力によって事故件数は減っていますが、交通安全についてやる人・受ける人に二極化している危険性が高まっているように思います。中には交通安全はいらない、という意見を聞くことも少なくありません。不必要だという意識を払しょくしないといけないと思います。

活動について、満たすべき条件があると思います。一つめ、活動についての評価が必要だということです。奈良県で行われたようなアンケート調査は、そのために重要なことだと思いました。二つめ、目立つ活動かどうかが必要だと思います。北海道の事例ですが、物品やチラシをスーパーマーケットで配布しております。三つめ、楽しい活動であることが必要だとおもいます（大阪の事例参照）。四つめは、参加しやすい活動かどうか。

最終目的をどこに置けばいいか、ということですが、事故による死者を減らすことは言うまでもありませんが、ボランティア活動、交通安全ということを切り口にして、生活の安全すべてを理解する意識をもつことにつなげる必要があると思います。交通安全は我々の生活の文化であるというところまで行きつけければボランティア活動の評価は達成できるのかなと思います。

3.アンケート集計結果





問8. 今回の内容以外で学びたかったこと（取り上げて欲しいテーマや内容）

- ・後任人事の育て方、方法。
- ・全国の交通安全対策へのいろいろな取り組みやその効果。
- ・地域の現状を詳しく、見て提案いたします。
- ・狭い日本の国道や道路に大きなボックスカーや自動運転は必要なしと思います。二輪の事故も増え、危険はむしろ増加しています。高齢者の免許返納が必要・・・対策を講じるべき
- ・手上げ横断が導入され、どのように取り入れているのか知りたいです。

問11. 本講習以外で交通ボランティア活動に必要な知識や技術などを向上させるために必要な機会について

- ・ボランティアの中には道路交通法の基本的な知識を意外に知らなかったり忘れていたりしている方がおられるので、統計や道交法に基づいた安全対策の話が聞きたいです。
- ・広報等での活動報告

- ・免許取得時にもう少し厳しくルール順守を指導していただきたい。ボランティアを無視する人もいたので困っています。
- ・事故の事例を（DVDを含め）地域で研修資料として使用する。
- ・定期的な意見交換。地域のつながりや各学校、警察との連携など。交通事故事例をあげての対策への取り組み
- ・交通ボランティア活動といっても様々……。ボランティアされる方の資質により問題が起こりうることも。自身が交通マナーを守らない、えこひいきする、等々、こういった面へもご配慮を！

問12. 講師の先生への質問

稲垣具志 先生

- ・実施データでの図表わかりやすく再認識しました。断続的な安全イベント、持続的な安全教育に務めたいと思います。

矢野円郁 先生

- ・ボランティアをやっていなければ、私自身自転車マナー等違反していたと思います。教育の一環として交通マナー学習は必要と思います。

両先生

- ・京都市（府）は横断歩道で徐行又は一時停止しないドライバーが全国ワースト3位、どうすれば改善しますか。
- ・稲垣先生、矢野先生のご講義、共に私たちにとっては分かりやすく大変勉強になりました。断続的な安全イベント、継続的な安全教育

問16. 講習会の実施方法について

- ・ZOOM等によるオンライン研修を活用すれば、移動時間がなく、誰もが気軽に参加できるのではないかと思います。
- ・初めてのオンライン方式に参加し、不安がいっぱいでしたが、始まってみるとリラックスして参加できました。密にならない様に会員に声かけして参加できたのではと思いました。
- ・オンライン講習を受講しましたが、音声オンライン形式の講習はとても良く入っていたのですが、会場からの声が聞きづらく、スピーカーを設置していてもはっきり聞き取れないところがありました。
- ・パワーポイントのみでプレゼンを行うと、操作等が上手くいかない場合内容が入ってこないで、手元に資料があるほうが良いなと思いました。マイクなどの確認をして、パソコン側に音声が入るかどうかチェックしてほしい。
- ・ボランティアとして40年活動してきましたが、自己中心性の方が多く、コロナで特に難しい時代です。何とか開催して下さり他府県の努力を見せていただき、又がんばらねばと

勇気をいただきます。ぜひこれまでのように開催してください。

問17. その他ご意見・ご要望等

- ・大変勉強になりました。貴重な機会をいただき、誠にありがとうございました。子どもたちの今後の自転車教室や交通安全教室または、保護者の方へ啓発していければと思いました。
- ・「京都モデル」無信号の横断歩道を先かけて、長岡京市で「1.2.3ハンドサイン運動」を行い、その報告をさせていただきましたが、オンラインにうまくできず、伝えることができなかったこと、非常に残念でした。
- ・オンラインの講習は沢山の人数参加も可能ですから、今後会場へ参加する者とオンライン講習の併用参加ができれば良いと思いました。
- ・オンラインはすでに活用しているので良かった。ヘッドホンの音声のノイズで耳が痛かった。事例発表の時間オーバーでの中断はしないほうが良いと思った。
- ・自転車の通行位置に関するルールで、道路交通法第2条10条と、第18条ではわかりにくく、自転車は車の一部なのだから左側通行にならないのではないか、自転車のルールがわかっていない人が多い。
- ・大変勉強になりました。地域で生かしたい。
- ・他県、都道府県の取り組みを聞かせていただき参考になりました。
- ・稲垣先生使用の教材「子どもの判断能力」は気づきが多かったです。その資料内で□で示された色別がプリントではわかりづらかったので、できればファイルでいただきたいです。

4. 写真



開会挨拶 内閣府 茅根参事官補佐



講演 稲垣具志 先生



講演 矢野円郁 先生



コーディネーター 星 忠通 先生



事例発表



意見交換会

中国・四国ブロック

1.プログラム詳細

10月26日(火) 時間割

10:00～ 10:15	(15)	開会 主催者挨拶 内閣府政策統括官(政策調整担当)付 交通安全啓発担当 参事官補佐 西村 真弓 来賓挨拶 岡山県 県民生活部 次長 玉置 明日夫 岡山県警察本部 交通部交通企画課 課長 國末 稔
10:15～ 11:15	(60)	講演① 安全教育研究所 所長 星 忠通 演題 テーマ: 交通ボランティアの育成について
11:15～ 11:30	(15)	休憩
11:30～ 12:30	(60)	講演② 日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠 演題 テーマ: 自転車の安全利用のために
12:30～ 13:30	(60)	昼休憩
13:30～ 15:20	(110)	活動事例発表
15:20～ 15:30	(10)	休憩
15:30～ 16:15	(45)	活動事例発表を元にした意見交換会
16:15～ 16:40	(25)	講評 コーディネーター 特定非営利活動法人日本子どもの安全教育総合研究所 理事長 宮田 美恵子 主催者からの連絡事項 内閣府
16:40		閉会

■講演①

交通ボランティアの育成について

安全教育研究所 所長 星 忠通

会場の皆様及び中国・四国ブロック、オンラインにてご参加の皆様、おはようございます。ただいま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。

本日は、この中国・四国ブロック研修会のタイトルが、「交通ボランティアの育成について」ということで、一緒に考えてまいりたいと思います。皆様方はこのボランティア活動は少なくとも20年も30年もなさっていらっしゃるわけであり、貴重な経験や知見を十分お持ちであり、私がああだ、こうだと言う話では決してないのではないかもしれません。

その理由や背景はまず、一番大きな要素は経験を持っていらっしゃる。この経験は非常に大きいと思う。むしろ私は、皆様方の活動、経験を私なりにまとめさせていただいて1つの方向性を生み出し、そして、それがこれからの皆さん方の活動に何らかの参考になればありがたいな、そんな意味で、今日ここに示しております「交通ボランティアの育成について」ということをお話しさせていただければと思います。

なお、このボランティアの育成について私なりに内容を、(資料の表紙を開ければ2ページ目になるのですか)、トピックスを5つ挙げております。しかし、今日与えられました時間は60分でありますので、多分その5点について全てというわけにはいかないと思います。大変勝手ながら、順不同、場合によってはスキップさせていただくということを事前に御了承いただければと思います。

さて、ちょっと古いことで恐縮ですけれども、昭和30年から35年ごろをちょっと振り返っていただきたいのですが、その頃、私なんかは「勤労奉仕」という言葉の中、田舎で生活しておりました。どういうことかといいますと、まず、当時の道路は御承知のとおり舗装なんかされておられません。大体が砂利道です。東京のような大都市ではある程度舗装されていたのかもしれませんが、大部分は砂利道だったのです。砂利道であるということは、車が少しは走っていますから、わだち（轍）ができます。あるいは、場所によっては穴ボコができます。そういったところを当時は我々地域の住民が砂利をもって埋めた活動を随分した記憶があります。

今で言えば道路管理者の仕事なのかもしれません。でも、当時は自治体や国にお金があったわけではありません。ですから、わだちだとか穴ボコを砂利をもって埋めて補修・整備するのがその道路沿線居住者に協力が要望されたわけです。私も実際にそれに参加しましたが、楽しくもなく、楽な作業ではないのですけれども、何か当たり前かなという感じの記憶を持っておりました。

今は地方部の話でしたけれども、都市部においてよく見られた光景は、「ドブさらい」でした。「どぶのお掃除」です。そこには蚊が多く発生する、あるいは臭いがひどいとか、今のように「どぶ」に安全のためのふたがあったわけではありません。泥をシャベルですくっ

て、その泥を道路側に並べて、それを乾燥させて後で捨てる、そういう形で住民と共に町でのどぶ掃除をした記憶が随分あります。これらを称して、我々は社会奉仕活動という言葉で多分進めていたのではないのかなと思うのですね。

では、社会奉仕活動と言いました今あげた道路の整備とかお手伝い、どぶ掃除というのは、一体これはコミュニティ活動なのか、あるいは今日の課題であるボランティア活動なのか。どうもその2つから見た場合に、はっきりしなかった、一応社会奉仕という言葉は使っていますけれども、何か地域活動、コミュニティ活動の1つがボランティア活動のような感じもするし、ボランティア活動と地域活動は同格であるような感じもするし、全く一緒ではないという感じもするものでした。

【ボランティアとは】

この辺のところをひもといてまいりますと、1つは、ボランティアとは一体何なのだと。資料にボランティアの定義を書いております。「ボランティア」と片仮名で書かれている定義、一体ボランティアとは何なのだろうか。そもそも語源、元になった言葉がラテン語から来ていると言われております。訳してまいりますと、それは「自由意志」「自ら進んでやること」という訳が日本でもされております。

ボランティアの頭の「vol」は、「自発性」という意味もあるという指摘もあります。いろいろな定義がいろいろな人によってなされておりますけれども、そのうちの1つは、ボランティアの「vol」は「自発性」という意味もあるようだという事で話が進んでいくのではないかと思います。明治の末から大正にかけては、日本に入ってきたこの「ボランティア」という言葉も含めて日本に紹介されているのが実態でありました。

では、ボランティアとは、17世紀ころの具体的な表示をしてまいりますと、17世紀中頃に、自分の地域、領土と言っているのかもしれませんが、自分たちの地域は自分たちで守るという基本的な生き方が当時あったそうです。その1つとしては、自警団の結成とか志願兵、これは十字軍なんかに代表されます。十字軍も見方によっては自分たちの地域を守るという意味で、イスラム教とキリスト教との戦いであったと捉えることもできるのではないかと思います。

昨日、一昨日の日曜日だったでしょうか、イスラエルの海岸というか海、5メートルぐらいの深さのところで古い刀剣が発見されたというニュースがありました。ご存じの方もいらっしゃると思いますがその剣は、十字軍が使った刀剣だと言われておりまして、それにほぼ間違いないだろうとの報道でした。今から400～600年ぐらい前のものらしいという発表がありました。これらのように、ボランティアというのは自分たちで自分たちの地域を守るという活動、そこに1つの大きな目標・目的があったと捉えてよろしいのではないかと思います。

【ボランティア活動であるための4つの条件】

我々の活動はボランティア活動だと皆さんに紹介され、我々もそのように捉えております。では、何をもってボランティアと言うのか。これも説が幾つかに分かれるところですが、少なくともボランティアと言われるためには4つの条件を整えておく必要があるとされております。

その1つが「自主性」です。これは人に命令されて活動するのではなく、やるのではなく自ら進んでやるという意味での自主性です。人の指示や役所の強制力、そういうもので活動するというのではない、まさに自主的な活動なのですよという条件が1つです。

2番目の条件、ボランティアであることを認めるためには、無報酬、報酬が伴わないという要素です。皆さん方の活動も報酬は基本的には伴っていないはずですよ。手弁当です。これもボランティアというためには必要な条件だと言われております。

3つ目は、社会性。世の中のためになることをやっているということ、これがやはりボランティアと言われるための3つ目の条件です。

4つ目、これがちょっと難しいというかなかなか理解されにくいところもあるのですが、先駆性ということが言われていまして、そのやっている活動がこれは社会性を含めた大事な要望の高い仕事なのだなと感じる特性を有するものであるかどうかという点です。これをもって、この4つを満たしているものが、「ボランティア」活動と呼べるといえるようです。

ただ、4つの条件と今述べましたけれども、いつもきちっとこの4つが構成されているわけではなく、時代と共に変わってきているのも特徴の1つなのです。交通も含めてですが、ボランティアの中で時間と共に変わりつつある特性は、4つのうちの益を得ないという特性、これが変わりつつあると言われております。せめてお弁当ぐらい出そうではないか、せめて保険にだけは外部で準備しようではないかと。

完全にそういった無償性というもののから時代とともに変化することによって、4つだというのは、それはあくまでも基本であって、場合によっては4つのうちの1つは随分弱まってきたりとか、そんなようなことも1つの特性として申し上げることができるのではないかと思います。いわゆる無償性というのは崩れつつあるという特性を持っているのが最近ではボランティアの定義の1つの特徴になっているということだろうと思います。

【日本のボランティア活動】

日本でボランティアは一体いつぐらいから一般的な言葉になってきたのだろうか。それをひもといてくると、これも人によっていろいろ違いが見られるところですが、1つは、やはり国民の目がボランティア的な活動を理解したというのは、当時のソ連ですが、ロシアのナホトカ号という原油を積んだ船が日本海で沈みました。その原油はなかなか落ちないのです。その原油をかぶった鳥がどんどん死んでしまうとか、海岸をきれいにしなければいけないということで、随分地方から関連の人々が手弁当でまさにその重油取

りに参集して活躍したというのが1つの、みんながボランティア活動なのだというのが最初の頃ではないか。つい最近かもしれません。

その次、阪神・淡路大震災がありました。1995年、資料にも書いてあります。でも、この阪神・淡路大震災は災害のボランティアという意味になりますけれども、そこでの大事な点は、実はこの阪神・淡路大震災は、日本で「防災とボランティアの日」を制定したという意味において1つの意味を持つ災害であったとすることができるだろうと思います。それまでは災害とボランティアというのは余りぴんとかなかったのではないのかなと思います。

引き続いて、2011年には死者・行方不明が2万人弱という東日本大震災が発生しました。ここで1つ、改めてボランティアの中の具体的な人に日本人が注目したことがあります。それは九州出身の尾畠春夫さんという方です。タオルのねじり鉢巻きとオレンジ色の服と言ったらいいか、つなぎでリヤカーを引いて災害地のお手伝いをしていた。その後にも、今度は災害ではないのですけれども、偶然かもしれませんが、行方不明になったお子さんを1人で探し当てた。これで日本人の目がボランティア活動・尾畠さんというところにギュッとフォーカスされていくわけであります。ということは、今見たとおり、日本で1995年、2011年という年が災害を通した場合のボランティアの具体的な活動であり、具体的な事例であったのではないかなと思います。

【ボランティアのタイプ】

さて、そうなりますと、ボランティアは4つの条件を満たした活動とお話ししましたがけれども、今災害の話をしてきましたが、そもそもボランティア活動というのは幾つぐらいに分かれるのだろう。まず、人が動くところには必ずボランティア活動が生じているらしいというのも1つの特徴だろうと思います。

人によるボランティアというのは大別して3つあるのかなと思っております。1つは労働力提供型と名づけていいかもしれません。特にこれは災害なんかで関係してくるボランティア活動だろうと思います。原状復帰させていく努力、様々な危険物を除去していく活動。動きは労働力を提供するというボランティア活動が1つあるのではないのかなと。

2つ目は、スキル・知識提供型を通した人間の意識をアップさせる、意識を高揚させていく活動、交通安全ボランティアなどはこの2番目に入ってくるのではないかな。

3つ目は、人に対する精神的な安定に寄与する形。多分それは資料の中に書いていないと思うのですが、言ってみれば精神的安定を図っていく、寄与していくタイプのボランティア活動の性格。これは病気あるいは精神的に不安定になった人に対して、活動を通して安定してその人の状態を高めていく、あるいは見守っていく。これも大きなボランティア、ナイチンゲールみたいな捉え方でよろしいのではないのかなと思うのですね。

【交通ボランティアの歴史（代表的）】

今までは今日の課題である交通安全とはちょっと離れて一般概念的な話をしたところでもありますけれども、資料9ページ目には「交通ボランティアの歴史」というのを出しております。交通ボランティアというと、それこそいろいろなタイプのものが私はあると思うのですけれども、1つは昭和23年から始まった交通安全運動。これもボランティア活動の1つだろうと思うのです。

ただし、昭和23年から始まった交通安全運動あるいは交通安全週間とは、当時はどんな活動だったかということ、一般の住民が入ってきませんでした。警察官などが中心となった取締りの要素が強く見られた活動です。私も記憶があるのですけれども、例えば当時の自動車、トラック、バスも含めて、左に曲がります、右に曲がりますといった場合の方向指示、これは当時何だったと思います？ クルマに取り付けられた腕木式の表示器だったのです。

こういう赤い三角の矢印状の物がパカッと出てきて、それが後続する車に左に行くのだなというのが分かったり、右にパカッと上がって、右に行くのだなと。それがちゃんと作動するかどうかが取締りを中心とした警察による最初の活動です。主には警察官による活動であって、ボランティア活動とはある時期までは言えないでしょうと私は思っております。

では、いつからボランティアという人の活動が入ってきたのか？ それは住民がそこに参加し出したときに初めてボランティアと呼べるだろう。例えば交差点近くにはテントを張って、朝そこに地域の住民の方たちが座っている。これに対して、ほかの人たちは「何もしないで座ってお茶だけ飲んでいるではないか」と言われたこともありますけれども、少なくとも交通安全の活動に住民が参加した。すなわち、その中には、その対象者、参加する人たち、婦人会とか町内会の人々が参加することによって交通安全運動を推進したボランティアの1つであろうと。

もう1つ、一番はっきりしている点は、今日おいでの、四国も含めてですけれども、母の会の活動に顕著に見られるものであると。それは先ほど内閣府の参事官補佐からもご報告がありましたけれども、一番多い死者数は昭和45年の1万6,700人以上だったと。それが1万6,700人以上だったときの一番大きな犠牲者が実は中学生以下の子供だったのです。中でも幼児、就学前の子供の交通事故による死者が大きかった。これを何とかしなければいけない、「若い命を守ろうと」という機運が全国的に芽生えてまいりました。

ちょうどその頃には、内閣府、今日多分資料の説明があると思いますけれども、交通安全対策基本法が昭和45年に制定され、46年から第1次5カ年計画が始まって、今、第11次交通安全対策基本計画が5カ年計画で進められております。そのときの第1次、昭和46年、これを境に、この前後と言ってよろしいでしょう、この前後に幼い子供を守ろうとする具体的な方策、参加者は子供を持つ母親、子供に対する指導と子を持つお母さんへの教育という2つの両輪で子供の事故を防いでいこうではないかという活動に入っていたわけです。

日本の交通安全のボランティアは、まず子供を守る、子供を中心とした活動をやっていくところに大きな特徴がある。交通は時代、時間と共に変化してまいります。御承知のとおり、

今は子供はもちろん大事ですけども、それ以上に何とかしなければいけないのは高齢者です。少なくともこのような現況に今あるのは事実だと思うのです。

【望ましい交通ボランティア活動の条件】

これまでも様々な交通安全ボランティア活動がなされてまいりましたけれども、資料ページで言うと、12、13、14、15ぐらいをまとめてお話しさせていただきますと、交通ボランティアの育成と方策みたいなものに関わってくる。今のままで、これまでのままでよろしいのですかと。どうもそれだとこれからは余り効果が期待できないかなという気もあります。皆さん方の活動報告も含めて、様々な活動を見たり聞いたりさせていただく中で、どうもこれからそのためには交通ボランティア活動には3つの反省点というか改善点があるのではないだろうかなと思います。

まず1つは、これまでの交通ボランティア活動をチェックし直す必要がないですかということです。それは、私は5Eという5つの観点からチェックして、大丈夫だとかボランティア活動を直さなければいけないという視点が生まれてくるのではないだろうかな。よく聞く言葉の中では、いや、もう交通安全はマンネリ化しちゃって、なかなか一般の人の参加は望めないのですと。一般の人から見ると、いや、あれは好きでやっている団体や組織ですよ、好きでやっている活動ですよという声すら聞こえるのも実態かなと思うのですね。

では、これからの交通ボランティア活動というのは何をチェックしたらいいのだ、修正するためにどうしたらいいのだろうか、今のままでいいのか、何か直さなければいけないのかあるのか。それを5Eという形で紹介しているのが、ページで言いますと15ページになりますか。それは、特に皆さんが企画する場合、あるいは計画する場合、今までの活動が参加する側にとっては楽しい活動だったのかな。我々は一生懸命考えてやるけれども、ちょっと視点を変えて、参加する人、一般の人、一般のお母さん、一般の高齢者がその活動が楽しいと感じて参加しているかどうかということを最初にチェックする必要があるだろうと。

【活動計画の作成と評価】

2番目には、資料のなかでは「エコノミー」という言葉を使っていると思いますけれども、時間的な意味での例えばそういう活動に参加しやすい時間帯であるかどうか。我々は交通安全のボランティア活動を企画する場合、土日を含んだほうが絶対参加しやすいだろうと思って企画することがあるかもしれませんが、これは私の調査なんかでも現れているのですけれども、土日はせめて家の中だけで、子供たちと家で過ごしたいよ、交通安全の活動に参加しろと言われてもちょっとなど。

例えば北海道の事例ですけども、北海道は母の会という大きな連合組織はありませんが、そこでなされたのが高齢者の交通ボランティア活動を通して高齢者の安全というのは出前活動をしているのですね。いらっしゃいではなくて、こちらが出かけていく。マーケットの前で、大体午後3時から5時ぐらい二、三時間の間に、(当然マーケットとの協力関係

が必要ですが、) そこにこちらが出かけて行って、お買い物に来た高齢者に交通安全の資料を渡したり、お話をしたりするということも考えられるわけですね。

3つ目は、これもまた今までの5つの中で我々が一番苦手だったもの、それが「効果あるいは評価」項目であり、我々の活動は一体それを受けてくれる住民に対してどんな効果があったのだろうか。それをメジャーというか測定する努力が今までは少なかったのではないか。いや、大事なことから精いっぱいやればそれでいいのですということだと、その活動の評価がなされないと、次の年の新しい活動に何を修正したらいいのか、何を加えたらいいのか、逆に何を減らしたらいいのか、それらの正しい判断材料をくれるのは評価なのですね。

例えば簡単なものでいい、そんな面倒くさいものでない、意識調査のアンケート調査でも十分なのです。活動実施前と実施後、あるいは半年後やってみて、それが持続していたのか、していなかったのか。調査の結果が出てくると来年はこういうことをやっていこう、今年のここを直していこうということができるのではないかと思います。時間がありません、そのほか2つありますけれども、資料に示した5つのEで我々のボランティア活動をそろそろチェックしてみてはいかがでしょうかということです。

【活動の展開】

2つ目は、どうも我々が長く交通安全活動、交通ボランティア活動をしておりますと、若者の参加がどんどん時間と共に減っていつてしまう。若者の参加をどう図っていくのかも企画する皆さん方リーダーや指導者の方には必要なことだろうと思います。今日提案したいのは、聞いたことは余りないかもしれませんが、ちょっとボランティア、「ちょぼら」と私は名づけて、大学生や高校生にちょっとボランティアに参加していただく。強制ではない。実は内閣府で交通安全も含めて参加体験型の活動を提唱しております。このちょボラもまさに参加体験型のパターンだろうと思うのです。

例えば朝の立哨のときに、地元の高校生とか大学生の男の子でもいい、女の子でもいいですけれども、学校と協力しながら一緒に立ってもらう、最初はそれだけでもいいのです。その10人なら10人のうちの1人でも2人でも3人でも、「ア・・・交通安全ってやってみたらやはり大切なことなのだ」と、もしもちょボラを通して高校生や大学生が感じ取ればしめたものです。様々な体験がありますので、そういう人たちにちょっと参加してください、ちょっとボランティア、一体何ができるかなというこの「ちょボラ」を少し検討する時期にあるのかなと思います。まさに参加体験型の学習パターンの1つだろうと思うのです。

最後の3つ目、難しいけれども、私はこれが一番大切だと思います。多分岡山か四国か忘れましたが、ブロック講習会でお話ししたことがあるかと思いますけれども、交通安全は観念だけではないのですよ、スローガンだけではないですね。具体的な活動をこれから考えなければいけないのではないですか。

今日お話がございましたけれども、最近の交通事故死亡者数、高齢者が一番多いのは事実です。一昔前まで、高齢者、特に歩行者は交通弱者として位置づけられてまいりました。最

近は、先ほどもお話がございましたが、高齢ドライバーが加害者になって高齢者をはねる。加害者も被害者も高齢者であるということが1つの特徴になってきます。今までのような高齢者は常に交通弱者なのだという事だけでは決して済まなくなっているのも実態かなと思うのです。

そういう今社会的な大きな課題でもあります高齢者の安全ということで捉えたと、やはり具体的な、例えば「踏切だ 鳴らせ心の」——何かそのような、たくさん標語がありますがけれども、標語をどんどん出していくだけでは高齢者の安全は余り効果が期待できないのではないだろうか。

我々のボランティア活動の高齢者を守るという意味においてはより具体的な、標語とかそういうことも必要ですけれども、そればかりではなく、より具体性を帯びた、明日から、いや、今日からもう実践できるボランティア活動も展開していく必要があるのではないかなと思うのです。

【高齢歩行者に対する指導】

今から述べる事、私、これは多分資料の中に入れていなかったと思うのですが、1つは高齢歩行者に対する指導。よくあるのは、気をつけて歩きましょう、信号を見て歩きましょう、これは今までどおりやっていますけれども、なかなか。そのためには高齢歩行者の特性をちょっと参考にしなければいけないのではないかな。

どういう特性があるのか。高齢者の多くはすり足歩行。それは体力が減って、すり足歩行になっているのではないかな。私、ちょっとここでやってみますけれども、ややもするとこのような歩き方になってくると思うのです。それは上げなさいと言ったってなかなか上がらないのです。すり足歩行は何につながるかという、歩行時の「つまづき」につながってきます。それはお分かりですね。

高齢者はつまづきたくないのです。怖いですから。では、高齢者は、歩行の中でつまづかないためにはどんな行動をとっていますか。ゆっくりね。だけど、ゆっくりだけではなくて、もう1つ大事な点は、「視点」を忘れてはなりません。つまづきたくない、つまづかないかと思って、前方の視点よりは足元に視点がどうしても移ってしまいます。要するに、このような歩き方になってしまう。

「高齢者の皆さん、交通信号をよく見ましょうね」と言いますが、「つまづき」「転ぶ」不安を持つ高齢者はどうしても足元に視点が向いてしまいます。でも、これをやっていると、この辺にある信号なんかは見られないです。高齢者の信号無視というケースもあります。でも、もしかしたら、この結果によって信号を見なかったかなということも考えられるのではないかな。

あるいは、高齢者の心身機能の中で1つあるのは、「まぶた」の問題です。まぶたは、私なんかははっきり分かるのです。年齢と共に上まぶたと下まぶたが重なってきて、前方が見にくくなってくるのです。それで信号機をよく見なさい、守ってくださいよと言っても見に

くいのです。では、どうしたらそれを地域のボランティア活動を通して実践できるのだろうか。そのために、私が申し上げているのは、ゆっくりでいいから、爪先をちょっとだけ上げる歩行に転換してみてはどうでしょうか。おばあちゃん、おじいちゃん、ゆっくりでいいよ、ただ、できるだけ爪先を上げる歩きをしてみたらどうでしょうか。それをうちの地域の中でやっていこうではないですかと。

もしもそれができるようであれば、当然ゆっくりすればつまずかなくて、今までの足元30センチ、35センチ視点よりはもうちょっと先を見ることになれるのです。信号までもうちょっと頑張れば、信号まで見えるかもしれないです。このように、歩行者の特性に合致したということをいろいろなところで言われますけれども、それが我々のボランティア活動というところにどう直結しているのかということをこれからは考えていく必要があるのかなと思います。すり足歩行から爪先上げ歩行に、少しでも地域の中で働きかけていったらどうだろうかと。

【高齢ドライバー】

では、ドライバーに関してはどうか。75歳以上の高齢ドライバーには、認知機能検査を受けるとかいろいろなされております。行政の仕事になってくるけれども、地域の中のドライバーに対して私が推奨しているのは、高齢ドライバーに対しては、運転席の窓を1センチ、1センチでいいです。2センチも3センチも開けたら風がごうごう入ってきて運転しにくい。1センチ開けて運転しましょうねと。窓下げ1センチ運転と言っています。どういうことかということ、高齢者の聴覚は時間と共に低下していく。これは仕方ないです。特に高い音が聞き取りにくくなるという特性が示されております。ましてや今の車は窓を閉めた場合、ほとんど表の音が入りにくくなっているのも実態です。音が入りにくい、高齢者の聴覚が低下する。これを何か考えなければいけません。

機能の低下、これをカバーリングする。私はカバーリング活動、カバーリング指導という名前をつけております。運転するときに、せめて1センチだけ下げて運転しましょうねというのも機能低下に対するカバーリング運転法になろうかと思います。これで初めて少しでも表からの変化、音をキャッチすることが可能になってくるはずですね。あるいは、高齢者はうっかりぼんやり運転とよく言われます。ペダルの踏み間違いなんかも高齢者特有の事故の原因の1つです。うっかりぼんやり運転を防ぐためには、高齢の運転者は、運転中、自分なりに意識化させておかなければいけないのです。

どういうことかということ、簡単です。ご当地岡山市、両備交通もそうだと思いますけれども、運転手さんの指差し呼称、ここの路面電車の運転士はこうでしたけれども、「信号よし」とか「歩行者あり」と、自分に言い聞かせる運転をしている。それで自分の運転を覚醒、目覚めさせていく。高齢者の運転に対して、指差し呼称とか、指差し呼称をやると片手運転になると言われたことがありますので、片手運転にならないためには、ハンドルを握る手の親指を立てる運動。歩行者ありというときに親指を立てる。あるいは、自転車ありというとき

に親指を立てる。

要は、自分の運転を常に意識させていく、これも地元の地域の中でなさってみたらいいかなと思います。まさにこれが具体的に今からできること、来年からやることではなくて、今からやれることを今やっていくという、高齢者の安全の具体例につなげていく活動というものが必要ではないのかなと思います。

【交通ボランティアの活動の実際】

今申し上げたことは、実はお配りした資料の何が原点になってきているかということを捉えてまいりますと、資料10ページを開いてみてください。ここに何かブルーの箱が描いてあります。これは別なときにも使っているものですが、人間が行動する場合の流れ（行動のメカニズム）を描いたものです。

まず、先ほどお話ししました情報、歩いていようと車を運転していようと、目や耳という感覚器官を通して情報は入ってまいります。ところが、子供さんだと視野が狭いとか音の方位力が弱い。また、高齢者からいうと、先ほどもお話ししたとおり、視点からの情報のキャッチ量がどうしても弱くなってくると。正しい情報が最初の箱に入らなければ、2番目の箱、すなわち頭に行く情報で判断がきちっとできない、あるいは遅れてやってしまうということも起こり得るわけです。

高齢者は、今度は正しい情報を正しく判断できたとしても、3番目の運動能力が弱かったとか体力が落ちていたといった行動器官に影響を及ぼすであろう。この流れをどこかでカットしなければいけないのが我々ボランティアに望まれているもの。そんな難しいことではないのです。さっき挙げたすり足歩行だけでもいいでしょう、窓を1センチ下げる運転でもいいでしょう、あるいは親指立て運転、これもいいかもしれません。何かすぐ、今日の話の中で、もう既に帰るときにそれが活用できるという、「精神一到何事も」ではなくて、これからのボランティア活動では、そういった今できること、すぐ帰りにできることに主眼を置いた計画や実践というものが今の我々の交通ボランティアに望まれている、特にリーダーや指導者には求められていることなのかなと思います。

このメカニズムは後からということにいたしまして、時間が過ぎてしまいました。本当はもっとつなげていきたいのですが、皆様方の今後の地域でのボランティア活動、何らかの参考になればお邪魔したかいがあるかなと思います。一層の御活躍を期待させていただいて、私のお話を終わらせていただきたいと思います。

どうも御清聴ありがとうございました。

■講演②

自転車の安全利用のために

日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠

24 ページの北海道ブロックでの講演録参照

活動事例発表

岡山県津山市環境生活課 交通指導員

三谷 温美

♪啓発ソング「いのちのルール」 腹話術けんちゃん、しんちゃんと一緒に

- ・津山市の概要、歴史、特徴、有名人の説明
- ・交通指導員の業務の役割
- ・春・秋の交通安全運動推進大会と出発式
- ・交通安全・安心安全まちづくり
- ・就学前や年長児、年中児の指導について 交通安全教室を開催
- ・小学校、中学校での交通安全教室を開催 自転車の安全な乗り方
- ・おじいちゃん、おばあちゃんの交通安全教室 手あそび、みんなで体操
- ・津山市交通安全母の会活動 ドライバー、自転車通学の学生へ呼びかけ

『交通安全は家庭から』をモットーに岡山県ならず全国で痛ましい交通事故が起きないために会員が一丸となり、幼児から高齢者までの交通事故防止及び啓発を続けていきます。いのちの尊さを再認識し、交通安全意識を高めて会員自身が交通ルールを遵守しお手本となり、機運を盛り上げて参ります。家庭、地域、学校そして関連機関と連携して活動していきます。新型コロナウイルス感染防止の観点から、令和2年度、令和3年度は、従来と比較し自粛であるが、できる範囲で、できることを進めています。

地域ごと、学区ごとに、たくさんのボランティアのみなさまに助けられています。

事故の発生を受けて、警察署など関連機関と協力して、現場検証や登下校のパトロールや見守りなどに積極的に参加し、街頭啓発などを行い、交通安全の呼びかけを行いました。岡山県警の取り組みとして愛のお届けカードや危険な歩行や運転の高齢者などには個別訪問を行い、交通事故防止を呼びかけています。

これからも、創意工夫をしながら、これまでの経験や資格（小学校教員・保育士資格等）を生かして、更にスキルアップし、効果的な指導を目指します。

『よく・みて・わたる』～見る聞く考える～を伝え、道路交通法を楽しくわかりやすく指導します。通常は優しく丁寧に、時には厳しく指導します。気を引く目を引く指導をモットーに、多くの皆様に感謝を忘れず【いのちをまもる】指導、【いのち】の授業を続けていきたいと思っています。

事故のない安全で住みよい郷土を目指して

徳島県交通安全母の会連合会 事務局長 春藤 知恵子

「事故のない安全で住みよい郷土を目指して」私の娘がずっと柔道を幼いころからしておりまして、高校から県外に出たものですから、高速道路の料金を払って、娘のところに通いました。幼い時から交通安全のボランティアにも協力してくれていた娘なのですけれども、ある時高速道路のサービスエリアではっと見たら「これだ」というものを見つけました。（柔道の阿部一二三さん、詩さんのポスター）「帯もシートベルトもがっちり締めて」という兵庫県警のポスターを見つけました。この標語を徳島でも交通安全に役立てようと思いました。平成 28 年に、県大会で初優勝した地元の北島中学校の柔道部の皆さんにご協力いただき「帯もシートベルトもしっかりしめて」というキャンペーンにご協力いただきました。（キャンペーンの写真やニュース映像）全席シートベルトということで、柔道部のみなさんが声をかけてくれました。警察署長さんのご挨拶は、シートベルトとはまさに命綱です、ということで、優勝された北島中学校の皆様のお力を借りて、交通安全にご協力いただきたい、というお言葉をいただきました。後部座席のシートベルトも重要だというキャンペーンをしていただいた覚えがあります。

毎年お正月のキャンペーンをやっております。プレートにして配布したり、飲食店さんの壁に貼っていただくポスターの役割をさせていただきます。ねずみ年は事故にチュー意、丑年は今年も「牛」と気をしめ！交通違反は「モーウ」しません！など、干支にちなんだ標語を作成したり、編みぐるみを展示したり、幼稚園児さんにお手伝いいただき、鳴門金時のお餅を配ったりいたしました。交通安全キャンペーンで、園児たちが思いやり運転でお願いしますと呼びかけました。

男女共同参画が進みまして、共働き世帯が増えております。PTA などでもくじ引きなどをして、割り振りを決めて参加しております。発表は以上です。

香川県交通安全母の会連合会 理事

永峰 絹江

コロナ禍ではございますが、休むことなく活動に取り組んでいるところでございます。交通安全活動を紹介させていただきまして、少しでも皆さんの活動に役に立てればと考えておりますので、よろしくお願いします。

ひとつめは、標語募集の効果で子供の交通事故件数大幅減少についてです。市内の保育園幼稚園、小中学校の児童生徒および一般に標語を募集いたしまして、コロナ禍ではございますが 2000 通以上の応募がございました。この活動を実践する前、平成 25 年からこの活動を実践しておりますけれども、警察署から子供の事故の統計をある限り出していただきましたところ、年間 10 件から 18 件子供の事故が発生しておりました。しかしながら、平成 25 年から、この活動をすることによりまして、子供の事故が大幅に減少いたしました。今

はほぼ1件から2件まで減少したところでございます。さらに一般事故も100件以上減少をいたしました。

活動事例発表を元にした意見交換会

コーディネーター

特定非営利活動法人日本子どもの安全教育総合研究所 理事長

宮田 美恵子

●：大学生のみなさんへの指導方法についてお聞かせください。

●：大学生のみなさんは自転車に乗っている方が大部分だと思いますので、登校時間帯に声がけをしています。書を書いたり、曲を作ってもらったりなど、地元の大学生の方にボランティアに参加していただいたりしています。

宮田：ボランティアとして協力してもらっている時間で、大学生のみなさんに情報を伝えるタイミングもあるのでしょうか。

●：母の会としてご協力いただくことはないので、警察署を通して大学生のみなさんにボランティアを依頼し、一緒に活動することはたまにあります。

●：私の地区では母の会として高校生・大学生に関わるのは中々難しいと実感しています。

●：交通指導員として、高校生・大学生に指導をしています。母の会の活動としては、朝の挨拶運動として暑の生活安全課と一緒にチラシを配ったり、のぼり旗等を使ってみまもり活動をしたりして周知しています。私の地区でもボランティアセンターなどを通して大学生の皆さんに協力してもらったり、登下校時に声がけしたりしています。各世代を通して参加してもらっています。

●：地区の高校の校長先生と意見交換をしております。高校生の方には温かくお声がけすると、きちんと聞いてくれます。

●：津山市の三谷様、腹話術はすぐにできますでしょうか。

三谷：学生の時に児童学科でして、発声方法から学びました。独学で、音楽活動をしていた経験を生かして習得しました。

●：脚本は自分で書けますか。

三谷：脚本を書いていたこともありましたが、対象に合わせて、即興でやっています。

●：徳島県の発表は、干支を生かした活動は非常にアイデアのある、気持ちのこもった良いものだと思います。岡山でも参考にさせていただければと思います。

●：徳島では自転車のヘルメット着用が義務付けられておりますので、中・高校生から母の会と先生方で点検をしております。大学生に関しましては、小さいころからの啓発が必要でないかと思っています。自転車のヘルメットに関しては、各町村から補助が出ており、定着していると実感しています。

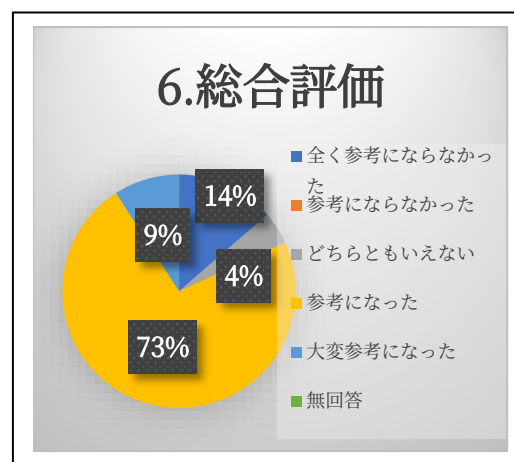
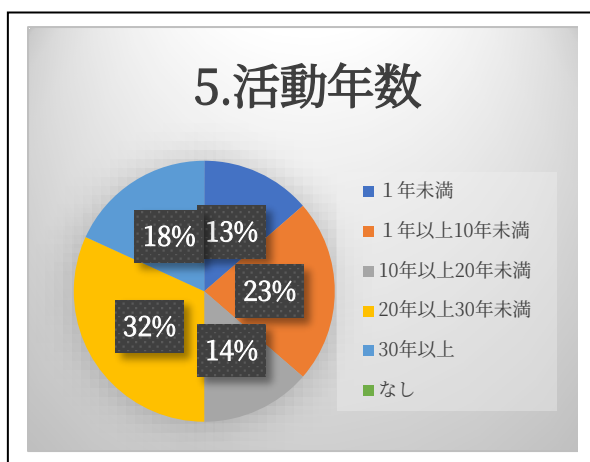
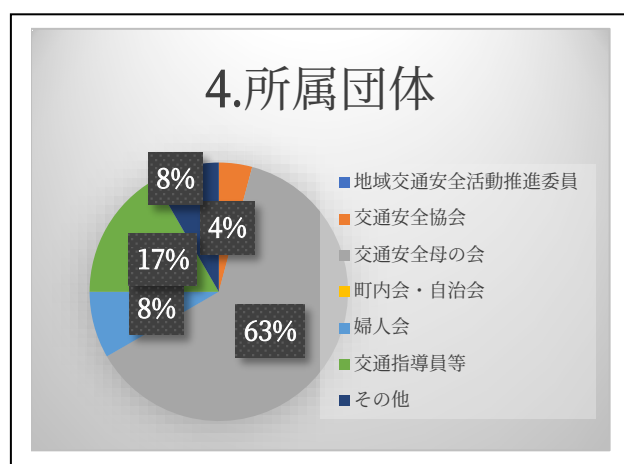
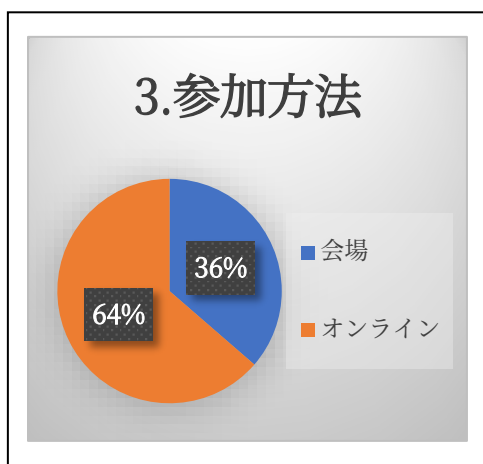
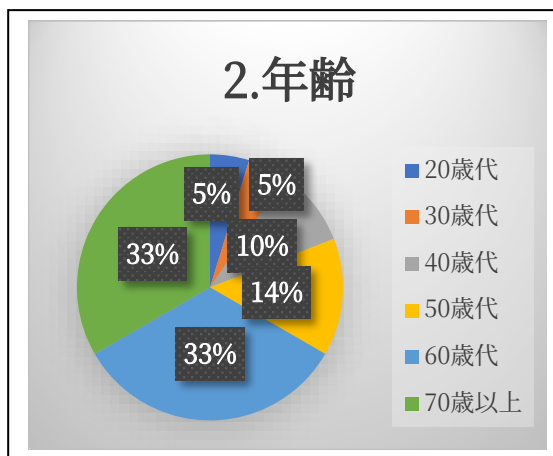
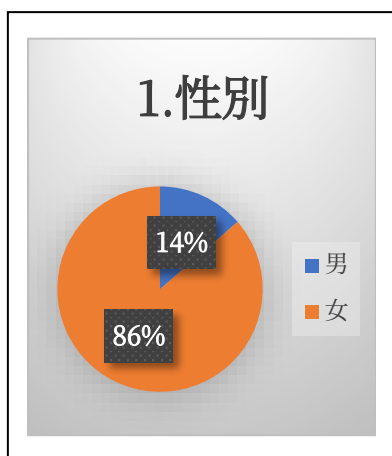
- ：岡山では高校生はノーヘルです。岡山でもそうしていきたいです。
 - ：子ども用のヘルメットは色んな形があります。
 - ：飲酒運転についてはいかがでしょうか。
 - ：徳島が飲酒運転による交通事故が全国ワースト1だという報道がありました。
 - ：良いアイデアを出して頑張ってください。
- 宮田：自転車のヘルメットについて、他の地域ではいかがでしょうか。
- ：香川県ではJAさんから寄付で頂いたりしています。近くに高校がありますので、取り組んでいきたいと思っています。
 - ：自転車のヘルメットの努力義務について、どういったら補助金などのお話しが進むのか聞きたい。
 - ：努力義務であったとしても、重大事故や大きな損害賠償に繋がる可能性があります。あきらめずに一步一步進めていくことが必要だと思います。

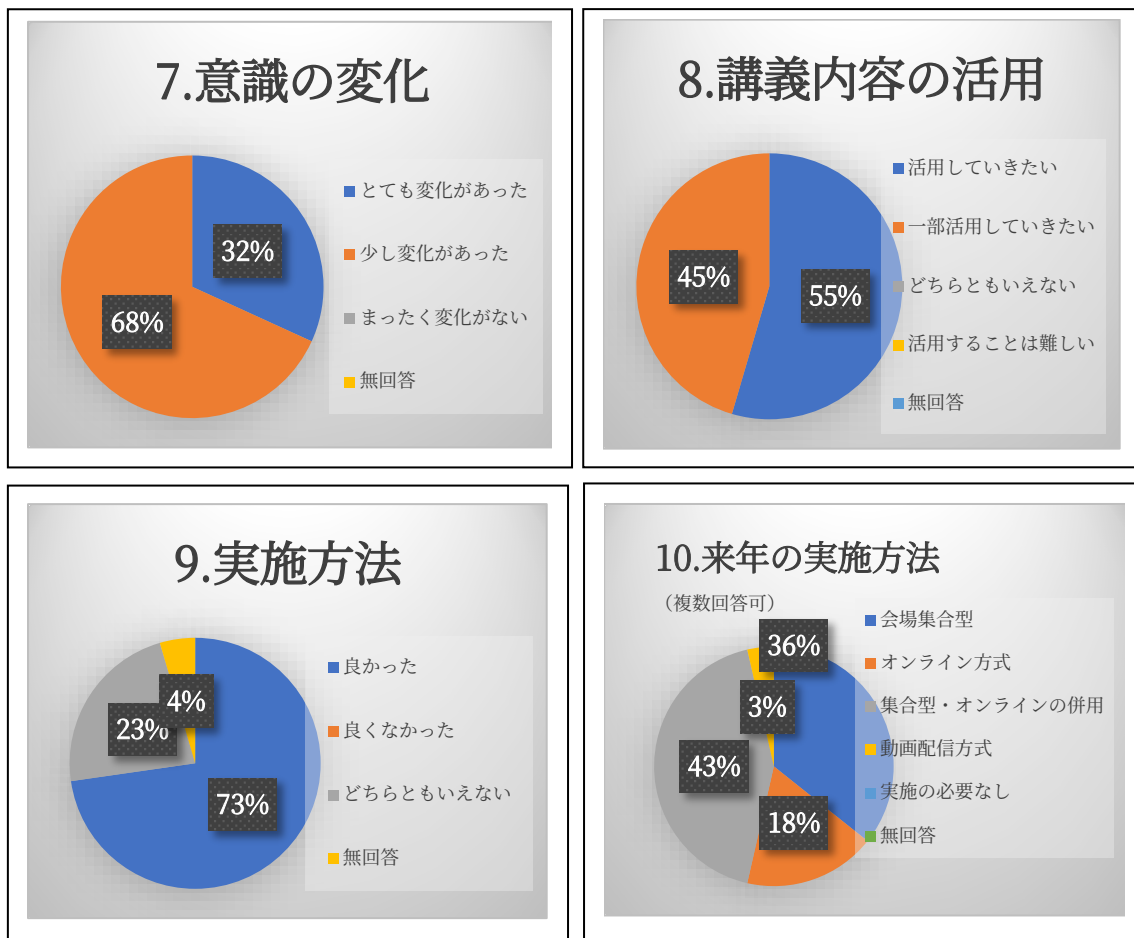
講評

コロナ禍ではありますが、今回のような形で各県の皆様とお話しできる機会は大変貴重だと改めて思いました。津山市の三谷様の素晴らしいスキル・教材には驚きました。星先生のご発表の5Eの活動にぴったりと当てはまっていると思います。楽しい活動だというのが重要だと思いました。徳島の発表についてですが、「帯もシートベルトもがっちりしめて」や干支に絡めた標語などを用いたキャンペーンは、たくさんの若い皆さんも協力していて、大変素晴らしい、他の地域の皆様も是非参考にしていただければと思います。香川県の発表では、交通安全は待ったなしというのはその通りだと思いました。シートベルトの厳罰化についても大変重要だと思いました。皆さんの活動がしっかりと成果につながっているのは大変すばらしく、これからも継続をお願いできればと思います。

八街の事件などもございましたが、通学路の交通安全については、人が守るということと、物理的にも守られる、ということをセットにすることが、子どものいのちを守ることにつながると思います。95%が改善できた、ということに目を向けるだけでなく、5%の改善できていないところに目を向けることが重要だと思います。時間制限、通航制限など、すぐできることは充分やる、ということで通学路の交通安全につなげていければと思います。

3.アンケート集計結果





問8. 今回の内容以外で学びたかったこと（取り上げて欲しいテーマや内容）

- ・超高齢化の時代に、高齢者の事故防止（日々のゆとりある行動による）を、ひとりひとりに徹底させていきたい。良い方法があれば学習したい。
- ・ほぼ全般学ぶことができた。
- ・特徴的な実活動に結びつくような議題テーマ等。
- ・車以外は歩行者を含めマイペースで通行している。自転車道（信号機）も平気で・・・すべての人々にルール of 徹底を促す指導は？声掛けを続けたい。
- ・高齢化社会をとりまく交通事情は現在のままでいいのか。
- ・車の構造、高齢者の身体の状態などを踏まえて安全運転を心がけること。
- ・交通安全教育から遠のいた人（大人・会社員など）へのアプローチ
- ・指導点（各県の）とりこみ、活動実践発表 来年度はみんなで会してしたい。
- ・高齢者が多い地域での活動について

問11. 本講習以外で交通ボランティア活動に必要な知識や技術などを向上させるために必要な機会について

- ・出来れば自転車の交通ルール違反を、警察に積極的に取り締まってもらい、条例やルールの徹底をしていけたらと思いました。
- ・各地域で講習会を開き、交通ボランティアについての学びの場所ももうける。その際、経験豊かな講師を・・・
- ・日々学習と熱意 場の数 ルールの学び
- ・専門家のわかりやすい話、問題提起を聞く機会を増やすことは意義があると思いました。
- ・教室をしている様子を見せてもらったり、実戦形式にしたりして、具体的に学べると嬉しいです。
- ・実際にしている動画を見ることができると、自分たちの指導方法にも取り入れやすい。
- ・実際の交通安全教室の状況を、就学前、小学生、中学生、各バージョンで10分程度に編集したものを試聴したい。
- ・町内での集まりの会などに参加して、グッズを使って話をすすめたり啓発などをし、その後話し合いの場を持って意見を交わすようにする。
- ・活動の体験、見学
- ・様々な活動事例の共有を行い、それぞれの団体で実践していくことが重要だと思います。「そんなやり方があったか」と気づかされることが多いので、何らかの方法で情報を提供していただけるとありがたいです。
- ・講習会など交通の状況、変更などその都度学ぶ機会を持ちたい。各年齢層へ指導できることを。
- ・全国ボランティアでの交流会。リモートの上手な活用のしかた。初めてではまずまずだったと思います。
- ・県独自での研修会も大切。

問12. 講師の先生への質問

星忠通 先生

- ・またお会いしましょう。3回目の受講でした。
- ・後半のような具体的な話をもっと聞きたかったです。
- ・交通ボランティアについて大変詳細に教えて下さり有難く思いました。考え方が変わるかも・・・。
- ・少子高齢化の社会になってきていますが、ボランティアの層を厚くしていきたい。

彦坂誠 先生

- ・自転車の交通ルール、罰金制度をたくさん知ることができて大変勉強になりました。子どもたちに声掛けをしていきたいと思いました。
- ・いつも交通安全教育毎月みています。ありがとうございます。

標識の知識普及、周知するための活動の例も教えていただければありがたかったです。

- ・自転車の安全利用についてもっと徹底させたい。

問16. 講習会の実施方法について

- ・オンライン方式の講習は移動時間が少なくて充実した会が持てます。少し長時間過ぎたと思いますが、よかったと思います。
- ・中四国ボランティア等より、交通指導員ボランティア等にして下さるとありがたい。
- ・オンラインは聴き取りにくいところがあるなど問題点はありましたが、このような（コロナ）状態が今後も予想されるので、今回のようなやり方があってもよいと思われる。
- ・初めての体験でオンラインをやはり顔を見ての会が良いと思います。
- ・各県の発表は必要です。
- ・一日も早いコロナの収束を願っています。中四国9県の方々が一堂に集まって顔の見える形での意見交換をしたいと願っています。

問17. その他ご意見・ご要望等

- ・津山市交通指導員の三谷温美さんの研修は子供から高齢者までとてもよく研究されていると思いました。歌・体操など腹話術を使っの指導方法に感銘しました。
- ・過疎、高齢化のすすむ地域では、様々なボランティア活動に参加している状態です。最も自分に適している活動を選ぶことができれば、充実した活動になるのではないかと思います。
- ・三谷交通指導員の活動は感動しながら学ぶことができ、徳島母の会の「技」を使ったすばらしいアイデアも、今後の活動に役立てていきたいと思いました。講習会に参加できて、大変勉強になりました。
- ・事例発表の時間は、多少の延長はあっても倍の時間は長すぎた。
- ・来年度もまた参加したい。また参加者同士で連絡がとりあえて今後の連携につながると尚よい。
- ・オンライン方式で少しとまどった。1人の方の発表が長い。
- ・オンライン方式による参加の場合も旅費を認めてほしいと思います。自宅で参加の場合は旅費がかかりませんが、自宅にネット環境がない場合は本日も役員が事務局まできていただいています。
- ・貴重なお話をたくさん聞けて勉強になりました。ありがとうございました。
- ・可能であればJATRAS彦坂氏の講演で使用の自転車の通行方法を示したデータの送付を希望します。中学1年を対象にした交通安全教室のパワーポイントに活用したい。
- ・一日中休憩時間もなくてというのは、午後からは少しきついなあと感じました。
- ・コロナ渦の時代学ぶ機会を与えてくださりましてありがとうございました。学びは時代とともに変化いつの日も大切だと感じました。今後ともよろしくお願いいたします。

- ・指導員はボランティアではないと思います。下手でも会員の発表と苦労話とかすることが、とても大事。
- ・リモートによる講習会は初めてなので、いまいちぢぐはぐした感じでした。

4. 写真



開会挨拶 内閣府 西村参事官補佐



講演 星忠通 先生



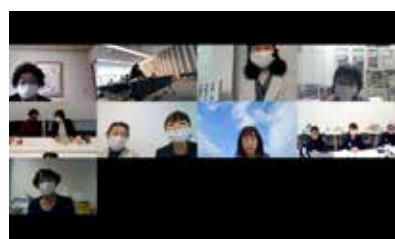
講演 彦坂誠 先生



コーディネーター
宮田美恵子 先生



事例発表



意見交換会

九州ブロック

1.プログラム詳細

10月14日(木)

9:30～ 10:00		受付
10:00～ 10:15	(15)	開会 主催者挨拶 内閣府政策統括官(政策調整担当)付 交通安全啓発担当 参事官補佐 西村 真弓 来賓挨拶 熊本県 環境生活部 県民生活局 くらしの安全推進課 課長 田元 雅文
10:15～ 11:15	(60)	講演① 東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授 稲垣 具志 演題 テーマ:子どもの道路横断の判断能力とは？ ～交通安全教育における家庭・地域の役割～
11:15～ 11:30	(15)	休憩
11:30～ 12:30	(60)	講演② 安全教育研究所 所長 星 忠通 演題 テーマ:高齢者の交通安全
12:30～ 13:30	(60)	昼休憩
13:30～ 15:15	(105)	活動事例発表(各 10 分程度) 休憩・時間調整含む
15:15～ 15:25	(10)	休憩
15:25～ 16:05	(45)	活動事例発表を元にした意見交換会
16:05～ 16:30	(25)	講評 コーディネーター 安全教育研究所 所長 星 忠通 主催者からの連絡事項 内閣府
16:30		閉会

2.講義等の記録

■講演①

子どもの道路横断の判断能力とは？

～交通安全教育における家庭・地域の役割～

東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科

准教授 稲垣 具志

48 ページの東北ブロックでの講演録参照

■講演②

高齢者の交通安全 ～高齢者を家庭・地域で守る～

安全教育研究所 所長 星 忠通

皆さん、こんにちは。御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「高齢者の交通安全」ということで、お手元のほうに資料を配付させていただいておりますけれども、これだけでも時間が相当たってしまうので、少しずつカットしながら進めさせていただきますと思います。

【はじめに】

最初の「はじめに」というところの1ページ目を開いていただきたいのですが、実はこれ、御存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、ある保険会社のシニア川柳から引っ張って、180題ぐらい出ているのですが、そのうちのおもしろそうだなと思うものを5点ほど取り上げてみました。どう取り上げたかといいますと、この○の中に言葉（平仮名）を入れて川柳を完成させてくださいというものです。例えば、1問だけ。「この動悸 昔は恋で（今○○）」。何だと思います？ オンラインで御参加の皆さん方もお考えいただきたいのですが、一例、「この動悸 昔は恋で 今病気」ということでできているらしいです。さあ、そのような調子で、2番、「万歩計 半分以上（○○もの）」。何をしているのだろうか。この高齢者は万歩計の数字を見ていると思うのですよ。その出された数値のうちの半分以上は散歩なのか何なのかということで、答えは何だと思います？ 「探し物」だそうです。では3つ目。今度は会場の方から声をいただきたいと思います。「目覚ましの ベルはまだかと（○○○待つ）」。「起きて待つ」。そうです。「ベルはまだかと 起きて待つ」って、何のための目覚ましかという話になるかもしれない。4番、「年金を（○○○でもらう） 家が増え」。家が増えてくると。年金をもらう人々のことを言っているのですね。はい、答えいきましょうか。「年金を 親子でもらう 家が増え」ということだそうです。まさに今の日本を象徴しているかもしれません。最後の5番、これは御存じの方も多いと思いますが、「暑いので リモコン入ると（○○○つく）」。何々がつく、点灯する。これエアコンではないのですね。リモコンを入ると、多分暑いからエアコンをつけようと思ってやったのですけれども、エアコンのリモコンではなくて、テレビでもいい。「テレビつく」でもいいですね。

事ほどさように、結局、人から見ればおもしろい、あはは、おほほと笑うケースが少なくありませんけれども、実は高齢者にとっては深刻な状況でもあるかなと思うのです。その高齢者が、若い人も子供も使う同じ道路、同じ車の運転をしてこの社会が成り立っているというのが実態なわけで、私たちの交通ボランティアということを考えますと、この人々が同じように事故に遭わないようにするために、全部が全部守ってあげることではござい

ませんけれども、我々の活動はこういう特別な状況にある同一の交通環境の高齢者をいかに守っていくのか、誰が守っていくのかが今日の課題なのかなと思います。

【高齢化の進展】

次のページに、1 番目として高齢化の進展というのを挙げましたが、先ほどお話ししましたとおり、高齢化率は世界一。2 位がイタリア、3 位はフィンランドだそうです。その中でも65歳以上の高齢者は今3,600万人ぐらいいるというのですね。総人口1億2,000万人ちょっといえますけれども、その中で占める割合（高齢化率）は、2020年、昨年の例ですと28.7%にまで上がってきている。これは年々上がっていくだろうとは十分予測されるものです。

交通との関わりでこの高齢化率、高齢者を見てまいりますと、70歳以上の運転免許保有者、一昨年ですと約1,300万人ぐらいいらっしゃるのですね。それは昭和50年頃、すなわち日本では史上最悪の1万6,700人以上の死者を出した昭和45年の5年後、昭和50年のほぼ90倍近いという、それだけ高齢運転者が増えているということでもあらうと思うのですね。ですから、私の年代ぐらいですと、履歴書を書くとき、特殊技能という項目がありました。その中に、運転免許、運転技術、運転ができますよということをわざわざ書いた時代もあったということは、今は昭和50年頃の50倍になっていることを考えると、なるほどなということになるかもしれません。

【交通を取り巻く高齢者】

さて、一方、我々の交通を取り巻く高齢者ですが、1つ無視できないのは、御承知のとおり認知症と判断される高齢者も残念ながら増えてきているのも事実であります。この高齢者が増えてくるということは、昔は、交通の場面でまいりますと、交通事故犠牲者であるということ、いわゆる一般の言葉で言うと我々は交通弱者という位置づけで活動を考えてきましたよね。でも、最近は交通弱者に替わる言葉として、高齢者を交通強者、強い人というふうに位置づけも変わりつつあります。

すなわち、どういうことかといいますと、今までは交通事故は高齢者が犠牲になって亡くなるという1つの大きな特徴があった。ところが、最近に至っては交通事故を死亡事故を引き起こす側にこの高齢者が変わってきている。極端な言い方をしますと、これからは高齢者が高齢者によって、被害者と加害者が両方高齢者という、昔では考えられない状況にこれからどんどん進んでいくのではないだろうか。そういう中で、我々はどんなことを考えていくのか、どんな役割を果たしていくことをボランティアさんに望んでいくのかということも一方においては考えなければいけないのではないかと思います。

【昨年（令和2年）の交通事故死亡者数とその特徴】

最近、先ほども先生がおっしゃられたかもしれませんが、この高齢者の問題、高齢ドライバーとしては、池袋で高齢運転者さんが、裁判にかかっていますけれども、昨日か一昨日に

収監されましたが、若いお母さんとお子さんを失ってしまったという、大きな社会問題にもなったのは皆さん御記憶に新しいところかと思います。

この池袋のケースだけでは決してないのですけれども、高齢ドライバーというのは、事故上はどんな特徴を持っているのだろうかということを考えてまいりますと、いろいろな理由がございますが、1つには、若い人たちと比べると運転操作の不良が事故統計の中で示されております。ハンドルやブレーキ、アクセル、この辺の操作に問題が生じたがために事故を起こしてしまったということでございます。

75歳以上のドライバーと75歳未満のドライバー、この原因を比較してまいりますと、75歳未満の約2倍、倍近くは75歳ドライバーが多いという統計も示されております。特にブレーキとアクセルの踏み間違い、これは既によく我々も、毎日というほどこの事故が示されております。コンビニエンスストアのパーキングに停めようと思ってブレーキを踏んだつもりが、アクセルを踏んだらそこに当たってしまったなんということもその1つ、よく表した事例かなと思います。では、こんな状態で、昨年を見てまいりますと、死者数が2,839人。これは今日の内閣府あるいは県の方の御説明にもありましたとおり、昭和23年以来一番少ない死者であった。逆に昭和45年は1万6,700人以上の方が亡くなったところを考えると、随分減ってきたというのは間違いないことだろうと思います。このように捉えてまいりますと、どうしても今回、今日はボランティア活動で高齢者との関係を捉えれば、高齢ドライバー対策という、それを家庭や地域でどう守っていくのか、どう取り組んでいくのかということに今日の課題が見つけれられるのではないだろうかと思います。

【高齢ドライバー事故の特徴】

実はこの高齢ドライバーの事故を考えるに当たっては、その次、どういう運転行動が見られるのだろうか、これを考えていくことが非常に大切だと思うのです。この原因の中には注意力とかとっさの判断力、危険回避能力とかいろいろ言われていますが、それを理解するもう1つ前提条件として、私は次のページのメカニズムというのを考えております。

これは、今日先生が認知・判断・行動という形で御説明いただいたそのものであります。私も同じような立場で考えております。別に紹介という意味において、私は行動のメカニズムを人間行動あるいは高齢ドライバーの3つの箱という形で紹介させていただいております。最初の箱、感覚器官とつけました。2番目の箱は一般に言う頭と捉えてみてください。3番目が行動器官。今日の先生のお話では歩行者側の子供としての御説明がありましたけれども、高齢ドライバーとして若干捉えてみた場合に、この3つの箱を見ていきたいかなと思います。1つは、最初のところですが、感覚器官。御承知のとおり感覚器官というのは五官と言われるぐらいいろいろありますけれども、特に交通の場合は目から入ってくる情報。すなわち、幾ら安全な運転を心がけたとしても、感覚器官を通してその情報が入らなければ、安全な運転は実施できないということになります。

【加齢と心身機能】

まず、目から見てまいりますと、これはいろいろ出てくるだろうと思いますが、若者や子供さんと比べて、一番は、例えば視野を捉えてまいりますと、上下の視野と左右の視野がありますけれども、特に年を取って高齢者になると上まぶたがだんだん落ちてくる、これはやむを得ないことです。その結果、上下の視野が狭まってくる。

よく我々の実験の中で行った高齢者の横断で、信号機をどうして守らないのですか、今信号が赤だったのではないですかと聞くと、見えなかったと言うお年寄りがいないわけではないのです。要するに、まぶたがどんどん下がってくることによって上下の視野が狭まってきてしまう、これは事実なわけです。

それから、左右も狭まってまいります。例えば見えにくさ、白内障というのは大体共通している。私ももう手術しましたけれども、白内障は上下が暗く見えてまいります。だから、夜間は運転が危ないですよというのはここにも関わっていることなのです。あとは黄斑。実は1つの例、私、電柱を見た場合、電柱がギザギザになって見えるのですね。これは黄斑の問題ですけれども、正しい情報、必要な情報をキャッチする器官である目が少なくとも若い人よりは低下している、これはやむを得ないことになります。

2番目、今度は耳の話になりますと、これもよく言われますけれども、音の方位性、音がどっちから鳴ってきたのなという音の方位性を捉えますと、大体は前方から来たとか左から来た、右から来たということが把握できるのですが、高齢者にはそのところが若干苦手である。イメージとして一番感じていただきたいのは、時計をイメージしていただければ、12時、下が6時、右側が3時、左側が9時ですけれども、そのスピーカーのところからピーという音を鳴らします。さあ、今どちらから聞こえましたかという調査で、これは音の方位性と一般には言っていますけれども、これからすると、若いときは大体、100%では決していないのですけれども、ほとんどが方向を正しく、どちらから鳴ってきたかを知覚することはできるのですね。

これに対して、大人、特に高齢者の場合は音の方位力が決して高くはない、正しく知覚できていない。子供さんの場合ですと、同じような調査をしていますけれども、5歳児の平均で捉えると、前後左右から来る音だけを比較すると、前後から来る音よりは左右から来る音のほうが知覚しにくいという実証データを我々は得ております。このように、耳の機能1つ取ってみても、前後から来る音、左右から来る音というのは決して均一ではないのだと。この問題の1つ目の箱の感覚、知覚の目、耳というところで捉えると大事なことだろうと思うのです。

例えばこの音の問題を捉えたときに、交通の中では高い音と低い音があります。一般的に捉えると、これは平均70歳で取られていますけれども、高齢者は高い音と低い音のどちらを知覚しにくいのだろうか。一般的には、我々は低い音が知覚しにくいと思っていました。だから、お嫁さんの内緒話は低い声でしなさいなんていうのはその論理に当たっているわけ

ですね。でも、実際はエンジン音のような高い音のほうが聞きにくい、低い音よりは高い音のほうが聞きにくいという一般のイメージとは違った調査結果が挙げられております。この辺から一般ドライバーの中での比較を捉えてまいりますと、どうしても若い人と高齢者、それも前期高齢者よりは後期高齢者のほうが第1番目の箱は様々な影響を受けているということが言えるだろうと思うのです。

次に、入ってきた情報を頭の中で処理しますけれども、この処理も、注意配分力というのがよくありますが、注意配分がどんどん苦手になってくる、得意ではなくなってしまう、判断力にも時間がかかってしまう。あるいは、もっと大きなものは頑固さ。老人になってくると、よく頑固だと言われますけれども、頑固さも影響してくるのではないか。あるいは、無理をしてしまう。知覚しても、いや、大丈夫だ、これぐらいだったら行ってしまえ、そういう反応的な側面も出てくるのかなと思います。

3番目の運動器官。ここは今お話しした回避能力、万が一危険が発見できても、それを回避する、そこから遠ざかったり、ハンドルで操作するという操作能力にも年齢と共に衰えが見えてくると一般に言われているところです。ただ、この1番目の箱、2番目の箱、3番目の箱、これは高齢者全部が全部そうだとということではない、個人差は非常に大きいものがあるということだけは我々は忘れてはならないかなと思います。

すなわち、こう捉えてくると、さっき無理という言葉を使いましたがけれども、昔の若いときと今高齢者になったときの自己判断、運転判断のずれというものは間違いなく影響を及ぼしているのではないかと捉えて間違いなだろうと思います。

例えば最近高速道路の逆走の問題が1つ挙げられていますけれども、逆走の約7割は高齢者。これはちょっと古いのですが、平成23年から27年の間で起きた高齢者の逆走事故の統計を取っている警察庁の資料です。この中では約7割が高齢者によって引き起こされていると。こんなことを捉えますと、先ほど挙げました1つ目の箱、2つ目の箱、3つ目の箱が総合的に関連しているのではないのかなと思います。

もう1つは、この1、2、3をそれぞれ捉えてまいりますと、特に3つ目の箱が影響していると言われますけれども、高齢者の運転行動の特性というのは、交通事故は確認行動の緩さに起因しているというのは、交通事故分析センターなんかの研究結果を見ると示されております。例えば自転車もそうかもしれません。実際そうですけれども、車でそういうことが見られる。どういうことかといいますと、一時停止の停止線が引かれたところでびしっと止まれるかということ、ややもするとどうしてもズルズルと車が進んでいってしまうことが問題にされている。これも高齢者に特に見られる傾向ではないかということです。

【高齢ドライバー事故増加の3大要因】

このように捉えると、高齢ドライバーの事故の大きな理由、3大要因は何かというと、1つ目は、さっき運転技能、特殊技能ということを行いましたけれども、当然免許者数がどんどん年ごとに増えてきているのも事実でしょう。

一番いい例が、軽トラックの宣伝があった、息子さんがそろそろ車を替えようかという話をすると、梅沢富美男さんが、うるせえ、まだいいんだと。あれなんかはまさにこの事例の一番、自分の経験からなかなか脱することができない、おれはまだそんなに年寄りじゃないんだという気持ちを表したコマーシャルなのかなと思います。

事故の3大要因の3つ目としましては、さっきもちょっと触れましたブレーキペダルとアクセルペダルの踏み違いがあります。昔はどうしていたのですかという、昔はオートマチック車というよりはクラッチを踏むことによってギアをチェンジしました。そこで何が起きているかという、必ず1拍間を置いているわけですね。

クラッチを踏んで、今までの1段から2段に、ましてやバックなんていうときはクラッチを踏んで、今の前進からバックにシフト、自分で入れ替えると。それがオートマチックになると、自動になっているので、入っているだろうと思って、入れたつもりという形で、それが止まるべきブレーキをアクセルにつなげてしまったということにも結びついているのかなと思います。

【高齢者層と非高齢者層の意識ギャップ】

一般ドライバーから見てまいりますと、高齢ドライバーと一般ドライバーのギャップというものも実際に大きく影響しているのが今の社会ではないのかなと思います。その中で、高齢ドライバー、一般ドライバーの免許の問題、運転免許返納、ちょっと進んで後ろのほう、8.になりますけれども、高齢者が思う返納時期と非高齢者が思う返納時期はギャップが示されておりまして。

【運転免許返納の意識】

当然高齢者はなるべく長く運転したいと思うでしょうし、非高齢者は早めに免許を返して危ない運転から遠ざかってほしい、家族もどちらかというところのほうにつながってくるだろうと思います。まして、高齢者と非高齢者の運転免許の返納について、ここでもやはり返納は必要だと思うのは一般の人たちが高く、高齢者御自身はそんなに高くはないというのも特徴です。

こういう意識の実態にある中で、返納しましょう、返納しましょうと言ってみても、地域活動の中で運転免許の返納とよく言われますけれども、そう簡単には、分かった、では返納しますというところにはなかなか結びつきにくいと。どうしてですかと言われると、1つには、これは群馬県でやった調査ですけども、車がなかったら農業が継続できませんよと。今、若い人はいない、じじばばだけでやっているのだと。自転車で行くより楽だ、歩いて行くよりもっと楽だ、そうしないと生活が成り立たない。それは深刻な指摘だろうと思うのですね。

ですから、群馬県の事例でよく聞かれたのは、自宅から10キロ以内の免許は認めてくれとか5キロ以内の運転距離は認めてください、そういった生活と直結した免許行政が必要で

すよねというのが群馬県の事例だった。それは警察庁の集まりで、もう3年ぐらい前ですが、その指摘をしたことがありますけれども、やはりそこには生活と結びつけられる。都市部はまだいいけれども、特に地方部に行くとそれは決してそう簡単にはいかない。

岡山の実例だったでしょうか、免許返納した高齢者には特典がありますよと。一般にはタクシー券を配るとかいろいろありますけれども、岡山県の実例だと記憶していますが、葬儀費用の30%はサービスしますとか、そんな笑えないことにまで結びつけて免許返納をやろうと。それだけ深刻だということでもあろうと思うのですね。

【高齢ドライバーへの安全対策】

では、今、一応後期高齢者には認知機能検査がなされておりますけれども、あれによって随分の人が見つけられるかというところでもないのです。必要なのは必要だと思いますけれども、まだそこから漏れていく人たちがいると言われております。それ以上に大事な点は、我々がボランティア活動として捉えていく場合には、やはり生活に密着した車というのをどう捉えていくのか、特にそれが労働力との結びつきを地域の中でどう捉えられるのかということも大きな課題になってくるのではないかと思います。

さて、その中でこれからどうしていったらいいのだろうかというのを今からちょっとお話をしてみたいと思います。1つは、高齢者の交通安全を捉える場合には、こんな公式を出すことが多いです。行動は、例えば交通行動であったら、人間、これは個人であったり集団であったりしますが、その人間とそれを取り巻く交通の環境の関数によって決定されるということです。

例えばさっきの話であった稲垣先生のお話に戻りますと、Eが道路とか交通全体の環境につながってくるし、Pは人間ですから、高齢者や子供、あるいは集団と言いましたけれども、集団・個人含めてこの中でどうあるべきなのかを最終的に決定し、行動が決められてしまいますよと。どんなに教育あるいは規制を強化したとしても、こちらの道路環境が悪ければ安全な行動は達成できないし、どんなにいい安全な環境を整備されたとしても、この環境をどう守っていくか、どう使っていくのかというP（人間）の指導や教育が十分でないと安全な交通行動は達成できないのだという論理を示したものです。

こういう交通行動を捉えてくると、私はこれから高齢者の交通行動は何が大事になってくるか。まず、運転者にさっきの能力を高めるということとはできないですね。加齢と共に視力や視覚、聴力、3つの箱の機能はどんどん落ちていってしまう。現状維持できればいい状態である。でも、それをカバーしていくために、今日私がここで提案するのは、高齢者の機能を見た、応じた交通安全のカバーリング活動をボランティア活動の中にきちっと位置づけてこれから当たってもらえないだろうか。当たることが必要だと。高齢者の特性を考慮したカバーリング活動を家庭と地域で実施していく必要性を述べたい。

多分この印刷物の中に、私は今日のところそれを入れておりません。カバーリング活動が高齢者の交通安全に関しては、ボランティア活動の1つにこれから大きくなっていくので

はないだろうかということです。カバーリングとは具体的にどういうことなのだと。1つは、まず歩行者のことも考えなければいけないわけですが、歩行者のカバーリング活動としては、高齢者の交通安全を家庭や地域のボランティア活動を通して進めていく上で、非常に効果が期待できるだろうというカバーリング活動の展開。

このカバーリングとはどういうことかという、先ほどもお話ししました高齢者の持っている3つの箱の機能の低下を止めることはできないわけですから、あるいはそれをアップすることはそう簡単にはできないですから、この低下をカバーするための活動と位置づけられるのではないかと思うのです。1つ、歩行者に提唱したいのは、高齢歩行者のような、地域活動で捉えてくるのが爪先上げ歩行活動。

これの実験をやってみました。そう全とうまいかなかったのですが、よく言われるのは、高齢者は歩行中どういう危険がありますか。一番多いのは、つまずきやすい、転びやすいというのがありますよね。それは、歩くときにしんどいから、どうしてもすり足になっているからですね。それをゆっくりでいいですから、60から65と65から70、2つにこれを分けましたけれども、ゆっくりでいいから、爪先を気持ち上げて歩きましょうねということだけでいいのです。それでも高齢者にとっては楽なことではありません。しんどいと言います。実験を終わったらトクホンを貼りましたという高齢者もいらっしゃいました。

皆さん、「おじいちゃん、駄目ですね。信号を見て歩いてくれなきゃ困りますよ」とおっしゃる。我々も言います。でも、本当にそうか。見えたか見えないか、これはまぶただけではなくて、できるだけこのような歩き方、ゆっくりでいいから爪先を上げて歩きましょうねというのを、家庭でお嫁さんが、あるいは息子、孫がおじいちゃんと一緒にやってみるという活動を広めていきましょうというのも、私はこれは高齢歩行者の安全対策、地域や家庭でないとできない安全活動だろうと思うのです。

その音頭を取るのを今日皆さん方をお願いしているボランティア活動の中で取り上げてみてはいかかでしょうかという提案です。すなわち、転びにくさを増加させると共に、安全な、第1番目の箱にありました情報をキャッチしやすい。特に情報の8割から9割は目から入ってくると言われますけれども、それを交通安全のために真正面、前方に目を向けていく活動を展開していく。その活動をうちの町だけでやりましょう、うちの町会からやってみましょう、その町会の家族や全体の安全協会の中で、これだけはやってみましょうという爪先上げ活動も、私はこれからの大きな意味を持つ高齢者対策ではないのかなと思っております。

では、今日の課題のドライバー、運転者対策としてはどうかといいますと、1つは運転席の窓を下げましょう。それはいっぱい下げる必要はありません、1センチでもいいですよ、運転席窓下げ1センチ活動、運動を展開してみたらどうですかと。さあ、どういうことが言えるかといいますと、今の車は昔の車と違って密閉が進んでいますから、外からの音が入りにくいのです。高齢者の聞く力もどんどん低下している。先ほどちょっとお話ししました。そうすると、二重苦なわけです。もちろん8割以上は目から入ってくると言いますが、

そのほかは耳から入ってきます。この耳の機能が低下しているだけではなくて、今の車は密閉してしまうと表からの音が相当入りにくくなっております。

ある事例、極端な事例だと思えますけれども、救急車が接近したときによく分からなくて、高齢ドライバーが救急車の横腹にぶつけてしまったという、後から聞くと音なんか聞こえていなかったと。実際にはサイレンが鳴っていたのですが。このように低下していく機能を何らかの形でカバーしていこうではないか。それを家庭や地域の中で何か大きな活動、運動としてできないだろうかという理由の1つは、交通安全のためでもあって、運転席の窓を1センチだけでいい、1センチで音が入りやすい環境を家族、地域が進めてみてはどうなのではないでしょうかという提案です。

運転者としては、もう1つは、どう言ったら一番いいでしょうか、よく話で聞くのは、これは若いドライバーもそうかもしれませんが、車を運転中ぼーっとしてしまっていると。考え事をしていたという場合もあるかもしれません。これを遮るために運転中は気を引き締めて運転しましょうねと言ってみても、なかなか効果は上がるものではありません。それは皆さん方も御存じです。自分もそうかもしれません。それを打開していくためには、結局、自分から積極的に意識を深める運転をすることだろうと私は思うのです。

信号よしもいいでしょう。左、自転車ありもいいでしょう。声に出していく。具体的な指差し呼称もいいかもしれません。あるいは声出しでもいいでしょう。一番いいのは、昔の鉄道でやっていた指差し呼称です。信号青、よしと言います。これはこういう意識化を積極的に図った運転だろうと思うのです。あるいはそんなこと恥ずかしくてできるか、恥ずかしくてできないよという人、片手ハンドルになってしまうという人もこの前いたのです。それは片手ハンドルで駄目ではないかと。

だったら、私が言っているのは、親指立て運転。ハンドルしながら、よし、信号青というとき、親指を立てる。歩行者がいる場合、歩行者ありと親指を立てる。自転車左、自転車あり、親指を立てる。このような活動も私はさっきのぼーとした意識を防いでいく運転法につながってくるのではないのかなと思うのです。

交通安全もそうかもしれませんが、今までの高齢者に対する我々の活動はなかなか具体的ではなかった。気をつけましょうねは、非常に大切です。でも、気をつけましょう、注意して運転してくださいね、歩くときは信号を見てくださいねという地域活動だけではなかなか効果は期待できないのではないかと。すなわち、具体的な活動を地域に住む高齢者に勧めていくのがこれからボランティア活動の大事な役割になってくるのかな。気をつけましょうも大事、声かけ運動も非常に大切ですけれども、それが受ける高齢者に、なるほど、そうだなという納得感をどれほど覚えさせるのかということからはこれからの我々に与えられたボランティア活動の役割の1つなのかなと思います。

【安全確保のための家庭・地域での役割】

具体的に地域や家庭に働きかけていく1つの例として、今、高齢ドライバーを挙げたよう

な次第です。今あげたいいくつかの具体例の1つでも、まず我々が実行することではないのでしょうか？

最近「隣の鈴木さんは、運転中何かぶつぶつ言っていますね」と言われることでもいいと思うのです。「歩き方が何か最近変だね。あんなゆっくりになって」、それでもいいのです。そこから何が生まれるかという、1つは一般住民も含めて、どうしたのだろうかという関心がその中で引けるわけですね。

何か集まりがあったときには、実は我々のボランティア活動はこういう活動をとっていいと思うので、そのために私がちょっと示して見せたのですよということでもいいでしょう。まず九州から窓下げ1センチ運動、あるいは爪先上げ運動みたいな展開をこれからしていただけるとありがたいし、そういったかけ声だけで交通安全が達成できるということから脱皮する時期にもう来ているのかなと私は思います。

それから、さっきの安全な行動は人と環境との関連の中でというお話をしましたが、もう1つ最後に申し上げたいというか、これから考えていかなければいけないことは、交通安全活動を家庭や地域で進めていくためのボランティアとして考えなければいけないことは、3つあると思います。まず1つは、交通安全のための中身、どんなことを働きかけるのかという中身の問題を1つ考えるということ。考えなければいけない点の1つは中身。

それから、運動でも活動でもいいですが、その中身を進めていくための仕組みがどうできているのかなど。この仕組みの中には関連団体、機関との協調もあるでしょう、あるいは時期もあるかもしれません。もっと大きなことは資金です。お金です。お金がなくて一生懸命やるのは大事なことですけれども、効果的な活動をするところに結びつけてくると、ある程度の活動資金が必要になってくる。これも仕組みの中で検討しなければいけないことなのかなと思います。

最後、3番目は、このボランティア活動は担い手をどうするのかという問題だろうと思います。これからのボランティア活動を進めるに当たっては、ぜひ父親とか、いわゆる男の参加、お父さんやお母さん、家族の中のおじいちゃんも含めてでもいいですけれども、男参加をどうやって図っていくか。すなわち、私はこれまでの日本の交通安全活動、運動というのは女性化された交通安全運動と名づけたこともありましたが、男どもをどう参加させるのかということも、高齢者だけではありません、日本の交通安全活動全体では考えなければいけないことだろうと思います。

それから、その担い手である男の存在、父親の存在以外では、一番大事なというか効果があるのは、高校生に対してとっている教育手法でもあるのですけれども、高校生たちの交通安全の参加というところを何らかの形で検討していく必要があるのかなと思うのです。そのためには、高等学校、教育委員会等の協力も必要になってきますけれども、まず交通安全をやりましょう、交通安全のボランティア活動をやりませんかと言って、はいと言う、そんな簡単な話ではないと思うのです。では、どうしたらいいのか。

1つそこで打開策になるかなと思われるのは、ボランティアの中のちょっとしたボラン

ティア、「ちょボラ」を考えていってはどうでしょうか。すなわち、ちょっとボランティア、1週間やります、10日やります、1年間やりますというボランティア活動ではなくて、ボランティアを体験してもらうということでもいいと思うのです。街頭指導でもいいと思います。どんなものでもいいですから、高校生、男の子、女の子に、ちょボラ、ちょっとしたボランティアをセッティングしてみてはどうだろうかと思うのですね。

それで全員が全員、ちょボラに参加した人たちの意識が高まってくるかというと、それは期待できませんが、それでも1人や2人や3人でも、交通のボランティア活動、皆さんの活動の理解と協力が得られれば、これからのボランティア活動の大きな力になっていくのではないかと思うのですね。そういう意味で、ボランティア、ちょボラの活動、ちょボラの導入も最後に提案してみたいなと思います。

ちょっとまとまりのない話になってしまいましたけれども、これからの交通安全ボランティア、特に高齢者も含めると、具体的にそれを実施していくこと、これはさっきの事例として出した窓下げ1センチでもいいし、爪先歩きでもいいし、あるいは呼称運転でもいい、交通安全を具体的な活動、行動、運動に結びつけていくことがこれからの活動への方向性かなと思います。

どうも御清聴ありがとうございました。時間になってしまいました。

活動事例発表

熊本県交通安全母の会 理事

甲斐きみ子

まず子ども自転車教室から説明いたします。各小学校、昨年今年は新型コロナ感染拡大により、子ども自転車教室は実施されておられません。これは熊本県交通安全母の会が年間4か所を指定して実施しているもので、小学校単位で開催しております。

子どもの頃から正しい交通安全・マナーなどを学ぶだけでなく、実際の自転車の操作を通して技術的な側面からも、子どもが自らの安全を守れるようにすることを目的としています。写真をご覧ください。これは、ある小学校の3年生を中心に自転車教室を開催した写真です。宇土市では小学3年生から自転車に乗ることができます。

今、少子化時代で子ども達が少なくなってきましたので人数は少なかったのですが、私共、交通安全母の会、老人クラブ、警察署、宇土市の交通環境課などに依頼致しまして、もちろん交通指導員の方が手伝っていただきました。

これは私共が子ども達に挨拶して交通安全のマナーなどを呼びかけている写真でございます。実際、自転車に乗って指導してもらいました。2枚目の写真の段ボールは「塀」と思って子どもたちに走行してもらいました。やはり右左をみて、走行してもらうということで、必ず、塀の所では自転車を降りて、右左確かめて通る指導をしております。この時に先ほど、スタントマンの話が出ましたが、昨日の新聞で熊本のある高校の自転車教室で、車とスタントマンがぶつかる訓練の様子が掲載されていました。4メートルほど飛ばされたと載っていました。車と自転車が衝突したところ、スタントマンさんに演じていただき、子ども達はそれを見て事故の恐ろしさを実感したと書いておりました。

そして「安全な信号を渡る方法」とか、一般的な交通指導と自転車の乗り方の基本の勉強をさせていただきましたが、警察の方に講評いただいた時には、やはり辛い点数でございました。それだけ、子どもの命を守るということは大切だったと実感しております。次の体育館の写真は、交通指導員の方に来てもらいまして、写真をみて交通ルールの勉強を致しました。そしてこの指導員の方たちには、腹話術を使って交通安全の呼びかけをしてもらっています。とまるくんととまったちゃんという名称です。2人の腹話術でお願い致しました。この時、子ども達には一所懸命、聞いてもらっているのです。

それと質問が沢山ありました。ですので、交通指導員が気をつけること、子ども達がいつもお礼を言って渡ってくれるから、この学校の子供達は良いなとお褒めの言葉をいただきました。体育館で実際に自転車に乗ることはできなかったんですけれども、自転車の点検なんかも指導員の方に教わっていたしました。終わってからノートやステッカー、反射材等を子ども達に渡しました。これは、最近では作らないんですが。交通安全の時に、高齢者世帯

訪問であるとか子ども達にかわいい、イチゴ模様のものをお渡ししております。子ども達には「これで机を磨くときれいになるよ」と、伝えております。次は飲酒運転撲滅運動についてです。毎年、春と秋の全国交通安全運動や年末年始の事故防止運動に合わせて、飲酒運転撲滅をスローガンに、料飲旅館業同業組合、交通安全協会、交通安全母の会、交通指導員による飲酒運転撲滅キャンペーンを実施しています。次の写真は熊本の下通のメインストリートの写真になります。下通をキャンペーンした写真がありましたのでその写真です。飲酒運転撲滅と一緒に、ハンドルキーパー運動で、飲食店にはこのステッカーを貼らせていただいております。それと私は警察の方と違う場所でハンドルキーパー運動をやらせていただいております。昨年度は一度だけ、飲食店を全てまわりました。1時間に2方向に分かれていつも行っております。やはりお店はしっかり協力していただけますし、中のお客さんたちも「ちゃんと別にドライバーがいますよ」と言ってくれますので、少しずつ根付いてきたかなと感じておりますけど、中々飲酒運転はなくなりません。次に交通事故0を目指す日、秋と冬の運動の時にドライバーへのタッチ運動ということで。ゆるキャラは「うとん幸長（ゆきなが）ちゃん、といいますが、このキャラも一緒にキャンペーンを行っております。また宇土市、宇土市教育委員会、宇土警察署、宇土地区交通安全協会、宇土市飲食業協同組合、宇土市交通安全母の会も一緒に行っており、宇土市環境交通課が事務局となっております。毎年、春と秋の2回、交通安全運動を行っております。次の写真は宇土市民会館での出発式の様子です。道の両方にパトカーを停めていただいて、ドライブへのタッチ運動、「気を付けて運転してください」というタッチ運動を行っております。このように車がとめてある所に行き、色々な配布物を持って、渡し、呼びかけを行っております。写真に写っているのが、ゆるキャラのうとん幸長ちゃん、です。次は火の国ピカピカ運動です。これは今日きております、神山区さんの国道266号線の姫戸の方です。次はそれをやっている写真です。時期はだいたい去年の10月くらいです。この様に交通安全のプラカードを持って、走る車に合図しております。次は高齢者世帯訪問事業です。近年、高齢者が被害にあう交通事故や高齢者を狙った犯罪等が多発しています。高齢者を事故や犯罪から守るため、年末に高齢者世帯をまわり、手作り弁当とともに交通安全や防犯を呼びかけるチラシを配布しています。次の写真は、女性の消防署の方が高齢者の一人暮らしの時に火の始末、火災報知器とか、火の始末、大丈夫ですか？という呼びかけをやっていたんですけども、自分達だけではどうしても家をあけてくれない。だから婦人会の人と一緒にまわらせてもらいました。やはり私も田舎なんで、「婦人会で一す！」と話しかけますと、家から出てきて、「お母さん、どうですか？」と話しかけますと、「すごいですね婦人会は！」と消防の方にも言われます。次は交通安全のぼり旗の設置です。コロナになった去年はやっておりません。これは、各地区の交通安全協会等と協力して、のぼり旗の点検を行い、交換が必要なものは交換するとともに、設置が必要と思われる場所には新たに設置する活動を行っております。最後に白線引き運動です。毎年、2～3月にかけて各地区母の会が「飛び出し防止」のために住宅の出入り口等に白線引きを行っております。ペンキ、ローラーは宇土市環境交通課よりいただき、2、3人

組で白線引きをしました。この活動は50数年、続いています。ペンキを分けるところから始まります。2、3人で一組になりまして、前年度ひいた白線の上に1人がほうきで掃いて2人がペンキを塗っております。これは1日かかる仕事です。各1件ずつほとんどまわっております。これは1日かかる仕事です。川の塗る仕事はなぜやっているかという、去年の夜、車がこの川に落ちました。それに私達は知っていますが、外から来た人が分からないからです。ここに車が落ちないように少しでもここペンキを塗ったら夜はみえるんじゃないか、といったら「良い提案だ」ということになり採用されました。それからは車が落ちないそうです。やはり外から来た人はライトが点いているんですけど、わからないんですね。なんせ田舎道なので狭いですから、油断はできません。その点を考えても良かったかな、と思っております。また、私達婦人会はできる時にできることをしよう、というのがボランティアです。仕事をしている時はお昼が無理、お年寄りがいるときはおばあちゃん、お手伝いよろしく願います等。だれでもボランティアに参加できるような仕組みを現在考えているところです。なかなか会員が増えませんので、だんだん私達も高齢化しております。

おわりに。子どもや高齢者、そして自分自身を交通事故から守るため、「交通安全は家庭から」という合言葉のもと、熊本県交通安全母の会、宇土市交通安全母の会はそれぞれの家庭のみならず、「地域の母」として今後も交通安全の普及啓発活動を実施していきます。ご清聴ありがとうございました。

活動の報告をさせていただきます。去年はコロナ禍の為、予定を変更致しました。私達は交通安全一斉キャンペーンと致しまして沖縄県を6地区にわけて行っているのですが、8月31日に開催する予定になっております。それが去年はコロナ禍の為、11月に実施いたしました。北部地区、中部地区、那覇地区、南部地区、宮古地区、八重山地区に分けて、それぞれの市町村が一緒になりました。各開催場所もコロナで変更致しました。キャンペーンの状況は写真でも貼り付けております。

コロナの為、交通安全の活動が中々できず、沖縄県のある市町村はコロナの中、毎月1回、交通量の多い交差点でボード作戦を行っております。また、交通安全手作りお守り贈呈も行いはしましたが、感染症対策で間接的に渡しました。コロナの為、中々活動ができず、残念な気持ちです。沖縄県でも最近、大きな事故がありまして、大変な思いをしているので、これからも活動は続けていきたいと思っております。以上、報告とさせていただきます。

星：まずは宇土市。7点の活動が報告されました。まずは子どもの自転車教室の部分で「感謝の心」という言葉のを使っていました。やはり交通安全活動というは「感謝」という言葉が気持ちに出てくると、やる方からしてみれば非常に張り合いがあるだろうな、という印象を受けました。それから飲酒運転の件、福岡だったでしょうか、酷い事件がありました。これも治ってこない。これも末長い活動が必要なのだな、と感じました。それとお母さん方がピンクの服を着られていますが、こういう上着やヘルメット、制服などは非常に大事な意味を持っている。というのは、京都大学の先生に聞いたのですが、ある進入禁止道路で看板などを置いてもそれをどかして入る困った道がありました。そこで制服を着た人が立ったらほとんどそれはなくなったそうです。制服がもたらす効果というのは非常に大きいということ。それと、高齢者世帯訪問の中で、元気旗というんですか？あれも素晴らしいな、と思いました。のぼりというんですか？あれも素晴らしいですね。というのは、実はある島で問題になりまして、あの旗を出せば、「ああ、今日も元気に行ってくれるんだ」と思うのですが、逆に悪人に「あの旗を出すという事は一人暮らしだな」とバレてしまい、盗難被害が相次いでしまった、という事件がありました。これは頭に入れておいた方が良いでしょう。次の高齢者世帯訪問なのですが、消防署員だとドアを開けてくれないから協力していると、これも非常に素晴らしい活動だと思いました。こういった協働、一つの組織だけではなく、複数の組織で進めていく、受ける側の安心感を高めるという意味では非常に大切になってくると思います。それと白線引き運動、これも私経験がありまして、秋田県能代市で行った時に白線の上が滑るという指摘がありました。その点、注意された方が良いでしょう。自分達の地域は自分達で守る、ということも大事なんだと思います。それと宇土市の「子どもの母だけではなく、地域の母なんだ」という意識。この気持ちは伸ばしていただけたら、と思います。

一方、沖縄県の発表、大変だと思うのは、一か所だけではなくて県内六ヶ所で一斉キャンペーンをやったということです。意外と交通安全キャンペーンというのは県でやっていくのは非常に労力が必要とされます。大きな意味を持っているのかなと思います。それと街頭活動、県民活動を実施されたということも非常に大切だと思います。

それで皆さんにお尋ねしたいのですが、今日出されました2つの事例について、質問があれば挙手をお願いします。

●：今の親は過保護過ぎるのではないかな？子どもが確認して道路を渡るのを阻害しているのではないかな？と思います。少し昔の育て方を見習うというのも必要なのではないかなと思います。

●：基本的には見守り活動は大事だと思います。皆さまが立っていただくだけでも安心が得られます。やはり子どもはわからないことが多く、事故にあってからでは遅いので、しっかりと子どもの安全確保という意味で、これまで教えていくというのが大事なのかな、と思います。

星：今の件、よく聞かれることなんです。過保護に育てていると、危険と安全の区別がつかないんですね。危険っていう意識を芽生えさせなくなっているのではないかと、そういう指摘はあります。それは確かだと思います。年齢で分けて、その年齢になったらやらないというのも、それはそれで問題ですし、いつまでもやっていくというのは、それは良いのでしょうか。私は地域の代表と子ども達の間でコミュニケーションが芽生えなきゃいけないのではないかな、と思っています。

●：見守りはもちろん大事ですし、年齢も区切るんじゃなくて、めげずに続ける、のかなと私達は思っています。ただ、声掛けだけでも良いのかな？と思います。ちなみに鹿児島県の制服はショッキングピンクなんですね。のぼり旗も全てこれに統一させております。

星：熊本県の活動についてお尋ねします。この 7 つ活動、効果はいかほどでしたでしょうか？やりやすかったとかあれば教えていただきたい。

●：高齢者の自転車なんですが、高齢者は飲酒運転は良いと思っています。それで私達は「自転車の飲酒運転は自動車と同じですよ。違反ですから飲んだら乗らないようにしてください」と、高齢者に話してまいりました。うちのおじいちゃんも酒を飲んで自転車に乗ろうとしたので注意しました。こういう風に家庭の中から指導しないと、我が家でさえそうなりましたから、よその高齢者の方々は全く聞きませんので……。私の地区には「敬老会」というのがあります。このコロナ禍で 2 年間していませんが、その時に 700 人くらい集まります。私の地区では 40%が高齢者になっていますので。その時に話をさせていただきます。そういうところでは聞きますので。「そうかそうか、飲んだらいかんばいね」と聞きますから。私達は国道を通っていかなければなりませんので、指導員ではなくて、ボランティアが朝から子どもを交通整理しております。手押し信号がありますが、一度押して止まらなかったことがあったんです。そうしたら交通安全の方が旗をだして車を停めてくれまして、非常に今それで助かっています。学校の先生方も来てくれます。そうやって地域ぐるみでやるというのは必要じゃないかなと思います。夏になると車が行列を作りますし、そんな所を子どもが歩くななんて危ないですから。特に子どもと高齢者を、という意識は最近、浸透しています。

●：熊本県では手前運動というのをされていると聞いていますが、県民への認知度、効果など教えてください。

●：それに関連するかわかりませんが、4 月、小学校中学校で新入生が入学してすぐに自転車で通学する生徒がいますよね。中学生に自分で点検をさせるんです。ヘルメットとか雨ガッパとか学校についた時の処理の仕方や、着いた時から帰る時のこともキチンと子ども達にさせています。それを 4 月に入学した時にすぐに、徹底して指導するという形でやってい

ます。

すると校長先生が喜ばれるんです。「子ども達が自転車をきれいに並べているし、乱れもありません」という風に。中学生は各学年、指導しているんですが、小学校はまとめて自転車教室の際に、そういう自転車の知識を毎年指導している、ということもやっております。

星：活動によっては交通指導が危険な方向に行ってしまうかもという危惧の内容と、やはり必要だけどそこまではやらないんだ、っていう内容もあるかもしれません。場合によっては期待しないもの生む、ということもあるんです。以前、歩行者とドライバーとのアイコンタクト事業というものをやっていた時、ある子どもがひかれてしまった。その理由は、子どもがアイコンタクトをしっかりと理解していなかった。アイコンタクトをして車を止める、ということが大事なのです。でもそれは現場で教えないといけないと私は思っています。

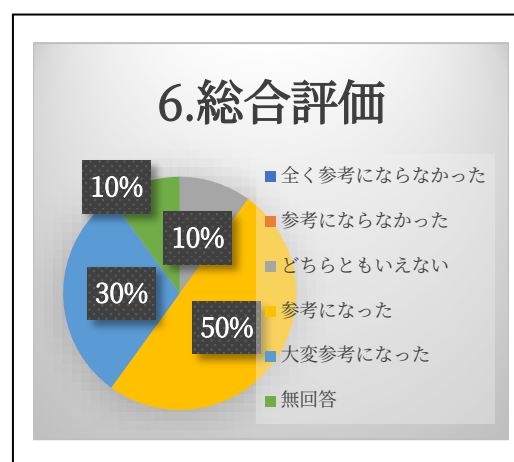
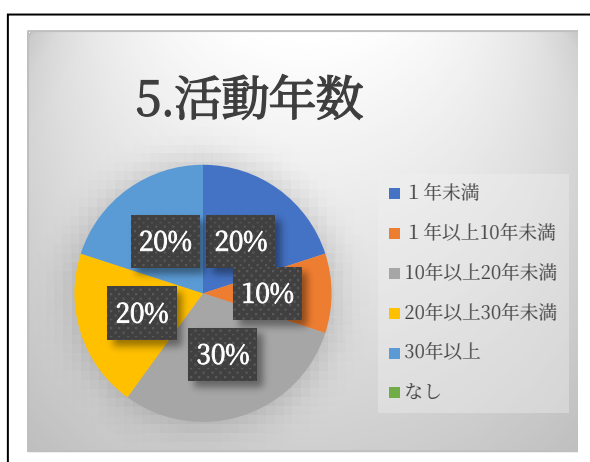
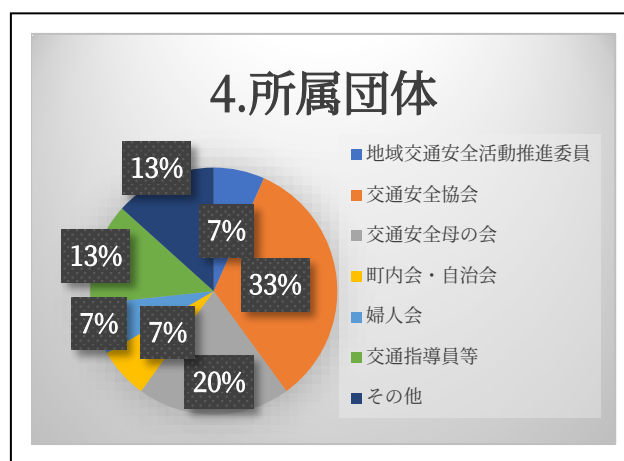
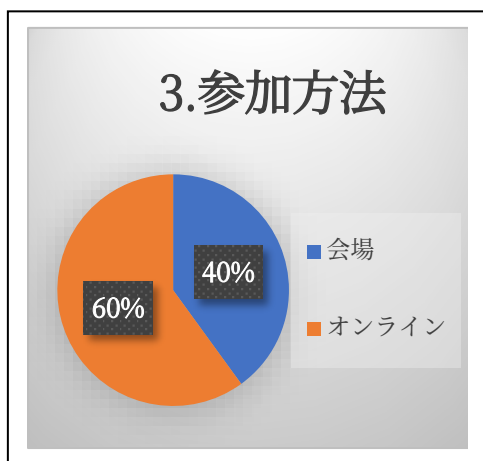
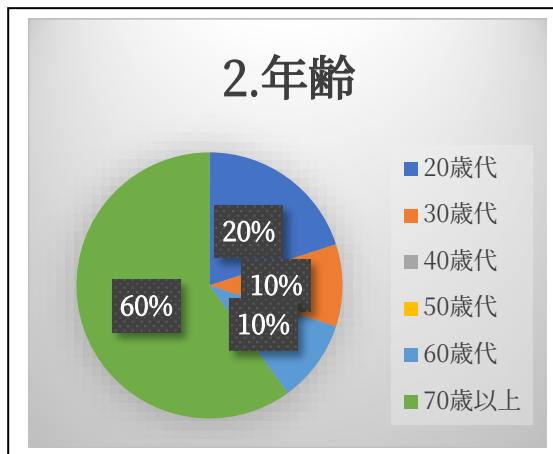
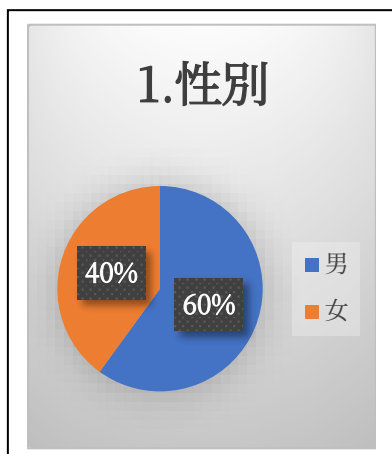
1 番目に、稲垣先生からデータを基調とした素晴らしい講演がございました。稲垣先生のお話しを通して、幼児の守りや指導は、保護者にどう働きかけるか、ということがボランティアに課せられていることではないかと思いました。

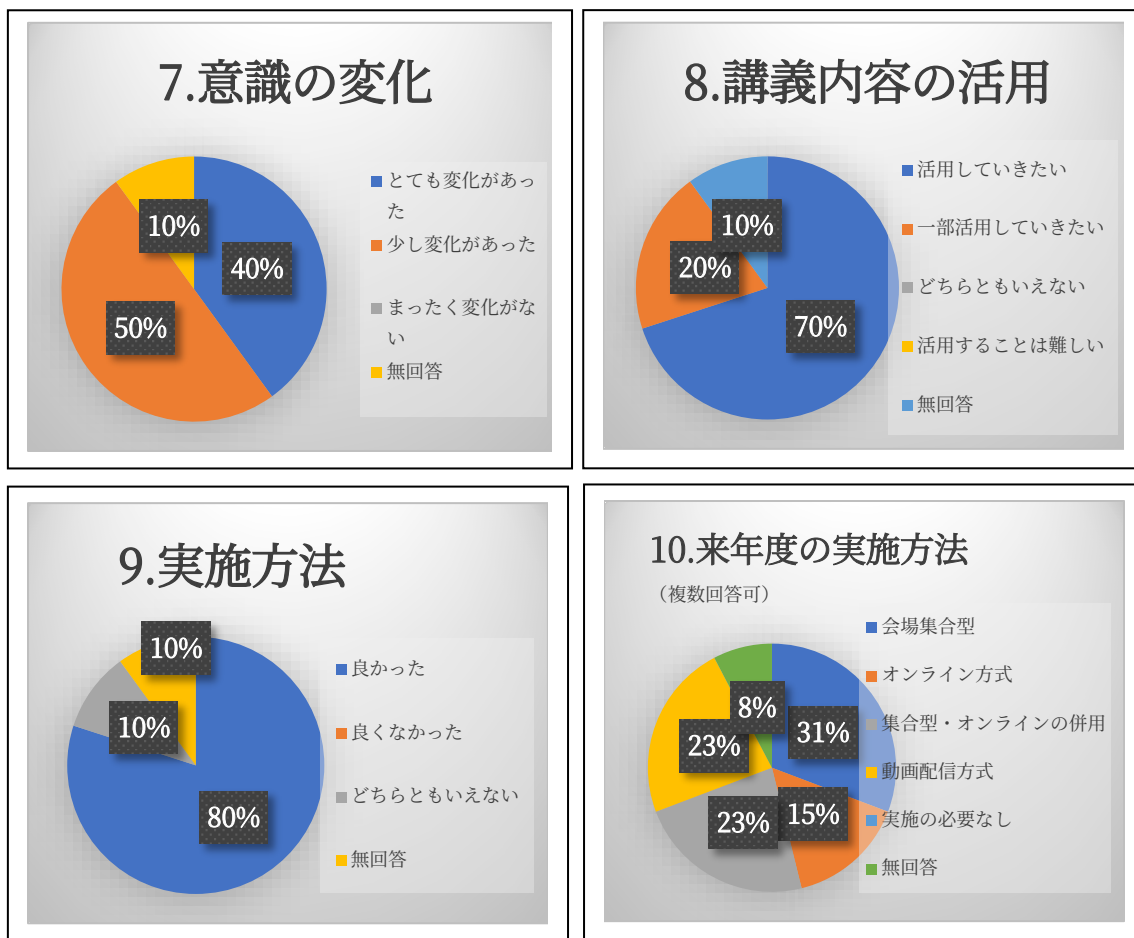
2 番目に、つまらない、時間の無駄、というような方もいますが、それを攻撃するのではなく、一歩引いて考え、計画・企画を練り直すことが必要ではないかと思います。

3 番目に、企画する側に評価、効果測定という視点が抜けているという印象を受けています。例えば参加者にアンケートを取る、というような簡単なものでも構いませんから、指導的立場にあるボランティアの皆様の活動に、評価という視点を入れていただくことをお願いできればと思います。

本日はありがとうございました。

3.アンケート集計結果





問8. 今回の内容以外で学びたかったこと（取り上げて欲しいテーマや内容）

- ・止まるの標識の仕方。二段階の止まれ？徐行？
- ・子供たちが安全に通学できるように努力しておりますが、横断歩道の渡り方や通学路での注意点など、交通指導員が独自判断で活動されていると思います。基本的な活動方法があれば講習してほしいです。

問11. 本講習以外で交通ボランティア活動に必要な知識や技術などを向上させるために必要な機会について

- ・研修会をしてそれを実践する場が必要だと思います。
- ・実技講習
- ・常々いろいろな会合の時に交通安全について話し合いをする。講習会ですというと来てくれない。

- ・研修会で得た知識・技術等をうまく伝えることができる指導者に、より多く参加してもらう。オンラインであれば、多数の参加者が見込める。
- ・いろいろな講習を受けて私たちの地域に合ったものを選んで活用できたらと思います。

問16. 講習会の実施方法について

- ・来年もオンライン講習が良いと思いました。
- ・コロナ渦でも講習に参加できるのはとてもいいと思いました。音も映像も問題なく、コロナでなくてもオンラインでの講習もよいと思います。
- ・オンラインでは長時間における講習会は課題が多い。
- ・会場に行って皆さんとお会いして会をするほうが良い。オンラインでは聞いて忘れます。頭に残っていません。
- ・高齢者にはオンラインはとてもきついです。やはり人と人とのつながりがとても大事だと思います。年に一度九州の方々と会える学べる楽しさが一番かと思います。

問17. その他ご意見・ご要望等

- ・一人でも多くの市民から感謝される交通指導員にと思い努力してきましたが、現状はドライバーのマナーの悪さ、自分勝手、このような状況では子供たちの通学の見守りも心配です。行政側も強いアピールをしないと子供たちを守れないと思います。
- ・今日初めて講習に参加しました。講師の先生方の話もすごく勉強になり、いくつか参考にしたいと思うところもありました。本日はありがとうございました。
- ・活動報告については、正直、あまり参考になりませんでした。講師の先生方の時間を増して、知識や考え方を深める時間になればよかった。

4. 写真



開会挨拶 内閣府 西村参事官補佐



講演・コーディネーター
星忠通 先生



講演 稲垣具志 先生



事例発表



事例発表



意見交換会