

シルバーによるシルバー交通安全対策 —交通教育—の提案

鈴木春男^{*}

増大し続ける高齢者の交通事故に歯止めをかけるには、高齢者自らが提案し、計画し、指導するなかで、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を提案する必要がある。本論文はH833プロジェクトで行われた、地域での高齢者のヒヤリ体験をもとに、高齢者の手による『ヒヤリ地図』づくりの実験研究の報告である。高齢者に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の具体例として、一応のマニュアルが完成している。

Traffic Safety Strategy(Traffic Safety Education) Proposals for Senior Citizens by Senior Citizens

Haruo SUZUKI^{*}

In order to apply the break to the continuing increase in traffic accidents involving senior citizens, we should offer a new system so that senior citizens become more motivated for their own safety by providing suggestions, planning and instruction themselves. This is a report on experimental research conducted by the H833 project in which regional “hiyari”(surprised) experiences. A tentative manual have been completed as a concrete of participatory, practical, hands-on traffic safety educatio for the elderly.

1. 研究の背景

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、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

ィに関する調査研究」^{*1} 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」^{*2} の成果の上になって行われたものである。

これら平成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

^{*} 千葉大学文学部教授
Professor, Faculty of Letters,
Chiba University
原稿受理 1997年6月30日

●この論文は財団法人国際交通安全学会研究調査プロジェクトH833「シルバーによるシルバー交通安全対策(交通教育)の提案」をもとにまとめられた。

^{*1} 「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」IATSS Review, Vol.21, No.3, pp.163~170、国際交通安全学会。

^{*2} 「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」IATSS Review, Vol.22, No.2, pp.129~138、国際交通安全学会。

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。さらに、そうしたことから高齢者の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。

「地域危険マップづくり」は後にも述べるように、地域の高齢者のヒヤリ体験をもとに、彼等の手で高齢者のための危険マップを作り、それを高齢者の安全に役立てようとするものである。一方、「シルバー・ドライバーズ・クラブ」は、地域の高齢ドライバーが自主的にドライバーズクラブを結成し、そのなかで高齢者の安全のためのボランティア活動や調査・提案活動などを行っていくというものである。ともに高齢者が受け身の存在として若い層からの働きかけを待つのではなく、高齢者が高齢者のために

提案し、働きかけるなかで高齢者自身を安全に向けて動機づけることを意図している。

本年度の研究テーマは、そうした問題意識からスタートした。

ところで、勸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」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たいへん喜ばしい。

ただ、そこで気がかりなのは、実施の初期段階では致し方ないのかもしれないが、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、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におけるDo段階のみの参加で、それで十分な参加だと考えられている。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

以上のような背景のもとづいてスタートしたのが本プロジェクトである。目的を整理すると、Fig.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、そのなか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。しかし、あくまで主体は高齢者だ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育てていくかの実験を試みようとしたのが本研究である。

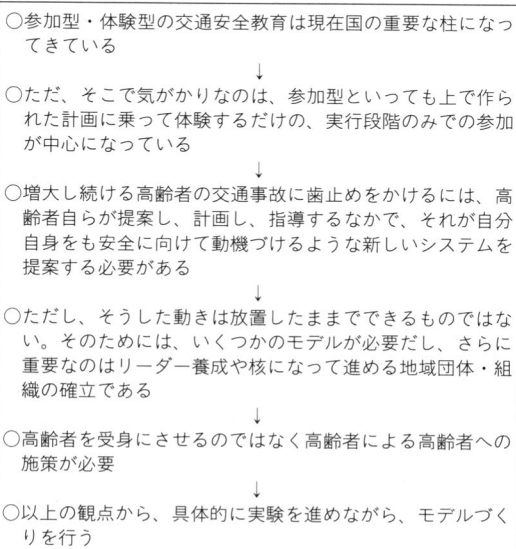


Fig.1 本研究の目的

本研究の今一つ重要なポイントは、「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、自らが達成感を得ながら活動することが大事であり、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、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り、一方、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を起こさせる、つまり安全に向けて動機づけさ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、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、自分たちのヒヤリ体験をもとに地図を作り、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」づくりの意味

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だが、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）を受け、「ヒヤリ地図」の方が高齢者のヒヤリとした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、ヒヤリとした箇所に色のついたタック・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、実験で参加したお年寄りたちが、自分の

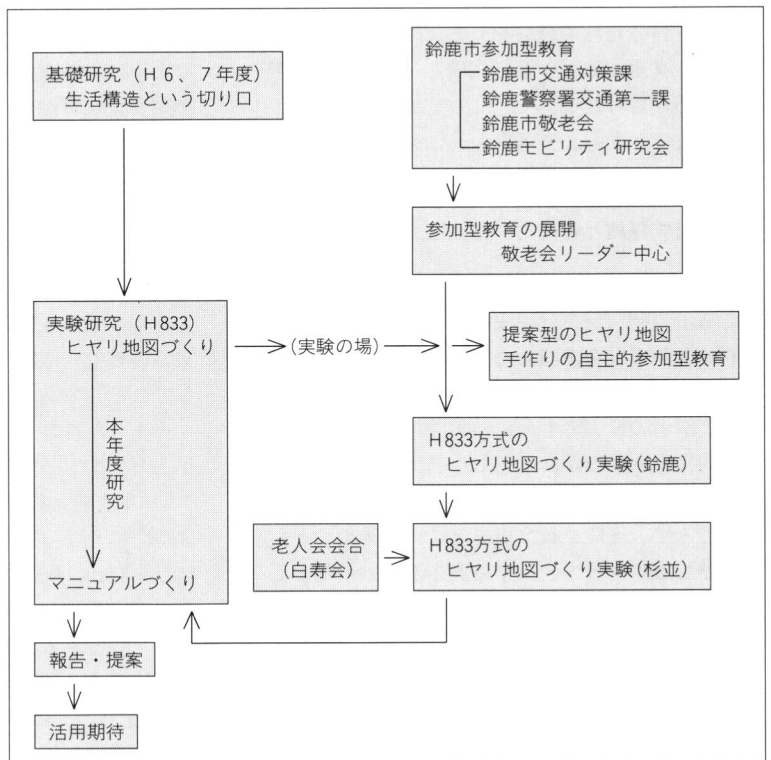


Fig.2 プロジェクトの流れと鈴鹿市・杉並区での実験

Table 1 あなたは今回の会合に参加してよかったと思えますか

	鈴鹿市稲生 (提案型)	鈴鹿市南玉垣 (H833型)	杉並区 白寿会 (H833型・ 大都市)
非常によかった	21(91%)	17(94%)	27(73%)
まあよかった	2(9%)	1(6%)	10(27%)
どちらともいえない	0	0	0
時間のムダだった	0	0	0
回収人数	23(100%)	18(100%)	37(100%)

Table 2 あなたがよかったと思うのは、どんな理由からですか(複数回答)

	鈴鹿市 稲生 (提案型)	鈴鹿市 南玉垣 (H833型)	杉並区 白寿会 (H833型・ 大都市)
楽しく作業ができた	1(4%)	2(11%)	3(8%)
危険な場所がわかった	9(39%)	16(89%)	27(73%)
安全を守ろうという気持が強くなった	18(78%)	15(83%)	13(35%)
いろいろ提案ができた	6(26%)	4(22%)	5(14%)
仲間づくり役に役立った	1(4%)	3(17%)	2(5%)
ただ何となく	0	0	0
その他	0	1(6%)	0
			無回答: 2
回収人数	23(100%)	18(100%)	37(100%)

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。

4. 研究経緯と鈴鹿市・杉並区での実験

本年度研究の全体的な流れは Fig.2 に示したとおりである。研究会では平成6年度および7年度の基礎的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、それを高齢者の協力のもとに、実際の集団活動の場で具体的に実験しながら修正し、具体的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、まず三重県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。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本田技研の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、そこがコーディネ

Table 3 このような会合に参加することを友人にすすめていと思いますか

	鈴鹿市 稲生 (提案型)	鈴鹿市 南玉垣 (H833型)	杉並区 白寿会 (H833型・ 大都市)
ぜひ参加させたいし、参加する人がいそう	22(96%)	16(89%)	22(59%)
参加させたいが、参加しそうな人はいない	1(4%)	2(11%)	5(14%)
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
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	2(5%)
			無回答: 8
回収人数	23(100%)	18(100%)	37(100%)

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ていた。鈴鹿市の老人クラブの会長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。

本プロジェクトとしては、そ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もと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、最終的に平成9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南玉垣地区で約3時間にわたって行われ、参加者の高い評価も得られた。Table 1~3は参加者に対するアンケート結果の一部を示したものであるが、「参加して非常によかった」とする意見が非常に多く、また、よかったと思う理由として「危険な場所が分かった」とか「安全を守ろうという気持ちが強くなった」などの比率が高く、われわれの目的が達成されていることが示されている。さらに、今後こうした機会があれば

友人にも「ぜひ参加させたいし、参加する人がいそうだ」という意見も多い。

以上のように、鈴鹿市では参加し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。そこで、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、アンケートではかなり高い評価は得たものの、なか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。ただ、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。そのなかで、テレビ局(NHK)からも「ヒヤリ地図」を中心にした報道番組(生活ホットモーニング)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が得られた。

5. 「ヒヤリ地図」づくりの実際

Fig.3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。用意するものと、作業実施の過程についての詳しい説明は後で行うが、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、どんな形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しれない。

それがすむと、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。参加してもらった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方が便利である。白地図については、後述するように、参加す

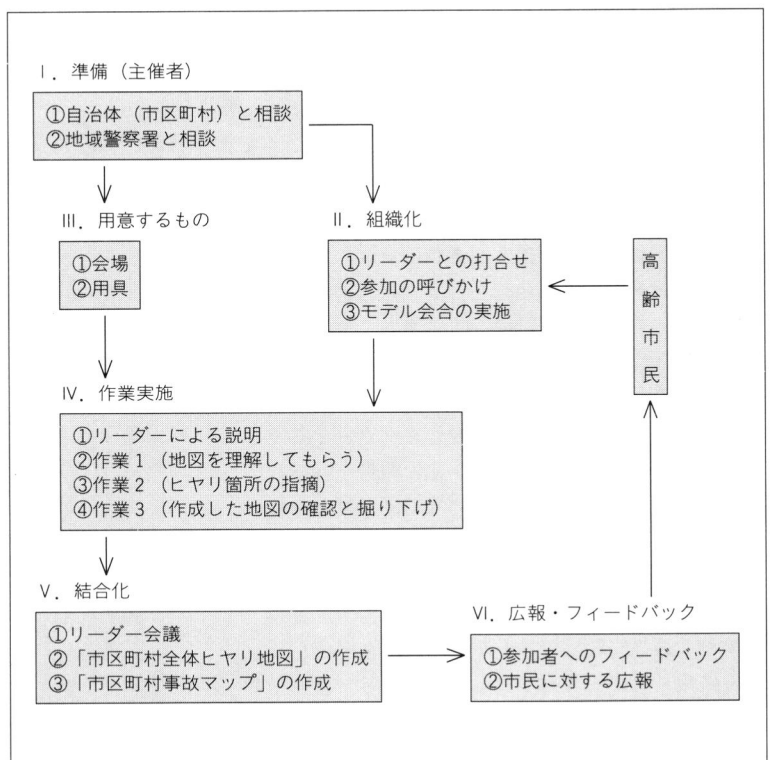


Fig.3 「ヒヤリ地図」づくりの過程

る高齢者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、それらを貼り合わせてつくる。大きさはおよそ1.5m四方ぐらいが適当である。

いよいよ作業当日を迎えると、まずリーダーが作業の趣旨や進め方を説明し、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。

次になすべきことは参加者に地図を理解してもらうということである。そのためには例えばその時の会場で印をつけるとか、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。

そして、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良く、たくさん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、皆でそのでき栄を話し合ってもらう。とくに、シールがたくさん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もとに発表してもらう。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、町内単位で「ヒヤリ地図」を作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」を作成することも考えられる。そこではまず、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。

なお、最終的にはでき上がった地図を配付しながらの広報・フィードバックも重要である。自分たちの作業の結果が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。

5-2 用意するもの

1) 会場

「ヒヤリ地図」を作る作業のために、あらかじめ準備しておかなければならないことについて少し詳しく述べたい。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。

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・ボードがほしい。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しれない。

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（Fig.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。

それから、白地図上に参加者が色分けして貼付す



Fig.4 ヒヤリ地図（杉並区白寿会にて）

るための用紙・タックシール5色程度が必要である。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・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・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（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四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ーカー（各色）を用意しておくことと便利である。

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するためのアンケート用紙も用意することが必要である。

5-3 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、Fig.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。リーダーは一方向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。そこでは、先に述べたヒヤリ体験のいくつかのケースのなかから、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しれない。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、そのなかでの地域の範囲の決定についても参加者と話し合う必要がある。これには参加者に地図を理解してもらう効果もある。また、堅くならず、積極的に発言してもらったり、作業をしても

- 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、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(マーカーで印を)
 - ・現在作業している場所の確認 (マーカーで印を)
 - ・地図上に参加者の居住地 (家) をポイントしてもらう
(一人ひとりマーカーで記入)
- ③ 作業2 (ヒヤリ箇所の指摘)
 - ・一人ひとりに貼付するシールを20枚程度配布する
 - ・歩行者としてヒヤッとした箇所(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(たくさん貼られたところはとく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を話し合う
 - ・とくにたくさん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

Fig.5 「作業実施」段階でなすべきこと

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しれない。

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、まず第一に地図を理解してもらうという仕事である。そのために、地図上の主な建物や道路などを確認し、マーカー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、これもマーカー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。

3) 作業2 (ヒヤリ箇所の指摘)

作業の第二段階は、いよいよヒヤリ箇所の指摘である。取り上げたケースについて色を決めた上で、一人ひとり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自転車に対し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(Fig.6参照)。

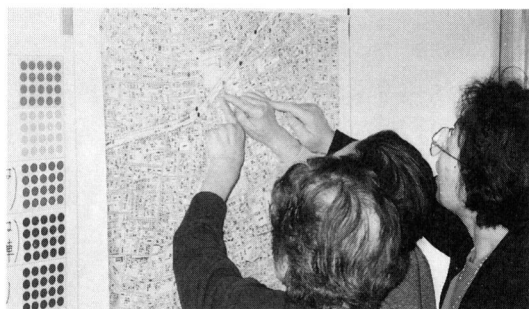


Fig.6 ヒヤリとした箇所にシールを貼る参加者（杉並区白寿会にて）

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。

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。たくさん貼られたところはとく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」ができてくる。

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。人対車が多いのか、人対自転車が多いのか、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。一人ひとり前へ出てきて、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。

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。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、それを出してもらう。リーダーはその記録をとり、報

告書をつくる。

6. 残された課題と今後の展望

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行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、またそのなか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。出来れば次の年度には、そうした実験研究を展開していきたいと考えている。

いま一つの課題は、こうしたわれわれ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、そのこと自体は有意義に思うのであるが、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研究成果として、完成度の高い「マニュアル」を作り、啓発のためのビデオなども作ってみたいと考え、平成9年度の研究課題としている。

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、自分たちの立場からだけでなく、例えば若い人たちに、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。こうした例に見られるように、「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。