

交通専門官養成機関の設置構想

国際交通安全学会 004プロジェクトチーム*

暴走族の問題を始めとする青少年の交通安全教育には、従来の学校教育課程における健康・安全指導という枠を越えて、より一層の多面的、総合的アプローチと指導力の向上が求められている。しかし、現状では他の分野に比べ、交通安全の担当者、指導者に対する専門的教育、研修は、質、量ともにはるかに遅れている。交通専門家の養成と、それを受け入れる社会的基盤の整備が、交通安全教育の充実を図るための急務と考える。こうした認識になって、交通安全指導者の専門的養成を目的とする「交通大学」の設置と、それを包む制度的な整備を提唱し、その内容について試案を述べてみた。

Conception of Establishing Educational Institutions to
train Traffic Specialists

IATSS 004 Project Team*

For the traffic safety education of the younger generation to cope with such problems as the “bosozoku,” or hot rodders, it is necessary to further improve the traffic safety guidance in addition to the existing guidance for health and safety in the course of school education. At present, however, the education and training for persons in charge of traffic safety fail to come up to the quality and quantity of those in other fields. It is considered urgently necessary to foster traffic specialists and complete the social foundation accepting them if perfection in traffic safety is to be expected. In view of such recognition, we would like to propose the establishment of a “Traffic University”, with the same level as regular university education, which aim is to foster specialized instructors in traffic safety. In this paper, problems with the present social system related to traffic safety education will be discussed, and our tentative scheme for the “Traffic University” including curriculums will be presented.

1. はじめに

西日本における暴走族の実態を把握することから出発した本プロジェクトは、昭和50年度においてその実態と問題点、および暴走族と同年代高校生のサンプルとの比較研究を行ってきた。

これらの研究経過の上に昭和51年度は、次のような研究を進展させた。

- (1) 前年度行なった「高校生の興味についての調査」(愛知県立全日制高校13校、2,550名)、および「現代青年の興味についての調査」(西日本各地

における暴走族136名)を一層詳細に分析した。

- (2) 前年度の研究内容「暴走族と高校生に見る車接近の背景要因の研究」を調査協力13校の担当教員の方々に示し、日常の高校生指導体験と照らして調査結果が妥当であるかどうかを検討するとともに、高校生段階の車志向の心性の奥にあるものについての意見を交換した。
- (3) 暴走族の日常生活と一般的な物の考え方、感じ方を知るために、調査対象とした愛知県在住の暴走族との座談会を試みた。各個人宛の招待状によるためか、2名の参加しか得られず所期の目的を達するには到らなかったが、本プロジェクトチームとしては、暴走族の生活の一面をかいまみることができた。
- (4) 警察の厳しい取締り、検挙、処分等は暴走族問題に対して短期的、即効的効果を十分に挙げ得る性質のものである。だが、次々と生まれ出てくる暴走行為者予備軍は一向に減らず、状況はこれまでと変わらないままで進行している。

*メンバーは以下の4名である

長山泰久 大阪大学助教授(交通心理学)

Yasuhisa NAGAYAMA Associate Professor, Osaka Univ.

長町三生 広島大学教授(人間工学)

Mitsuo NAGAMACHI Professor, Hiroshima Univ.

鈴木昭弘 愛知医科大学教授(眼科学)

Akihiro SUZUMURA Professor, Aichi Medical Univ.

長岡利貞 愛知県教育委員会指導主事

Toshisada NAGAOKA Supervisor, Div. of Health and Physical Education, The Board of Education of Aichi Prefecture

この報告は長町、長岡が執筆した。

本プロジェクトチームは、暴走族の問題から、さらに青少年一般の車問題にまで視野を広げ、これらの問題を長期的、根源的角度からとらえ、今後の日本の交通社会にとって何が最も重要であるかを念頭において討議してきた。

その中でわれわれは、現在の日本における車・道路使用の原則の欠如、青少年に対する車・道路使用についての適切な指導の欠如、特にコミュニティにおける指導層の欠如、交通専門家の養成の必要性、その人たちを受け入れる社会的基盤の整備などで意見の一致をみるにいたり、本プロジェクトとして交通大学構想を提言することになった。

以上の研究内容は『暴走族と青少年問題に関する研究報告——交通専門官養成機関の設置構想——』（昭和52年10月）に「車志向者の予測に関する研究」（第1章）「ライフサイクルにおける青年」（第2章）「学校教育における安全教育の問題点」（第3章）「交通専門官養成機関の設置構想」（第4章）「暴走行為への発展過程」（第5章）としてまとめ、詳述した。

本稿はそのうちの第3、4章を転載したもので、改めて交通安全教育の担当者の専門的養成と、そのための社会的システムの開発、整備を提言したいと思う。

2. 学校教育における安全教育の問題点

2-1 安全に対する要求や自覚の乏しい風土

わが国は一般に気候が温暖で、自然の脅威にさらされることは少なく、危険や災害といえは一過性の台風あるいは地震があるくらいで、これらも「待てば日和」と、災禍の過ぎ去るのを待つという考え方が国民に強かった。これに比べ、ヨーロッパその他の地域では歴史のはじめから、悪疫の流行や慢性の戦争、外敵の侵入、また交通路に出没する盗賊に脅かされてきた。従って、彼らの日常生活は、絶えまない、危険との対決の連続であったとみることができる。その中から、彼らは、自ずと、「安全な生活」を強く憧れ、それを「安心できる生活」へ、さらには一層「快適な生活」へ高めようとする努力を続けてきた。安全の確保のためには、各自が応分の投資をすることは当然のことと考えられたし、一層確かな安全のためには、市民の共同・連帯の必要なことも学んできた。わが国にはこのような伝統が乏しいためか、安全を教育の課題とする発想は近代教育100

年の歴史の中でも最も新しい領域であるといえる。

もっとも、学校は、いつも危険が予想される工場や事業場とちがって、本来、「安全」な場所と考えられていた。それが、教育の場所が学校敷地内から、校外に展開されるようになり、修学旅行や遠足中などに交通事故が発生したり、登校途中に交通事故に遭遇する事例が増加してきたことから、これらへの対処の方策として、「安全教育」が論じられるようになった。戦前の教育学の標準書「教育学辞典」(岩波書店 昭11-15)には「安全教育」の項目はみえていないが、戦後の「教育学事典」(平凡社 昭29-)にはこの語が登場し、上述の事情を反映している。

一方、学校管理下における児童生徒の災害も増加し、とくに「管理責任」あるいは事故に関する「補償」との関わりで安全が論じられることも多くなった。そこで、これらへの対策として、「日本学校安全会法」(昭34.法198号)が制定され、日本学校安全会が設立されて、災害に対する医療費の給付業務その他を開始した。昭和51年度の医療費等の給付件数は985,837件、給付率は4.39%、給付総額は5,006,770,000円にのぼっている。このように、児童生徒の災害の多発と医療費の給付ということから、「学校安全」の用語が、教師の間に定着するようになった。学校における安全教育が上述のごとき背景で成立したことが、日本における安全教育を特色づけるとともに、またその限界をも示している。

2-2 教育課程における安全教育

文部省は激増する児童生徒の交通事故に対処するため、昭37年、昭和41年及び昭和42年に通達を出し、交通安全教育の推進を示しているが、その大要は、児童生徒を交通事故から守るための当座の訓示的内容であって、安全教育・交通教育の基本的理念を示すものではなかった。その後「交通安全指導の手びき」(文部省 昭42)、「小学校安全指導の手びき」(文部省 昭47)及び「中学校安全指導の手びき」(文部省 昭50)が刊行されて、一応安全教育の方向が示されることとなった。

高等学校における安全教育は、現行の「高等学校学習指導要領」(昭和45年10月15日 文部省告示 281号)の第1章総則 第2節第4款「体育」の中に示されている。ここに「健康で安全な生活を営むに必要な習慣や態度を養う」の語がみえている。奇異のようであるが、「安全」の問題が「体育」の中に括られて述べられている。ここでいう安全は「生活安全」と「交通安全」の2つの分野に大別されている。こ

ここで述べられている安全に関する指導は、教科の「保健・体育」の時間のほか、教科以外の教育活動等を通じて、全教師によって行なわれること、つまり、安全に関する指導は分散学習という形をとることが示されている。これを表示すればTable 1のごとくである。

またこれを年間指導計画として展開した1例を示せばTable 2のごとくなる。

以上、教育課程の中に市民権は得たものの、安全教育はいくつかの問題をかかえている。交通安全指導に関してはことに問題が多い。とくに高校における交通安全指導を考えたときその感が深い。高校生は各種運転免許取得可能な年齢に達し、交通社会参加者として一段と重要性をもつとともに、交通社会における加害者ともなりうる年代である。また高校生のオートバイ等による交通事故死は年間500人を数えるという事実は問題の重要性と緊急性を示している。

職業課程を置く高校では免許取得を志向する生徒やオートバイ等を運転する生徒が多く、そのため一

時的に学校内に落ち着きみられぬ状況がうまれて問題行動が続発したり、交通事故や違反の生徒が増加して、その事後処理に忙殺されるというのが実情である。また、オートバイ等の購入や運転の開始に伴って、家族にアノミ的状況が生まれ、子どもの指導に困惑する事例も少なくない。このように、高校生のオートバイ問題は、上述した健康・安全指導という枠の中では把え得ないことが多く、一層多面的、総合的なアプローチが求められている。実際には継起する事例の指導に多くの努力が傾けられてはいるものの、必ずしもその成果は十分なものではなく、熱心な担当者の中にはこの指導に疑問をもつ者まであらわれている。指導力の充実を期するためには、従来の交通安全教育の問題点を整理検討し、新しい視点の確立が望まれる。

以下、いくつか問題点を挙げてみよう。

(1) 交通教育か安全教育か

「学習指導要領」には「健康で安全な生活を営むに必要態度」の育成を安全教育の目標に置いている。この総括的規定それ自体に誤りはないが、日常

Table 1

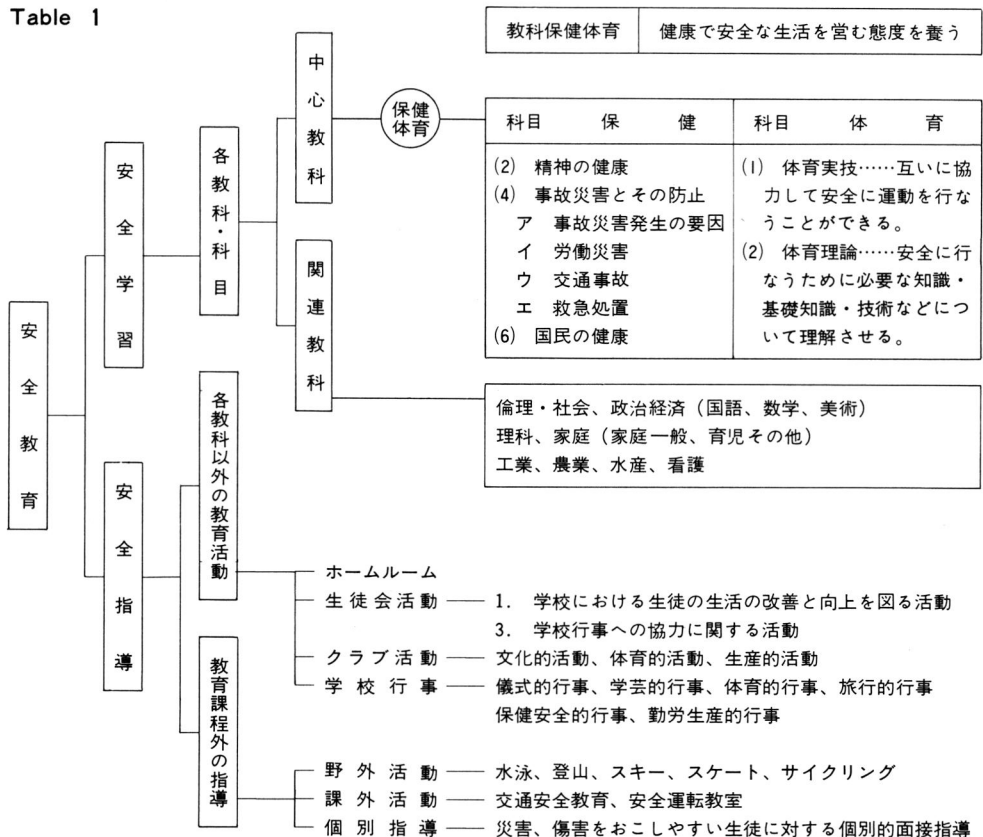


Table 2. 高等学校安全指導全体計画 (例)

区分 月	月の指導重点			各教科以外の活動					安全管理	課外指導 その他関係事項
	ホムルム			3年	学校行事 (保健・安全的行事)	生徒会活動	安全管理	課外指導 その他関係事項		
	1年	2年	3年							
4	通学時の安全	②通学時の安全 ③通学時の安全 ④通学時の安全	②通学時の安全 ③通学時の安全 ④通学時の安全	②自転車利用と交通安全	②自転車・二輪車安全教室	②通学状況調査 ③保健・安全委員会編成 ④安全教室運営参加	②通学路の安全点検	②通学路の安全点検	②運転免許所有者の講習会	
5	校内生活の安全	②クラブ活動と安全 ③歩行者事故の原因と防止	②実験・災害、作業と安全 ③ホームルームやクラブ活動の安全点検	②人間の行動の特性と事故災害	②防災訓練(地震)(全国)	②防災訓練の協力活動	②防災訓練実施計画 ③健康管理面の調査	②防災訓練実施計画 ③健康管理面の調査		
6	安全点検活動の徹底	②自転車の構造と点検整備	②ホームルームやクラブ活動の安全点検	②事故災害と安全管理		②安全に関するボスター・職業自転車等の安全点検活動参加	②校舎内外の安全点検 ③プールの安全対策	②校舎内外の安全点検 ③プールの安全対策	②自転車、二輪車の安全点検	
7	校内活動の安全	②水泳、キャンプなどの安全	②修学旅行の安全	②自転車とレクリエーション		②安全に関する広報	②校外活動の各計画の検討	②校外活動の各計画の検討	②救急法講習会(希望者)	
9	交通安全運動の協力活動	②自転車事故の原因と防止	②自転車事故の原因と防止	②二輪車、自動車の特性と交通事故	②自転車・二輪車安全教室	②安全教室運営参加				
10	体育活動の安全	②教科体育と安全	②体育行事と安全	②スポーツ事故の原因と防止		②体育発達参加 ③体育委員会、クラブ委員会による検討	②運動場、体育用具等の安全点検	②運動場、体育用具等の安全点検	②体育祭	
11	事故災害防止の意識の高揚	②高校生に多い事故災害の原因と防止	②二輪車の事故原因と防止	②安全運転の条件と運転者の心得		②安全に関する写真展 ③文化祭運営参加 ④保健・安全委員会(調査)			②文化祭 ③二輪車安全運転教室(希望者派遣)	
12	非常災害時の安全活動	②非常災害と安全行動	②緊急処置とその方法 ③二輪車と安全運転	②非常災害と安全対策	②防災訓練(火災)(全校)	②防災訓練の協力活動	②ストーブの安全点検 ③防災訓練実施計画	②ストーブの安全点検 ③防災訓練実施計画		
1	交通安全意識の高揚	②自転車の走行と安全	②運転免許と交通法規	②交通安全防止の安全な生活	②交通安全法規講習会	②安全に関する広報				
2	安全な環境を考える	②環境の条件と安全点検	②道路・気象条件と自転車の走行	②交通安全と防止		②保健・安全委員会の安全点検活動参加	②校舎内外の安全点検	②校舎内外の安全点検		
3	安全な生活の反省	②人間と車の環境	②交通事故の発生とその処理		②保健・安全的行事の反省、評価	②年間活動のまとめと反省	②学校安全の評価	②学校安全の評価	②課外の安全指導の反省、評価	
備考										

(高等学校 自転車に関する安全指導の手引、日本交通安全教育普及協会編 P. 18)

の生活安全の領域ならばともかく、今日、子どもが置かれた交通状況や、将来の交通参加者として、社会から期待される資質の育成という視点からすると、かなり間伸びのした表現であるという印象をうける。交通場面は一層動的であり、創造的な対人関係を取り結ぶ場である。ここでは安全は一層動的な性格をもち、また安全を創り出すために成熟した人間的な行動が求められている。「学習指導要領」のこの規定を読むかぎりではこの点が明瞭ではない。安全教育の原点ともなるべきこの点について、より原理的、哲学的な考察が求められる。

また、「学習指導要領」は基本的には生活を「衣食住」的な発想でおさえている。今日、急速に重要性をました移動・運輸・コミュニケーションは「衣食住」に付随するものとしてしか取りあげられていない。「移動」ということについての国民的対応という発想はみられない。従って、指導の内容も、交通に関する不安全事象たる事故や違反に対する関心が先行して、交通（移動）の背後にある哲学には思い至らぬのである。交通に関する指導は、警察官の出席に始まり、警察官の退場に終わるのが現実である。交通教育か安全教育かの問題は今後とも論議されてよい問題である。

(2) 交通安全担当者の位置づけ

教育課程における交通安全教育の位置づけは一応明らかである。しかし、実際指導の担当者が、学校の校務分掌上、どのように位置づけられ、かつ機能しているか、これはとくに問題が多い。学校の立地条件から、児童生徒の登下校に交通上多くの危険を伴うところでは、学校は否応なしに、交通安全指導を教育計画の中の重要な柱とせざるを得ないし、指導組織も強力なものとなる。担当者も管理職に次ぐ指導力豊かな教師が配される。しかし、このような事例は例外的なものであって、一般に安全に関する管理職の配慮は十分なものとはいえない。担当者が、新卒、新任であったり、他分掌の人員配置の埋め合わせ人事で決定されることすら稀ではない。担当者は職務に熱意を持ち得ないまま次年度に転属を申し出ることになる。

一方、交通安全の指導が、事故や違反者の指導から出発したという事情もあって、多くの高等学校では交通安全担当者は生徒（生活）指導部に所属することが多い。いきおい、交通（あるいは安全）に関して問題をもつ生徒も、非行その他問題行動の生徒と同様な指導をうけることが多い。もっぱら規律（規

則）違反という視点からだけ追求されることになる。

「交通」あるいは「安全」という視点を欠落した交通安全指導はないはずであるが、交通安全指導の名の下に行なわれている指導の実態は遺憾ながら上述のごとくである。この指導理念の不在は、前記(1)と関連していることはいうまでもない。

(3) 担当者の資質

現在、学校において交通（安全）教育を担当する教師の中で、交通（あるいは安全）について、教師として専門的教育を受けてきたものは絶無に等しい。すべてが素人教師であり、現行の教員養成大学の課程に変化がない限り、交通（安全）教育は素人教師によって行なわれることになる。文部省および各都道府県教育委員会はここ数年、とくに交通安全を中心とした安全教育のための指導者の研修に努力を重ねてきているものの、その研修期間ひとつを取りあげても、担当者の専門的養成とはおよそかけ離れたものである。それは例えば、産業教育・生徒指導・教育相談等、他領域の研修の量・質と比べれば明瞭なことである。

この点、交通安全教育の担当者が研修を深めることができるような社会的システムを開発するとともに、交通安全教育の担当者の専門的養成は急務と考えられる。

3. 交通専門官養成機関の設置

3-1 設置のための前提

今日では、自動車は経済的流通のためにも、また生活の用具としても不可欠の道具である。それは自動車の普及率が4人に1台の割合になって、欧米のそれにどんどん近づいていることからわかるし、また自家用車にいたっては、テレビや冷蔵庫と同程度くらいに、生活の上で必要不可欠な道具のひとつになっている。

ところで他の機器と異なって、自動車は運用を誤ると人間を死傷に至らしめるという危険性も持っているところから、それを使用する当事者は正しい使い方の知識と機能をもつ必要がある。しかし、自動車の安全使用や、さらには都市交通にかかわる他の人々の交通安全に対する知識や認識は今日に至ってもそれほど高いとはいえない現状である。

これからもモータリゼーションがまだまだ深化することを考えるならば、このままで放置するのではなくて、交通社会が文明化の一般的姿であることを前提として、交通システムと人間との調和をはかりな

がら、交通社会に住む人間側の交通安全意識の深化を推し進めるための社会的システム化を考える必要がある。そのために、ひとつは交通専門官養成機関としての「交通大学(仮称)」の設置を、またそれを包む社会システム化としての社会整備をここに提案する。

「交通大学」はドライバーではない人間、つまり幼稚園から高校、大学までの子供達と一般社会人に対する交通安全指導者と、企業等に属するドライバー及びその他のドライバーに対する交通安全指導者とを、養成する機関であり、それ以外に、交通にかかわる専門家(交通警察官・交通損害保険にかかわる者、その他)などを養成する。

3-2 交通大学の設置案

(1) 設立趣意

今日のようにモータリゼーションの普及にもかかわらず年間1万人余りの死亡者が発生しているなど交通にかかわる問題が山積しており、それは文明利器としての交通システムの運用にかかわる国民の知識と認識の不十分さに原因があると思われる。

本大学は大学の設定基準を十分満たし、見識と教養とを十分に備えた人格の陶冶を旨とするともに、交通及び安全に関する専門的教育を授けることによって、学校、企業あるいは社会における交通安全意識の普及と、交通システムの正しい運用に関する専門的な援助ができる人間の養成を行なって、将来のわが国の交通安全に寄与することを目的とする。

(2) 単位修得

1) 教養課程	人文科学	12単位以上	} 36単位以上
	社会科学	12 "	
	自然科学	12 "	
	外国語	{ 第1外国語 8単位以上	}
		{ 第2外国語 4 "	
	保健体育	4 "	

2) 専門課程 130単位以上(卒業論文も含む)

(3) 卒業後の資格

- 1) 学校交通安全指導士(学校交通安全コース)
- 2) 企業交通安全管理士(企業交通安全管理コース)

3) 中、高校の体育教職免許

(4) カリキュラム

1) 教養課程

A. 人文科学系列

哲学	4 単位
日本史	2 "
西洋史	2 "
国語	4 "
心理学	4 "
教育学	4 "

B. 社会科学系列

社会学	4 単位
社会心理学	4 "
法学	4 "
経済学	4 "

C. 自然科学系列

数学概論	2 単位
統計学	2 "
統計学演習	1 "
物理学力学	4 "
力学演習	2 "
化学概論	4 "
生物学	2 "
生理学	4 "

D. 保健体育

保健体育論	2 単位
体育実技	2 "
公衆衛生	2 "

E. 外国語

英語	8 単位
仏語	4 "
独語	4 "

2) 専門課程

2 学年

交通技術史	2 単位	
プログラム序論	2 "	
交通心理学 I	2 "	
人間工学	2 "	
教育方法論	2 "	
教育心理学	2 "	
青年心理学	2 "	
児童心理学	2 "	
運転技術論	2 "	(2 輪)
"	2 "	(4 輪)
" 実習	2 "	

3 学年

自動車工学 I	2 単位
" II	2 "
" 演習	1 "
交通工学 I	2 "

交通工学Ⅱ	2	解剖学	2	事故分析	2
" 演習	1	交通法学Ⅰ	2	交通規制論Ⅰ	2
環境工学	2	" Ⅱ	2	" Ⅱ	2
環境演習	1	経営学	2	" 演習	1
都市論	2	カウンセリング	2	運転適性論Ⅰ	2
交通人間工学	2	" 実習	2	" Ⅱ	2
交通心理学Ⅱ	2	4 学年		" 演習	1
交通経済学	2	企業安全管理論Ⅰ	2 単位	ロアジール論	2
流通論	2	" Ⅱ	2	社会教育論	2
交通事故統計論	2	" 演習	1	損害保険実務論	2
交通医学Ⅰ	2	学校安全管理論Ⅰ	2	卒業論文	5
" Ⅱ	2	" Ⅱ	2		
救急医療学	2	" 演習	1		

3) 教職課程

教職（体育科）については下記の要項に基づく単位履習をしなければならない。

(注) 右記の科目のうち次のように振替えることができる。

1. 体育管理＝ロアジール論 (4 年次)
2. 体育生理学＝ $\begin{cases} \text{生理学(2)} \\ \text{(2 年次)} \\ \text{交通医学(4)} \\ \text{(3 年次)} \end{cases}$
3. 学校保健 (4 単位のうち 2 単位)
＝学校安全管理 (4 年次)
4. 体育衛生学 (4 単位のうち 2 単位)
＝公衆衛生学 (2 年次)

その他の科目については本学の体育関係科目(右記)より履習させる。

(注) 右記のように振替えることができる。

- 教育原理(6単位のうち4単位)
＝教育学(1 年次) 2 単位
＝教育方法(2 年次) 2 単位
 - 教育心理学
(4 単位のうち 2 単位)
＝児童心理学もしくは青年心理学
- | | |
|----------|----------|
| 3 年次 | 4 年次 |
| 教育原理 (2) | 教育実習(4) |
| 道徳教育 (2) | 教科教育法(4) |

① 一般教育課程

分野	一般教育科目				第 1 外国語	第 2 外国語	保健体育科目		計
	人文(2科目以上)科学	社会(2科目以上)科学	自然(2科目以上)科学	選択科目			保健体育理論	体育実技	
必修単位数	8	8	8	12	8	4	2	2	52

② 教科に関する専門科目

履習内容	体育原理	体育管理	体育生理学	体育衛生学	学校保健	体育実技	体育に関する選択科目		選択科目	計
							実技	理論		
必修単位数	6	2	6	4	4	6	2	4	40	

③ 本学に開設する体育系科目

2 年次	3 年次	4 年次
体育実技 5 単位	体育実技 5 単位	体育実技 2 単位
体育原理 4 "	体育原理 2 "	体育理論 2 "
		体育衛生学 2 "
		学校保健 2 "

④ 教職に関する専門科目

履習内容	教育原理	教育心理学	教科教育法	道徳教育	教育実習	計
必修単位数	6	4	4	2	4	20

(5) 本学の特徴

1) カリキュラムの特徴

カリキュラムには

1. 企業交通安全管理コース
(4年次 企業安全管理Ⅰ, Ⅱ必修)
2. 学校交通安全管理コース
(4年次 学校安全管理Ⅰ, Ⅱ必修)
3. 事故分析鑑定コース
(事故分析、損害保険実務論 必修)
4. 交通警察コース
(事故分析、交通規制論Ⅰ, Ⅱ演習 必修)

の4コースに分かれるが、このうち2～3を同時に修習して幅広い知識をもつことができる。

2) 実習、演習

交通を問題とする建て前から、全学生が自動車運転の教習を受けて免許を取得することができる(公安委員会からの試験免除)。

また安全指導や事故鑑定の専門家養成をねらいとするところから、これらの内容について実習や演習を主体とした教育によって実務能力を十分に育成する。

3) 教職免許

現在の学校教育のシステムでは交通安全は保健体育の中のひとつとした見方があるので、体育関係の単位修習によって新しい形の体育教職免許を与える。

(注) この場合、「ロアジール論」「社会教育論」も、教職課程の科目に振り当てることができる。

4. 交通安全に関する社会整備

4-1 現状の問題点

交通安全意識普及の対象を分けると一般社会人と自動車免許取得者(いわゆるドライバー)とに分けられる。

(1) 一般社会人の問題点

一般社会人を学校に所属する者とそうでない者とに分ける。前者については幼稚園から大学までになるが、幼稚園から高校までは一応、文部省令によって交通安全指導が行なわれることになっているけれども、指導者がこの分野についての専門的な教育を受けないままに指導を行なっているところに、効果と一貫性の点で問題点がある。とくに幼児、児童期の事故数、中学校の自転車事故、

高校生の2輪車事故の現状からみると、十分な専門的な知識をもつ指導者による適切で配慮された指導が必要である。

生徒、学生以外の人については特に教育を受けるチャンスはないが、強いていえば社会教育を受けることができる。従って社会教育主事のような資格者で交通安全を主として指導する専門家がいると、一般社会人の交通安全意識の高揚に効果が期待される。

(2) 教習関係

自動車教習所の指導員には専門的な知識と円満な人格をもった人達がこれに当たるべきであろう。

また違反、事故等によって免許停止を受けた場合の処分者講習についても、単なる訓戒でなくて人格の変革による安全意識をもたせる必要があり、そのためにも教育心理の専門的知識をもつ人が当たることが望ましい(移動スクールも同様)。

(3) 企業の安全管理

企業の交通安全管理については、運輸省による運行管理者、公安委員会による安全運転管理者がそれぞれ組織化されているが、これらは年に1回受ける講習会でこと足りることはなく、また管理者自身の変更もあることからみて、法令に基づいた専門家を当てて指導、管理させることが望ましい。また中小企業に関しては、交通安全の専門家によるコンサルティングを受けさせて徹底させることが望ましい。

4-2 交通専門家の職業

以上のように考えると、交通専門家のねらいには養成と彼らが社会的に効果的な役割が果たせるような整備と資格づけが必要になってくる。

(1) 学校交通安全管理士

各市町村の教育委員会の交通安全指導主事は学校交通安全管理士の資格をもたねばならない。この場合、この資格によって学校安全一般が取り扱えるものとする。

学校の教師で交通安全指導に当たる者もこの資格をもつことが望ましいが、法令では定めない。

新交通安全指導主事は、そのもつ専門的知識と能力によって幼稚園、小学校、中学校の交通安全指導者の指導と養成に当たる。

県教育委員についても、同様の規定が当てはまる。

(2) 各企業における安全管理者

50台以上の車両によって運輸を業務とする企業、

及び1,000人以上の従業員を擁する一般企業においては、企業交通安全管理士の資格を有する者を1名以上雇用し(安全運転管理者は現行通りおく)安全管理の任に当てるものとする。ただし、事業所が多く分散する場合にも資格者の数に変化はない。

上記の規準以外の企業では、社外の企業交通安全管理士による定期的指導を受けることとする。

上記、社内、社外の管理士については申請によって登録許可を求めねばならない。

(3) 自動車教習所等

自動車教習所の指導員及び安全運転学校の教師については2級(2年等の短期)の学校交通安全管理士の資格を有する者とする。ただし、校長については、1級(4年)の学校交通安全管理士の資格を有する者でなければならない(移動スクールの経営者は1級、指導員は2級とする)。

(4) 損害保険業務

自動車損害保険の業務は2級の損害保険士の資格を有する者でなければ、取り扱うことができない。

また、1級の損害保険士は事故鑑定の能力を役立てて、裁判所の鑑定に従事してもよい。

4-4 国家試験内容

	交通法規	規制論	自動車工学	安全管理指導	教習	交通心理	運行管理	学校安全実務	都市交通	損害保険	鑑定論
1. TSMD(1)	○	○	○	○	○	○					
2. TSMD(2)	△	△	△	△	○	△					
3. TMS C(1)	○		○	○		○	○				
4. TSMS(1)	○		○	○		○		○			
5. TSMS(2)	△		△	△		○		○			
6. TSM (1)	○		○	○		○			○		
7. TSM (2)	△		△	△		○			○		
8. TSMA(1)	○		○			○			○	○	○
9. TSMA(2)	△		△			○			△	○	

△印：試験内容がやや易しいことを示す。

注1. 交通大学卒業生は国家試験免除

注2. 交通警察の管理者として5年以上の経験者は、法規、規制免除

注3. 交通心理は交通人間工学、交通医学を含む

注4. 学校安全実務は、自転車、2輪車安全を含む

注5. 処分者、講習担当者も2級の取得が望ましい

4-5 暫定措置

「交通大学」が設立以降も卒業生が巣立つまでに時間が経過するので、この案が公示された後3カ年間は、次のような暫定措置をとる。

1) 現行の資格者に次のように新資格が取得できるようにする。

(1) 国家試験のための講習会

(2) 国家試験のための通信教育及びスクーリング

(3) 国家試験は個別科目合格を順次重ねることができる。

2) 暫定期間中は交通大学設立準備機関*を設け、準備機関が年2回程度の講習会(あるいは通信教育等)及び国家試験を実施する。

暫定期間が終了した後は、国家試験のみを担当する。

3) 2級免許については、各都道府県公安委員会の管理のもとに交通安全管理協議会を設け、協議会が講習会、及び国家試験を代行できる。ただし、暫定期間終了後も継続することができる。

*例えば、国際交通安全学会付属研究所

4-3 現行制度と新提案との比較

現行	新提案	コード
1. 自動車教習所校長 (公安委員会審査)	1級交通安全管理士	国家試験 TSMD(1)
2. 自動車教習所指導員 (公安委員会審査)	2級交通安全管理士	国家試験 TSMD(2)
3. 交通安全管理者 (届出制)	現行のまま 50台以上、1000人以上 企業交通安全管理士 (上記以外、企業交通安全 管理士の指導を受ける。)	国家試験 TMS C(1)
4. 都道府県教育委員会 学校交通安全担当者 (保健体育課長)	1級学校交通安全管理士	国家試験 TSMS(1)
5. 交通安全指導主事	2級学校交通安全管理士	国家試験 TSMS(2)
6. 都道府県交通安全担当者 (交通安全対策課長)	1級交通安全管理士	国家試験 TSM(1)
7. 都道府県交通安全担当者 人口5万人以上の場合	2級交通安全管理士	国家試験 TSM(2)
8. 損害保険実務担当者	1級損害保険管理士 (事故鑑定可能)	国家試験 TSMA(1)
9. 損害保険実務担当者	2級損害保険管理士	国家試験 TSMA(2)