

若い世代からの交通安全・防犯ボランティアの獲得
(高岡市)

提案・指導教員 高岡法科大学 法学部 専任講師 隅田 勝彦

(参加学生) 四間丁 心奏(4年) 寺岡 玲二(4年) 柴原 輝(4年)

1 課題解決策の要約

交通安全ボランティアに関する諸団体の活動内容や組織構成の見直しを行い、重複している活動や負担の重い活動については省力化していく。さらに、既存の団体や活動は残しつつ、スポット的なボランティアの参加を可能にする仕組みを構築する。

2 調査研究の目的

犯罪や事故の摘発・取締りは第一次的には警察が担っているが、普段の生活における交通安全や防犯は、地域ボランティアによる日常的なきめ細かい啓発活動や予防活動の占める重要性が高く、その存在意義は極めて大きい。しかし、周知の通り、交通安全・防犯のいずれの地域ボランティアにおいても高齢化が進んでおり、そのために後継者が不在または不足している地域があるなど、地域ボランティアへの参加の呼びかけや育成が課題となっている。一方で、現状の交通安全や防犯の地域ボランティアへ参加するにあたっては、仕事や家庭・余暇等との両立への懸念や、活動量の不透明さ、組織に所属することに対する心理的抵抗など様々な事情があると思われる。

そこで、ボランティア団体や活動の現状を調査し、ボランティア活動への参加を可能にする条件を探り、今後の参加者数の増加につながる解決策を提示する。なお、今回は、担い手不足がより深刻で、関連団体の数が多い交通安全の分野を対象に調査を行った。

3 調査研究の内容

交通安全に関わるボランティア団体の代表者やボランティアに従事している市民、高岡市市民生活課職員、学生など15名から計19時間にわたるインタビューを行った。年代は20代から70代で、数十年にわたってボランティアに携わっている方から参加を始めたばかりの方、まだボランティアに参加したことがない方など、男性10名・女性5名からボランティア団体や活動の現状を聞いた。また、交通安全ボランティアに全くあるいはほとんど参加したことの無い市民を対象にアンケートを行った。

4 調査研究の成果

(1) 年代

① 年代層

「若い世代」の獲得がテーマであり、交通安全と防犯いずれも全体的に高齢化が進んでいると言われているので、ほとんどが高齢者のようなイメージがあったが、全体的に見れば、30～40代などの子育て世代や現役世代もある程度の割合で参加していることが分かった。ただ、この30～40代は、保育園・幼稚園の保護者会や小学校のPTAの役員に就いた際に、いわば充て職のような形になっていたり、あるいは、必要に迫られて供出しなければならないなどの理由で、交通安全ボランティアに参加する形になっているので、入れ替わりが激しいようである（インタビューをした方は2年間で交代するとのことであった）。同様に、自治会の交通委員を母体とする場合も、比較的若い世代が参加しており、こちらは2年間よりも長く携わる人達もいるようだが、それでも、数年から十数年で終える傾向がある。したがって、現状ではやはり高齢者を中心とする層が、そのまま高齢化していく現象は避けられない。

② 現役世代と退職世代

現役世代は仕事や家事、子育てなどで忙しく、それに比べて時間の都合が付きやすい退職世代の方が、いわゆる「第二の人生」の生きがいといった面からも、ボランティアに適した世代ということになる。その意味では、60代が即戦力となるが、年金受給開始年齢や定年退職年齢の退職に伴い、70歳まで仕事を続ける人も多くなっている。

後述の「交通指導員」は70代の割合が高く、80歳を過ぎても熱心に活動している人達もいる。そうすると70歳を過ぎてから交通指導員になってもよさそうであるが、そのような希望があったとしても、残念ながら遠慮していただいているとのことである。これは、体力的な問題があるのと、それから、1～2年ではなく、ある程度、長い期間、務めてほしいからであるという。現在、70～80代で交通指導員を続けている人は、20～30代から数十年にわたって継続していたり、50～60代で始めている人が多い。せつかく70歳を過ぎて意欲があったとしても、そのような人材を活かすことができないのはもったいないが、「交通指導員」という比較的ハードなボランティアに限って言うと、やむを得ない面がある。こういったところに、ミスマッチが生じているといえよう。

そのように現場で活動するボランティアとは別に、交通安全に関するボランティア団体の役職（いわゆる「役」）の就任といった問題になると、様相は異なってくる。団体の会長・副会長（あるいは支部長・副支部長）・事務局長は60代後半から70代が多く、例えば、自らが70代半ば過ぎである場合、後継者を見つけるという課題に直面することになる。現状を前提とすると、60代が適齢期ということになるようだが、上述のように60代も「現役世代」なので、60代の間は「役職候補者」として続けてもらい、70歳でリタイアするのを待って、自らの後任に据えるという形を考えているようである。こう見ると、自分が辞める代わりに1人を選び出すので、必要とされる人数としては上記の交通指導員に比べて少ないように見えるが、組織全体を考えるリーダーの「役」に適している人材はなかなかいないとのことなので、交通安全に関する会合だけでなく、他の分野の会合においても、常に「適任者」を探しているようである。

(2) ボランティアの意識

若い世代にボランティアをする意識があるかどうか、あるいは、そのような意識をもっている層がどれくらいいるかという論点については、意識の問題でもあるので、正確に導き出すことは困難であり、少なくとも、公的な調査による統計を用いるべきではあるが、ここでは、交通安全に関して、今回のインタビューで把握できた範囲で述べることにする。

高齢世代は、「自分たちが若い頃は地域のために役割を果たしていて、人のためになるということに充実感を得ていたが、今の若い人達は自分や家族を優先しがちで、ボランティアにあまり関心がないのではないか」という意見が多い。担い手不足が深刻で、声をかけても断られてしまうことが多い現状からすると、そのような見方になってしまうのはやむを得ない。これに対して、若い世代（20代から40代）は、「ボランティアをやってみたいという人は結構いるのではないか」という意見であった。

この見解の違いは、「ボランティア」に対するイメージのギャップに起因しているように思う。高齢世代は、まさに自分たちが行ってきたように、長期間、日常的に活動する「ボランティア」をイメージし、若い世代は、単発的で、一種の「体験」としての社会貢献をイメージしているように見える。

(3) 「会合」「役」

若い世代のボランティアへの参加を阻害している一番の大きな要因がここにある。会合の多さに対する疑問や、役職が増えていくことへの恐怖感、「会員」になることへの抵抗感である。これは若い世代に共通している。

通学路の見守り活動のボランティアに参加したいと思って参加したが、そのような本来の活動以外の会合や地域のイベントへの参加を求められることが多く、それが大きな負担になっているとのことである。この「会合」とは、勉強会や懇親会である。勉強会については、これを運営する側からも話を聞いたが、例えば、自転車利用のルールの変更など、交通法規の改正に関して学ぶ必要があり、そのために警察を招いて定期的に勉強会を開催しているとのことである。懇親会はいわゆる飲み会であるが、勉強会も合わせて、「親睦を深める」ことに主眼があるのであろう。「イベント」は、交通安全を呼びかける啓発活動だけでなく、交通安全とは直接関係のない地域の行事も含まれる。仕事や家庭を優先せざるを得ない現役世代からすると、土日祝日のたびにそのようなイベントへの参加を求められてもほとんど参加はできず、さらに、不参加が続くことに対して引け目を感じるようになる。他方、交通安全のボランティア団体の運営者からすると、そのような地域のイベントに団体として参加することも、「地域貢献」であると考えているのだろう。

また、いったん参加してしまうと、その後も継続的に参加を求められるのではないかという「恐怖」を感じるという。若い世代の人が言っていたことであるが、ある時、交通安全のイベントで人手が必要なので、友人や知人を誘ったら喜んで参加してくれたという。ただ、「手伝うだけならいくらでもするが、会員になるのは遠慮したい」とのことである。会員になってしまうと、次から次へと参加を求められることになり、それに不安を感じる

という。また、成り行きで下部組織の「長」になったが、そのうちに上部組織の「長」になることを求められ、さらに上部の組織や、関連する他の団体の構成員になることも要請されるので（おそらくこの人は、上述の「適任者」に該当するのであろう）、それがとにかく恐怖でしかなく、結局、「長」などの役職者になると、際限なく「会議」が増えてしまう。こういった立場をそのまま次の人に引き継ぐわけにはいかないという（これに対して、高齢世代は、そのままの形で後任に引き継ぎたいと思っているのかもしれない）。

上記の勉強会にしても、このような会議にしても、結局は、配布されている資料の読み上げに過ぎないので、会議や会合そのものに対する大きな疑問も抱かれていた。これらは、若い世代からすると、データによる資料の送信や、少なくともオンラインの会合で代用できると考えるのであるが、高齢世代からすると、組織を維持したり親睦を深めるためには、対面での定期的な会合が必須とのことなのであろう。

(4) 交通安全に関わるボランティア団体

高岡市あるいは富山県が関係する交通安全に関する団体は、次の通りである。

- ① 高岡交通安全協会
- ② 高岡市交通安全推進協議会
- ③ 高岡市交通指導員連絡協議会
- ④ 高岡市交通安全母の会連絡協議会
- ⑤ 高岡市交通安全アドバイザー連絡協議会
- ⑥ 高岡地域交通安全活動推進委員協議会
- ⑦ 高岡市らいちょうクラブ連絡協議会
- ⑧ 高岡安全運転管理者協議会

紙幅の関係で、それぞれの団体の概要を詳述することはせず、本稿に必要な範囲に限定して述べることにする。

① 高岡交通安全協会

高岡交通安全協会の上位団体は富山県交通安全協会であり、富山県運転免許センター内にある。富山県交通安全協会は、県内に15の支部があり、それらはほとんどが警察署内に置かれている。

高岡交通安全協会には、会長、副会長、常任理事、監事、事務局が置かれており、33支部内には、支部長、理事、評議員が置かれている。この理事は、他の交通安全ボランティア団体のメンバーや自治会の交通委員が就いているようで、「理事」というと、堅い（高位の）イメージがあるが、一般の市民が入っていることが多いようである。

交通安全運動に関しては大きな役割を果たしており、他の団体と連携しながら広報啓発活動を行っている。警察に近い存在ではあるが、地域に根ざしているともいえる。

② 高岡市交通安全推進協議会

会長は高岡市長であり、市が主導的な役割を果たすことのできる団体である。市内に 32 の支部がある。他の交通安全ボランティア団体の代表者会議のような位置づけであるが、役員は、交通安全協会と重なっていることが多い。各支部の支部長は、交通安全協会の支部長が兼ねていたり、スライドして就任する例が多いという。

交通安全協会と密接に連携して活動しており、構成員も重なっているため似通った団体であるといえるが、交通安全協会は警察に近く、国一県一市という垂直的な構造になっているが、この交通安全推進協議会は、いわば「市が持っている」団体といえる。

なお、他の自治体にも同様の組織があるようだが、水平・垂直的な構造はないとのことである。

③ 高岡市交通指導員連絡協議会

交通指導員は、警察本部長あるいは市長から委嘱され（併任・市長単独委嘱の二種類がある）、警察官類似の制服が支給される。主に、通学路に立って子どもの交通安全を守る任務を担う。全体的には、交通安全運動期間や毎月 1・15 日に活動するよう奨励されているが、平日の児童登校時に毎日必ず活動している熱心な人達もいれば、仕事などの都合でほとんど活動できていない人もいようである。活動日は自分で決めることができ、活動内容については日報のような形で報告を求められておらず、実際に活動するかどうか自体は自由（任意）のようであるが、上述のように、本部長や市長から委嘱され、警察官類似の制服も支給されるので、全般的に意識が高いようである。委嘱は年単位であるが、長く続けている人が多く、特に高齢化が顕著なボランティアである。欠員が出やすく、いま活動をしている人達の中には、高齢（80代）のために引退したくても代わりが見つからず、仕方なく続けている例もあるという。インタビューをした方の話によれば、なり手がなかなかいないので、会合などで声を掛けたり、時には警察官と一緒に自宅まで行って勧誘することもあり、そこでいったん本人から承諾の返事をもっても、その者が家族と相談した結果、あとで撤回された例が何度かあったという。

高岡市交通安全推進協議会は、そのような交通指導員の団体で、高岡市内に 6 地区ある。地区単位では、勉強会のほか、地域のイベントに参加することもある。

どの交通安全ボランティアも担い手が不足しているが、この交通指導員は、一番深刻であるように思う。

なお、小学校の保護者が「旗当番」をしている地区では、その「旗当番」が活動できない曜日に交通指導員が入るなど、双方が分担して行っているところもある。

④ 高岡市交通安全母の会連絡協議会

その存在意義も含めて、今後、大きく変わりうる可能性があるのが、この「母の会」である。市内に 25 地区の「母の会」があり、その上部組織が高岡市交通安全母の会連絡協議会である。さらに、県の「母の会」もあるが、非常に興味深いのは、県の「母の会」の会

議の際に、「休会」として代表者が派遣されない自治体が増えているという事実である。

この母の会は、もともとは自治会の婦人部を母体としていたようであるが、各地の婦人部が解散したことによって、「母の会」が方々で岐路に立たされることになった。現在では、自治会やPTAの役員経験者が母の会のメンバーになったり（「独自の母の会」とする）、PTAの交通委員がそのまま充て職として母の会のメンバーになっているところ（「PTAからの母の会」とする）もあるという。全体的に見れば、「独自の母の会」も、「PTAからの母の会」に移行しつつあるようである。「PTAからの母の会」になると、どうしても活動は縮小してしまうので、そのような地区が増えれば、他の市町村のように、県の会議に代表者を派遣できなくなる事態にもなり得る。

今回インタビューをして、「母の会」の問題として浮かび上がってきたものは二つある。反射材の配布を行う「高齢者ふれあい訪問」と、名称問題である。

(i) 高齢者ふれあい訪問

「母の会」であるのに、高齢者ふれあい訪問を求められることに疑問を抱いているようである。高齢者宅の特定や訪問方法（いきなり行っても不審がられる）、配布方法（地区全体に公平に配布することが難しい）などについて、現場はかなり苦戦している。婦人部を母体としている母の会は高齢化しているところが多いので、そのような活動に親和性があるといえるが、そうでない地区は、「高齢者ふれあい訪問」の活動を求められるたびに困難に突き当たることになる。「独自の母の会」が存在するところでは、自治会と協同して「高齢者ふれあい訪問」をしている地区もあるが、「PTAからの母の会」では、困難を極める。毎年配布されているのでたくさん持っている、配布されていても実際には使っていない、本当に必要な人は自分で買い求める、車社会で歩くことが少ないのに反射材を着用して歩かれると逆に危ないなど、反射材の配布それ自体に疑問を持つ意見もあった。「高齢者の事故防止」ということで反射材の配布という発想になるのであろうが、配布を奨励するのであれば、それに適した団体に求めるべきであろう。

(ii) 名称問題

「母の会」という名称に違和感をもたれているようである。これは、昨今のPC（ポリティカルコレクトネス）やジェンダーの観点からの呼称の問題はもちろん、実際にも、母の会に男性が所属しているという事実や、子どもの安全は、母だけでなく、父や祖父母など家庭全体で守るべきであるという考え方による。上位団体が「富山県交通安全母の会連合会」となっている以上、高岡市が単独で「母の会」から名称を変更するのは難しいが、公的機関でPCが求められている以上、この「母の会」も、近い将来、検討が求められることになるだろう。地域によっては、「交通安全父母の会」としているところもあるようだが、シングルペアレントとの関連で問題が生じるかもしれない。「母の会」の名称を変更すると「何の会か分からなくなる」という意見もあるようである。ただ、後述のように、「らいちょうクラブ」があるので、その疑問は杞憂と言えよう。ちなみに、「全国交通安全母の会連合会」は、平成23年3月31日に解散している。

⑤ 高岡市交通安全アドバイザー連絡協議会

高岡市交通安全推進協議会が「市がもっている」団体であるのに対し、この交通安全アドバイザーは、「県がもっている」制度であるといえよう。

他の交通安全に関する団体が、昭和30年代から40年代にかけてのモータリゼーションの時代に設立されたのに対して、この「交通安全アドバイザー」の制度は比較的最近で、平成に入ってからである。他の交通安全のボランティアと兼ねている人が多い。市で「連絡協議会」が設置されているが、その組織性は非常に弱く、交通安全アドバイザーが個々に活動しているようである。ただ、従来の組織性が強い団体に比べれば、新しいやり方や多様なものが入る余地が大きいともいえるので、ある意味、希望がもてる団体（制度）であるといえる。アドバイザーの中には、熱心に活動している人もいる。

なお、自治会の中には、交通委員のうち、男性が交通安全アドバイザー、女性が母の会のメンバーになるところもあるという。

⑥ 高岡地域交通安全活動推進委員協議会

地域交通安全活動推進委員（地活）は、改正道路交通法に基づいて平成3年1月から開始された制度で、交通安全ボランティアに法律上の資格を付与することをねらいとしている。いわば「国」の制度である。県の公安委員会が委嘱する。実際には、他の交通安全ボランティアがこの「地活」を兼ねているようである。

市のレベルの地活の代表者会議が、高岡地域交通安全活動推進委員協議会である。

⑦ 高岡市らいちょうクラブ連絡協議会

幼稚園や保育園の保護者を母体とする交通安全ボランティアである。らいちょうクラブがある園とない園があるが、市全体で見れば、らいちょうクラブがある園の方が多いようである。その代表者の会議が高岡市らいちょうクラブ連絡協議会になるが、すべての園が代表者を出しているわけではない。

このらいちょうクラブのように、幼稚園や保育園単位で交通安全ボランティアを設けることができるのであれば、上記の「母の会」も、シンプルに小学校のPTA単位で設ける形にすることも考えられる。ただ、幼稚園や保育園の保護者はほとんど女性（母親）であるのに対し、小学校のPTAは男性（父親）がマジョリティのようなので、そうすると、名称変更の問題とも相俟って、「母の会」も結局、男性が多くなる可能性はある。

⑧ 高岡安全運転管理者協議会

道路交通法による安全運転管理者制度に基づいている。令和5年6月以降、高岡交通安全協会の部会としての位置付けになったことが特筆される。

5 調査研究に基づく提言

このままではいずれ立ち行かなくなるというのが、高齢世代と若い世代の共通の認識であるといえる。現状の枠組みのままでどうにかしたいというのも心情的には理解できるが、それでは解決にはつながらない。座して衰退を待つか、思い切ってどこかで大きな見直しを図るかである。

(1) 組織の合理化

企業は基本的には利潤を追求する存在で、優勝劣敗という市場経済の中で活動しているので、効率的な経営ができない企業は市場から退散することになる。国や自治体も、税金で運営されている以上、絶えず効率化が図られ、究極的には政治（有権者）のコントロールが及ぶことになる。組織内部での絶え間ない効率改善はもちろん、トップの交代による大幅な組織の見直しが図られることもある。そのような市場原理や公権力が及ばない領域（ボランティアなど）では、個々の組織内部はもちろん、組織の集合全体に対して見直しが図られる契機はほぼないといえよう（それがいいという面もある）。

上述のように、交通安全ボランティアに関する団体は、①～⑧のように多岐にわたっている。それぞれに設立の経緯があり、数十年にわたって活動を続けてきているが、実際には、メンバーが重複していたり、活動も重なっていることが多い。

結局は、予算や権限（主導権）について、市・県・国のいずれであるか、あるいは、警察あるいは行政のいずれであるかという組織の問題が大きいように思う。

ただそうはいっても、今すぐにいずれかの団体を消滅させたり、合併したりするのは難しいであろうから、まずは、構成員や活動の重複の実態を詳しく調査し、さらに、交通安全母の会のように、事実上の合理化（といえるかどうかは微妙である）が始まっている団体については、実態を調査して互いに情報を開示することが肝要である。その上で、重複している活動や組織については、役割分担を見直したり、効率化することを目指し、将来的には、高岡安全運転管理者協議会のように部会化したり、あるいは合併するという方途も考えられる。「担い手が不足している」と嘆く前に、その団体内部の活動や団体相互の関係を見直すべきである。現状の組織のままで、新しいやり方を受け入れるのは難しい。

「団体が多いことによって、間口が広くなり、ボランティアになるきっかけが増える」という見解もあるかもしれないが、担い手不足が深刻な状況で、さらに、ほとんどの団体で構成員が重複している現状では、その論法は通用しないであろう。

(2) スポット的な参加の仕組み

交通安全ボランティアは、多くの方々の善意や熱意によって支えられている。長年にわたって見守り活動を行ったり、自らの休息や余暇よりも、地域の行事を優先して心血を注いでこられた方々には心から敬意を表したいと思う。また、そこまで長期間ではなくても、個々の活動や行事を成功させるために、地道な準備をされている方々にも、同様に敬意を表したい。

ただ、今回の調査を通じて素朴に感じたのは、純粋な「ボランティア」といえるのかということである。もちろん無償で奉仕しているので、その意味ではボランティアではあるが、ボランティア（自発的）なものなのか、志願して活動しているのかという点では、若干の疑問を感じた。

最も担い手が不足している交通指導員が一番分かりやすい例で、長期間にわたって、頻繁に活動することを求められているという枠組みでは、引き受け手がなかなか見つからないのは明らかである。80歳を過ぎて引退しようにも、代わりが見つからなければ辞められないというのが実情であり、体調を崩して初めて辞めることができた例もあるという。これは果たして、本来の意味の「ボランティア」といえるのだろうか。

本来であれば、交通安全活動は、

A 見守り活動

B 交通安全教室

C 啓発活動

が中心になるべきところ、役職やそれに伴う会議、会合、懇親会、交通安全以外のイベントへの参加など、純粋なA～C以外のものが多く、若い世代のインタビューでも、この点に関する批判的な意見が強かった。

たしかに、A～Cを成り立たせるために、組織や会合があるとはいえ、それらの負担があることによって引き受け手がないという本末転倒の状況になっている。

現在、若い世代が交通安全ボランティアに入るきっかけは、結局、PTAや自治会といった「当番制」によるものがほとんどで、志願して入るといふ契機が見出せない。かろうじていえば、知人や友人を誘って、その行事に限って手伝ってもらおうというような機会であろう（そこで来てくれた人達も、「いくらでも手伝うが、会員になることは遠慮したい」とのことである）。

そこで、今後、数十年間という長期の試みとして、スポット的な参加を可能にする仕組みを構築することを提案する。

Aについては、不特定多数の市民が参加するようになると不安を抱かれると思うので、PTAや自治会などを対象に、回覧板アプリや独自に開発したアプリなどで、参加者を募ることにする。

Cについては、将来的には、既存あるいは独自に開発したボランティア専用の（交通安全に限らない）アプリを用いて、スポット的な参加を可能にする仕組みを設けたいが、そのようなアプリの普及には時間がかかるので、まずは、上記の①～⑧のすべての構成員（ただし、希望制）に対して、メール配信という形で、啓発活動の案内を発信し、参加者を募集する。その前提として、①～⑧が関わるすべての啓発活動の情報を一元化する。当初はメールによる申込みとしておいて、適切なアプリを発見あるいは開発できれば、アプリによる案内や募集をして、それ自体を長期間にわたって普及させる。せつかくなので、災害支援や福祉、環境保全など様々なジャンルのボランティアと共同で開発するのが望ましいであろう。

Bについては、これも子どもと接する機会が多いので、不特定多数の市民を最初から募集するのは難しいが、AやCの進展具合を見て、いずれかの方法で行うようにする。

6 課題解決策の自己評価

今回は、市役所側の示唆もあり、交通安全のボランティアに限定して調査研究を行ったが、防犯についても応用できるので、交通安全ボランティアで新たな方法が受け入れられるようになれば、これを防犯にも応用したいと考えている。

ボランティア団体の高齢化傾向は、交通安全や防犯に限らず、近接している領域だけでも、保護司や消防団など、どれも同様な問題を抱えている。そのため、「これを行えばすぐに解決する」といった特効薬のような解決策を見つけるのは困難である。

そこで、まずは「5 調査研究に基づく提言」の「(1) 組織の合理化」で示したように、現状を変えることを恐れず、実際に起きている状況を追認（肯定）して、人為的に組織を構築し直していくということが重要である。(1)を成功させるためには、交通安全ボランティア全体に対する方向性を伝え、各団体の状況を正確に把握することが必要である。

また、「(2) スポット的な参加の仕組み」も、各団体の協力が必須であり、人員や開発費なども必要になってくる。これを実現することができれば、ワークライフバランスややりがい、生きがい、高齢化社会への対応など、すべての面において活力のある社会になるであろう。全国に先駆けて、この高岡市で新たなモデルを構築して発信していくべきだと考える。