

シルバーによるシルバー交通安全対策(交通教育)の提案

平成9年3月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研 究 組 織

プロジェクトリーダー：鈴木 春男（千葉大学文学部教授）

メンバー：岡 並木（評論家）

片倉 正彦（東京都立大学工学部教授）

詫間 晋平（東京学芸大学教育学部教授）

松村みち子（タウンクリエイター代表）

小河原将司（鈴鹿サーキット交通教育センター特別講師）

仲井 通裕（本田技研工業(株)鈴鹿モビリティ研究会事務局長）

事務局：奈良坂 伸（財)国際交通安全学会研究調査部）

今泉 浩子（財)国際交通安全学会研究調査部）

目 次

第1章	これまでの研究成果と本研究の目的	[鈴木]	1
第1節	平成6年度、平成7年度の研究成果		1
第2節	本研究の目的		12
第3節	研究の流れと経緯		15
第2章	鈴鹿市での実験とその評価		21
第1節	鈴鹿市における高齢者参加実践型交通安全教育への経緯と現状	[仲井]	21
第2節	ヒヤリ地図づくり	[松村]	27
第3章	東京・杉並区のヒヤリ地図作成作業から	[岡]	44
第4章	ヒヤリ地図作成マニュアル	[鈴木]	50
第1節	「ヒヤリ地図」づくりの全体的な流れ		50
第2節	「ヒヤリ地図」づくりの各過程		52
第3節	残された課題と今後の研究の展望		64
附 章	ヒヤリ地図づくりに参加して		
第1節	シルバーによるみち(まち)案内	[片倉]	66
第2節	「ひやり」と「ハット」の理屈と地図の活用	[詫間]	68
第3節	高齢者への交通教育のポイント	[小河原]	70

第1章 これまでの研究成果と本研究の目的

第1節 平成6年度、平成7年度の研究成果

ここで報告するH833プロジェクト「シルバーによるシルバー交通安全対策（交通教育）の提案」は、(財)国際交通安全学会における平成8年度の自主研究として行われたものであるが、同じ(財)国際交通安全学会の自主研究として平成6年度に行われたH614プロジェクト「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」、および平成7年度に行われたH725プロジェクト「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」の成果の上になんて行われたものである。そこで、先ず本節では平成6年度、平成7年度プロジェクトの成果の簡単な紹介を行い、次節で、それと本年度のプロジェクトの目的がどのように関連しているかについて述べることにしたい。

1. 平成6年度研究の成果

平成6年度の研究は、「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」報告書（国際交通安全学会、平成7年3月）にまとめられており、また、その一部は「IATSS Review, Vol.21, No.3」にも紹介がなされている。ここではごく簡単に、その研究の視点と経緯、ならびにその成果についてふれることにする。

(1) 高齢者事故要因をめぐる新たな視点の必要性

よく知られているように、わが国高齢者の交通事故による死者の数は激増しており、また、国際比較をしてみると、とりわけわが国の異常な多さが目立つ。高齢者にとってわが国は極端に危険な交通環境にあるといわざるを得ない。

そこで高齢者の交通事故増加に歯止めをかけ、さらにその減少を図るために、高齢者の交通事故増加の背景にあるものが何かを探り出すことが非常に重要な課題となっている。これまでは主として、高齢者の身体機能の低下、高齢者の運転特性・事故特性、高齢者への安全教育、高齢者用安全施設・環境条件などに関する研究が行われてきたが、最近では高齢者の事故の原因を新たな視点で探ることの必要性が痛感されている。そうした視点の一つとして、高齢者のもつ人間的な特性、とりわけ心理的特性や行動的特性、さらに社会的特性といった人間科学的な要因を重視した研究が注目されている。

ただ、そこで気になるのは、そうした研究の多くが人間的ファクターをあまりに重視するためか、人間を人間としてのみ取り扱う、すなわち生活から切り離し、生活から独立した存在として扱う傾向が強いという点である。高齢者は実に多様であり、そ

の生活実態によりさまざまな意識や行動の違いが見られることから、高齢者の生活構造、すなわち高齢者がどのような生活をしているのかを明らかにし、それを基礎にして交通や移動、あるいはその安全を考えていく必要があると思われる。

ところで、生活構造という切り口で高齢者の交通問題を見ていく場合、生活構造を示す多様な指標の、どれを切り口にするのが有効なのかということが重要な課題になる。平成6年度H614プロジェクト「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」（プロジェクトリーダー・鈴木）は、そのような問題意識からスタートした。

(2) 平成6年度の研究経緯

図1-1-1に示したように、プロジェクトは先ず、人が「老いる」ということは一体どんなことをいうのかという基礎的な研究からスタートし、その中で「老い方」が交通や移動の問題とどう関連するのかを議論した。また、それと同時に、人間の生活構造とはそもそも何か、それを示す指標にはどのようなものがあるのかの基礎的な研究も行われた。そして、そうした二つの議論を深めながら、高齢者の交通や移動、あるいはそれをめぐる意識を決める生活構造の指標は何か、生活構造をどんなモノサシで測っていくのが適切なのかを研究メンバーで議論した。

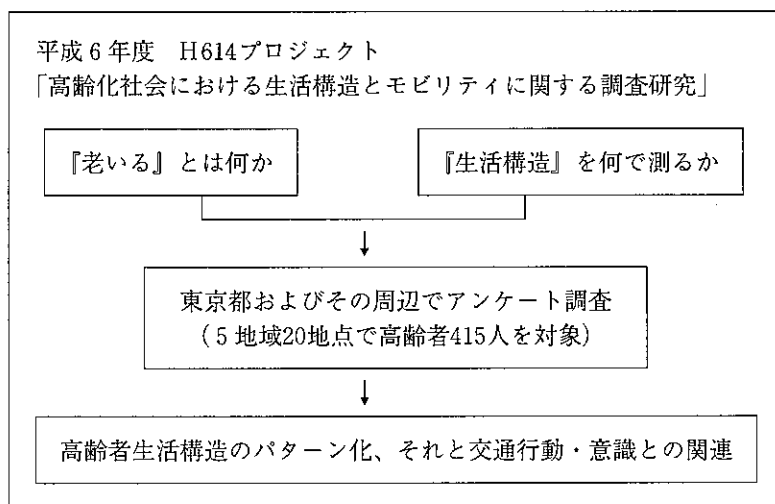


図1-1-1 平成6年度の研究経緯

そこでは数多くの仮説が提示されたが、それはあくまで仮説であり、しかもまったく新しい視点なので、それを実証するためには具体的なデータの必要性が痛感され、アンケート調査を実施した。都内および周辺の5地域、20地点で、415人の高齢者を対象に行ったアンケートの質問項目のなかに、かれらの生活構造を明らかにするであろう項目を数多く入れておき、それらの質問に対する回答結果を組み合わせると高齢者の生活構造を示すと思われるパターンを設定し、そうしたパターンがかれらの交通行

動や安全意識とどう関わるかを見ていったのである。

調査結果を分析するなかで、交通行動や安全意識に深くかかわる生活構造を示すパターンとして、家族形態パターン、高齢者夫婦の健康状態パターン、職歴パターン、余暇パターン、人生へのモラル（やる気）のパターン、不安と満足のパターン、歳をとったという自覚などの指標が発見された。

(3) 研究から得られた課題

平成6年度の調査研究を通じてのいま一つ重要な発見は、そうした生活構造の視点を導入することは、高齢者を中心に高齢者の視点から交通問題を考えていくことでもあるという点である。高齢者の生活意識をめぐる国際比較調査を見ても、日本の高齢者は決して弱者としての側面だけをもつものではない。高齢者は本当は自立しているのに、こと交通問題になるとかれらは弱者として扱われ、そのことが高齢者の甘えと安全への受動的な態度を結果しているのではないかという気がする。つまり、交通の領域に関する限り、社会が受け身の高齢者を敢えて作りあげているのではないかと思うのである。

これからの高齢者の交通問題を考えていくには、高齢者の自立をうながし、物言わぬ高齢者から物言う高齢者、積極的な高齢者に変質を迫るような視点が是非とも必要である。高齢者の目線で現在の交通社会を考えたとき、そこには改善されるべき点が実に数多く存在しているはずである。それは他の年齢層には気づき難いものであり、高齢者にしか見えないものも多いはずである。しかし、かれらはそれを提案することをしないし、そうした機会やルートも残念ながら用意されていない。そうした高齢者の目から見た改善提案が積極的になされ、それが施策に反映されていくなれば、かれらの自発的な安全意識も高まり、交通事故の件数や死傷者の数は際立って減少することが期待されるのである。

2. 平成7年度研究の成果

平成7年度の研究は、「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」と題する調査研究報告書（国際交通安全学会、平成8年3月）にまとめられており、また、その一部は「IATSS Review, Vol.22, No.2」にも紹介がなされている。ここではごく簡単に、その研究の視点と経緯、ならびにその成果についてふれることにする。

(1) 平成7年度研究の視点と目的

平成6年度の調査研究で得られた問題意識から、平成7年度はそうした基礎研究的なデータをもとに、その応用を図り、政策への提案に結びつくような調査研究を行いたいと考えた。前年度の研究成果の上に、都市規模といった新たな視点も加えながら、高齢者の生活のパターン化を行い、それに基づいた具体的な戦略を提案した。提案内

容としては高齢者の交通安全教育、都市のモビリティ環境、道路・施設・くるま、高齢者への交通支援策などといった観点が考えられるが、それら具体的提案事項を研究メンバーで論議した上で、その実行可能性や有効性を集団面接、アンケート調査、聴き取り調査などを通じて検証したいと考えたのである。

既に指摘したように、高齢者といっても、その生活構造、生活実態を見るとさまざまなパターンが存在している。ところが、高齢者に対するこれまでの交通政策は、高齢者の共通項に注目し、かれらを一律に扱う傾向があった。これからの社会は高齢者の交通環境に対して、さまざまなメニューを提供し、高齢者がそれぞれの立場から自分にあったメニューを選べるような方向に進むべきである。そのためには高齢者の生活実態に即して高齢者をセグメントし、そこからあるべき移動手段や道路環境、あるいは交通教育のあり方を考え、提案していくことが重要だと考えたからである。

(2) 研究の経緯

平成7年度研究の全体的な流れは図1-1-2に示した通りである。まず、研究会では前年度の調査研究・報告書を全員で読み、その研究成果の分析・検討を行った。そこでは、高齢者の交通行動、安全意識などに深くかかわる生活構造のパターンがどのようなものであるかを、前年の研究成果に新たな視点を加えて検討した。その中で、前年度の視点に欠けていた都市の規模、あるいは中央都市であるか地方都市であるかといった視点の重要性が指摘され、それも生活構造のパターンにかかわる重要な要因として加えることが確認された。

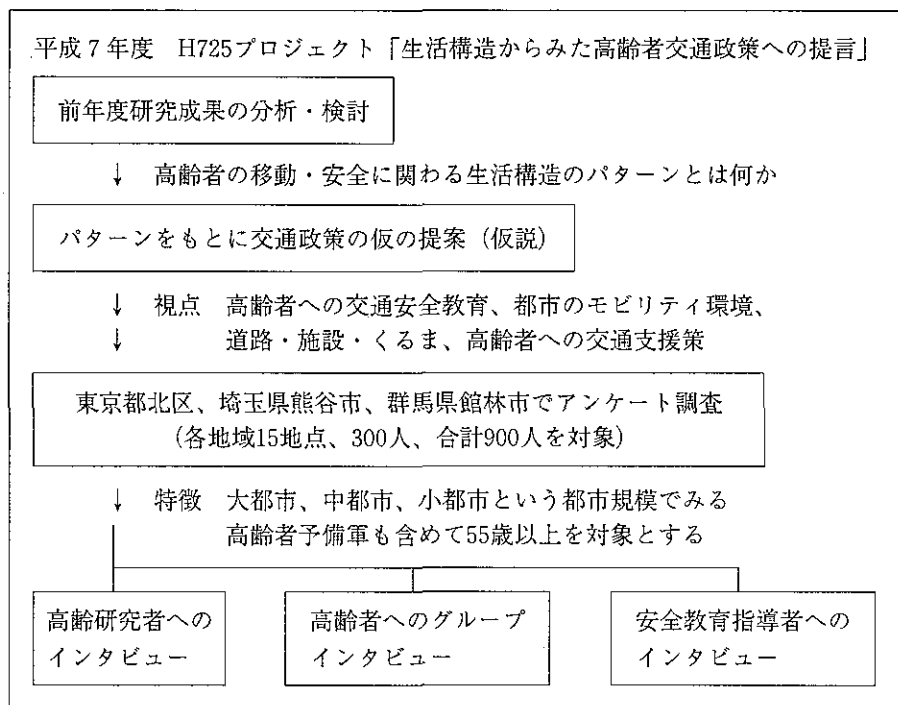


図1-1-2 平成7年度の研究経緯

次に、そこで検討された生活構造を示すパターンを念頭に、平成7年度の重要課題である交通政策への提案、すなわち「生活構造からみて、高齢者への交通施策はどうあるべきか」についてフリーディスカッションを行った。その際、交通施策についてはさまざまな側面が考えられるわけであるが、研究メンバーの関心領域を考慮して、主として4つの領域すなわち、高齢者への交通安全教育、都市のモビリティ環境、道路・施設・くるま、高齢者への交通支援策といった領域を中心に提案のための仮説が検討された。

以上のような議論を中心とした研究活動が、主として研究の前期で行われ、後期はそれら議論を検証し、仮の提案に関してはその有効性や実行可能性についてデータを基に検証する作業が中心に据えられた。すなわち、先ず東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市の3地域で高齢者を中心にアンケート調査が企画・実行された。各地域とも、駅からの距離や地域特性などを考慮して、サンプルが偏らないように15地点を選び、それぞれの地点で20人、地域毎では300人、合計900人を対象にアンケートを行ったのである。なお、東京都北区は大都市の代表として、埼玉県熊谷市は中都市の代表、群馬県館林市は小都市の代表として選んだものであり、そこには先に示した生活構造が都市規模の違いによって異なってくるものであるかどうかをみたいという視点が含まれている。

またアンケート調査は、65歳以上の高齢者だけを対象にしたものではなく、高齢者予備軍と目される55～64歳の人たちも対象としたところに特徴がある。次代の高齢者の行動や意識を調査し、そこから予測を行うという意味と、実は高齢者に働きかける機能が高齢者予備軍に期待できるという意味、あるいは高齢者予備軍（55～64歳）・前期高齢者（65～74歳）・後期高齢者（75歳～）で交通行動や安全意識にどのような違いがあるかを対比してみたいという意味もあったことを付け加えておきたい。

このようにして行われたアンケート調査のデータを、さまざまな観点でクロス集計し、それに分析を加えながら、諸施策の有効性や実行可能性について検証していった。また、そこで行われた自由記入欄の分析や、クロス集計結果から、提案のための仮説づくりの段階では気付かなかった新しい事実や、新しい提案に結び付くような事実も発見されることになった。そうした新しい発見も加えて、再度施策をめぐる議論がなされ、研究会の提案事項を固める方向で検討がなされた。

ただ、そうしたアンケートによる分析は量的分析として大局的な検討はできるが、どうしても表面的な分析に終わる恐れがあったことから、最後に質的な分析、とくに提案の有効性や実行可能性については、インタビュー法を基に再度検討されることが必要だとの観点から、とくに高齢者に対する交通安全教育を中心に、3つの場で質的調査が行われた。

その第1は、高齢研究者に対するインタビューである。具体的には、国際交通安全学会の顧問の方々に数人集ってもらい、われわれの考えた交通安全教育のための施策に関して考えを伺った。高齢者であるという観点と、交通問題の専門研究者という2つの観点から大変積極的な発言がみられた。

その第2は、高齢者へのグループインタビューという方法である。熊谷市と館林市の2地域で、アンケートに積極的に回答してくれた高齢者に趣旨を説明して集ってもらい、アンケートでは答えきれない質的な内容についての回答や、提案に対する感想を聞いた。高齢者の方々はわれわれの趣旨を理解したうえで、積極的に新たな提案をしてくれたことも付け加えておきたい。

その第3は、実施主体と目される人たちに対するインタビューである。交通安全指導員という立場にある人、自動車教習所の代表者などから、施策実行の可能性や有効性について忌憚ない意見を伺ったものである。

以上のように、後期は提案の実行可能性、有効性などについて検討していったわけである。

(3) 地域特性をめぐる研究成果の一例

既に述べたように、平成7年度は地域特性の違いが高齢者の交通行動に大きな影響を与えているという新たな視点を導入したのであるが、そうした視点からアンケートで明らかにされた事実をここでは一例だけ紹介してみたい。

よく知られているように、高齢ドライバーの事故は激増している。しかも、高齢ドライバーが第1当事者として事故を起こすケース自体かなりの量で増大している。そうしたことから、高齢者の免許返納制度についても検討すべきことが話題になりつつある現状である。しかしその一方で、高齢者になると本当に運転技能が低下するものであるかどうかの因果関係の研究もまだ十分ではなく、また高齢者といっても個人差が大きく、一律には扱えないこと、また運転できるということを武器として社会的に活動している高齢者も数多くあり、またそれがかれらの生きがいになっているケースもあり、さらに買物その他日常生活が運転なくして成り立たないという人が存在することも事実である。

こうしたことから、高齢ドライバーの事故を防止するために当面もっとも重要なことは、彼らが自分の運転技能を自分でチェックし、自覚して安全運転を行うこと、また、仮に自分の運転能力に自信が持てない場合には自らの意思で運転を差し控え、時にはそこから引退する勇気を持つことであろうと考える。こうした問題意識から、各地域の高齢ドライバーがどのような形で運転することから引退しているのかを見たものが図1-1-3である。

先ず、高齢者のうち運転免許を持っている高齢者の比率であるが、全体では36.3%

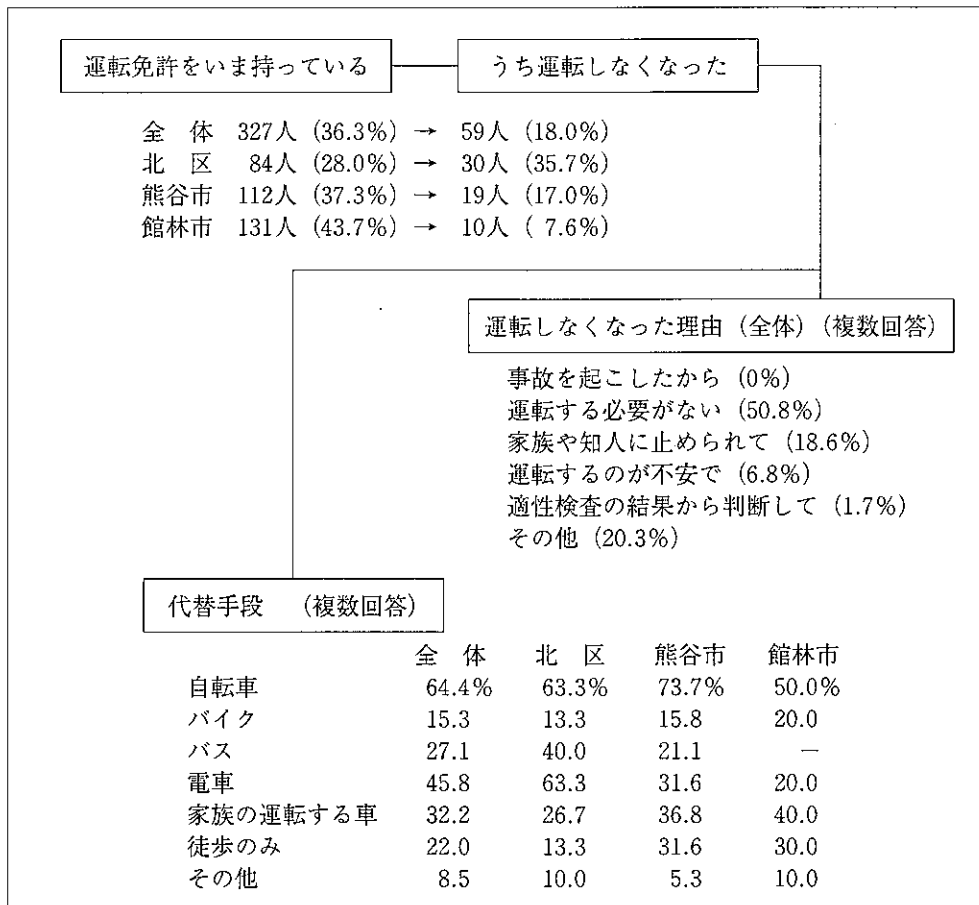


図1-1-3 運転引退のプロセス

の高齢者が運転免許を持っていると答えている。55歳以上の者が対象になっているとはいえ、男女ほぼ同数の高齢者を対象にしながらこれだけの高齢者が運転免許を持っているという事実は驚くべき高率であり、車が高齢者にとって実に身近なものになっていることが理解される。しかもいまひとつ大きな特徴は、地方小都市になるほど免許保有者の比率が増大するという事実である。北区では28%の者しか免許を持っていないのに対して、熊谷市では37.3%、館林市では実に43.7%の者が免許を保有しているのである。地方都市になるに従い公共交通機関が未発達であり、自分で車を運転するしか移動の手段がないという高齢者が増えていることが予測されるのである。

では、そうした運転免許保有者のうち、最近では運転するのをやめた、あるいは運転をほとんどしなくなったという者はどのくらいいるのであろうか。全体で見ると、免許保有者を100として、運転をしなくなった者はその18%となっている。

それを地域別に見ると、北区ではもともと免許を持っている人が少ないのに、さらにそのうちの35.7%という多くの高齢ドライバーが運転しなくなったと答えている。逆に熊谷市では免許を持つ高齢者が北区よりずっと多いのに、そのうち運転しなくなったとする者は17%とかなり少なくなっている。もっと極端なかたちを示すのは館林市

である。既にふれたように、3地域のなかではもっとも免許保有者が多い館林市が、運転しなくなった高齢者の数をもっとも少なく、7.6%しかいないのである。

公共交通機関をはじめ交通の便利なところでは、高齢者は仮に免許を持っていたとしても運転を差し控える傾向を示すのに対して、地方都市では移動のための交通手段が十分でないために自らハンドルを握るしか方法がないといった状況があり、それが運転をしなくなる高齢者が少ないことの原因として予想されるのである。将来、高齢者の免許証返納や運転規制が検討されるとしたら、それに替わる交通機関の提供等環境的條件の整備と無関係には論じられないことがわかる。

次に、それではそうした運転をしなくなった高齢者が、どのような理由で運転しなくなったのかについて見てみよう。図より明らかなように、ほぼ半数の高齢者が「運転する必要がない」と答えている。つまり、運転する必要がない高齢者が運転をしなくなったのであり、既に指摘したように代替交通手段の発達が高齢者を危険な運転から遠ざける機能を果たしていることが推測される。「家族や知人に止められて」という回答が第2位で18.6%となっている。家族や友人の説得が運転をしなくなることの大きなファクターになっていることも理解される。

「事故を起こしたから」という回答者が一人もいなかったことは心強い限りであるが、「運転するのが不安で」という回答が6.8%、「適性検査の結果から判断して」というのが1.7%しか存在しないことは問題にされるべきであろう。これも既に指摘したように、高齢ドライバーが自分の運転技術の衰えを自ら気付いて、自ら運転を差し控えるといった自発的行為が期待されるわけであるが、残念ながらそうした機会を高齢ドライバーがほとんど持っていないことをこの数字は示しているものであり、今後はそうしたチェックの機会が増大するような社会的条件を整えるべきであろう。

それでは、運転をしなくなった高齢者はどのような代替手段を使って移動しているのでしょうか。図より明らかなように、運転しなくなった高齢者は全体的に見ると、複数回答ではあるが、自転車に乗って出かけることが64.4%と多くなることをデータは示している。また、電車を代替手段として利用している者が45.8%、家族の運転する車と答えた者が32.2%となっている。ただ、代替交通手段として何を使うかは地域によって大きく異なる。北区では自転車と全く同じ比率63.3%で電車の利用者が存在しており、バスの利用者も40%と高い。公共交通機関が発達しているところでは高齢者はそうしたものを積極的に利用する方向に向かっていることが推定される。逆に、熊谷市や館林市など公共交通機関が不十分なところでは、代替手段として自転車、家族の運転する車とか、あるいは徒歩でといった手段しかなく、このことが無理をしても自分でハンドルを握ってしまうという結果を招いているようである。

こうしたデータからいえることは、自ら自分の運転能力を危険だと判断した高齢者

に運転から引退してもらうためには、その重要な条件の一つとして移動手段が確保されていなければならないということである。しかし、だからといって、自治体や公共交通機関にその確保を一方的に要求することには難しい問題がある。そこで、まだ元気な高齢ドライバーが、ボランティアとして移動手段を提供することなども重要な施策として提案できるのではないか。そしてそのことは、移動の手段を提供される側の安全が確保されるだけでなく、提供する側をも安全に向けて動機づける機能を果たすものと思われる。

(4) 高齢者に対する交通安全教育の具体的な提案

調査研究では最終的に、高齢者交通政策への提言を交通政策全体のあり方、道路・施設・車、交通安全教育、高齢者を阻む壁とその対策といった観点から提言をおこなっているが、ここでは本年度研究と関連する交通安全教育に関する提案についてその一部を紹介する。

[高齢ドライバー対策]

① 地域シルバー・ドライバー研修

交通関係指導者をリタイヤした人を、シルバー・ドライバーズ・リーダーとして育てる。小グループによる問題解決型の教育、安全への動機づけを目標にした参加型教育を目指す。

a. 自己診断質問票を使った教育

シルバー・ドライバーズ・リーダーを中心に、地域の高齢ドライバーを集め、自己診断させながら安全運転教育を行う。そこでは、次のような手順で自分の運転能力を判定する機会を設ける。

自己診断質問票→配布→回答記入→自己採点→結果を相互発表（他者との比較で自己の欠点把握）→お互いに注意すべきことをディスカッション（安全に向けてともに学びあう）→指導員によるパターン化→ディスカッションのなかで出てこなかった安全運転補助法の説明

b. 草の根型交通安全教育

地域の交通環境改善に対し、提案者の役割を演じてもらいながら、安全に向けて動機づけを行っていかうとするもの。

「地区交通安全カルテ」の配布・説明→危険箇所のチェック（集団&個人）→グループ活動のなかで報告（QC活動を参考に）→地区の交通安全のために何が必要か（優先順位の決定）→改善提案→改善提案コンテスト（QC発表会を参考に）

↓ ↓

受け皿機関（地区行政・地区警察）の対応

↓

地区住民への回答・改善施策

c. 事故体験型交通安全教育

個人の事故体験やヒヤリハット経験をもとに、シルバー・ドライバーズ・リーダーが中心になって高齢ドライバー教育を行っていかうとするもの。

「ニア・ミス・データ」の説明→個人別にニア・ミス・データ用紙に記入→グループ活動のなかで体験報告→背後にある問題点の摘出（運転行動その他自己診断質問票の項目とドッキングできるよう指導）→安全のために何が必要かの話し合い（指導員によるアドバイス）

d. 事故パターンの分析と対応策をめぐる交通安全教育

地域で起こった具体的事故事例を中心に、高齢ドライバー教育を行う。身近な事故事例を使うことで関心を持たせ、同時に相手の立場で考える訓練をする。

地区で起こった身近な高齢ドライバー事故のケース紹介→グループディスカッションのなかで事故原因について話し合う（誰が悪い、どこが悪い、もし自分だったらどうした）→その事故はどのようにしたら避けられたか（直接的要因と間接的要因）→相手の立場に立って考えることの重要性

② シルバー・ドライバーズ・クラブの結成

リーダーは企業OBのボランティアに期待する。OB会の協力と「退職準備教育」とのドッキングが必要。自動車教習所を母体あるいは単位にして、組織化を図るのも一案であろう。シルバー・ドライバーズ・クラブの機能としてはつぎのようなものが考えられる。

- ア. 運転技能の向上
- イ. クラブ・メンバーの交流
- ウ. 情報提供活動
- エ. 研究・調査活動
- オ. 交通政策への提言活動
- カ. ボランティア活動
- キ. クラブ対抗高齢ドライバー安全運転コンテストの開催

[非運転者対策]

① シルバース・地区交通安全カルテ

これも、参加型・実践型交通安全教育の提案であるが、もの言う高齢者になってもらうという提案である。医師が患者のカルテを書くように、地域の住民が地域の交通環境の改善提案を「地区交通安全カルテ」として提案するといった制度は、宇都宮市で行われているようであるが、それと同じ趣旨で、高齢者の目線からの提案をしてもらい、それをもとに道路、施設、設備、ルールなどを改善していくことで、

高齢者にやさしい交通社会をつくることをねらうが、いまひとつのねらいはそれによってかれら自身を交通安全に向けて動機づけていくことにある。人生へのモラルの高い積極的な高齢者、年齢的にみた場合には主として前期高齢者にこの役割を演じてもらうのはどうであろうか。

② シルバーによるシルバー教育

高齢者といっても比較的元気な、前期高齢者の人たちに後期高齢者への教育・安全指導を行ってもらったかどうかという提案である。企業で退職後の生きがい確保を目的に行われている退職準備教育の制度を利用して、そうした運動の核を育てることが可能のように思う。例えば、同じ高齢者（前期高齢者）から、「自分たちも反射材を着けるので皆さんも…」といわれた場合には、それほど抵抗感がなく受け入れるのではないかと、というのが一つのねらいである。

それと同時に、そうした指導的な役割を演じることが、前期高齢者自体に反射材着用を動機づけることになる。個別訪問なども含めて、従来のシルバー・リーダーよりもっと地元密着型の役割に期待したい。

③ 高齢者の手による地域危険マップの作成

地域の高齢者の手で、危険体験をもとに危険マップを作成してもらうという提案である。小学校区程度を範囲とし、その地域に居住する高齢者に呼びかけ、集まって危険体験、見聞きした事柄をもとに話し合ってもらう。その上で、あらかじめ配布された白地図上に危険箇所を書き込んでもらう。

それを、市町村単位ぐらいで集め、危険マップを作成し高齢者に配布する。また実際の事故マップと照らし合わせたものも配布して、よく理解してもらう。高齢者の地域交通安全に対する関心を深め、提案にも結びつけていってもらうことがねらいである。

3. 平成6年度・平成7年度の研究成果のまとめ

本節の最後に、以上述べてきたことを整理すると、図1-1-4のようになる。

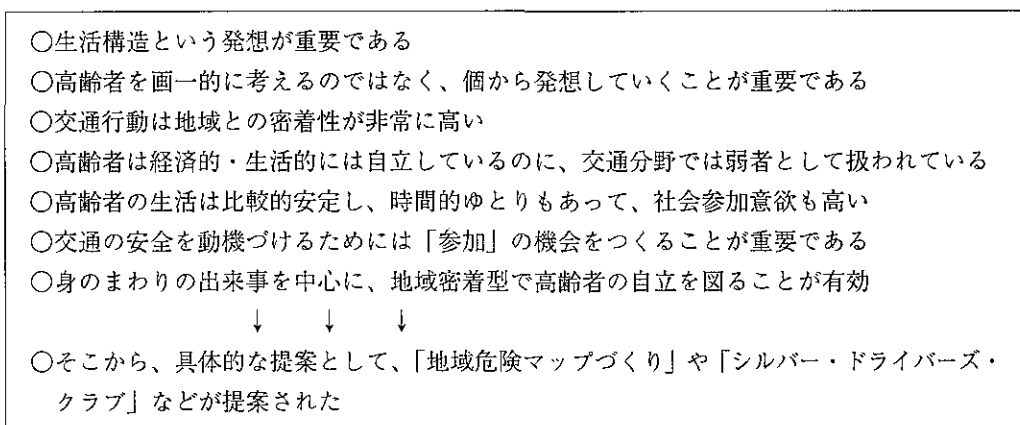


図1-1-4 平成6～7年度の研究成果

第2節 本研究の目的

1. 研究の背景

前節で述べたように、平成6～7年度の研究成果の一つとして、高齢者が一般の生活面では自立しているのに、交通の領域では常に弱者として扱われており、高齢者もまたそれに甘んじていること、そしてそのことが高齢者の交通事故増に深く関連していることが理解された。そうしたことから、高齢者が交通領域での自立を図り、モノ言わぬ高齢者から「発言し、提案する高齢者」に変化してもらうことが重要な課題になってくるのであるが、そのためにはかれらに「参加」の機会を提供することが重要になってくる、ということも理解された。しかも一般に、高齢者の生活は比較的安定し、時間的ゆとりもあって、社会参加意欲も高い。

また、高齢者の交通行動は地域との密着性が非常に高く、高齢者自身も地域の問題に関心が深いことから、そうした「参加」の場は高齢者の身のまわりの出来事を中心に、地域に密着した運動として展開されることが望ましく、その結果、高齢者に対する具体的な交通安全対策として、「地域危険マップづくり」や「シルバー・ドライバーズ・クラブ」などが提案されたのである。

本年度の研究テーマ「シルバーによるシルバー交通安全対策（交通教育）の提案」は、そうした問題意識からスタートした。

ところで、(財)国際交通安全学会では、1983年のプロジェクト「交通安全教育技法の実践―教師への提案―」や、1984年のプロジェクト「市民参加型交通安全キャンペーンモデルの提言」の発足に代表されるように、首尾一貫して参加型交通安全教育の必要性を訴えてきた。そうした提案がやっと実を結び、ここ数年、参加型・体験型交通安全教育が国の重要な柱の一つとなり、第6次五箇年計画でも重点項目の一つとなっていることは大変喜ばしい。

ただ、そこで気がかりなのは、実施の初期段階では致し方のないことなのかも知れないが、参加型といっても上で作られた計画に乗って体験するだけの、いわば実行段階のみの参加で事足りると考えられている点である。いわばPlan-Do-SeeのDo段階のみの参加で、十分だと考えられている点である。真の参加とは、市民が自ら計画し、参与し、評価も自分たちで行えるような形でなければならない。

「地域危険マップづくり」や「シルバー・ドライバーズ・クラブ」などが提案された背景には、増大し続ける高齢者の交通事故に歯止めをかけるためには、高齢者自らが提案し、計画し、指導するなかで、それが自分自身をも安全に向けて動機づけるような新しいシステムが必要で、それを提案しようという意図があったのである。

2. 研究目的の具体化

以上のような背景にもとづいてスタートしたのが本プロジェクトなのであるが、その目的を整理すると図1-2-1のようになる。高齢者が自ら提案し、計画し、他の高齢者を指導しながら、その中で自分自身をも安全に向けて動機づけていくような、新しいシステムを提案したいと考えたわけであるが、ただ、そうした動きは自然に放置されたままで始まるものではない。市民に計画してもらった方がいいと分かっている、自然発生的にはそうした動きは始まらないから、つい計画し市民にそれに乗ってきってもらうことを考えざるを得ない、というリーダーの側の矛盾がまさにここにあるわけであるが、あくまで主体は高齢者という精神のもとに、高齢者参加型運動のモデルをつくり、リーダーを養成し、核となる地域組織をどう確立していくかの実験を試みようとしたのが本研究である。

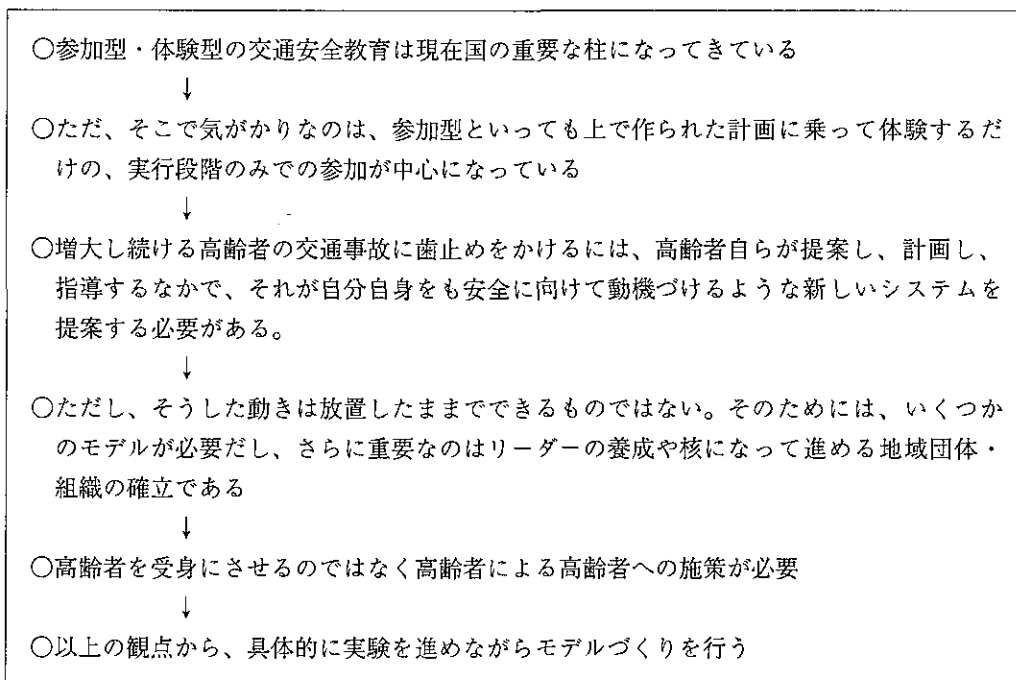


図1-2-1 本研究の目的

本研究の今一つ大事なポイントは、「シルバーによるシルバーの…」という点である。高齢者に自立してもらうためには、高齢者を受け身にしておいたのでは駄目で、高齢者が自ら達成感を得ながら活動するということが大事であり、しかもそれが高齢者のための活動であるならば、好ましい循環が生まれ、社会活動としても定着するのではないかと考えたのである。

例えば、昨年度の成果のところでもふれたように、元気な高齢ドライバーが運転能力の低下に悩む高齢者に対し、ボランティア活動の一環として通院や買物のための移動をサポートするようなシステムが確立すれば、それは二重、三重の効果を生み出すと考え

られる。まず、運転能力の低下に悩む高齢者に「足」が提供されることによって、彼らの安全性が高まるし、ボランティアとして「足」を提供した元気な高齢ドライバーは、自分たちが運転能力の低下を感じた時には次の世代のドライバーに自然な気持ちで世話になることができるだろう。またさらに、何より重要なことは、そのようにボランティアとして社会参加することが彼らに安全を守ろうとする気持ちを起こさせる、つまり安全に向けて動機づけを行わせるという大事な結果を招くのである。

こうしたことは高齢ドライバーだけでなく、一般の高齢歩行者でも成り立つはずで、例えば「危険マップづくり」のように、自分達のヒヤリ体験をもとに地図をつくり、それを皆で話し合ったり、危険な場所を知らせ合ったりすることでも達成されるはずである。こうしたことから、高齢者から高齢者に働きかけることが提案されたわけなのである。

3. 「ヒヤリ地図」づくり

プロジェクトでは当初、「地域危険マップづくり」と「シルバー・ドライバーズ・クラブ」の両方を具体的に実験し、そのマニュアルづくりを行おうと計画したのであるが、最終的には「地域危険マップづくり」に焦点が定まり、後者の実験研究は別の機会にまわすことになった。

なお、当初名称として考えていた「地域危険マップ」が「ヒヤリ地図」に名称変更されたいきさつは、鈴鹿での実験中に参加した高齢者から、マップなどという英語は親しみがもてず、使うべきでないというアドバイス（それを受け入れ、名前を変えることも「参加した」という実感を与えることになる）と、「ヒヤリ地図」の方が高齢者のヒヤリとした実体験をもとにつくられるというニュアンスが伝わると考えたからである。

「ヒヤリ地図づくり」は、後述するように、高齢者たちに自分のヒヤリ・ハットの体験をもとに、共同で居住地域の「ヒヤリ地図」をつくってもらおうという提案である。そのことが、高齢者の目線で交通安全の問題を考えてもらうことになるし、かれらを安全に向けて動機づけることになる。「用意した白地図の上で、ヒヤリとした箇所の色をついたタック・シールを貼っていく」という、ある意味では単純で素朴な作業なのであるが、

- ①それが、地図とシールさえあれば、どこでも、誰でもやってもらえる作業であり、
- ②しかも、実験で参加した高齢者たちが、自分の怖かった体験を語りながら、生き生きとして作業に参加していたこと、
- ③また、自分たちの経験をもとに作業をした結果が、1枚の貴重な地図として完成し、そこにある種の達成感が得られる、

といったことから、交通安全への動機づけに非常に役立つと思われるのである。

第3節 研究の流れと経緯

1. 研究会活動と実験活動

本年度の研究会は、事前打合せおよび臨時研究会も含めると表1-3-1のように12回開かれた。研究の流れについては次項で述べるが、各研究会の討議内容は表に示した通りである。

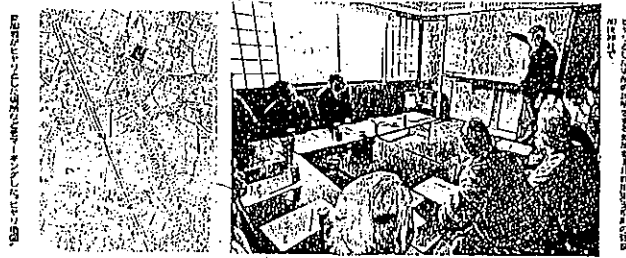
表1-3-1 研究会開催の経緯

1996/5/27	事前打合せ	問題の所在確認、メンバーの検討、スケジュールの検討、研究方針の検討
6/28	第1回研究会	研究計画の検討、スケジュールの検討、鈴鹿モビリティ研究会の協力が得られることが決定
7/30	第2回研究会	具体的な実験内容の検討、鈴鹿市における実験研究の位置づけ
9/11	第3回研究会	ヒヤリ地図づくりのマニュアル案検討、他の参加技法の検討
10/19	第4回研究会	鈴鹿地区第3回合同研究会の打合せ、ヒヤリ地図づくりの具体的マニュアルの検討
11/20	第5回研究会	ヒヤリ地図づくりのマニュアル検討、中央区八重洲周辺を例に模擬実験を行う
12/12	第6回研究会	鈴鹿地区第4回合同研究会の反省、アンケートの分析、研究のまとめ方について
1997/1/10	臨時研究会	「稲生黄金会」老人クラブ有志・稲生地区単位老人クラブ有志から提案された危険箇所の実地観察、改善提案の検討
1/11	臨時研究会	玉垣地区「南玉垣松葉会」老人クラブとのヒヤリ地図づくりの成果確認、杉並区でのヒヤリ地図作成会について
1/22	第7回研究会	玉垣地区「南玉垣松葉会」老人クラブとのヒヤリ地図づくり参加者のアンケート分析、杉並区でのヒヤリ地図作成会の進め方、本年度報告書の構成および執筆分担
2/17	第8回研究会	杉並区内の老人クラブ「白寿会」とのヒヤリ地図づくりの実験成果確認、報告書の執筆内容の検討、内部報告会の発表について
3/6	第9回研究会	執筆内容の報告と調整、内部報告会案最終確認、次年度の研究計画

また、研究会とは別に、それに平行して鈴鹿市および杉並区で、実験研究が行われたわけであるが、その内容と経過については表1-3-2に示した通りである。なお、参考までに、鈴鹿市玉垣地区と杉並区の両地区における実験が新聞報道されたものを図1-3-1および図1-3-2に示す。

表1-3-2 鈴鹿市および杉並区での実験経緯

1996/7/20	鈴鹿地区第1回合同研究会 出席者：老人クラブリーダー（参加型研修推進委員、以下推進委員）、鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	プロジェクトの趣旨説明
8/28	鈴鹿地区第2回合同研究会 出席者：推進委員、鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	「危険マップ」→「ヒヤリ地図」に名称変更、ヒヤリ地図作成に関するフリーディスカッション
10/19	鈴鹿地区第3回合同研究会 出席者：推進委員、鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	稲生地区、白子地区、玉垣地区で自発的に実施してもらったヒヤリ地図づくりの経過報告、交通量調査・夜間の見え方実験など参加型教育の経過報告、質疑
12/1	鈴鹿地区第4回合同研究会 出席者：「稲生黄金会」老人クラブ有志、稲生地区単位老人クラブ有志、推進委員、鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	「高齢者ヒヤリ地図作成会」、事前に準備をしてもらった結果になってしまい、発表と提案が中心。ただし参加者のアンケートでは動機づけに成果が見られた
1997/1/10	鈴鹿市の行政側との研究会 出席者：鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	ヒヤリ地図づくりをめぐる行政サイドの問題点、上記改善提案をめぐる話し合い
1/11	玉垣地区老人会のヒヤリ地図づくり、鈴鹿地区第5回合同研究会 出席者：「南玉垣松葉会」老人クラブ有志、推進委員、鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	プロジェクトのマニュアルで実験、新聞社2社が取材・報道
2/17	杉並区内の老人クラブ「白寿会」のヒヤリ地図づくり 出席者：「白寿会」有志、鈴鹿モビリティ研究会、プロジェクトメンバー	大都市での、老人クラブ集会を利用して行う実験、新聞社1社が取材・報道
3/26	第2回杉並区内の老人クラブ「白寿会」とのヒヤリ地図づくり 出席者：「白寿会」有志、プロジェクトメンバー	NHKビデオ撮りも兼ねて、少人数による実験、「生活ほっとモーニング」で報道



鈴鹿 老人の事故防止にヒヤリ地図を制作

高齢者向けヒヤリ地図

【本紙記者 鈴鹿市 伊藤 隆之助 取材】 鈴鹿市で高齢者の交通事故防止を目的に、高齢者向け「ヒヤリ地図」が制作された。この地図は、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。地図には、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。地図には、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。

高齢者向けヒヤリ地図

【本紙記者 鈴鹿市 伊藤 隆之助 取材】 鈴鹿市で高齢者の交通事故防止を目的に、高齢者向け「ヒヤリ地図」が制作された。この地図は、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。地図には、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。

図1-3-1 伊勢新聞 (1997年1月12日付)

お年寄りの「危険地帯」地図に

国際交通安全学会と杉並の高齢者クラブ



国際交通安全学会が制作した「ヒヤリ地図」のマップを高齢者が見ている様子

曲がり角、狭い歩道、死角 「ヒヤリ」とした地点指摘

【本紙記者 杉並区 伊藤 隆之助 取材】 国際交通安全学会と杉並区の高齢者クラブが共同で制作した「ヒヤリ地図」が完成した。この地図は、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。地図には、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。

六十歳以上の高齢者の交通事故発生率は、若年層に比べて約2倍に達している。これは、高齢者の身体機能が衰えることや、認知能力の低下などが原因とされている。国際交通安全学会は、高齢者の交通事故防止を目的に、高齢者向け「ヒヤリ地図」を制作した。この地図は、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。地図には、高齢者が交通事故に巻き込まれやすい危険な場所を特定し、高齢者に知らせるという目的で作られた。

図1-3-2 読賣新聞 (1997年2月18日付)

2. 研究の流れと鈴鹿市・杉並区での実験の位置づけ

本年度研究の全体的な流れは図1-3-3に示した通りである。既に述べたように、研究会では平成6年度および7年度の基礎的な研究の成果を確認した上で、「ヒヤリ地図」づくりのマニュアル案を検討した。そしてさらに、それを高齢者に協力してもらいながら、実際の集団活動の場で具体的に実験しながら修正し、実際のマニュアルをつくるという形で進めた。

ところで、実験を行う場をどこに求めたかということであるが、まず鈴鹿市が実験の場として候補にあがった。鈴鹿市はもともと交通対策課および鈴鹿警察署交通第一課が参加型交通安全教育に対して積極的に取り組んでいたところである。しかも、同市には地域の交通安全に向けて積極的な研究・啓蒙活動を行っている鈴鹿モビリティ研究会があり、市役所および警察の協力のもとに、そこがコーディネートして数年前から高齢者の集まりである鈴鹿市敬老会を中心に参加型交通安全教育を積極的に展開してきた場が存在していた。鈴鹿市にある老人クラブの会長さんたちが集まって勉強会を開いたり、各老人クラブの教育成果を報告しあったりする場が存在していたのである（第2章第1節参照）。

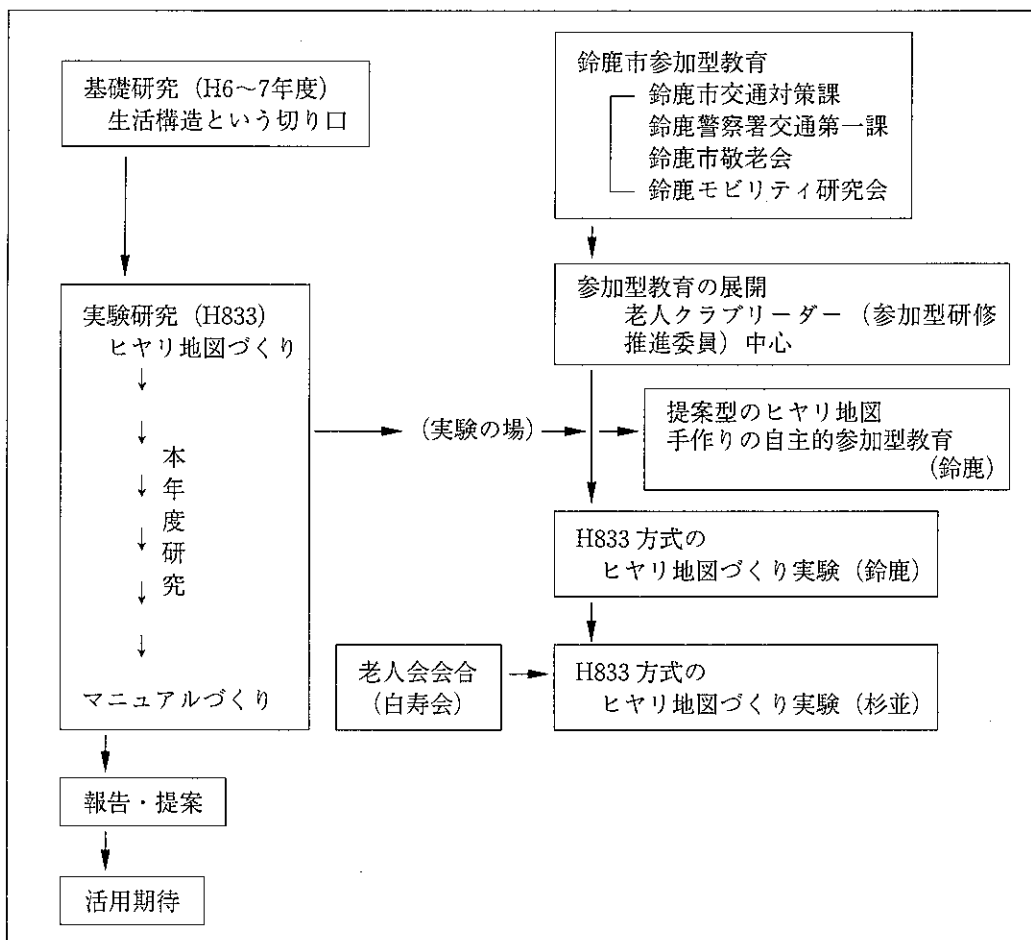


図1-3-3 プロジェクトの流れと鈴鹿市・杉並区での実験の位置づけ

本プロジェクトとしては、われわれの趣旨を理解してもらった上で、そうした研究会の場にわれわれメンバーを加えさせてもらい、何回かの合同研究会を開いた。その上で本H833プロジェクトのマニュアル案に基づいての実験を企画したのであるが、既に述べたように、鈴鹿市ではそれ以前に参加型・体験型の交通安全教育がかなり行われていたために、実験を依頼した老人クラブのメンバーたちがあらかじめ危険箇所をチェックし、改善提案を話し合い、それを実験の場として設定された会場で報告するなど、多少の行き違いが見られた。しかしこれは、われわれが意図した動機づけのための「ヒヤリ地図」づくりの先を行っている試みと見ることもでき、図1-3-3では「提案型のヒヤリ地図、手作りの自主的参加型教育」として表示してある。

そうした行き違いは見られたが、最終的に1996年1月11日に、本プロジェクトの方式に基づいた「ヒヤリ地図」づくりの実験が鈴鹿市玉垣地区（南玉垣松葉会老人クラブ）で、約3時間にわたって行われ、参加者の高い評価も得る結果になった（第2章第2節参照）。プロジェクトでは、参加した方々へのアンケートの結果や観察記録などを基に、マニュアル案に検討が加えられた。

以上のように、鈴鹿市では参加された高齢者たちからも評価され、また市役所や警察も強い関心をもつ結果になったのであるが、交通事情も異なる大都市でも実験をしてみたいというプロジェクト内の意見もあり、同じマニュアル案で東京都杉並区成田東地区でも実験を行うことになった。

杉並区の場合には、地域の老人クラブ「白寿会」の積極的な協力を得て、毎月1回行われる定期的な会合の場を借りて実験が行われた。実験は2月17日に行われたが、定例の会であったために、参加した高齢者の数も44人と多く、また1時間程度しか時間がなかったため、アンケートでは高い評価を得たものの、中には十分参加できなかった高齢者もいたように思われる（第3章参照）。しかし、こうした実験を重ねることで、「ヒヤリ地図」づくりの高齢者の適正な人数や、適正な時間数、また大都市と中都市など地域差によってヒヤリの内容がかなり異なることなど、新しい発見もなされた。

こうしたわれわれの実験は、その実験のプロセスで多くのマスコミの関心を集め、新聞、雑誌など多方面から報道された。そうした中で、テレビ局（NHK）からも「ヒヤリ地図」を中心にした報道番組（生活ほっとモーニング）を組みたいという希望が出され、再度杉並区の「白寿会」の協力で、11人という少人数の「ヒヤリ地図」づくり実験が3月26日に行われた。大都市で行う少人数での実験、しかも今度は2時間ほどをかけた実験がなされ、参加者からは前回にも増して高い評価を得た。

今年度は、とりあえず以上のような実験を材料に「ヒヤリ地図」づくりの一応のマニュアルは完成することができたが、その運用の問題や、細かい「詰め」の問題が残されている。また、この研究が完成前に、社会的関心を集め、新聞・雑誌・テレビ等多くのマ

スコミで取り上げられており、そのこと自体は大変光栄に感じてはいるが、反面、研究半ばなのに「一人歩き」しては困るという気持ちもないわけではない。

そこで、来年度はできれば、更に実験を重ねて、手法や運用の方法を確立し、ひとつは、できれば国際交通安全学会の研究成果として、完成度の高い「マニュアル」をつくり、啓発のためのビデオなども作ってみたいと考えている。いまひとつは、後述するように（第4章参照）、個別の町内老人クラブで作成した「ヒヤリ地図」を集めて、市や区全体のヒヤリ地図を作り、それを高齢者にフィードバックするプロセスを実験し、そのなかで地域にリーダーを育てていく研究を行いたいと考えている。

[鈴木春男]

第2章 鈴鹿市での実験とその評価

第1節 鈴鹿市における高齢者参加実践型交通安全教育への経緯と現状

1. 実践型交通安全教育の現状

鈴鹿市ではスズカサーキット交通教育センターなどを利用して、市民のさまざまな年齢層やグループが参加する体験型の交通安全教育が実施されている。それらは中学生の自転車教室に始まり、若年層や女性層を対象としたものから、高齢者に至るまで、広範囲にわたっている。事故に結びつき易い典型的な道路状況を施設内に再現して、それが運転者や歩行者の判断や行動との関連で、どのように事故につながっていくかを、実際に体験し体で覚えてもらうことにより、座学だけでは得られない教育効果が期待できるというものである。対象となる年齢層などにより、事故の特徴や行動特性も異なるので、設定する道路状況やカリキュラムもそれらに応じたものとなっている。

このように交通の場면을シミュレートして行う研修は、実際の路上で行うのに比べて、道路状況や車の種類・スピード、それに距離など色々な条件を自由にコントロールできるというメリットがあるが、さらに特に高齢者研修においては次のような利点がある。

- ①路上のように、事故に遭う心配がない。「危険な状況を安全に体験」するということは、高齢者や幼児などいわゆる交通弱者の場合に特に重要と思われる。
- ②研修カリキュラムに合わせて、あらかじめいくつかの場면을前もって設定しておくことができるので、路上で行うのに比べて、移動などに要する時間が節約できる。さらに同じ時間でより多くの異なったカリキュラムが消化できる上、疲労が少なくてすむ。

現在鈴鹿市において、毎年実施されている高齢者を対象にしたこのような体験型交通安全教育は下記の2つである。

①高齢者実践型交通安全教育

主催：鈴鹿市

協力：鈴鹿警察署、鈴鹿交通安全協会、スズカサーキット、鈴鹿モビリティ研究会

対象：運転者、自転車、歩行者を含め毎年100名

場所：スズカサーキット交通教育センター

実施時期：10月

②MAP(Mellow Age Project)リーダー研修会

主催：三重県(市への委託事業)

対象：運転者約20名(県全体では200名)

場所：スズカサーキット交通教育センター、中勢自動車学校

実施時期：9月～12月

このような体験型の研修は参加者の高い支持を得て、毎年続けられてきたが、参加者にとっては、あらかじめ用意されたカリキュラムに沿って、それらを体験するという意味における「実践型…」と言える。鈴鹿市においてこのような研修が、参加者自らが企画して、プログラムづくりに参加するという「参加型…」へと次第に姿を変えていったのは次のような経緯があった。

2. 実践型から参加実践型へ

1. で述べた高齢者実践型交通安全教育は平成6年度に総務庁の補助事業として鈴鹿市でスタートした(図2-1-1)。

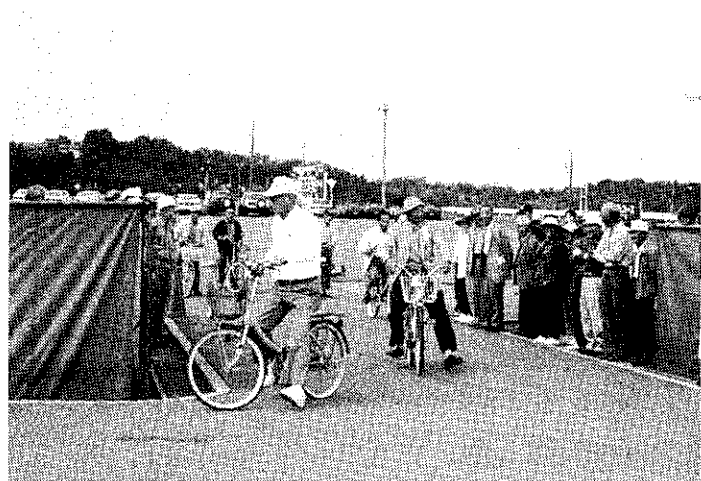


図2-1-1 高齢者実践型交通安全教育の研修風景

(1) 研修プログラムの概要と当事者の意見

① 概要

プログラムは市の交通対策課と鈴鹿モビリティ研究会、それにスズカサーキット交通教育センターの3者で協議を重ねて毎年手直しされてきた。ここにその詳細を記す余裕はないが、次の要件に従って実施されている。

- (a) 日程は、気候の温暖な10月とし、50名ずつ2回に分けて行なう。
- (b) 参加希望者の構成に応じて、四輪車、二輪車、自転車、歩行者のプログラムを並行して実施する。
- (c) 蒸発現象や反射材の効果など夜間の研修を含む場合は、長時間にわたるので、休憩をかねた夕食時間をゆったりとする。また体験研修だけが長く連続しないように、ビデオ等を含む座学の時間を間に設ける。
- (d) 質疑と懇談の時間を十分に取って、参加者の意見を聞き、次年度の研修プログラムに備える。

② 平成6・7年度研修会についての当事者の意見

平成6年度の研修会における参加者の意見と、後日の反省会における主催者、研修担当者の評価を抜粋する。

参加者

- *交通の研修会と聞いて、どうせ分かりきった、あまり役に立たない内容だと思って、実は参加しようかどうか迷った。しかし、実際に参加してみて、今まで気づかなかつたり、知らなかったことを体験することができて、有意義であった。今後ともこのような機会があればぜひ参加したい。
- *来年以降も続けて実施してほしい。
- *四輪車の講習も実施してほしい（初年度は歩行者と二輪車が対象であった）。

主催者

- *継続していくには、補助事業から市の単独事業に切り替えなければならず、予算の確保が必要である。
- *老人クラブとの連携がスムーズに行えた。次年度も実施するとすれば、研修内容についても老人クラブの意見を取入れたい。
- *時間は長くなったが、夜間の体験を取入れて、研修が充実した。

研修担当者

- *体験型を主とした研修であったため、従来の映画、講話などの研修に比べて参加者の反応は非常によかった。
- *研修項目が1～2項目多い。時間的な余裕が無かった。

- * 暗い中での移動（特に階段など）の際、さらにきめ細かい誘導が必要。
- * もともと安全意識の高い参加者が多かった。参加者の選定に配慮する必要がある。地域の単位老人クラブ対象の研修会をもってはどうか。

さらに後日、老人クラブ総連合会黒田会長より、主催者に対して研修継続の希望が出されたが、もともと補助事業として実施したものであり、鈴鹿市当局としては継続するための予算措置が必要であった。そこで、鈴鹿交通安全協会、スズカサーキット、鈴鹿モビリティ研究会の3者が市に協力する形で、継続が決まった。こうして、2年目以降は市の単独事業として、同様の研修が続けられることになり、平成7年度は前年度のプログラムを一部手直しして実施された。

③ 平成8年度研修会を控えて老人クラブからの要望

平成8年度の研修を行うについて、主催者との打合せの席で老人クラブ側から以下の要望があった。

- * 研修会参加者を増やさないと、全体的な事故減少には結びつかないので、どのようにしたら良いか考えてほしい。
- * 来年は、既に参加した人は参加させないようにしたい。
- * 地域ごとの展開をする必要があるのではないか？

(2) 組織づくり

このような要望を受けて、主催者と鈴鹿モビリティ研究会で検討、平成8年8月に開催された鈴鹿市老人クラブ総連合会役員会に、以下のような参加型を目指す組織づくりを提案し、承認された。

- * 高齢人口の増加にさえ追いつかない
お互いに体験型研修の効果を評価しながら、除々に参加者の輪を広げて行く事を目指してきた。しかしながら、毎年実施しているとはいえ、何人かが重複して参加したり、それだけでなく毎年百人程度の消化では、高齢者の人口増にさえ追いつかない。
- * 指導者づくり
前もって用意された研修プログラムに乗って参加するだけでは指導者づくりには結びつきにくい。自ら企画し、運営することが必要。
- * 地域への展開
指導者がそれぞれの地域で、広場や集会所などを利用して実施することが参

加者の輪を広げることにつながる。

***組織づくり**

役員の中から、参加型研修推進委員を選出してほしい。

鈴鹿市老人クラブ連合会は、下表の通り1万6千人近い会員を有し、これらの会員が所属する単位老人クラブは171にのぼる。さらにこれらは23の地区に分けられ、最上位の5つのブロックに統一されている。

表2-1-1 鈴鹿市老人クラブ連合会の組織

ブロック	地区数	単位クラブ数	会員数	単位クラブ平均会員数	91.7人
第 1	5	19	2,477人	最小単位クラブ会員数	23人
第 2	5	28	2,475人	最大単位クラブ会員数	312人
第 3	4	38	3,163人	単位クラブ会員数中央値	73人
第 4	4	37	3,967人	ブロック平均会員数	3,134.8人
第 5	5	49	3,592人		
合計	23	171	15,674人		

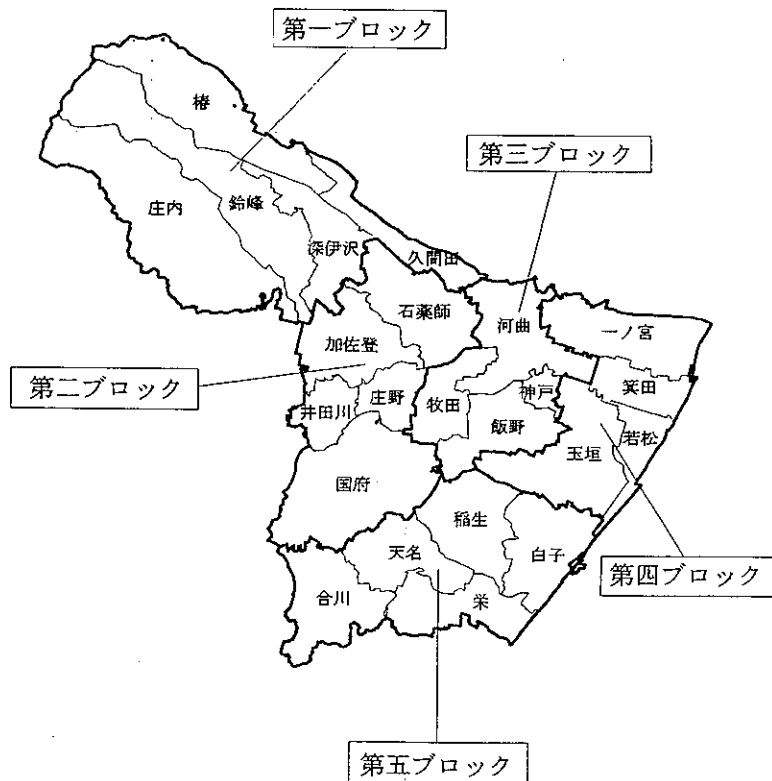


図2-1-2 鈴鹿市老人クラブ連合会

役員の中から会長をはじめ12名が参加型研修推進委員（以下推進委員）に選任された。委員は各ブロックにまたがっており、女性2名を含む。平成8年度の研修プログラムはこのメンバーにより検討され、実施された。また本研究にもこの委員会が中心となって取組んだ。

(3) 単位老人クラブでの自主的な活動

何回かの会合を持つうちに推進委員の間に、安全問題に対する関心が次第に高まってきて、各地の単位老人クラブで指導者として、自主的な活動をする委員が見られるようになった。

特に第4ブロック玉垣地区に所属する南玉垣松葉会老人クラブでは、推進委員の一人でもある玉村会長(78)の指導で、近くの神社の広場を借りて、夜間の視認性をテーマに体験型研修を実施した。ヘッドライトで見える距離、服装と非視認性、反射材の効果、蒸発現象などの実験が行なわれた。

第5ブロック稲生地区の稲生黄金会老人クラブの樋口会長(79)は、車の運転歴も長く、推進委員の中でも特に安全意識が高い。町内の高齢者や子供の交通行動を見てまわるのを日課にしている。また道路標示やカーブミラーなどを高齢者の目でチェックしている。車のスピードと距離感をテーマに町内で体験研修会も開催した。

同じく稲生地区の鈴鹿ハイツ老人クラブの北川代表(65)は女性推進委員の一人である。民生委員でもあり、ボランティアで一人暮らしの老人を訪問する一方、町内の会員に呼びかけて、朝の通学時間に子供たちに交通安全の指導をしている。私服では指導が思うように行かないという相談があり、市から交通安全の腕章を貸与した。

3. 今後の展開と課題

高齢者の安全意識を高めていく上で、参加実践型交通安全教育の果たす役割については推進委員の理解が得られた。これを老人クラブの組織を通じて普及させていくためには、高齢者自身による指導者づくりとその指導者による地域ごとの展開がテーマとなる。鈴鹿市においては未だその途についたばかりであるが、今後の展開についてはいくつかの課題がある。

(1) モデル老人クラブでの推進

指導者の熱意や周囲の交通環境などの違いもあり、このような活動に対する各地域の関心の高さには地域差がある。従って全単位老人クラブを対象とした併行的・均一的な展開は難しい。モデル地域をいくつか設定して、それらを中心に広げていくことが必要となる。

(2) 経費の負担

交通教育センターで実施されている実践型研修については、行政などで予算化され

ている。これに対して、地域ごとの活動にも、場所、用具などの経費が発生するが、それぞれの老人クラブで負担しているケースも多い。自主的な活動ということから、将来的にもそのような形態が望ましいと思われるが、場合によっては一部活動費の支援も考慮すれば活動に弾みがつくことも考えられる。

4. 本プロジェクトへの参加

以上、鈴鹿市における平成6年度からの参加実践型高齢者交通安全教育への経緯について述べた。このように参加型への機運が徐々に高まっていく中で、平成8年度には本研究に参加して「ヒヤリ地図作成」にも併行して取組むことができた。この内容については次節に譲るが、このことにより地域での参加意識が一層高まってきたように思われる。鈴鹿市では平成9年度以降も、更なる地域への浸透を図り、真の参加型の普及を目標に、これを推進していく意向である。

[仲井通裕]

第2節 ヒヤリ地図づくり

1. ヒヤリ地図づくりに至るまでの経緯

(1) 「危険マップの作成」という提案

「ヒヤリ地図づくり」は当初「危険マップの作成」として提案された。この提案は、本プロジェクトの基礎研究として行なわれたH614プロジェクト「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」、ならびにH725プロジェクト「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」の中から出てきた（第1章第1節参照）。

本年度はこの2つの基礎研究の成果に基づいて、高齢者自身に提案者、指導者になってもらい、自律的に自らの安全を考えてもらうにはどうしたらいいかを論議した。

まず、かれらの自発的な安全意識を高め、しかも参加して良かったという満足感を得られるものとして、地域で危険に感ずる場所をマップにする作業（危険マップの作成）がかなり具体的な案として浮上してきた。

「危険マップの作成」を通じて、高齢者が自分たちの目線でみた交通安全上の問題点や、お互いに危ないと感じていることを話し合う。それは自分では気づかなかった危険箇所を発見したり、問題解決に向けて知恵を出しあう良いチャンスである。またその結果を発表したり地域に配布したりすれば、地域に役立つことをしたという満足感にもつながる。その際、自分のところをこうしてほしいという陳情や要望ではなく、まちづくりへの積極的な提言に結びつくものにするよう心がけることが大切である。

このようなディスカッションを経て、実際にどこかの地域で「危険マップの作成」

を行なってみようという具体案が出てきた。日ごろから高齢者が大切にされている地域、あるいは老人クラブなどで高齢者が積極的に活動している地域ならば協力が得られやすいのではないかとということで、候補地として挙がってきたのが、高齢者を対象に交通安全の指導者づくりをめざしている鈴鹿市であった。

(2) 鈴鹿市の参加型交通安全教育に合流

前節で述べたように、鈴鹿市では平成6年度に総務庁の補助事業として「高齢者交通安全教育」を実施し、平成8年度からは高齢者自らがプログラムを作る段階から参加する「参加実施型」へと移行したところであった。ちょうど7～9月にプログラム作成、10月に実施という予定であったこともあり、そのプログラムの中に、カリキュラムの一つとして「危険マップづくり」を取り入れてもらえないだろうか、ということになった。いわば、鈴鹿市の参加型交通安全教育に、本プロジェクトが便乗させてもらう形でのマップづくりである。

もしも鈴鹿市をモデルとして実験を行うことができれば、鈴鹿市の事故の四年間分のデータがあるので、高齢者の選んだ危険箇所と実際に事故の起こっている場所を比較することも可能となる。また、鈴鹿市での実験を参考に、マニュアル的なものが作成できれば、ゆくゆくは他の地域でも「危険マップづくり」を展開していけるのではないかと。

そこで本プロジェクトの研究メンバーとして鈴鹿モビリティ研究会から参加している仲井委員の尽力により、鈴鹿地区の第1回合同研究会（平成8年7月20日、スズカサーキット内会議室にて開催）に鈴木PLが参加し、説明と協力依頼を行った。

このときの会合には推進委員（前節参照）10名の他に、鈴鹿モビリティ研究会、鈴鹿市、鈴鹿警察署からも参加があり、最初は推進委員から市や警察に対して、要望や問題点が数多く出された（施設をめぐる要望、交通指導員に権威ある指導員証を発行するなど指導者を権威づけることの必要性など）。

しかし、話し合いを進める中で、徐々に自分たちで何かやろうという姿勢になり、推進委員からも「危険マップの作成」の企画をぜひやってみよう、という意見が出てきた。

さらに鈴鹿地区第2回合同研究会（平成8年8月28日、スズカサーキット内会議室にて開催）において「地域危険マップの作成」についてフリーディスカッションを行い、実現に向けて動き出したのである。なお、このときのフリーディスカッションにおいて、参加者から「マップ」などの横文字言葉は高齢者にはわかりにくいし、各地区に帰って説明するときにも困るので、できるだけ日本語で表記してほしい、という要望が出された。

(3) 実施までの準備

鈴鹿市で「地域危険マップの作成」の実験を行うことができることになり、9月11

日の第3回研究会において、「地域危険マップ」のマニュアルの検討、具体的な進め方の検討を行なった。

各委員から出た主な意見は次のようなものである。

- *名称については、危険マップ（またはヒヤリマップ）と事故マップと対比的に示して、危険マップの意味を理解してもらうのはどうか。実感に近い名称を考えてもらうことからスタートするのも一案である。
- *参加者には改善の要求を出す場だという意識が強い。ただあまりそれを否定せず、危険マップ作りとうまく調和させる工夫が必要だろう。改善提案も、作業が済んだ後のフォローとしてやってもらえばよいのではないか。
- *一般的に市役所や警察署は日常の仕事だけで手一杯なので、このような新しい試みをやってもらうのは難しい。また社会福祉センターなども、事務局は会合の設定や連絡をやるくらいなので、このようなプロジェクトへの協力となると困難が多い。さらに会合を開くとなるとお金もかかる。経費をどう捻出するかも問題である。
- *リーダーにはどんな人になってもらうか。案として、高齢者予備軍の年代の人、ボランティアを募集する、企業のOBに引き受けてもらう、交通安全指導員に引き受けてもらうなどがある。ただし鈴鹿市の場合、交通安全指導員は敬老会や小学校を回るのに手一杯で、人数的にも無理だろうというのが実状である。
- *アシスタントも含めて、準備から手伝ってくれる若い人をつけたほうがよいのではないか。
- *「危険マップ」の範囲をどのくらいにすればいいのかも検討事項である。よその地域とダブってもよいから広くとっておいて、ヒヤリとした場所はどこでも出してもらったらどうか。
- *用意するものとしては、鈴鹿市全体の地図と、居住地区の拡大図と両方あったほうがよいだろう。
- *貼付用の丸いシールは小さくて高齢者には扱いにくい。手伝ってあげる人が必要ではないか。
- *漠然とこの地域でどこが危険ですか、といってもわかりにくいので、自分の家からどこに行くのにどこが危険ですか、というような具体的な聞き方をしたほうがわかりやすいのではないか。
- *フォローアップのところで、高齢者以外の人の危険マップを作って、比較してみることもよいのではないか。

このような検討作業を経て鈴鹿市での実験に臨んだ。

なお名称については、鈴鹿市での合同研究会を重ねる中で、「危険」より「ヒヤリ」

という表現のほうがよいのでは、という意見が出された。大事なのは、いま事故が起こっていないでもこれから起こりそうだとする箇所を高齢者に出してもらって、事故の予防をしていくことである。そういう意味では「危険」というのではなく「ヒヤリとした場所」のほうが自分自身のヒヤリ体験だということがわかりやすい。マップという横文字言葉も不評であったので、稲生地区での実験（平成8年12月1日）から「危険マップ」でなく「ヒヤリ地図」に変えた。

このように最初は「地域危険マップの作成」で協力をお願いし、それに改善を加えながら「ヒヤリ地図づくり」の実験を進めてきた。次にその経緯と検討内容を記す。

2. 「地域危険マップ」の作成

われわれの依頼を受けて、鈴鹿市の敬老会ではさっそく「地域危険マップ」の作成に取りかかった。その実施状況の報告会が、以下のような内容で行なわれた。

日 時：平成8年10月19日（土）10：00～12：10

場 所：鈴鹿サーキット内会議室

出席者：推進委員より11名

鈴鹿市交通対策課より3名（課長、係長、係）

鈴鹿警察署より1名（交通第一課長）

国際交通安全学会H833プロジェクトメンバーより4名

鈴鹿モビリティ研究会より2名

国際交通安全学会事務局より2名

報告会では最初に稲生地区における「地域危険マップ」作成実施状況の報告、次に白子地区での実施状況の報告、3番目に玉垣地区での実施状況の報告があった。

(1) 稲生地区

稲生地区の各单位老人クラブの会長6名が、各々のクラブ会員に聞いてあがってきた危険箇所が6ヶ所あり、それぞれ単位老人クラブの会長にどのように危険かをきいてまとめたものを、地区在住の推進委員が報告した。危険箇所の説明は以下のとおり。

- *狭かった道の側溝にふたをして車が通るようになったが、電柱は今までどおり道路上にあり、ジグザグ運転になるので危険。ブロック塀が直角に築かれており、見通しが悪い上、カーブミラーの向きが悪く役に立たない。
- *通学路になっているので、7～9時まで一方通行になるが、その時間帯はラッシュ時なので、狭い旧道に車が入りこんでくる。
- *停止線はあるが、見通しが悪く、かなり頭を出すまで見えないので危険。
- *団地から県道に出る際に見通しが悪い。自転車も通過しにくい。

*三叉路で自転車同士の事故が多い。

稲生地区ではその危険箇所では交通量調査を実施して、その結果も資料として作成するなど、自主的に調査活動まで行なっている積極性が感じられた。

(2) 白子地区

白子地区での実施状況の報告では、地区在住の副会長が作成地図をもとに危険箇所5ヶ所を説明した。危険箇所は死亡事故地点を除いて、各総代に聞いて回り、

*横断ができず危険な箇所

*旧道と広い道が交差するところ（カーブミラーだけで信号がないので接触事故が多い）

などが挙げられたが、最近、道の事情が少し変わり、昔よく事故が起きていたところでの事故がほとんどなくなった代わりに、以前はほとんど事故がなかったのに、建物がなくなって道が改善され新しく危険箇所になったところもある、という指摘もあった。

質疑の中で、側溝への脱輪というような、警察の事故統計にのらない危険というものを明らかにしてほしいという意見が出た。また、白子では側溝に蓋をして道を広くしてほしいという地元からの要望が多いが、それがかえって危険な場所を作っているのではないかという見方もある。

(3) 玉垣地区

玉垣地区の報告は、地区在住の推進委員が作成地図・表をもとに行った。それによれば、参加型交通安全教育という趣旨を役員に話し、玉垣地区は範囲が広いので、身近なところからやろうということで、危険箇所について意見を出してもらった。

問題となった点は、国道23号では信号無視、横断歩道上の自動車の停止、二輪車の急な進路変更など、県道ではスピードオーバーなどである。

南玉垣では参加者2名により交通量を調査し、そのほか地区で夜間の見え方についての実験も行なったことが報告された（前節参照）。

(4) 検討課題

3地区の報告を聞いて、それぞれ地域ごとに非常に熱心に「地域危険マップ」の作成に取り組んだことがうかがわれた。しかしその取り組み方は、こちらが意図していたマップづくりの趣旨とはややズレがあった。「地域危険マップ」という名称であったからか、「地域での危険な場所を探しだし、それを地図にしてくる」作業と解釈し、自分たちのために自らが自主的にやる作業とは受けとめなかったようであった。したがって、高齢者にとっては「宿題を与えられた」という受けとめ方となり、報告会も「東京から交通問題の専門家が自分たちの実施状況の視察にやってくる。期待に応えるためにも一生懸命調べて成果を出し、実験したことも発表しよう」と意気込んで取

り組んだ様子が伝わってきた。

この企画を提案したわれわれの意図は、一人ひとりの一般の高齢者の素朴な体験（見えない体験）をもとに、それを地図という見える形のものにボトムアップする中で、かれらを安全に動機づけることにあった。しかし、かれらはどうも逆に上意下達と受けとめたようで、役員にすれば、課題が与えられたのでそれをどうこなすかに苦勞した結果とも考えられる。「地域危険マップ」の作成は、改善のための提案をすることがゴールだという発想も見られた。

われわれが意図した「ヒヤリとした場所を皆で探し出す作業」を「H833方式のヒヤリ地図づくり」だとすれば、かれらの行なった「危険な箇所を選び、それをどう直すのか」といった感じの作業は「提案型のヒヤリ地図づくり」である。

もちろんかれらが行なった交通量調査も、蓄積していけばそれなりに交通安全の動機づけにもなるし、貴重な資料となる。夜間の見え方実験も含め、「手作りの自主的参加型教育」の好例といえよう。

そこで今度は「H833方式」で「ヒヤリ地図づくり」をしてもらうことにし、具体的な手順を検討するために、本プロジェクトのメンバーで国際交通安全学会周辺八重洲地区の地図をもとに「ヒヤリ地図」を試作した（平成8年11月20日実施）。

「H833方式」の進め方としては次のようなものが考えられる。

- *交通にあまり関心を持っていない人も含めて、地元の人10人程度に集まってもらう。
- *会場に白地図と丸いシールを用意して、まず自宅や学校などを確認して地図を理解してもらう。各自の自宅にシールを貼る作業からスタートするとやりやすい。
- *日ごろ外出するときにヒヤリとする場所にシールを貼ってもらう。一人何枚貼ってもよい。
- *マークするだけでなく、どういう状況でヒヤリとしたかを一言書いて添付するとなおよい。
- *歩行者としてヒヤリとしたのか、自転車に乗っていてヒヤリとしたのか、シールの色を変える。
- *簡単でだれもが参加できる方法のほうがよい。
- *各地域の地図ができあがったら、それを統合して市全体の地図を作成して高齢者に配る。公民館等の集会所に貼ってもよい。

いずれにしても地域はあまり広くないほうが作業はしやすいようである。稲生地区で行なった「地域危険マップ」の作成は広域を対象とした実験であったが、「H833方式のヒヤリ地図づくり」は狭い範囲を対象に単位老人クラブで行なうことにした。

事例として、稲生地区と玉垣地区で行なった「ヒヤリ地図作成会」について以下に

述べる。稲生地区では、あらかじめ稲生黄金会老人クラブのメンバーがH833方式で作成してきた「ヒヤリ地図」をもとにディスカッションを行ない、玉垣地区では南玉垣松葉会老人クラブのメンバーに何の準備もなく手ブラで来てもらい、参加者たちと一緒に「ヒヤリ地図」を作成するという方法をとった。

3. 単位老人クラブでの「高齢者ヒヤリ地図づくり」

(1) 稲生地区（稲生こがね園）における実験

日 時：平成8年12月1日（日）9：00～11：50

場 所：稲生こがね園集会所

出席者：地区の高齢者約30名

（地元より稲生黄金会老人クラブ、稲生地区老人クラブ、第5ブロック理事、推進委員）

鈴鹿市交通対策課より3名（課長、係長、主幹）

鈴鹿警察署より1名（交通第一課長）

国際交通安全学会H833プロジェクトメンバーより4名（講師として）

鈴鹿モビリティ研究会より2名

国際交通安全学会事務局より2名

稲生黄金会老人クラブのメンバーがH833方式で作成してきた「ヒヤリ地図」（図2-2-1参照）について報告を行なった。その後、質疑応答やフリーディスカッション、講師よりのコメントを行い、最後に「高齢者ヒヤリ地図作成会」に参加しての感想をアンケート用紙に記入してもらった。

「ヒヤリ地図」で指摘されたヒヤリ箇所はA～Fの6地点で、表2-2-1のような説明・要望があった。

フリーディスカッションでは次のような意見や要望が出された。

- *高齢者にとっては全体的にカーブミラーの位置が高すぎ、安全確認がしにくい。
- *ここは危ないと思っているところでは意外と事故が少なく、どうしてこんな所だという場所で事故が多いように思う。
- *もっと黄色の中央線を増やして、はみ出し禁止の規制をしてほしい。
- *側溝のふたをして、道路を広げてほしい。

市側の対応：道路を広げると車両の通行が増えて、かえって歩行者の危険が増すことも考えられるので、その点も考慮して検討したい。

- *女性が交通安全教育を受ける機会が少ないので、今後どうしていけばよいか考えていきたい。

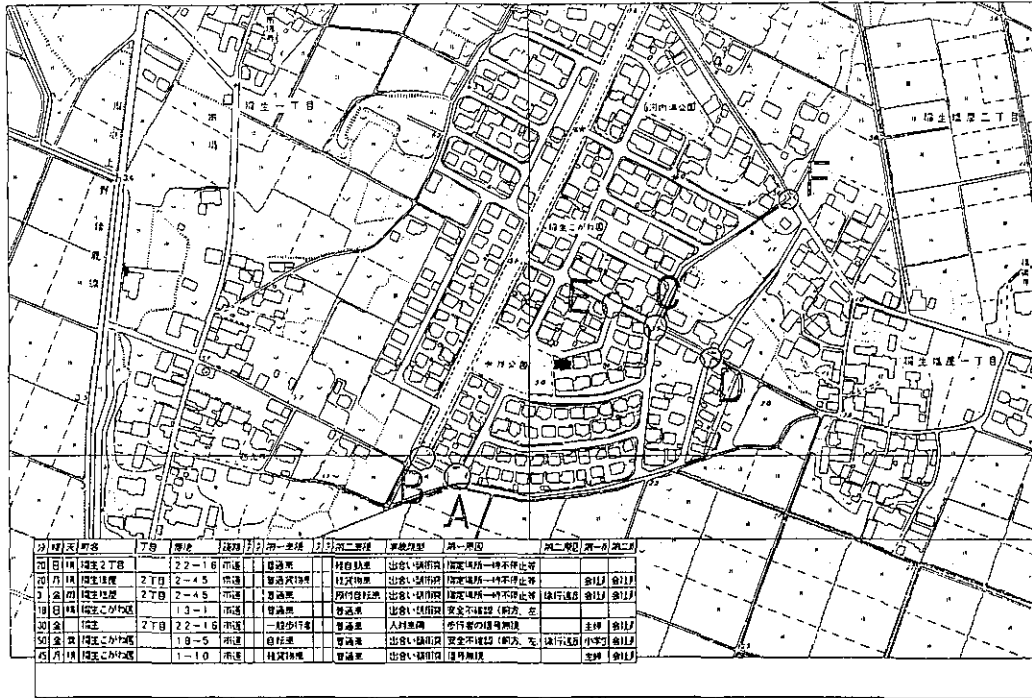


図2-2-1 稲生地区(稲生こがね園)で作成したヒヤリ地図

表2-2-1 ヒヤリ箇所とその内容

地点	内容
A・B	<ul style="list-style-type: none"> *カーブが2つ続いており死角がきやすいので、カーブミラーを設置してほしい。 *ゴミの収集時間と通勤時間が重なるうえ、ゴミ集積所へ行くのに車の通行の多い道を渡らなければならないので、注意を促すような標識類を設置してほしい。
C	<ul style="list-style-type: none"> *昭和52年に団地ができてから、人身・物損合わせて5件の事故があった(団地内事故最多地点)。 *変則十字路で見通しが悪いので、カーブミラーの増設をしてほしいと要望を出しているが、なかなか実現しない。 *停止線の設置希望
D	<ul style="list-style-type: none"> *東西方向のカーブミラーがなく、角きりしていないので、見通しが悪い。 *とくに自転車・歩行者にとってのヒヤリ箇所
E	<ul style="list-style-type: none"> *道の両側に民家があり、見通しが悪いので、停止線をもう少し前に出して左右確認ができるようにしてほしい。
F	<ul style="list-style-type: none"> *軽い接触事故が多い。 *道が細くすれ違いがむずかしいため、カーブミラーの増設と停止線の設置と角きりをしてほしい。

- * 高校生の自転車の並進は危険なので教育してほしい。
- * 郊外に行くとガードレールが草に埋もれているところがあり、道路の境界がわからず危険なところがあるので、きちんと管理をしてほしい。
- * 本日指摘されたヒヤリ箇所はほとんどが、団地と旧農道の接点が問題になっているように思うので、団地をつくる場合には将来の生活の変化を考慮して計画を立ててほしい。
- * 角きりをしてほしいとか歩道を広げてほしいとかいうことになると、昔から住んでいる人にとっては自分たちの生活の中心である農地の提供を余儀なくされることにもなるので、そのあたりの気持ちの問題も十分に考慮して街づくりを進めてほしい。

そこでの報告内容は、どちらかというと車を運転する立場からの発言が多く、歩行者として、あるいは自転車を利用する立場からの発言が少なかった。これは車に依存せざるを得ない地方都市であるために高齢ドライバーが多いことと、歩行していても心理的に車を先に通し、自分はその後ゆっくり安全に道を渡りたいという、車優先の意識が強いことの表れではないかと思われる。

なお、そこでの「高齢者ヒヤリ地図作成会」に参加しての感想では、「参加して非常によかった」が23名中の21名、「まあよかった」が2名と、全員がよかったと答えていることが注目される。アンケートの結果については、4.で述べる。

(2) 玉垣地区（南玉垣）における実験

稲生地区ではあらかじめ作成してきた「ヒヤリ地図」をもとにディスカッションをしたが、ヒヤリ箇所を決めるプロセスを観察することはできなかった。そこでもう一度、今度は高齢者に手ブラで集まってもらい、「ヒヤリ地図」を作るプロセスを観察させてもらうことにした。

日 時：平成9年1月11日（土）9：00～12：00

場 所：鈴鹿市 弥都加伎神社社務所

出席者：南玉垣松葉会老人クラブより11名（男性6名、女性5名）

推進委員より9名

鈴鹿市交通対策課より3名（課長、係長、係）

鈴鹿警察署より1名（交通第一課長）

国際交通安全学会H833プロジェクトメンバーより5名（講師として）

鈴鹿モビリティ研究会より2名

国際交通安全学会事務局より2名

以下の手順で「ヒヤリ地図」を作成した。図2-2-2はその作成風景である。ま



図2-2-2 玉垣地区（南玉垣）高齢者ヒヤリ地図作成風景

たその様子は地元の新聞（伊勢新聞、中日新聞）にも掲載された（図1-3-1参照）。

- ①地図上で、現在地を確認し、自宅を〔緑〕でマークする。
- ②ヒヤリとしたことのある場所を〔赤〕でマークをする。他の人が既に貼ったところでも、自分がヒヤリとした場所なら重複して貼る。
- ③不愉快な経験をしたことがある場所（たとえば雨天時に水たまりができて歩きにくいなど）を〔黄〕でマークをする。
- ④マークされた箇所ではどんな種類のヒヤリがあったかをそれぞれ発表する。
 - *信号無視の車が多い交差点で、運転者も歩行者もヒヤリ。
 - *道が狭く、見通しがきかず歩行中にヒヤリ。カーブミラーがついていても位置が悪く、役に立たない。
 - *青矢信号の理解が徹底していないようで、ヒヤリとする場所がある。
- ⑤実際に事故があった場所を〔青〕でマークして確認してみる。でき上がった図を2-2-3に示す。
- ⑥推進委員の提案で、会場から一番近いヒヤリ箇所である神社の前の交差点を全員で見学する（図2-2-4）。現地の略図と、出た意見を図2-2-5に示す。
- ⑦見学した場所にマークをつけていた人より、ヒヤリとした状況を報告。

○運転者としてマークした3名

- *カーブミラーで右の方から車が来ないことを確認して徐行して出ようとしたら、右後方の道から猛スピードで走行してきた車があり、びっくりして停車

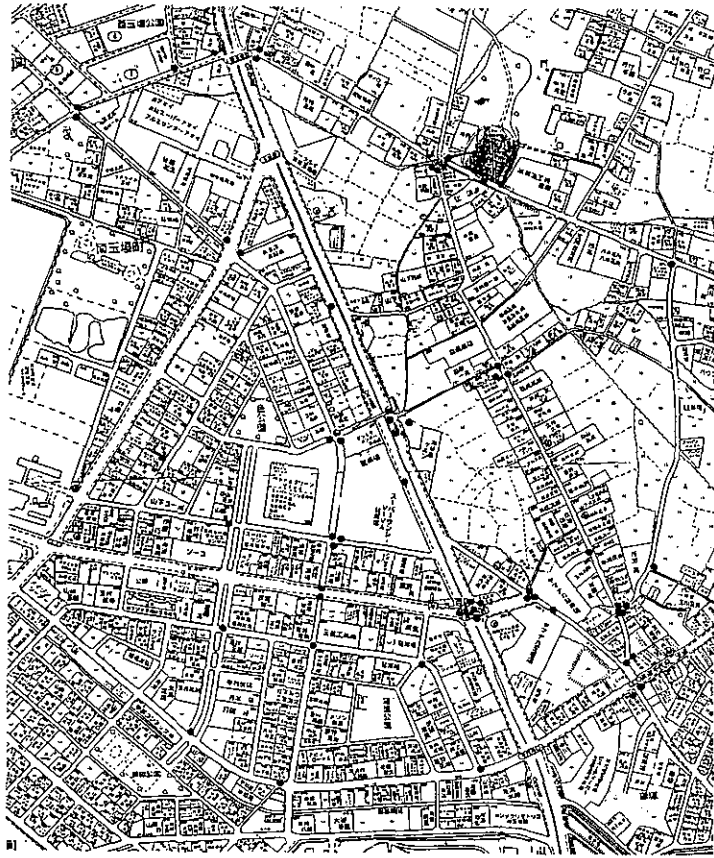


図2-2-3 玉垣地区(南玉垣)で作成したヒヤリ地図



図2-2-4 ヒヤリ箇所(弥都加伎神社前の交差点)の見学

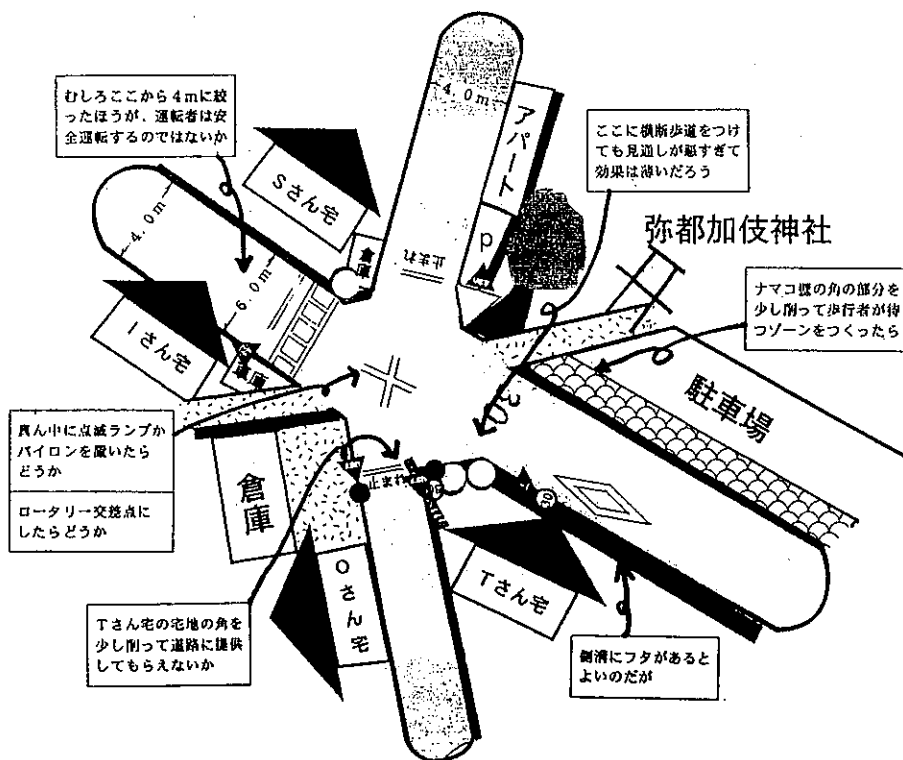


図 2-2-5 弥都加伎神社前の交差点のヒヤリ箇所

した。

*雨天時、カーブミラーが曇って、車が来るのが見えなかったのでヒヤリとした。

*交差点で出合頭に一旦停止したあと、お互いが発進を譲り合っていたところにもう1台がやってきて、その車が止まりきれず、こちらの車を避けるようにして通り過ぎたときヒヤリとした。

○自転車としてマークした2名

*マウンテンバイクで交差点で一旦停止したとき、サドルが高いので止まった瞬間に風圧がきて飛ばされそうな感じになるため左足をつくが、そこはすぐそばに深い側溝がありヒヤリとする。

*横断歩道がない部分に横断歩道をつけてもらえると安心して渡れるようになるのだが。

○歩行者としてマークした1名

*死亡事故もあり、あそこは怖いという印象が非常に強い。

⑧他の参加者より、現場を見た上での感想

○カーブミラーの位置と安全な渡り方について

*講師より、カーブミラーが2つありどこを映しているのかわかりにくいので、あてにせず、目で確かめて渡るようにしたい、また、速度の速い車は見たと

きに小さく見えてもすぐに接近してくることを頭に入れておきたいとのアドバイスがあった。

- * それに対し南玉垣松葉会のメンバーより、冬場の朝は凍って曇っているので、目視が必要であると認識している、という意見が出た。

○側溝のフタに関する意見

- * 推進委員より、側溝にフタをして電柱の位置が変われば、もっと安全な交差点になるのではないかという意見が出たが、南玉垣松葉会から、側溝のフタについては既に市から予算をもらっているが、農業用水路のためフタがあると不便だという反対者がいて現在交渉中との説明があった。
- * 推進委員より、側溝のフタが難しいのなら、ガードレールをつけてはどうかとの提案があった。それに対し南玉垣松葉会のメンバーより、この部分は歩道が作れないので、ガードレールをつけると歩行者がガードレールと車に挟まれることになり、かえって危ないとの意見が出た。
- * 市の交通対策課の説明によると、幅員が狭くガードパイプが設置できないところには、外側線の中に入れて車道をやや狭め、外側線で車と歩行者を分離するようにしているということである。

○住民側の工夫について

- * 講師より、ちょっとした住民側の工夫で、またお金をそれほどかけない方法で、こうやれば事故が減るのではないかということを考えられないか、という提案があった。たとえば生け垣のために見通しが悪くなっているところを、住民同士で声をかけ合って少しずつ枝を切ってもらうなどして、改善していくということなど。

今回の「ヒヤリ地図づくり」についても、前回と同じ質問項目でアンケート調査を行なった。結果は前回のもので合わせて4. で述べるが、今後の会合の進め方や、これを全国的に展開したときに効果があるかどうかについては、以下のような意見が出た。

- * 〈推進委員〉 前回、稲生地区でやったときはお互い初めてということもあり、言いたいことの3分の1も言えなかったという印象があるが、今回参加して、こういう形でやれば、簡単でわかりやすいということがわかった。ただこうしたヒヤリ場所に対して、行政はどう対応してくれるのか？
- * 〈講師〉 このヒヤリ地図をどう使うかということが重要である。単に行政へ要望する材料と考えるのではなく、この地図を各地区で作って、お金をあまりかけなくてもできる安全対策を地元の高齢者同士で考える材料にしてもらうということ

もよいのではないか。

- * 〈南玉垣松葉会〉高齢者の集まるいろいろな場所で、交通安全の問題を話し合う機会を持ち、日常生活の中で考えるようにしていきたい。
- * 〈南玉垣松葉会〉総代が市に要望をあげるときも、このように皆が話し合ったバックがあると説明しやすいので、このような場はよい機会だと思う。
- * 〈推進委員〉行政に尽力してもらうことはもちろんだが、それだけでなく自治会自身ももっと力をいれて、自分たちの街をよくしようという気持ちで、自分の街は自分たちで守ろうという気持ちでいくべきだと思う。
- * 〈南玉垣松葉会〉今回の会合をより有意義にするためには、こういうヒヤリ地図を老人会だけでなく、自治会にも働きかけて、集会所などに貼って皆の目に触れるようにしてもらえればよいのではないか。老人会の集まりでは予算が少ないので、こういう地図や資料を印刷して配るということは無理である。

4. 「ヒヤリ地図づくり」の効果

これまで述べたように鈴鹿市では「地域危険マップの作成」からスタートし、改良を重ねながら「ヒヤリ地図づくり」の実験を進めてきた。H833方式による「ヒヤリ地図づくり」の実験も、稲生地区と玉垣地区ではやり方を変えている。ここでは稲生地区のやり方を「提案型」、玉垣地区のを、われわれが今後進めていきたい方式の「H833型」とする。

「提案型」と「H833型」の実験では、参加者たちに「ヒヤリ地図づくり」に参加しての感想を6項目にわたって質問した。質問項目の内容は次のようになっている。

- 問① あなたは、今回の会合に参加してよかったと思いますか。あてはまる番号1つに○をつけてください。
- 問② 問①で、「非常によかった」または「まあよかった」に○をつけた方の方がいます。あなたが「よかった」と思うのはどんな理由からですか。あてはまる番号にいくつでも○をつけてください。
- 問③ 今回の会合の進め方についての感想は次のどれに近いですか。あてはまる番号にいくつでも○をつけてください。
- 問④ このような会合に参加することを友人にすすめたいと思われますか。あてはまる番号1つに○をつけてください。
- 問⑤ この会合に関する問題点、改善点をぜひお知らせください。
- 問⑥ 最後に、どんなことでも結構ですから、この会合に対するご感想をお聞かせください。

アンケートの結果を、表2-2-2～表2-2-5に示す。なおアンケートの回収数

表2-2-2 アンケート調査結果1 (今回の会合に参加してよかったと思うか)

	稲生地区 (提案型)			玉垣地区 (H833型)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
非常によかった	13	8	21	12	5	17
まあよかった	2	0	2	1	0	1
どちらともいえない	0	0	0	0	0	0
時間のムダだった	0	0	0	0	0	0
回収人数	15	8	23	13	5	18

表2-2-3 アンケート調査結果2 (参加してよかったと思う理由) (複数回答)

	稲生地区 (提案型)			玉垣地区 (H833型)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
楽しく作業ができた	1	0	1	2	0	2
危険な場所がわかった	7	2	9	11	5	16
安全を守ろうという 気持が強くなった	11	7	18	10	5	15
いろいろ提案ができた	5	1	6	3	1	4
仲間づくりに役立った	1	0	1	3	0	3
ただ何となく	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	1	0	1
回収人数	15	8	23	13	5	18

表2-2-4 アンケート調査結果3 (今後の会合の進め方についての感想) (複数回答)

	稲生地区 (提案型)			玉垣地区 (H833型)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
もう少し時間をかけた方がよい	7	4	11	4	0	4
もう少し時間を短くした方がよい	0	0	0	0	0	0
もう少しテキパキ進めた方がよい	2	1	3	1	0	1
もう少し参加者にまかせた方がよい	1	0	1	1	0	1
今回のままでよい	6	4	10	5	5	10
作業の目的がよくわからなかった	0	0	0	2	0	2
作業の意味がよく理解できた	2	1	3	8	0	8
その他	2	0	2	2	0	2
回収人数	15	8	23	13	5	18

その他

- 〈稲生〉 *団地内の危険箇所の改善対策を掘り下げてほしかった。
*もっと先生のお話が聞きたかった。
- 〈玉垣〉 *ヒヤリ場所の実際についての説明が十分してほしい。
また解決方法もほしい。
*諸先生方の講話を聞きたい。

表2-2-5 アンケート調査結果4（このような会合への参加を友人に勧めたいか）

	稲生地区（提案型）			玉垣地区（H833型）		
	男性	女性	計	男性	女性	計
ぜひ参加させたいし、 参加する人がいそうだ	14	8	22	12	4	16
参加させたいが、 参加しそうな人はいない	1	0	1	1	1	2
参加しそうな人はいるが、 参加させたいとは思わない	0	0	0	0	0	0
参加しそうな人もいないし、 参加させたいとも思わない	0	0	0	0	0	0
回収人数	15	8	23	13	5	18

は、稲生地区（提案型）が23（男性15、女性8）、玉垣地区（H833型）が18（男性13、女性5）である。玉垣地区の18名のうち、稲生地区の会合に参加したものは11名であった。

この結果を見てもわかるように、会合に参加して「非常によかった」という回答が、稲生で91%、玉垣で94%、「まあよかった」を合わせるとどちらも100%で全員が「よかった」と感じている。さらに「参加して安全を守ろうという気持ちが強くなった」という回答が稲生で78%、玉垣で83%と、どちらもこちらが意図していた動機づけに対し、良い反応を示した。このことは「ヒヤリ地図づくり」の成果があったと評価できよう。

さらに会合の進め方に関しては、「今回のままでよい」がどちらも約半数（稲生が44%、玉垣が56%）であるものの、あらかじめ老人クラブのメンバーが作成してきた「ヒヤリ地図」をもとに会合を進めた稲生では、「もう少し時間をかけた方がよい」が48%と、玉垣の22%の倍以上にも及ぶ。問⑤と⑥の自由回答も考慮すると、玉垣では会合の途中でヒヤリ箇所を見学したり、参加者たちが地図づくりのプロセスに参加できたことで満足感も大きかったのではないと思われる。

いずれにしても作った地図をどう活用するかをはっきりさせたほうが、作業の目的が理解でき参加意欲も湧くようである。このような「ヒヤリ地図づくり」によって外出するとき気をつける場所がわかるだけでなく、自分たちの手でその危険箇所が直ったということになれば、地図が役に立ったという達成感にも結びつく。そのような効果も軽視できない。

5. 今後に向けての検討事項

鈴鹿市では高齢者に「地域危険マップ」を提案した段階で高齢者の関心はかなり高く、やる気も示した。これは高齢リーダーの育成に向けて、鈴鹿市交通対策課、鈴鹿警察署

交通第一課、鈴鹿モビリティ研究会がこれまで一体となって地道に活動してきたことの成果と思われる。しかし、それでも実際に動きだすまでには、こちらで資料を用意したり、意見を聴きだしたりという働きかけが必要であった。そのような基盤がないところでは、外からのエネルギーや刺激が相当必要であると思われる。

会合の中で敬老会連合会の会長より、このような参加実践型の動きが組織の末端まで伝わるようにするにはどうしたらよいか、という意見が出た。とくに会員であるのにほとんど出てこない人と、さらに普段老人クラブなどに参加しない人たちをどう安全に動機づけていくかが今後の課題として残されている。

地域高齢リーダー及び高齢者グループの組織化については、行政だけに頼っていても困難が多いと思われる。鈴鹿モビリティ研究会のような、地域に根ざして交通問題に取り組んでいる組織が必要ではないだろうか。今後、全国的に展開していくためには、鈴鹿モビリティ研究会のようなものとしてたとえば自動車学校などを拠点として協力を得ることが必要かもしれない。

「ヒヤリ地図づくり」は作ることがゴールではなく、ヒヤリ地図を材料に潜在的危険箇所の掘り出しをする作業である。警察の目でなく、高齢者の目で地域の道路を見なおすことによって、意外な盲点や死角が発見できるかもしれない。それが事故の予防につながる。

地図の作成にあたっては、今回はわれわれがコーディネーター役を務めたが、今後は高齢者の中からコーディネーターが育っていくことが望ましい。

[松村みち子]

第3章 東京・杉並区のヒヤリ地図作成作業から

1. 杉並区でのヒヤリ地図作成の経緯

1997年2月17日、東京都杉並区の高齢者のグループ「白寿会」の総会の席を借りて、東京での最初のヒヤリ地図作成の試みを行った（図3-1）。白寿会会員は1997年春現在312人（内女性233人）。大半が成田東1～4丁目の住民である。

この街は、江戸時代からの曲がりくねった農道や、かつて森や雑木林の中にあった幅4メートルから6メートルの道に沿って育ってきた住宅地が中心である。主な商店街に出かけるには、青梅街道を北に渡ってJR阿佐ヶ谷駅の方へ行くか、五日市街道沿いに出なければならない。1960年前後には広い田圃もあった。田圃はいま阿佐ヶ谷団地と杉並高校に変わっている。また団地と高校に沿って流れる善福寺川の畔は公園になり、桜の新しい名所になっている。

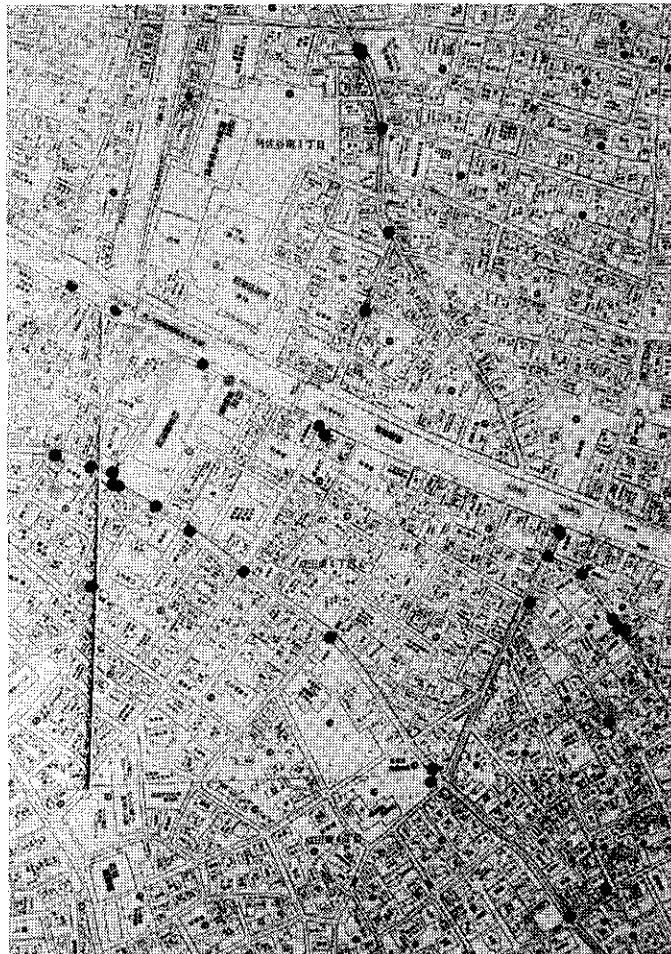


図3-1 杉並区（成田東）で作成したヒヤリ地図の一部

17日のヒヤリ地図の作業には44人が参加した。鈴鹿市玉垣地区（南玉垣）の10数人の作業に比べると盛大ではあったが、作業上の問題も浮かび上がった。

まず人数が多くて、各会員がヒヤリとした場所をじっくり思い出しながら貼ることはならなかったようだ。また会の都合で時間を1時間に限られたために、作業のあと、どんな状態でヒヤリとしたかを詰める作業も、そこにどんな対策が考えられるかを話し合うこともできなかった。

玉垣地区では、貼り終わったあと、なぜそこでヒヤリとしたのか、どうしたらいいのかを話題にする時間が充分にあった。そして太い電柱が視界を妨げたり、道路脇の大きな溝が車を避けるときの怖さにつながったりが指摘された。

ところで作業状況の違いはともかく、鈴鹿市玉垣地区の高齢者グループの作ったヒヤリ地図と、杉並の地図との間にはどんな違いがでてくるだろうかという興味が、私にはあった。

私たちのグループは1995年に、3つの地域で高齢者の外出の際の利用交通手段の違いを比較する調査をしている（(財)国際交通安全学会、「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」、1996年3月）。大都市の東京・北区、中都市の埼玉・熊谷市、小都市の群馬・館林市である。結果の一部を表3-1～3-3に示す。

表3-1 外出の際の利用交通手段—日常的な買物— (%)

	徒歩のみ	自転車	車を運転	バス・電車
北 区	57.6	28.6	1.7	8.4
熊 谷	21.8	39.7	20.5	1.3
館 林	9.1	38.8	35.3	0.8

表3-2 外出の際の利用交通手段—通院— (%)

	徒歩のみ	自転車	車を運転	バス・電車
北 区	39.4	16.2	1.4	28.3
熊 谷	21.6	34.7	15.0	8.0
館 林	8.5	29.6	34.3	2.3

表3-3 外出の際の利用交通手段—近所では入手しにくい贈答品などの買物— (%)

	徒歩のみ	自転車	車を運転	バス・電車
北 区	10.6	10.6	5.0	64.4
熊 谷	11.8	33.3	22.2	5.6
館 林	5.3	25.8	39.7	4.6

このように、都市の規模が小さくなるほど、そして公共交通機関が不便な町になるほど、自分で運転する機会が増え、歩く機会が減っていくことが分かる。これらの高齢者の中には、たとえ億劫でも自分で運転をしなければ暮らせない人が少なくないであろう。

田園地帯の玉垣地区と、大都市の住宅地の成田東地区との間にも、こういう背景の違いが生んだのではないかとみられる現象の変化があった。玉垣地区では、車を運転していてヒヤッとした高齢者が多く、また歩いていて自転車にヒヤリとさせられた人は少なかった。これに対して、成田東地区では自転車に乗っていてヒヤリとした人はいたが、車を運転する人はほとんどいない。そして大半が歩行者として、自転車と車とにおびえていることが分かった。

しかし前にも述べたように、成田東地区のヒヤリとした場所について、深い分析はできかねる状態だった。だが、この作業が読売新聞の東京版に取り上げられ、それを読んだNHKの要請で、もう一度白寿会の会員で作業をすることになった。今度は参加人数を13人に絞った。この作業は3月26日に行われた(図3-2)。

自動車でヒヤリとしたところに赤マーク、自転車でヒヤリに青マーク、ふだん注意して歩くところや不愉快なところに緑マークを貼ってもらった。

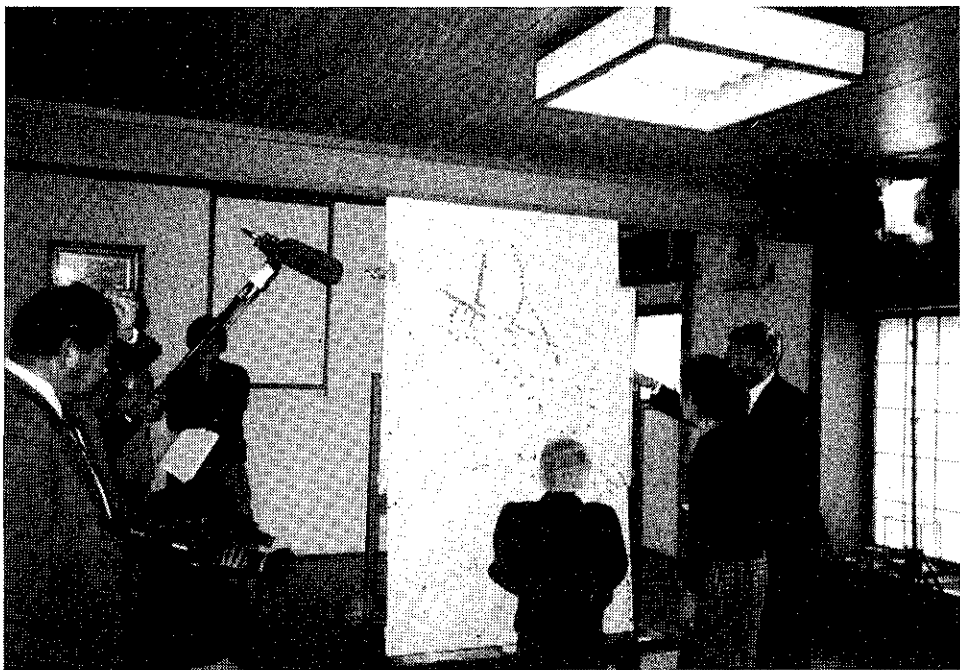


図3-2 ヒヤリ地図作成の様子をNHKが収録中

表3-4のような結果が出た。

表3-4 杉並区成田東でのヒヤリ地図の作成結果（第2回目）

車にヒヤリ：60ヶ所	大半が鎌倉街道（幅6m、電柱多数）と、五日市街道	
自転車にヒヤリ：111ヶ所	パールセンターとすずらん通り：27ヶ所	自転車通行不可の商店街。青梅街道から両通り計400mの区間で指摘。15mに1ヶ所。
	中杉通り東側歩道：20ヶ所	青梅街道から200mの区間で指摘。10mに1ヶ所。
不愉快など：92ヶ所	中杉通り：11ヶ所	
	青梅街道：33ヶ所 （地下鉄丸の内線南阿佐谷駅付近）	放置自転車
	五日市街道：21ヶ所	
	その他の地域一帯：27ヶ所	マンホールの蓋の浮き上がりがか なり指摘され、つまずいて転んだ 例も。

2. 高齢者が安心して移動できる環境

1997年秋から、シルバーマークを付けた車の前に割り込んだり、幅寄せをすると、反則点1点の減点と、5,000円から7,000円の反則金を取られることになる。シルバーマークは、今国会で行われる予定の道交法改正で、75歳以上の高齢者が車の前後に掲示できることになるマークである。一般ドライバーは、このマークをつけた車に対して保護を義務付けられる。

75歳以上で免許を持っている人は、1996年末現在、約90万6,000人で、全保有者の12パーセント。この10年間で3.6倍に増えたという。このように高齢ドライバーは急速に増えてはいるが、まだまだ高齢者が事故の犠牲になるのは、圧倒的に歩いているときが多い。警察庁の調べによると、1996年に交通事故で亡くなった75歳以上の人は1,656人で、全死者の16.7パーセントだったが、このうち1,019人、61.5パーセントが歩行者だった。

高齢者は家の中にいればいいのだ、という人がいれば、それは暴論である。東京・武蔵野市で高齢者の本音を聞く調査をしたときも、圧倒的にたくさん的高齢者が、街に出たがっていることが分かった。

九州産業大学工学部建築学科の教授、上和田茂さんの調査によると、福岡市の都心、天神には、毎日たくさんの定年を過ぎた高齢者が、県下各地から集まってくるという。元サラリーマンが目立ち、男性は週に4、5回以上来る人が80パーセント。女性は2、3回が多いという。そして地元の老人クラブの活動に参加しない人が、男性は9割、女

性は8割あった。天神に集まる常連同士が顔馴染みとなり、お茶を飲んだり食事をするグループも多く、20人程度で旅行に出かけた例もあった。

アメリカ人の友人から聞いたことがある。彼の母親は、都会の喧騒を離れて田園の自宅で暮らしていたが、70代に入ると突然ニューヨーク・マンハッタンのアパートに移った。自分で運転が怖くなり、公共交通機関の発達した都会に住まなければ、街へ出られなくなったからだという。

武蔵野市のコミュニティバスとして有名になったムーバスは、高齢者も使いやすいバスとして考えられたが、決して単なる高齢者対策ではない。しかし誕生のきっかけは、1980年代後半、同市南町の婦人から市長にきた手紙だった。手紙には、「駅から遠いのに足がない。年をとってきたいま、吉祥寺の街に買物に出かけるのも大変」とあった。

シルバーマークで高齢ドライバーを守ることは、一つの進歩に違いない。しかし同時に、高齢者が自分で運転しなくても移動できる環境を、自転車道の整備も含めて、できるだけ整えていくことは、これからもっと大事なテーマになるのではないのか。

3. ヒヤリ地図づくりの参加者の感想

ところで計3回のヒヤリ地図づくりで、私たちはそれぞれ参会者に感想を聞いた。

第1問は、「今回の会合に参加してよかったと思いますか？ あてはまる番号に1つ○をつけて下さい」で、①非常によかった、②まあよかった、③どちらともいえない、④時間の無駄だった、の4項目を示した。

これに対して次の表3-5のように、成田東の2回目の席では、回答者10人の全員が、「非常によかった」に○をつけた。18人が回答した玉垣地区では、17人が「非常によかった」だったが、1人は「まあよかった」につけた。「非常によかった」が少なかったのは、37人が回答した第1回の成田東（地図の作成には44人が参加）で、「非常によかった」は27人。3割近くの10人が「まあよかった」につけた。

表3-5 今回の会合に参加してよかったと思うか

	鈴鹿市玉垣地区 (回答18)	杉並区成田東2回目 (回答10)	杉並区成田東1回目 (回答37)
非常によかった	17 (ほとんど全員)	10 (全員)	27 (約7割)
まあよかった	1 (僅少)	0	10 (約3割)

この満足度の違いは、作業が単に地図づくりに終わったか、それとも地図づくりのあとに、どんな状態でヒヤッとしたかをつめたり、そこにどんな対策が考えられるかを話し合う時間が充分にとれたかどうかに関係してくるのではないだろうか。

問いの中に「もう少し時間をかけた方がよい」、「もう少し短くした方がよい」、「今回

のまままでよい」という項目がある。この問いに対する3地区の回答を整理すると、表3-6のようになる。

表3-6 今後の会合のすすめ方についての意見

	鈴鹿市玉垣地区 (回答18)	杉並区成田東2回目 (回答10)	杉並区成田東1回目 (回答37)
もう少し時間をかけた方がよい	4 (約2割)	0	21 (約6割)
もう少し短くした方がよい	0	0	2 (1割未満)
今回のままでよい	10 (約6割)	8 (8割)	9 (約2割)

このように成田東の1回目では、6割以上の参加者が、「もう少し時間をかけた方がよい」といっている。しかし、この結果は単に時間が短かっただけではなく、作業参加者が44人もいて、ヒヤリとした場所を、めいめいが十分に思い出しながら貼っていくゆとりが持てなかったことも、さらに時間を短くする結果になったのではないかと考えられる。玉垣地区と成田東の2回目とは、使えた時間が2時間以上、参加者も10人台だった。これに対して、44人が参加した成田東の1回目は、1時間しかとれなかった。以上の経験から、私たちは適正な参加人数は10人台、かける時間は最低2時間と考えている。

さらに、「非常によかった」「まあよかった」と答えた参加者たちは、作業を通してどんな感想を持ったであろうか(複数回答)。表3-7のように、いずれも「危険な場所がわかった」「安全を守ろうという気持ちが強くなった」の2点に回答が集中していた。

表3-7 今回の会合に参加してよかったと思う理由

	鈴鹿市玉垣地区 (回答18)	杉並区成田東2回目 (回答10)	杉並区成田東1回目 (回答37)
楽しく作業ができた	2 (約1割)	3 (3割)	3 (1割未満)
危険な場所を理解した	16 (約9割)	7 (7割)	27 (約7割)
安全を守る気持ちが強くなった	15 (約8割)	5 (5割)	13 (約5割)
提案ができた	4 (約2割)	1 (1割)	15 (約4割)
仲間ができた	3 (2割近く)	2 (2割)	2 (僅少)

以上の回答が建前ではなく、本音の回答だとするなら、「高齢者自身による高齢者の交通教育」の一つとして、私たちが試みた「ヒヤリ地図」の作成は、その趣旨を叶える方法としての可能性を示したといえるのではないか。

[岡 並木]

第4章 ヒヤリ地図作成マニュアル

本章では、鈴鹿市および杉並区での実験を基に、完全なものではないが、「ヒヤリ地図」づくりに関してのマニュアルを作成したので、そのプロセスについて以下にまとめたいと思う。

第1節 「ヒヤリ地図」づくりの全体的な流れ

図4-1-1は、現段階でわれわれが想定している「ヒヤリ地図」づくりの過程を示したものである。

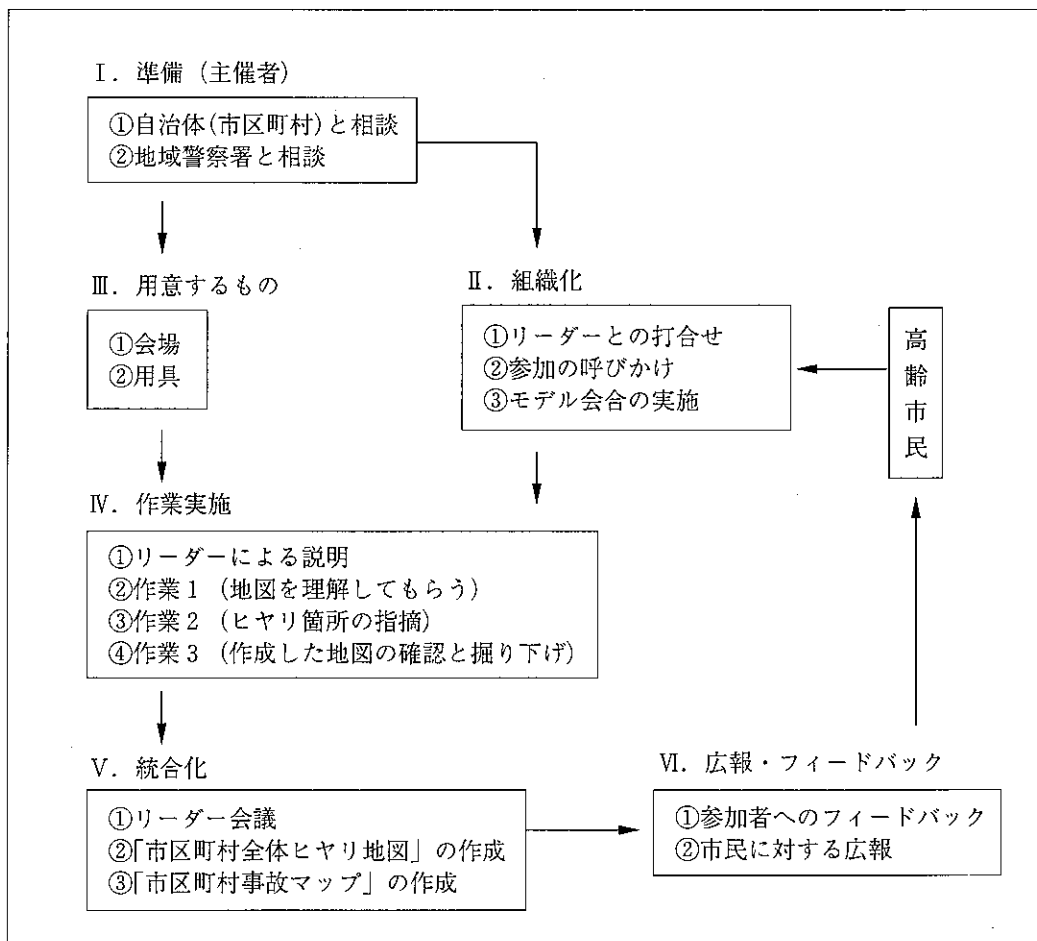


図4-1-1 「ヒヤリ地図」づくりの過程

個々の過程についての詳しい説明は第2節で述べたいと思うが、まず全体的な流れについて簡単に述べておきたい。最初は準備段階であるが、当然のことながら「ヒヤリ地図」づくりを行う主催者がいなければならない。地元自治体である場合もあろうし、地元警察である場合もあろう。また、老人クラブなどが自主的に行うという場合もあろう。そうした主催者は、リーダーとしてどんな人が期待できるか、どんなかたちで人集めをするかなどについて地元自治体や警察と相談する必要があるだろう。また、場合によっては用具や会場費などをめぐっての予算についても相談する必要があるかも知れない。

それが済むと、次に必要になるのが高齢者をどのようにして集めるかという組織化の過程である。ここでは、地元のリーダーと相談しながら参加の呼びかけの方法を相談したり、作業場所や日時の決定をする。参加してもらおう高齢者の人数は経験的にいって1チーム15人前後が適当だと思われる。また、リーダーに対するインストラクションも行う必要がある。

組織化の過程と平行して、会場の予約や作業で使用する用具を準備する必要がある。会場には白地図を貼るホワイトボードや机などがあつたほうが便利である。白地図については、後述するように、参加するお年寄りたちの日常的な行動範囲、具体的には町内と買物などで出かける範囲の地域（これもリーダーと相談しながら決定する）について、世帯主名の入った住宅地図を拡大コピーし、それらを張り合わせてつくる。大きさはおよそ2メートル四方ぐらいが適当である。

いよいよ作業当日を迎えると、まずリーダーから作業の趣旨や進め方を説明し、その上でどのようなヒヤリ体験（例えば歩行中の自転車に対するヒヤリとか、歩行中の自動車に対するヒヤリとか、運転中の歩行者に対するヒヤリとか、さまざまなヒヤリ体験が考えられる）を材料に地図を作るかを参加者の意見も取り入れながら（参加してもらいながら）決定する。

その上で、次になすべきことは参加者に地図を理解してもらおうということである。そのためには例えばその時作業をしている場所に印をつけるとか、主な建物や道路に印をつけるとかしてもらい、さらに自己紹介も兼ねながら参加者の自宅に印をつけてもらう。これで、大抵の場合、高齢者に地図を理解してもらうことができる。

次に、高齢者にヒヤリ内容によって色分けされたシールを配付し、各人がヒヤリ体験をした個所に貼ってもらう。同じ場所に何人が貼ってもよく、沢山貼られたところはとくに危ないところだということになる。

最後に、貼り終えた段階で、皆でそのでき栄えを話し合ってもらおう。とくに、シールが沢山貼られている重大危険個所を皆で確認する。また、そうした重大危険個所では、どんなヒヤリ体験や事故が多いのかを自分の体験を基に発表してもらおう。また、もし気付いた改善提案があればそれを出してもらおう。リーダーはその記録をとり、報告書を作る。

本年度の実験研究はほぼ、ここまでで終了したのであるが、各町内で「ヒヤリ地図」を

つくることが行われるならば、それを統合化し、市や区全体の「ヒヤリ地図」を作成することが考えられる。そこでは先ず、リーダー会議を開いて作業の報告を行い、提案事項についてはそれをまとめて市区町村ならびに警察の担当者に提言する。さらにその上で、各個別の「ヒヤリ地図」を集め、市や区全体の地図を作成し、適当な大きさにして印刷する。また、それとは別に、市や区内で起こった事故を別の地図上に印刷する。

なお、最終的にはでき上がった地図を配付しながら、広報・フィードバックも重要である。自分達の作業の結果が1枚の地図になったということで、参加者は達成感を味わうことができるし、他地域の危険個所を知ることにもできる。また、そうしたなかで、次のリーダーを育てることも可能となり、運動の発展性も期待できる。2枚の地図は、参加者に配付するだけでなく、一般市民や一般高齢者にも配付することが望ましい。

第2節 「ヒヤリ地図」づくりの各過程

1. 準備（主催者）

先ず最初の段階は準備である。「ヒヤリ地図」づくりが行われるためには、当然のことながら、それを実施する主催者がいなければならない。地元自治体である場合もあろうし、地元警察である場合もあろう。また、老人クラブや地域の諸団体が自主的に行うという場合もあろう。図4-2-1は、そうした主催者が準備段階でなすべきことを示したものである。

<p>[準備]</p> <p>① 市区町村—交通安全対策担当者に趣旨説明・相談</p> <ul style="list-style-type: none">○リーダーとして、どんな人たちが期待できるか (交通安全指導員、シルバーリーダー、老人クラブリーダー、婦人警察官、交通安全協会リーダー、交通安全母の会会員……)○実際に参加してもらおう人たちを、どのような組織を通じて集めるか (町内会、老人クラブ、地域老人福祉センター、高齢者へのボランティアグループ、商店会……)○予算化が図れるか (作業場所、作業に必要な消耗品—白地図、貼付用紙、報告書、筆記用具……、市区町村全体のマップ作りに要する費用、警察からの事故マップ作りに要する費用、広報・配布のための費用、集会のお茶代、会場費……) <p>② 地域警察署交通課に趣旨説明・相談</p> <ul style="list-style-type: none">○リーダーとして、どんな人たちが期待できるか (交通安全指導員、シルバーリーダー、老人クラブリーダー、婦人警察官……)○実際に参加してもらおう人たちを、どのような組織を通じて集めるか (町内会、老人クラブ、地域老人福祉センター、高齢者へのボランティアグループ、商店会……)○市区町村内に起こった過去3年の事故データ(地点・パターン・昼夜など)をもとにリーダーに「地域事故マップ」を作成してもらうために、事故データを見せてもらえるか
--

図4-2-1 「準備」段階でなすべきこと

① 市区町村の交通安全担当者への相談

準備段階としては、やはり市区町村の交通安全担当者に興味を説明し、その協力を得るところから始めるのがよいと思う。「ヒヤリ地図」づくりには、その趣旨や進め方を理解し、しかも高齢者が積極的に発言したりシールを貼ったりするようにかれらを上手に動機づけられるようなリーダーの存在が必要不可欠である。そこで、主催者はその地域のリーダーとしてどんな人たちが期待できるのかを、地域の事情に詳しい市区町村の交通担当者に相談するのがよいと思われる。例えばリーダーとして期待できる人たちとしては、交通安全指導員、シルバー・リーダー、老人クラブのリーダー、婦人警察官、交通安全協会リーダー、交通安全母の会会員その他が考えられる。

次に相談すべきことは、実際に参加してもらおう高齢者をどのようにして集めるかという点である。例えば老人クラブなど既存の組織を通じて呼び掛け、そこを母体に組織化をはかっていくことが効率的であるが、実はそうした組織に参加していない高齢者に交通事故の問題が内在されていることを考えると、さまざまな側面から人集めをはかっていく必要が痛感される。例えば、老人クラブの他に、町内会、地域老人福祉センター、高齢者へのボランティア組織、商店会その他が考えられる。

さらに相談したいこととして、予算の問題がある。市区町村全体の地図を作って配布するといったことを除けば、「ヒヤリ地図」づくりそのものは必ずしも大きな予算は必要としないが、それでも作業をする場所の使用料、作業に必要な消耗品（拡大コピーされた白地図、タック・シール、報告書、筆記用具など）、集会のお茶代、警察から提供された資料に基づく事故マップ作りの費用等々、多少の予算は必要とする。そうした予算を市区町村で負担してもらえるかどうか、あるいは別の形での予算化が可能かということがこれに相当する。

② 地元警察署交通課への相談

準備段階で相談すべき先のもう一つは地元警察である。リーダーとしてどんな人が期待できるかといった問題や、実際に参加してもらおう高齢者をどのようにして集めるかといった問題に関しては、市区町村に対する相談と同様の内容になるが、地元の警察に対しては「ヒヤリ地図」の圏内で実際に生じた事故のデータを提供してもらえるかという相談が必要だと思う。というのは、後述するように、「ヒヤリ地図」は言ってみれば参加した人たちの体験や意識に基づいて作られたものとなるわけであるが、そうした参加型の地図と、実際に起こった事故とを対比することで参加者に一層の注意を喚起することができると思うからである。しかもそうした事故マップは、出来上がったものを警察からもらうのではなく、どこでどんな事故が起こったかのデータを警察から貰い、それを「ヒヤリ地図」をつくる要領で高齢者に白地図上に印をつけていってもらうことが、より参加的で効果が高いと思われるのである。

2. 組織化（リーダー育成も含む）

① リーダーとの打合せ

準備段階が終わると、次には高齢者を実際に集める過程、すなわち組織化の段階に入る。図4-2-2に示したように、そこでは先ず、リーダーに集まってもらって打合せをすることが必要となる。具体的には、主催者がリーダーに趣旨を説明し、話し合いをしながら、できるだけリーダーの提案を取り入れて計画を立てていくことが必要である。さらにそこでは、「ヒヤリ地図」を作成するためのマニュアルなどを使って作業の進め方を説明する（ここでも上から進め方を押しつけるのではなく、参加者の提案を受けながら修正していくことが必要である）。

リーダーとの打合せでいま一つ重要なポイントは、白地図に示す地域の範囲をどの程度にするかという相談である。集まってくる（呼びかける対象の）高齢者が買物や通院、あるいは友人宅の訪問などでどの範囲を日常的な行動圏にしているかで決まってくる事柄であり、その意味では地域の特性に応じて決められるべき事柄であるが、一般的には町内や小学校区、中学校区程度がおよその見当になるように思われる。

[組織化]

① リーダーとの打合せ

- 趣旨説明・話し合い・提案を受ける（参加）
- 進め方の説明（「ヒヤリ地図」作成マニュアルを使って）・修正
- 地域の範囲の決定
（町内会程度、小学校区程度、中学校区程度、公民館……）
- 参加の呼びかけ方法の検討
（町内会、老人クラブ、地域老人福祉センター、高齢者へのボランティアグループ、商店会、知り合いを一人一人説得……）
（1チーム15人前後）
- 参加の呼びかけのための役割分担の決定
- 作業場所・日時の決定
（20人くらい入れる、誰でも気軽に来られる、……）
（時間は2時間程度）

② 参加の呼びかけ

- 町内会長さんや老人クラブ会長さんからの呼びかけ（cf. 鈴鹿市の実験）
- 交通安全をめぐる地域団体・組織からの呼びかけ（cf. 鈴鹿市の実験）
- 高齢者の集まり（会合）を利用する方法（cf. 杉並区の実験）
（敬老会、旅行会、食事会、交通安全講習会……）
- 高齢者の集まる場所を利用する方法
（地域福祉センター、病院電気治療など、……）
- 住民票または老人福祉課などの資料で対象者名簿の作成
- リーダーによる一人一人の説得

③ モデル会合の実施

- モデルとなる会合を実施し、それをリーダーに見てもらう
- リーダーからの提案や質問を受ける
- 模擬的な実験をやってもらうことでもよい（cf. 研究会では八重洲で実施）

図4-2-2 「組織化」段階でなすべきこと

リーダーとの打合せでさらに重要なポイントは、参加への呼びかけの方法を検討することである。町内会の役員や、老人クラブの役員を通して高齢者に集まってもらうといった方法が一番手っ取り早い方法なのであるが、それでは組織に参加していない高齢者に呼びかけられないという欠点がある。そのためには、地域老人福祉センターの利用者を対象にしたり、高齢者へのボランティア活動を行っている組織を通じて呼びかけるといった方法なども検討されてよいように思う。

なお、1回に集まってもらう人数であるが、経験では作業チームは15人前後、どんなに多くても20人を超えないほうがよいように思う。参加人数が多いような場合は、2チームに分けて行うなどの工夫が必要である。また、地図づくりの作業に要する時間はおよそ2時間くらいが適当で、これも呼びかけの段階で十分納得しておいてもらうべき事柄であろう。

呼びかけのための方法を検討した後、リーダーも含めて、そのための役割分担も決定し、最終的には作業を行う場所や日時を決定する必要がある。

② 参加の呼びかけ

呼びかけの方法が決まると、その方法に従って実際の呼びかけが行われることになる。町内会長さんや老人クラブの会長さんからの呼びかけの場合には、地元の有力者からの呼びかけなので、参加者も多く集まるが（鈴鹿市の実験ではこの方法がとられた）、既に指摘したように町内会や老人会に参加しない高齢者に出席してもらうことができない、という欠点がある。しかし、地域に密着した、地元中心の作業が「ヒヤリ地図」づくりであることを考えると、やはりこの方法が一番有効な方法であるような気がする。

それ以外に、交通安全をめぐる地域団体や地域組織からの呼びかけ（鈴鹿市の実験の場合には鈴鹿モビリティ研究会にこの機能を果たしてもらった）も有効であるが、この方法は直接参加してもらう本人に対する呼びかけの場合よりも、その前段階のリーダーへの呼びかけの場合に有効な方法であるように思う。

上に示した方法は、地図づくりのために改めて高齢者に集まってもらうというケースであるが、もうひとつの方法は他の目的で高齢者が集まっている場を借りるという方法（杉並区の第1回実験では、毎月の定例会の場を借りるという方法をとった）がある。町内会や自治体主催の敬老会、老人クラブ主催の旅行会や食事会、地域で行われる交通安全講習会などの場を借りるということも可能かも知れない。ただ、この方法の場合には、事前に参加者の了解を求めることが必要だし、また十分な時間がとれないという欠点もある。

同じようなものとして、高齢者の集まる場所を利用するという方法もあろう。例えば地域福祉センターに集まる高齢者に参加してもらったり、電気治療などで地元の高

高齢者たちが集まる病院で、院長の協力のもとに行うといったことも決して突飛な方法ではないように思う。

それ以外の第3の方法としては、主催者が直接本人に呼びかけるという方法もある。ただしこの場合は相手の名簿が必要で、そのためには住民票または老人福祉課などの資料で対象者名簿を作成する必要がある。また、リーダーが熱心ならば、リーダーによる一人一人の説得という方法も考えられないではない。

なお、いずれの場合も、いくら高齢者自身の安全のために行われる作業とは言え、参加してもらう高齢者たちにとっては、いわば無報酬での参加ということになるわけである（実験の場合には、お昼のお弁当を負担したケースが多かった）から、高齢者たちに参加することの意味付けを行うために、市区町村長または警察署長からのお願い状だとか、あるいは危険箇所を指摘してもらったということで「感謝状」を渡すといった方法がとられれば、有効なのかも知れないと思う。

また、場合によっては、参加できたという達成感、社会的貢献ができたという満足感だけでなく、地域の企業や団体からの協賛で「反射材」などを配るといった、対象者にメリットを与える必要もあるのかも知れない。

③ モデル会合の実施

リーダーとの打合せに関連して、リーダーに実際に作業をしてもらう、つまり模擬的な実験をやってもらうこと（本プロジェクトでは、研究会が開かれる中央区八重洲周辺の白地図をもとに模擬実験を行った）が必要である。あるいはまた、作業をしている場を見学してもらってリーダー学習をしてもらうことも必要である。そうした場ではリーダーからの提案や質問を受け、参加の場をつくることは当然必要であることはいうまでもない。

3. 用意するもの

組織化の段階と平行して、「ヒヤリ地図」を作っていくという作業のために、あらかじめ準備しておかなければならないことも多い。図4-2-3に示したように、まず、できれば地元町内に、20人程度の人が集まってそうした作業のできる会場が借りられることが望ましい。

しかもその会場には机や椅子があれば最高だが、畳の部屋でも十分である。それ以外に大きな白地図を貼るための黒板またはホワイト・ボードが欲しい。また、参加者が作業のプロセスを理解しやすくするためにできればOHPやビデオなどの機器が揃っていれば最高だが、これは別になくともいい。さらに、気分をなごやかにするためのお茶の施設もあれば理想的である。リーダーが後で報告書をまとめるためにテープレコーダーもあると便利かも知れない。

[用意するもの]

① 会場

- 机、椅子
- 黒板またはホワイト・ボード
- できればOHPやビデオなど
- お茶
- テープレコーダー

② 用具

- 白地図（その地域が拡大されたもの）
- 貼付用紙・タックシール（5色程度）
（自分の家、歩行者としての対自転車ヒヤリ体験、歩行者としての対自動車ヒヤリ体験、
運転者側としての対歩行者ヒヤリ体験、運転者側としての対自転車ヒヤリ体験、運転者
側としての対自動車ヒヤリ体験、実際の事故現場、不愉快な場所くなく嫌な場所、
事故が起こりそうな場所……>等のなかから参加者に相談して5つ程度を選択）
- 報告書（でき上がった地図を見て皆で話し合いをした際の記録用）
- 筆記用具・マジック（各色）
- アンケート用紙

図4-2-3 「ヒヤリ地図」づくり作業のために用意するもの

② 用具

実際の作業を進めるにあたって絶対に必要なものが、その地域が拡大された白地図である（図4-2-4参照）。世帯主名の入った住宅地図を拡大コピーし、それを何枚か張り合わせて畳2帖程度の大きさ（もちろん地域によって形は変わるが）にする。その地図には参加者の自宅と作業をする会場、さらに参加者の買物など日常的な行動範囲が含まれていることが必要である。

また、白地図上に参加者が色分けして貼付するための用紙・タックシール5色程度



図4-2-4 白地図

が必要である。そうしたシールは自分の家に貼ってもらったり、歩行者としての対自転車ヒヤリ体験、歩行者としての対自動車ヒヤリ体験、運転者側（ドライバーの場合だけでなく、家族の運転する車やタクシーに乗っている時も含めて）としての対歩行者ヒヤリ体験、運転者側としての対自転車ヒヤリ体験、運転者側としての対自動車ヒヤリ体験、実際の事故現場、不愉快な場所くなんとなく嫌な場所、事故が起こりそうな場所……>等のなかから参加者に相談して4つ程度のケースを決め、それに使用するものである。

また、リーダーには記録をとってもらって、あとで報告書（出来上がった地図を見て皆で話し合いをした際の記録用など）を提出してもらう必要から、あらかじめ形式を整えた報告書用紙を用意する必要がある。

また、皆がよく知っていたり、利用したりする施設や、大きな道路を地図上に明示するために筆記用具やマジック（各色）を用意しておくとう便利である。

最後に、他の地域で実施する時に参考にもなる、参加者の感想を求めるためのアンケート用紙も用意することが必要である。

5. 作業実施

① リーダーによる説明

いよいよ、作業当日ということになるのであるが、図4-2-5に示したように、作業はリーダーによる趣旨説明から開始される。リーダーは一方的に話すのではなく、参加者と話し合いをしながら、提案を受ける形で進められるべきである。

趣旨説明に引き続き、リーダーから「ヒヤリ地図」作成マニュアルやビデオを使って進め方の説明が行われる。ここでは、先に述べたヒヤリ体験のいくつかのケースの中から、その地域の特性を判断して、どんなケースについて取り上げるのが適当かなど、参加者の意見をできるだけ取り入れる。また、進め方についても修正の必要があるかも知れない。また、時間の長短によって使うタックシールの色数も変わるかも知れない。重要なことは、参加者に上から命じられてそれを行うのではなく、自分たちのために、自分たちの企画で地図づくりが行われているのだと実感してもらうことなのである。

同じような意味で、白地図は既にできているわけではあるが、その中での地域の範囲の決定（町内会程度、小学校区程度、中学校区程度、コミュニティー、公民館利用の範囲など……）についても参加者と話し合う必要がある。そのことは参加者に地図を理解してもらう効果もある。

また、皆が堅くならず、積極的に発言してもらったり、作業をしてもらうために、ウォーミングアップのための簡単な自己紹介とか話し合いをすることも必要かも知れない。

[作業実施]

- ① リーダーによる説明
 - 趣旨説明・話し合い・提案を受ける
 - 進め方の説明（「ヒヤリ地図」作成マニュアルを使って）・修正
 - 地域の範囲の決定
（町内会程度、小学校区程度、中学校区程度、コミュニティー、公民館……）
 - ウォーミングアップ・ディスカッション
- ② 作業1（地図を理解してもらう）
 - 地図上の主な建物や道路などを確認する（マジックで印を）
 - 現在作業している場所の確認（マジックで印を）
 - 地図上に参加者の居住地（家）をポイントしてもらう
（一人一人ナンバーをつけてマジックで記入）
- ③ 作業2（ヒヤリ箇所の指摘）
 - 一人一人に貼付するシールを20枚程度配布する
 - 歩行者としてヒヤリとした箇所（交差点、路上など）に一人ずつ順番で貼っていく。場所がなくなったらパスする
（皆で話し合いながら、しかしそこは危なくないなどと否定してはならない）
 - 同じ場所に何人が貼ってもよい（沢山貼られたところは特に危ないところということになる）
 - リーダーはできるだけ和気あいあいと作業が進むようにリードする
 - 貼る場所が少ない高齢者に劣等感を感じさせないように配慮する
 - 歩行者としてのヒヤリが終わったら、別の色を使って運転者側のヒヤリ、さらに、実際の事故、不愉快な場所と色を変えて貼っていく
- ④ 作業3（作成した地図の確認と掘り下げ）
 - 貼り終わったら皆でそのでき栄えを話し合う
 - とくに沢山貼られている重大危険箇所を皆で確認する
 - そうした重大危険箇所では、どんなヒヤリ体験や事故が多いのかを皆で話し合う
（人×車、人×自転車、車×車など、昼か夜かなど、……）
 - もし気が付いた改善提案があれば、それを出してもらう
 - リーダーはその記録をとり、報告書をつくる

図4-2-5 「作業実施」段階でなすべきこと

② 作業1（地図を理解してもらう）

参加者に実際に作業してもらうのは、まず第1に地図を理解してもらうという作業である。そのために、地図上の主な建物や道路などを確認し、マジックで印をつけてもらうという方法が有効である。その上に、現在作業している場所を確認し、これもマジックで印をつけてもらう。

さらに、地図上に参加者の家をポイントしてもらう。このとき、「ここに住んでいる〇〇です」と自己紹介してもらうのも一つの方法である。また、一人一人ナンバーをつけてマジックで記入してもらってもよい。

③ 作業2（ヒヤリ箇所の指摘）

作業の第2段階は、いよいよヒヤリ箇所の指摘である。取り上げたあるケースにつ

いて色を決めた上で、一人一人に貼付するシールを20枚程度配布する。例えば歩行者として対自転車についてヒヤッとしたケースの色を赤と決め、そうした箇所（交差点、路上など）に一人ずつ順番で貼っていく（図4-2-6参照）。場所がなくなったらパスする。貼るのは一人ずつだが、そのプロセスでは皆で話し合いながら行っていく。しかしそこは危なくないなどと否定してはならない。



図4-2-6 一人ずつ順番で貼っていく（杉並区にて）

なお、重要なことは同じ場所に何人が貼ってもよいということである。沢山貼られたところは特に危ないところということになる。リーダーはできるだけ和気あいあいと作業が進むようにリードすることが必要であり、また貼る場所が少ない高齢者に劣等感を感じさせないように配慮することも重要である。

歩行者としての対自転車ヒヤリが終わったら、別の色を使って対自動車ヒヤリとか、運転者側のヒヤリ、あるいは実際の事故、不愉快な場所などと、取り上げたケースについて色を変えて貼っていく。白い地図の上に色のついたシールが貼られるので、なかなか見た目にもきれいな「ヒヤリ地図」ができ上がる。

④ 作業3（作成した地図の確認と掘り下げ）

貼り終わったら皆でそのでき栄えを話し合う。皆で作った地図であることが達成感をもたらす。

その上で、とくに沢山貼られているヒヤリ箇所、つまり重大危険箇所を皆で確認する。そしてそうした重大危険箇所では、どんなヒヤリ体験や事故が多いのかを皆で話し合う。人对車が多いのか、人对自転車が多いのか、車対車が多いのかなどが検討されるべきだし、昼か夜かなども重要な話題として提供されるべきである。一人一人前へ出てきて、自分のその場所でのヒヤリ体験を語ってもらうのもいい（図4-2-7参照）。

また、もし時間に余裕があれば、気分転換も兼ねて、会場近くのヒヤリ現場に出て点検してみることも効果が得られる（図4-2-8参照）。

さらに、もしそうしたヒヤリ体験を無くすために気が付いた改善提案があれば、それを出してもらおう。リーダーはその記録をとり、報告書をつくる。

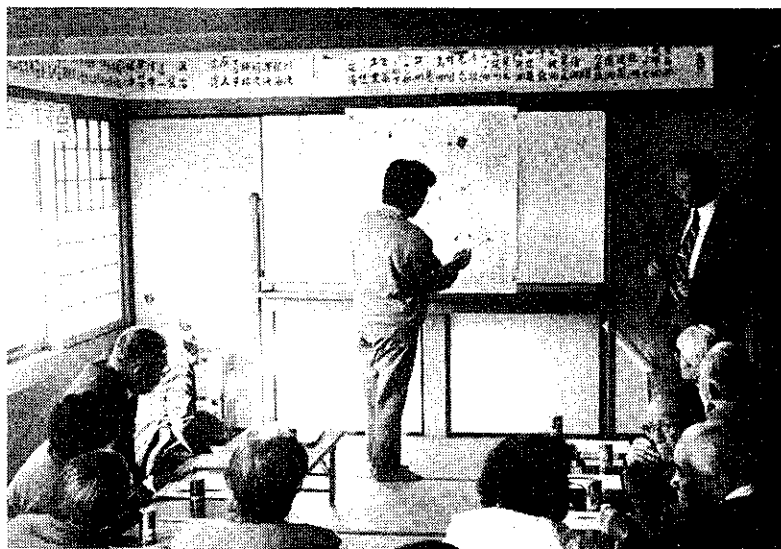


図4-2-7 作成した地図の確認と掘り下げ(鈴鹿市玉垣地区にて)

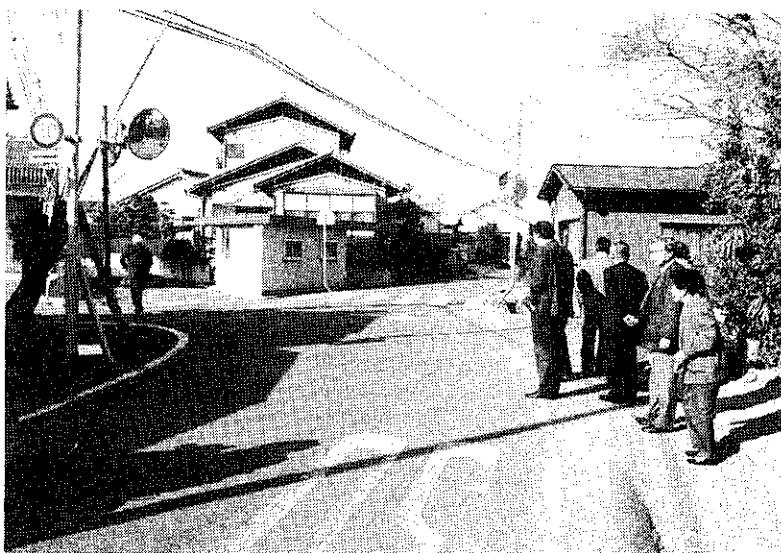


図4-2-8 現場に出て点検してみることも有効(鈴鹿市玉垣地区にて)

5. 統合化

本年度の研究は、既に指摘した通り、4で述べたところの個別町内における「ヒヤリ地図」づくりの段階で終了している。従って、これから述べる統合化および次の6で述べる広報・フィードバックのプロセスに関しては、残念ながら実験を通した実証がなされていない。その意味では、仮説として述べざるを得ないわけであるが、後述するようにこれは来年度の研究テーマとなるものであり、また今後「ヒヤリ地図」づくりが運動として発展していくためには、高齢市民に「ヒヤリ地図」が成果物としてフィードバックされ、それが新たな「ヒヤリ地図」づくりへと発展していくという「循環」が必要とされることから、以下5、6についてもふれておきたい。

われわれとしては、「ヒヤリ地図」が個々の町内だけで作られ、それで終了してしまうのであれば、運動としてはあまり発展性のないものになってしまうと考える。つまり、ある市なり、ある区なりといった全体的なものに各町内の地図が統合化されていくことが必要だと考える。これが統合化の過程であり、その具体的な内容は図4-2-9に示した通りである。

<p>[統合化]</p> <p>① リーダー会議</p> <ul style="list-style-type: none">○作業を終えた各リーダーは「ヒヤリ地図」と報告書をもって集まる○作業の報告を行う○問題点や修正すべき点を話し合う○また、提案事項については全体をまとめ、市区町村および警察の担当者に提言する <p>② 「市区町村全体ヒヤリ地図」の作成</p> <ul style="list-style-type: none">○市区町村および警察の担当者は、リーダーの協力のもとに各地域で作られた「地域ヒヤリ地図」を集めて、市区町村全体のマップを作成する○その際、多くの参加者から指摘された危険箇所についてはその数に応じて●の大きさを決めて表示する○それを適当な大きさに印刷する○その際、重大危険箇所については、可能な限り事故のパターンについても明示する <p>③ 「市区町村事故マップ」の作成</p> <ul style="list-style-type: none">○警察は市区町村内に起こった過去3年の事故データ（地点・パターン・昼夜など）をもとに、リーダーの協力を得て「地域事故マップ」を作成する○それを適当な大きさに印刷する○その際、重大危険箇所については、可能な限り事故のパターンについても明示する

図4-2-9 「統合化」段階でなすべきこと

① リーダー会議

各町内での地図づくり作業を終えた各リーダーは、「ヒヤリ地図」と報告書をもって一定の場所に集まる。そこではまず、各町内でできた「ヒヤリ地図」が示され、作

業の報告が行われるべきであろう。また、作成作業の過程での問題点や修正すべき点を話し合うことも重要なことであろう。

また、「ヒヤリ地図」の確認と掘り下げの過程で提案された内容については全体をまとめ、市区町村および警察の担当者に提言することが重要であろう。

② 「市区町村全体ヒヤリ地図」の作成

リーダー会議の後、市区町村および警察の担当者は、リーダーの協力のもとに各地域で作られた「地域ヒヤリ地図」を集めて、市区町村全体のヒヤリ地図を作成する。これが言ってみれば、具体的な「統合化」のプロセスということになる。

その際、多くの参加者から指摘された危険箇所については、その数に応じて●の大きさを変えて表示する。「地域ヒヤリ地図」を集めた際、地域が重複している場合には、その両者とも生かすようにする（二重にカウントする）。また、空白地帯が生じた場合には、その地域あるいは周辺に居住する高齢者に対し、「地域ヒヤリ地図」を作成してもらい、それを全体のヒヤリ地図に入れ込むようにする。

市区町村全体のヒヤリ地図ができたら、それを適当な大きさに印刷する。この場合、市区町村全体のかなり詳細な白地図が既にある際には、その白地図に集まった各地域のヒヤリ箇所を転記していてもよい。

なお、統合化された「全体ヒヤリ地図」も、ヒヤリのケース毎に色分けされていることが理想的であり、そのためには「地域ヒヤリ地図」作成にあたって、どのような種類のヒヤリで地図を作成するのかをあらかじめ決めておく必要が生ずる。

また、できあがった「全体ヒヤリ地図」の中で、重大危険箇所については、可能なかぎり事故のパターンについても欄外に明示するのがよいと思われる。

③ 「市区町村事故マップ」の作成

「全体ヒヤリ地図」は、あくまで高齢者のヒヤリ体験をもとにした地図である。もちろんそこには事故が起きてもおかしくないような状況があるわけであるから、そうしたデータの検討は事故を未然に防ぐ意味からいっても貴重なことなのであるが、ヒヤリ箇所と実際の事故現場とは一致するとは限らない。そこで、「全体ヒヤリ地図」とは別に、実際の事故マップを作成して、両者を比較することも重要な意味合いをもつように思う。

そこで、警察は市区町村内に起こった過去3年の事故データ（地点・パターン・昼夜など別に）をもとに、リーダーの協力を得て「地域事故マップ」を作成することが望ましい。そしてそれを、印刷した「全体ヒヤリ地図」の大きさと同じサイズに印刷するのがよいと思う。その際、重大危険箇所については、可能なかぎり事故のパターンについても欄外に明示する。

6 広報・フィードバック

① 参加者へのフィードバック

多くの高齢者に参加してもらい、しかも下から積み上げたものであり、一人一人の高齢者の体験をもとにできあがったのが「全体ヒヤリ地図」である。また、「地域事故マップ」は、それとの比較をすることに意味のあるものである。そこで、多少予算はかかるが、2枚の地図を参加者に配り、自分達の成果物として確認してもらうのが効果を高められるのである。

[広報・フィードバック]

①参加者へのフィードバック

- リーダーは参加者を集め「市区町村全体ヒヤリ地図」と「市区町村事故マップ」を配布して、参加者の作業が成果を生んだことを報告する
- そのなかで、他地域の危険箇所についても認識してもらう
- 作業の感想を求め、熱心な人には次のリーダーを依頼する

② 市民に対する広報

- できれば市民に対しても、二つのマップを配布し、高齢者の自発的な活動が成果を生んだことを報告する

図4-2-10 「広報・フィードバック」段階でなすべきこと

リーダーは参加者を集め、「市区町村全体ヒヤリ地図」と「市区町村事故マップ」を配布して、参加者の作業が成果を生んだことを報告する。また、そのなかで他地域の危険箇所についてもお互いに話し合いをしながら、確認する。また、「ヒヤリ地図」と「事故マップ」とを対比しながら、さらに危険な箇所の認識を深める。

最後に、「ヒヤリ地図」づくりの感想を求め、その効果を評価する人や、熱心に発言したり積極的に行動した人に、同地域で行われる次回のリーダーを依頼する。

② 市民に対する広報

参加した高齢者に配るだけでなく、できれば市民に対しても、二つのマップを配布し、高齢者の自発的な活動が成果を生んだことを報告する。

第3節 残された課題と今後の研究の展望

最後に、今年度の実験研究では成し遂げられなかった事柄、残された課題について簡単にふれ、今後の研究について展望しておきたい。

既にふれたように、今年度の研究では個々の地域において「ヒヤリ地図」をどのようにして作成していくかということについての「マニュアル」は一応の完成をみた。ただ、その運用の問題や細かい「詰め」にまだ問題が残されている。

さらに、これも既にふれたように、個々の地域でできた「ヒヤリ地図」を統合化し、市

区町村全体の「ヒヤリ地図」を作ったり、それをフィードバックする過程、またその中で次のリーダーをどう育てていくかといった問題については、ほとんど実験されていない。できれば次の年度には、そうした実験研究を展開していきたいと考えている。

いまひとつの課題は、こうした我々の研究が幸いにも社会的関心を集め、新聞、雑誌、テレビ等多くのマスコミで取り上げられており、そのこと自体は光栄に思うのであるが、その反面、既にふれたように、まだ研究は半ばであり、これから「詰め」の段階を迎えるのに、「ヒヤリ地図」が「一人歩き」してしまうことが心配される。そこで、そのような「一人歩き」を避けるために、できるだけ早く国際交通安全学会の成果として、完成度の高い「マニュアル」をつくり、啓発のためのビデオなども作ってみたいと考えている次第である。

また、今回の「ヒヤリ地図」は地域の高齢者を中心に、かれらに参加して作成してもらうことを前提に研究されているわけであるが、これは他の年齢層や階層にもその安全への動機づけ手法として適用できる方法である。また、自分達の立場からだけでなく、たとえば若い人たちに、高齢者がヒヤリとするであろう場所を指摘してほしいといった形で展開することも可能であり、そうすることによって若い人たちの高齢者の安全に関する関心を高めることも可能なのである。こうした例にみられるように、「ヒヤリ地図」はさまざまな応用が可能であり、そうした研究も今後の課題の一つであると思うのである。

[鈴木春男]

附章 ヒヤリ地図づくりに参加して

第1節 シルバーによるみち（まち）案内

ー地域交通安全運動における高齢者の役割とヒヤリ地図の活用ー

これからの高齢化社会においては、元気な高齢者も増え、その交通行動が活発になるとともに高齢者の交通行動はますます増加する傾向にある。現役を退いたリタイヤ人口はそれまでの交通行動を大きく変化させるので、その様な人口の増大と活発な交通行動は地域の交通状況に変化をもたらすことにもなるであろう。元気で活発な高齢者はリタイヤ後には、通勤などの必要性から行う定型的な交通行動から、散歩など自由な必需性の低い自主的な交通行動を行うようになるであろう。モビリティの増加と交通行動の活発化は、人生のモラル、生き甲斐に関連し、高齢者の生活活力を高めることに役立つことがこれまでの研究で明らかになった。それゆえ今後の高齢社会では高齢者のモビリティの改善と交通行動の増大は大いに推進されるべきであり、またその方向に進むであろう。

リタイヤ後の交通行動は交通目的が変わることから、目的地が新たな行き先に変化し、また交通手段も変化することにもなる。そのため地域内の交通行動においても慣れていない交通手段や道路を利用したり、未経験の経路を通行する機会が増えて来るであろう。そのような交通行動に対して適切な助言を与えることは、今後の高齢者の交通行動の安全を増進するために大変役立つものと思われる。

一方、地域の中には地元で生まれ育って、その地域の‘みち’や‘まち’をよく知悉している高齢者も存在するものであり、また自宅付近などの狭い地区や、鉄道駅などへの一定の経路なら長年通い慣れた道路として、交通事故の危険箇所、注意すべき場所、安全性の高い歩行経路など詳しく知っている人もいるであろう。それらの知識や情報を地域の交通不案内な人々へ互いに教え合うことにすれば、高齢者の交通活動を安全に活性化することにつながることになると思われる。

現在、地域の駐在所（交番）に警官の駐在していない無人交番が生じている。地域（まち）の道案内は交番の交通警察の重要な機能であった。‘まち’をよく知っている高齢者がそれらの交番などでボランティアとして道案内を行えば、地域に不案内の人に大いに喜ばれるとともに、老人会等に参加しない未組織の高齢者がそこを訪れた場合に、彼らの交通行動に対して安全性を高める安全教育のきっかけとなることが期待される。高齢者が高齢者として体感していることに基づいて、目的地へ達するまでの安全なルートの道案内を行い、注意すべき危険箇所等を親切に教えることは、訪ねた高齢者にとって納得しやすく、自然に交通安全行動が身に付くようになるものと思われる。さらに一歩進んで、地域の諸

事情を熟知している高齢者が「交通案内何でも相談役」として、また「地区交通安全ご意見番」として地域の交通安全ボランティア活動をするようになれば、交通警察はパトロールを中心とした現場での取締りを強化することによって一層交通安全を高めることにもなるであろう。‘交通交番’のみち案内役は、地域の主要施設への道順案内だけでなく、適切な駐車場、駐輪場への案内、観光案内、おいしい店などの案内をすることもできるだろう。場合によっては、地域の迷惑駐車への注意など地域の交通環境改善について有効な役割を果たすことも望まれる。鉄道の駅前などでは後期高齢者には扱いにくい切符の自動販売機に代わって、チケットの購入代行や料金案内を行うことができるようになるとうい。

高齢者がこのような地域のボランティア活動に参加することは自分たちの交通行動を考え直すことになり、その安全を高めることに役立つものと思われる。そのための第一歩としては、自分たちの地域の交通状況を知り合うことが大事であり、ヒヤリ地図の共同作業による作成は非常に重要である。作成されたヒヤリ地図は地域の道案内交番で安全ルートのご案内に活用され、一般の人々の交通安全に役立てられることになる。

道案内交番は鉄道駅など多くの人が通行する場所に設置されることが望ましいが、公園や病院など高齢者が集中するところにもあると、一般の高齢者のための交通安全教育に結びつくことが期待される。しかしまず最初は老人クラブなどの地域拠点で、積極的な高齢者同士で互いに交通行動の安全を高めるために、「歩行者用安全抜け道情報」など地域の交通情報を交換する活動から始めるとよいであろう。病院、市役所、図書館など多くの人が目的とする公共施設への歩いていく場合の経路について、早く行ける抜け道だけでなく、安全で楽しく歩ける道など地図上で検討して教えあえば、大変楽しく有意義な活動になるのではないだろうか。

実際、神社やお寺の境内、場合によっては市役所、学校などの公共施設の敷地を通り抜けると非常に近道となる地区は容易に見いだすことができると思われる。自動車が通れない路地や、公園、寺社の境内、学校のキャンパス、公共施設などの半公共空間を利用したルートを発見して歩行者用に解放するようであれば、地域の交通安全に役立つとともに高齢者の交通行動が行いやすくなるであろう。また都心地区では、盛り場の狭い裏道など路地を結んだルートが存在する。それらのルートを通り抜けると、バスなどを利用するよりも意外に早く目的地に到達することができることがある。そのような抜け道情報をその地区に詳しくない来街者にも教えてあげられる道案内交番ができれば、地域の活性化にも役立つまた来街者には新しい発見もあるかもしれない。たとえば渋谷の恋文横町は道玄坂と東急本店通りの抜け道であることは知られている。しかし初めて三軒茶屋の地下鉄駅から世田谷警察署の裏側にある運転免許の書き換え所に行く人には、自動車のあまり通らない裏道を通って行ける途があることはわからない。このようなルートを積極的に開発し、歩行者に快適な通路にするように働きかけていくことは、地域をよく知っており、日頃よ

く散歩しているような高齢者がもっともよくできることで、ヒヤリ地図を活用した地域交通安全活動になるであろう。

[片倉正彦]

第2節 「ひやり」と「ハット」の理屈と地図の活用

H833プロジェクトの主要目標の一つに、「ヒヤリ地図」作成のマニュアル作りがあげられる。いくつかのケーススタディの中から実践的なノウハウが積み上げられて、このマニュアルがより一般化された指針に近いものになっていくことが期待されている。

さて、細かいことになって恐縮であるが、「ひやり地図」は当初は「ひやり・はっと」地図作りであり、実際の地域の高齢者の参加を得ての実践的な地図作り活動のときも「ひやり」と「はっと」(ハット)の両方のことばを使って、危険個所の発見につとめてもらっていた。

そこで一つの「理屈」をいうと、「ひやり」の方は、交通環境における危険事象に遭遇した直後、約0.7~0.9秒前後(高齢者の場合は約1.0~1.2秒前後)の経験をいうのであろう。これに対して、「はっと」(ハット)はその危険事象の発生とほぼ同時、即ち直後約0.2~0.3秒前後(高齢者の場合は約0.4~0.6秒前後)の経験と考えられる。従って、時系列的には「はっと」の方が「ひやり」より先に起こる事象といえる。「はっと」してから「ひやり」とした感じが起こり、「よかった」という反省の感情が湧いてくることとなる。

また、危険事象に立ち向かうところと体の姿勢にも差がみられ、多分、「はっと」の方は正面から危険に向かい合っており、「ひやり」の時点では側面にやりすごしていると思われる。この理屈からいうと、「ひやり」・「はっと」でなくて、「はっと」・「ひやり」がより正確な表現となる。

話は飛ぶが、剣豪「宮本武蔵」は相手との「間合い」を意図的に計(図)って、「はっと」として後「ひやり」を感じた後、長剣を振りおろすという「技」を自分にとって安全策として活用していたのではないかと推定される。

つまり、相手の動作を「はっと」として感じ、相手のつめたい鉄剣が自分の額(又は身体の一部)の至近距離を通過した時点、即ちこの場合は「冷やり」(物理的にもつめたい感覚)の経験の直後が100%自分にとって安全なチャンスとなるのである(額の場合は巖流:佐々木小次郎との立合いのケースをさす)。

これはもちろん、危険と安全の間がまさに「間一髪」「紙一重」の状態であり、相手との相当な力量の差と、日頃の修練を必要とするものであり、筆者ら凡人の遠く及ぶところでない。しかし、「ひやり」体験も、積極的に活用すれば「安全」につながる場合のあることを示唆している。「ひやり」に能動的に立ち向かう心構えも備えておく必要がある。最善の策はいうまでもなく、そういった「ひやり」体験をせざるを得ない状況に追い込まれないように日常から注意して行動すべきである。

交通環境は複雑な条件を有しており、各種の障害 (hazards) がみえかくれしているため、一旦、人間が「行動」を起こせば、その「ハザード」との接触の可能性は次第に高まっていくことは必然である。この「接触の可能性」を筆者は「危険」と呼ぶのであるが、この可能性の確率が時系列的にみて限りなく「1」に近づきつつある状態が「はっと」経験であり、「1」がほんの微量の確率の低下をみつつある状態が「ひやり」体験と表現することもできよう。

一方、産業安全の領域で有名な H.W.Heinlich は、事故発生を横断的にみて、1 : 29 : 300 (死者 : 重傷 : 軽傷) の経験則を提示している。「ひやり」「はっと」の経験はその外側になり、たぶん500くらいの比率になるのではないかと考えられる。

ここで重要なのは、この比率の数値は時系列としてもみることができる。即ち、単純計算となるが、合計して830回ほど、「ひやり」「はっと」が重なると死亡事故につながる ことが推定される (そのうちには、ひやりをして軽傷、はっとして重傷のケースも含まれる)。「ひやり」「はっと」経験は独立してその事象のみとして、とどまっているのではなく、それが重なることにより、次第に重大事故に近づきつつあることを示唆している。

「ひやり地図」上でも、赤マークの十数箇所も重なってつけられている場所は、近い将来、相当な高い確率で重大事故が発生することを警告しているともとれるのであり、危険と事故を回避するための適切な措置がとられなければならない。

交通環境条件も一つの公共の施設と考えられ、そこになんらかの「瑕疵」(安全な条件をみたしていないこと)があり、そのことが大きなかつ直接的な要因となって事故が発生した場合は危機回避義務を怠った「過失」のみでなくケースによっては無過失責任が管理者の側に生じ賠償の任に応じなければならないことになるので注意を要する。

今回の総務庁の発表によると、65才以上の高齢者人口は1,944万人 (前年比71万人増) となり、全人口の15.4%に達してきた。一口に高齢者といっても、65才~74才の年齢層を75才~84才の年齢層とは身体や精神の諸機能の様相もかなり異なってくると共に、同一層にあっても個人差の中もかなり広がってくるものである。

従って、一概にはいえないが、危険を認知してから危険回避の行動を起こすまでの筆者らのいう「身体反応時間」一つとってみても、先の「ひやり」経験の推測の経過時間でも述べたごとく、零コンマ数秒の遅れがあり、20才台の若者のそれと比較すれば、50%増以上の時間を行動開始までに必要とするようになる。

「ひやり地図」上の重要な危険箇所を他人事としてみず、時間と共に自分自身に迫ってくる危険事象とみなし、積極的な危険回避への行動の改善を行う。また、施設等への「瑕疵」がみつければ、速やかに関係当局へも要望を出してゆく努力も必要である。

[詫間晋平]

第3節 高齢者への交通教育のポイント

戦前、戦後を通して激動の中を生き続けてきた現在の高齢者が、単純な人間のミスにより生存を損なわれるようなことがあってはならない。1965年代、安全教育の活動を始めた頃、ある交通心理学者の「事故と300ハット」という話に感銘を受けた。

それは、大きな死傷事故に出会うまでに、30回くらいのヒヤリ体験があり、さらにその以前には300回くらいのハット経験があるという話であった。ハットした時に、安全に対する身構え方を学んでおけば、ヒヤリ体験は少なくなり、ヒヤリ体験を通してさらに心構えることにより、自分自身を守る体配や気配りの芽が生長し、さらにこれに自分なりの工夫をこらし、反復し、脳と身体にたたき込んでおけば、300ハットが300発見注意につながり、本当の安全を確保できるというのである。

安全の基本というのは明確な理由があって定められているということである。逆にいうと、その安全を構成している要素の中に一つでも重大な事故につながるような原因や素因があった時に、事故は発生する。

安全に関する実践的な体験学習は、その見落としの重大性や判断の甘さの問題を解決する。ヒヤリ地図を作成し、より効果的に高齢者を守る、また高齢者自身自分たちの本当の安全のあり方を考えるべき時代が来ている。ヒヤリ地図づくりは単なる評論家的なものであってはいけないわけで、グループ活動により、自分たちのまわりにある課題を見つけ、自らが考え行動し、さらに問題を解決できる人々を育ててゆくことが重要なのである。そこで、高齢者に対する交通教育のあり方をめぐって日頃考えていることを次に列記してみたい。

1. 車両の速度差

鈴鹿地区（三重県鈴鹿市）や成田東地区（都内杉並区）の高齢者の集いに参画して、地区毎の地元高齢者のさまざまな意見や発表を聞き、私なりに感じたことや考えたことを述べてみたいと思う。私も高齢者の一員であり、話の内容や内に秘めている本当の恐怖心や訴えたい事柄などがよくわかった。

私も1951年より二輪車に乗り始め、1955年に四輪車の免許を取り、地元サーキットで競技車両に乗る機会を得、一般の高速道路（乾燥路、雨、雪、氷結路）、一般市街路（法定速度、混雑路、渋滞路）を走り、機会を得て諸外国の高速道路、一般道路を走ってきた。その意味では人並み以上に乗り物と関わってきたといえるが、残念なことに自転車に乗っての速度体験が余りなかったので、昨年春マウンテンバイクを購入し、市街路、裏道路、挟路、複雑路などの走行を行い、ヒヤリ地図作成上、一番大切で必要な車の走行速度の速度差から生じるものの見方や考え方やその挙動の違いを知ることができ

た。また、毎日5キロ弱を歩き、歩行者からみた車に対する視感体感や、路面の悪さ、歩きにくさ、恐さ等のさまざまな事実も知ることができた。

2. 見ることの訓練

人間は視力があるから、視界に入るものより諸々の知識を吸収し、判断力を養い行動できるわけであるが、残念ながら高齢になると認知や判断や行動が日々衰えていくのは事実である。私もそう感じる日が時折ある。

私たちが外部から受ける刺激および知識の感覚は視力によるものが60パーセント以上を占めているといわれる。感覚器官の果たす機能の内訳をみると、刺激を吸収する場合には、視覚で60パーセント、聴覚で20パーセント、残りの触覚で15パーセント、味覚・嗅覚で5パーセント、知識を吸収する場合には、視覚が65パーセント、聴覚で25パーセント、残りの触覚・味覚・嗅覚合わせて10パーセントといわれている。このように、ものを見るということはわれわれが情報を得る上に大変重要な手段なのであるが、ただ、大阪大学名誉教授の長山先生も述べているように、見るということは網膜や神経の現象というよりは、むしろ見たものの変動や構図の変化によってでき上がった心の組立（枠組み）が見ることを支配し、何が見えるかを支配する、つまり、必要情報は自然と得られるものでなく、さまざまな現場を通して経験し、身につけるものだと思われる。高齢者は必要情報を積極的に見るという習慣を組織的に身につけることがこれからの課題であり、その意味でもヒヤリ地図は大切な課題提供源になろう。

見ることの訓練は、構成する対環境、対人・対物の関係を正しく認識して、起こり得る危険という可能性をいち早く予知・予測して、自分自身およびまわりの安全領域を確保し、避けきれぬような限界を作り出さないためのものである。要するに、高齢者に対しては、受動的な注意力や意志の注意力を養わせ、昔の経験的錯誤・錯視や刺激的錯誤・錯視をしないように教えこむ、また速度差を持つ人は見通せる範囲内でいつでも止まれる速度を保つように指導すべきなのである。

視力については、高齢者は静止視力も衰えてくるが、静止視力よりさらに移動視力、動体視力、移動動体視力がたいへん低下してくることを教え、実践的に体験させて大いなる自覚を促すべきだし、また、夜間の出歩きは個人差もあるが、明るさや暗さに対する順応の遅れや、降雨時や霧のある時、照明設備のあまりない暗い場所では視力は昼間の半分以下になることも教えるべきである。

視野について考えてみると、高齢者の両眼視野は左右等しくないケースも多いといわれており、また頭や眼を動かさずに両眼で見える範囲は若い人より低下しているのだから、左右の眼も頭も身体全体を動かして見るようにすべきで、これにより眼球運動や頸椎の運動にもなり、安全と運動の両得になる。

若い人や経験の豊かな人は全体視野の中で見て、その中で安全や危険にかかわる判断の優先順位を決めることができるのに対し、高齢者は中心視野でとらえるのでその事象の変化に追従できない弱点がある。また、速い速度で通過している車の確認可能範囲は非常に狭くなっていくので、高齢者には横からの急な発進や歩行中の飛び出しをしないことを強く指導することが大切である。

3. 知覚と服装の配色

車の運転者の行動は、知覚と行動の流れの中で行なわれている。知覚は刺激の要因、いわゆる刺激価の高いものが知覚されるので、とくに高齢者は服装や配色で視認性の高いものを着用すべきである。

一般的傾向として、成田東地区の高齢者は非常に明るい色のものを着用していたのに対し、鈴鹿地区は土地柄か、やや暗い紺色や黒色の着用が目についた。生活習慣や個々の主体性の問題などもあるが、生活環境の中の自分の配色はどうあるべきか、実際の色は時間や場所によりどうあるべきかを考えるべきである。2色のリバーシブルなジャンパー等、防衛色を作り出すべきである。

4. 読みの深さを身につけさせる

お互いの読みの深さを高めるために、相手を「見る (see)」のではなく、「視る」または「観る」ことが重要かつ大切なことである。「見る」は単にそこに物や何かがあるという単純視で、集中力も興味も何も感じない状態で、だんだん刺激力そのものが乏しくなる高齢者に多いのではないのだろうか。「視る」はそれが何であるかを充分視察できる能力視や視察力 (inspection) が含まれる行為であって、「観る」は経験・体験を通して時代の流れや動きを充分把握し、その事象事物に対して鋭い物の見方の表れ、すなわち観察力 (observation) を含んだ行為である。

高齢者は「視る」や「観る」を学ぶことが肝要である。自己中心的で寛容力の薄らいだ、他人をあまり思いやらぬ心の貧しい人間集団が行動する中でとり残されてゆく高齢者や、それに続く高齢者予備軍を守るためにも、相手を充分みきわめることやまた自分の存在を相手によく見せる、知らせることを積極的に進めるべきである。

5. 自分自身をまた他の人々を守るための方法論

(1) よりよく、わかりやすく、理論的実践的に裏付けのある要素を体系化し、地域に密着性のあるものを選び、絵解きし、高齢者の頭の中でそれが組立られるようにする方法をとる。

(2) 高齢者には行動させる前に、身体の状態はもちろん、大まかでよいからその自

分の行動をイメージトレーニングさせる。できれば綿密に計算、反復し、無駄や無理を省くようにさせて、その時の脳の活性化をはかるようにする。

- (3) 高齢者が行動する時には、自分にとって安全度が高くわかりやすいものを選んで行動させるようにする。
- (4) 地域の組織力を大いに活用するように仕向ける。

他力本願的な指導はやめ、あくまでも自己防衛の努力が大切であることを強調する。甘え的な行動は避けるようにさせる。高齢者から提案された問題点は、まず民間の安全施策に反映させ、そのことで行政機関を動かすことが大切である。

6. 事故の型を分析する

交通事故を中心とした安全対策が高齢者向けに行なわれているが、実際は転んだり滑ったりで身体に損傷を生じる高齢者もいる。家庭外の交通事故や本人自身による過失事故、家庭内における事故も高齢者の事故には変わらない。そうした事故はすべて速度や運動量と視角と死角の相関関係があり、その意味では屋内の安全対策も最重要課題だと思う。

交通事故の形式を大別すると、環境相関型事故と速度相関型事故に大別できる。環境相関型事故とは主として人間対自動車による事故、速度相関型事故とは主として自動車対自動車の事故であるが、最近では環境相関型のパーセントも増加し、高齢者の事故による死傷者数も増加しているようである。事故を未然に防ぐためには、事故に結びつく可能性をもつ潜在的なものや顕在的な事故形式を調査対象として今後検討すべきだと思う。

歩行者からみた対自動車・自転車の恐さ、自転車からみた対自動車と歩行者、自動車からみた対歩行者（子供を含む）・自転車に対する恐さ等、みる立場が異なると恐さがそれぞれ違いをもつことは当然だが、そうしたヒヤリ・ハット体験を材料に分析を進めることが重要である。

7. 高齢者への実践的な安全教育

以上のような視点をもとに、高齢者に対して具体的・実践的に交通安全教育を行っていくとしたら、どんなやり方が有効かを次に列記してみたい。

- (1) 対向車の運転手の運転視野や、通過するいろいろな車両の運動特性や挙動を実践的に教える。大型トラックやスポーツ車に乗せて体験させられれば非常によい。
- (2) 車の通過速度を秒速暗算式で教え、横断時の安全を教える。
- (3) 車の制動距離が天候・路面の変化により異なることをみせる。
- (4) 視覚能力の低下やその時点での身体の不調からくる安全の見落とし等の恐さや、目でみた危険な情報をいち早く脳に伝達できるようなトレーニングをさせる。正確に早

くみつける方法を考えさせる。

- (5) 視覚機能テストを行なわせる（眼球運動・遠隔目視訓練）。事故を起こす人は視覚機能に問題がある人が少なくない。
- (6) 服装の配色、自分が使用する車のカラーの視認性について教える。
- (7) 使用する車の運動特性、特に操安性について教える。
- (8) ヘッドライトによる幻惑や蒸発現象、明暗順応を教える。
- (9) 自分の位置を相手に素早く認知させる方法を教える。
- (10) さらに具体的な実技事例のケースを以下に述べてみたい。

① 歩行者や自転車を無視したケース（図1）

用事を済ませたA車（右ハンドル）は、商店より出ようとしている。A車は右側方より接近してくるB車またはBの後続車Cをみている。この時、自己中心的なドライバーは早く出ようとして考えていないので、左側方より近づく無力な歩行者Dや自転車Eを全くみない時がある。B車の接近速度がやや遅かったり、B車とその後続車Cの車間が途切れていると、急発進して車道に飛び出すことが多々ある。DやEはこれに巻き込まれぬよう、止まるか、注意してA車の後方を通る方がベターだが、Cが左折して商店に入ってくる時もあるので注意が必要である。

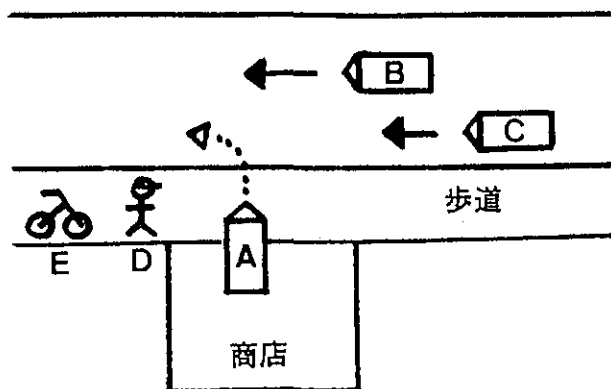


図1

② 樹木により相手を見落とすケース（図2）

左側に歩行者または自転車がいたのに、Aがいきなりレストランに左折進入する時がある。舗道には高さ1mくらいの樹や立木があって、それが視界の邪魔をしているわけである。その際、歩行者Bや自転車Cは特に危険で、転倒、衝突による投げ出されが予想される。BやCはAがみていると思い安心しがちだが、BやCはAの速度の変化をみきわめるべきで、相手が速度を落としてくれれば左折の可能性があると判断すべきなのである。

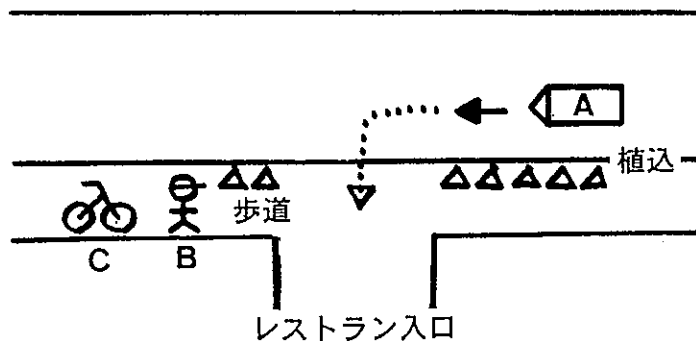


図2

③ 自分勝手な動きをする貨物車、乗用車のケース (図3)

図3の(a)は貨物車Aが左折して目的地に入り停車し、右方向からくる歩行者Bや自転車Cは安心してAの後方を通過しようとした時に、Aが方向変換するために急にバックする時があるというケースである。

図3の(b)はDが逆に歩道上からやや車道に出て停止、右方向からくるEをみて後方にバックする時、左側から来たBやCはDの後方しか通れないのでこれに巻き込まれるケースである。Dのバックライトなどに気を配る必要がある。今の車はオートマが多いので、乗用車には特に注意力を払う必要がある。

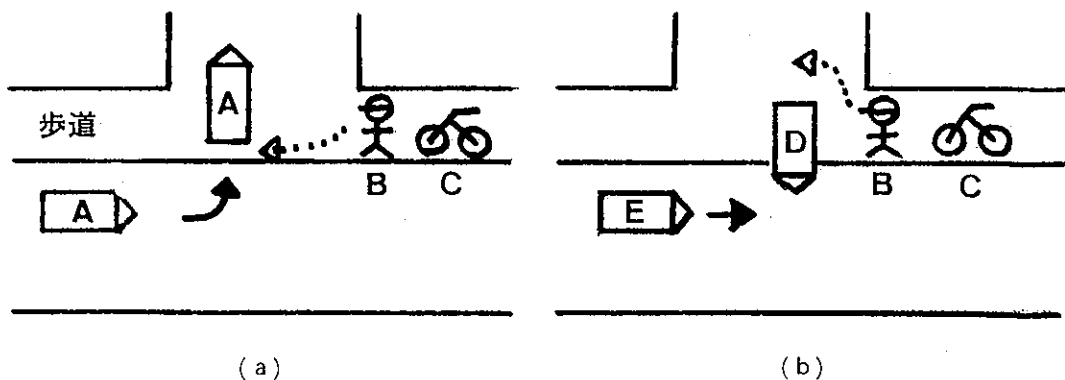


図3

④ 急に巾寄せしてくる車 (歩道なし) のケース (図4)

図4の(a)はAが右側の挟路を遅れて発見、左に寄るケースである。ドアミラーなどではねられぬように留意、地方都市には蓋なし側溝がたくさんあり、側溝に落ちる可能性もある。あまり道路のぎりぎりを歩かず、側溝より1mくらい離れて歩けばAは徐行速度になる。

図4の(b)は、EがDとすれ違う場所をみきわめさせる必要があるケースである。歩行者Bや自転車Cがよけて、通過する巾をEに与えると、EはDに注意力を多く注いでいくので危険である。やはり自分の安全領域を確保し合図してEに注意

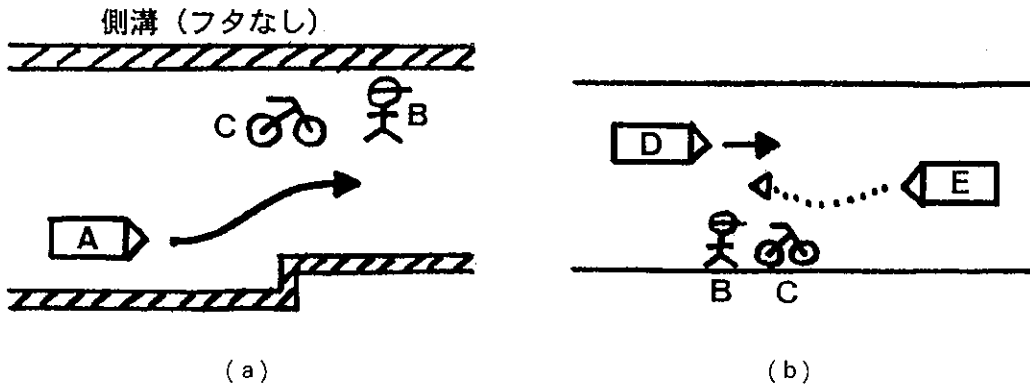


図4

を促すことが必要である。この場合、「合図とは自分が出した合図を相手がいかに確認したかを確認すること」で、一方的な合図は危険を招くことに留意すべきである。

⑤ 渋滞時の横からの進入のケース (図5)

渋滞のために徐行、停車を繰り返す車群があっても、Aの自転車はすいすいと通りぬけることができるが、突然歩行者や他の自転車・原付・バイクなどが自分の進路前に飛び出してくる時があったり、B～Dの自動車の左ドアが急に開いたりする。衝突や自己の急制動により落車、縁石で打撲損傷や重大な事故を起こすことがある。

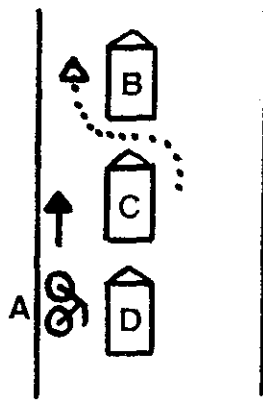


図5

⑥ 横断歩道はまず左手運動

道路を横断する時、右手をあげて右を見る人がいる。右手をあげたら右側は見にくいので、左手を上げ手を振りながら右を見て道路の半分を過ぎる前に今度は右手をあげて左をみればよく見える。両肩にも首にも運動にもなると思う。

また、車道に出る時や歩道に上がる時、路面の縁石の高さに留意しないと躓きを起こす。靴の爪先はやや上方に向いている方が躓きも防止できると思う。

自転車で車道から歩道に上がる時はなるべく進入角度は鈍角の方が安全、鋭角入りするとスリップダウンする。

⑦ 交差点待ち（相手にみてもらうことが大切）のケース（図6）

図のA～Dの位置で立つとよいと思う。ガードレールや電柱の影などに隠れず、高齢者は前の人が進んだらよく信号の色を見て、障害がない限り横断中の人々の中に入り、できるだけ早足で渡りぬける必要がある。

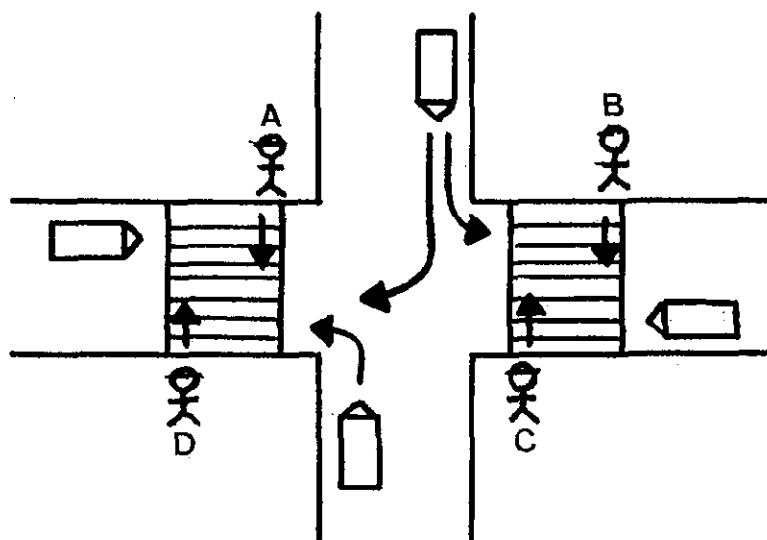


図6

⑧ 横風と草

風の強い時、路側を走行中の自転車が突風に見舞われてふらつくことがあり、後方から車がくる時非常に危険である。そのような時は路肩に生えている草が風によってなびいているはずで、それを読みとることが必要である。

⑨ 階段の手すり

高齢者が階段から落ちて重傷を負うことがある。安全対策として、階段を降りる時はまず「降りる」と意識し、踵は後ろに引きながら降りてゆくことである。爪先から降りると滑り落ちることがある。降りる時は必ず手摺りをつかむこと、つかむ時は手の平が上に手の甲は下にしてつかんで降りれば、万が一滑っても手摺りをつかむことができると思う。

⑩ 秒速計算のやり方

道路の速度標識の数字を0.3倍してみる。たとえば、④⑩ だったら $40 \times 0.3 = 12$ となる。40km/hで走行している車は1秒間に12メートルの速さということになる。若い人の歩行速度は4km/hぐらいで、したがって1秒間に1.2mとなるが、高齢者は0.5mから0.8mぐらいである。ランニングの速さは20km/h前後だから1秒間に約6mぐらい、自転車も大体同じぐらいで走行している。

⑪ 高齢者と自転車

最後に、高齢者が乗る自転車についての提言をしたいと思う。効果としては、

- 風を身体に受けて気持ちがいい
- 脚力が増加、大腿四等筋や前脛骨筋が発達し、階段の昇降や足の爪先の躓きが減少する
- バランスをとるので脳の活性化ができる
- 楽しみが増える、新しい街や景色がみられる

等の効果がある。

一般に、高齢化すると自転車は危険という人が多いが、私の知人の父親は90余歳で亡くなったが、亡くなる少し前まで自転車にゆっくり乗り、または押して歩く健康法を自分で編み出していた。

高齢者用の自転車に対する希望として、フロントに大きな反射材をつける、低床式のサドル、ホイールは24インチ以下、最低ミッションは2～3段くらいのハンドル手動式、ブレーキレバーは若干大きくパワーレバーのようなもの（ロック式）、重量も11～12kg前後、いつも誰もが乗りたくなるような自転車であってほしい。オプションとして、リヤフェンダーを大きくし、反射材をつける。できれば住所、電話番号くらいつけられれば最高。ハンドルの端部に後方確認しやすい大きさのミラー。

乗り方よりも降り方、片足着地片足ペダル、両足であわてて止めないことの教習をしたい。

[小河原将司]