

今後の交通安全教育のあり方

富永 誠美*

モータリゼーション時代の交通安全教育を論ずるにあたり、先ず内外の交通安全教育について概観し、今後のあり方について言及することにしたい。

もとより国外の場合はそれぞれ各国の国情、歴史や背景の違いもあって、交通安全教育の進め方にも相違があり、また交通安全教育の分野は未開拓の分野が多いので、いろいろの試みがなされており、その評価に至っては国が異なればなおさら困難を極めることはいうをまたない。

The Future of Traffic Safety Education

Seimi TOMINAGA*

In discussing traffic safety education in the age of motorization, first an overview of both domestic and foreign traffic safety education is given. Future developments are also touched upon.

Obviously in the case of foreign countries they each have differences in terms of their national character make-up, and cultural and historical background. It is therefore only natural that there also be differences in terms of the way we progress in the field of traffic and transportation safety education. Furthermore since the field of traffic safety education is one which is as yet undeveloped and uncharted, a range of experiments or tests are being carried out. When there are these differences between nations, it goes without saying that it will be all the more difficult to make adequate comparative evaluations.

1. 幼児の交通安全教育

1962年9月、オーストリアのザルツブルグで開催された第6回国際交通工学並びに道路安全会議は、学齢前の児童に対する交通安全教育の問題を議題として討議した結果、次のような決議を行なっている。

「道路交通の安全を実現するためには、学校における交通安全教育を強力に実施することが極めて効果的である。ということは各国におけるこれが実施結果の示すところによって明らかであるが、学齢前児童の交通事故率が極めて高いことを示している統計的事実、さらにはこれらの年齢の児童の人格、行動習性が反抗期の始まる3歳頃から形成されるという事実から見て、これらの子供が小学校に入ってから交通安全教育を始めたのではすでに遅すぎる。子供に対する交通安全教育は、すべからず学齢前の年齢の時期に始められなければならない。この会議に参加した各国の代表は、それぞれの自国において、このような学齢前児童に対する交通安全教育が強力に実施されるよう、最大限の努力をすることをこ

に決議する」

1-1 イギリスのタフティクラブ

タフティとは動物のリスのことである。子供のアイドルの動物で、しかも正直で規則を守るというのでリスを選んで名づけた。

このクラブができた動機は、1930年にイギリスは史上最高の子供の交通事故の死亡者1,685人を出した。王立事故防止協会(The Royal Society for the Prevention of Accidents 略してROSPA ロスパ)は学校の交通安全教育の推進を開始したが、1961年には車輛の増加にもかかわらず767人と半減した。しかし、この事故を分析すると340人という半数以上は小学校に入る前の幼児であることが判明したため、1961年12月にタフティクラブを組織するに至った。入会金を取めると会員になれるバッジが与えられる。また、タフティを中心とした物語の絵入りのタフティブックが送られる。集団教育の辺石訓練(カーブドリル)の「必ず一時停止し、右を見て、左を見て、もう一度右を見て、道路を渡る」は有名である。また遊戯が終わった後、人指し指、中指、くすりゆびの3本の指を立て、「私は、必ず、停まります」と大きい声で復唱を行なう。日本流で言えば、

* (社)日本交通科学協議会副会長
Vice-President, The Japanese Council of Traffic Science.
原稿受理 昭和53年12月26日

3本指の誓いということになる。

イギリスばかりでなく海外にも支部組織があって、現在会員は約200万、わが国の幼児クラブもタフティクラブのアイデア導入といってよい。¹⁾

しかし、イギリスでも、カーブドリルではもはや複雑になった交通事情にそぐわなくなったということで、カーブドリルは廃止されてグリーンクロスコードに代わった。例えば、「右を見て左を見て、もう一度右を見る」だけでは、後から来る左折車もあって十分でない。左右ばかりでなく、後などあらゆる方向を見なければならなくなっている。東京の幼稚園児の中にも、左右を見たのに事故に会った子供が出ている。

グリーンクロスコードは1971年に、カーブドリルに代わってつくられた。

グリーンクロスコードは、

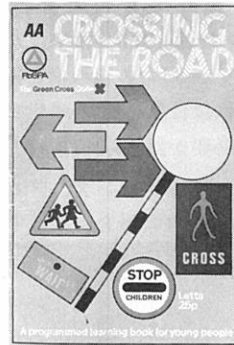
- (i) 先ず横断するのに安全な場所を見つけ、次いで停まる。
- (ii) 道路の縁石近くで立つ。
- (iii) 周囲を見る、そうして耳を傾ける。
- (iv) 車が接近していれば、その車を通過させよ。そうして再びすべての周囲を見る。
- (v) 車が近くにきていなければ、道路をまっすぐに歩く。
- (vi) 横断する間ずっと車を見、耳を傾ける。

横断するのに安全な場所を探す。左右ばかりでなく、すべての周囲を見る。耳を傾けるなどが変わっている。

イギリスの特色は **thinking** (考える) であるが、ロスバとAA (オートモビル・アソシエーション 自動車クラブ) が共同して出している若い人への本『道路の横断』でも、絵を描いて、「どこで渡るのが安全か」を考えさせて、正しい答えを出しているといった具合である。

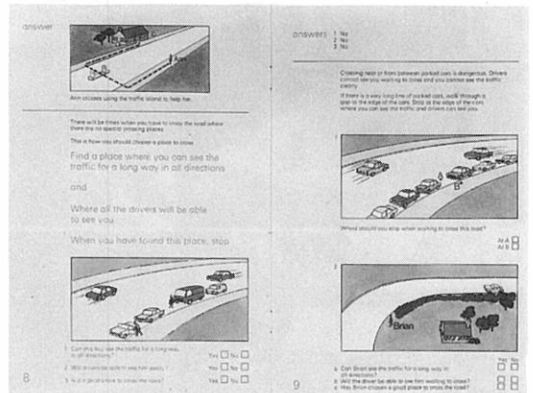
1-2 スウェーデンの家庭教育

イギリスの集団教育に対し、クローズアップされてきたのは幼児の心理の発達を重視した交通安全教育で、スウェーデンを中心として北欧諸国が取り上げている。幼児は3歳児から7歳児までの間心理の発達は激しいものがある。それぞれの心理状態に応じた教育をやらねばならないというものである。さらに、幼児の心理の特性を家庭の母に教えて、交通安全教育を家庭の母に指向するものである。ステイナ・サンデルス女史がノルウェーにヒントを得て、1969年に幼児交通安全研究所を組織し、先ずコンピュ



「道路の横断」の表紙と内容の一部

The cover and a part of contents of "CROSSING THE ROAD" an illustrated book for children



ータで満3歳の誕生日を迎える幼児の全家庭に、3歳用の本を送る。幼児クラブに入会すれば、半年ごとに本が来る。本は「色と紙とは子供の言葉」であるとして、スウェーデンでも他に比類がないといわれる9色の色刷りであり、紙の質も子供は活発なので、破られたり汚くならないよう上質の厚手の紙が用いられている。教材の組立はサンデルス女史の研究の結果に基づくものであり、単なる絵本ではなく、組み合わせたり、手で工作するものを中心となっている。例えば、3歳児には左右の区別は無理であり、ひとりで交通環境に出すな、を建前とし、遊ぶのはどこで遊べばよいか、車はどこに来るかにとどめて

裏側には両親向けに子供の心理状態の説明がある。会費は前半期と後半期にそれぞれ20クローネ(当時で約1400円)で、本は実質190クローネ(当時で約12000円)見当もしている。初め損保協会が47%を補助していたが、国会でも20万クローネ(約1000万円)財政援助することを決定している。

別に『交通のなかのこども』という著作を出しているが、交通環境は大人の世界であり、子供たちの能力や行動習性を考慮に入れて設計されたものでないことを強調している。²⁾ 例えば、スウェーデン国家

交通安全庁の交通安全資料もこの影響をうけており、170cmの大人の見る道路環境の世界と100cmの子供が見る世界とは異なり、駐車している1台の車の横を通過する車が大人に見えても子供には見えない。子供になって周囲の環境を点検する必要が訴えられている。

なお、この考え方はデンマーク、オランダ、フィンランドにも及び、イギリスも家庭の母を中心にす



上=170cmの大人が見る世界

The visual range viewed by a 170cm tall adult

下=100cmの子供が見る世界

The visual range viewed by a 100cm tall child



スウェーデン交通安全庁から全国200万家庭に配布された交通のPRパンフ「謎に満ちた人々を知ろう」(1967年)の表紙(写真は、道路を子供に解放したテストケースの風景)

The cover of P.R.pamphlet "Let's know unknown people," which was delivered to 2 million families by Traffic Safety Agency in Sweden. The photo shows the experiment to open the road for children to play freely

るやり方を導入し、トラフィック・チャイルドクラブをつくらうと検討を行ない、3歳児1000人の母親の意見を聴取中である。

2. 学校(幼稚園)の教育

2-1 スウェーデンの教育

1967年9月3日左側通行から右側通行に切り替えが行なわれたのを機に、師範学校で交通安全教育の教育方法論を行ない、69年秋から全先生に対し、テレビ放送とタイアップして速成講座のスクーリングを行なっている。

1940年から学校教育の正科に取り入れ、1、2、3年生は年間18~22時間、4、5、6、7、8、9年生には20~24時間を設け、下級生には近所の道、車の進行方法、踏切など、中級生には自転車の構造、乗り方、上級生には生物学(運転しているときの筋肉の状態)、心理学、神経の反射のしくみ、モベットの構造、自動車の構造など。ただし教科書は作製せず、キャンペーン用の資料や年間の注意資料を使用している。

2-2 フランスの教育

1957年7月26日にルネ・コティ大統領は法律第57831号で「道路交通法規の教育を組織し普及化することを目的とする法律」を公布し、58年11月28日ドゴール大統領時代に行政規則が政令で出された。

これによると、公立初等教育諸施設、私立小学校、職業見習教習所、国立高等中学校(リセー)、公立高等中学校(コレージュ)、私立中等教育施設等の初等諸学級(小学校課程)および前期初学級(中学校相当課程)では学科は毎月道徳、公民教育の時間のうち半時間が当てられる。初級課程までは歩行者、中級課程では自転車、上級課程ではモーターつき車輛に必要な知識となっている。実習は体育、野外活動の時間の中にもめられる。

師範学校では毎年3回の講習会もしくは実習会を設ける。

2-3 ドイツの教育

ADAC(西独自動車クラブ)は交通安全教育に熱心で、先ず生徒向けの教材Welt des Verkehrs(交通の世界)4部を作成している。第1部はグルンドシューレ(基礎学校)1年生向けSehen und Erkennen(見ると認知)、第2部は基礎学校2~4年生向け、Fragen und Verstehen(質問と理解)、第3部はハウプトシューレ(主要学校)、リアルシューレ(実科学校)、ギムナジウム5~6年生向けEntscheiden

und Sich Bewähren (決定と自己防護)、第4部は主要学校、実科学校、ギムナジウムと職業学校7~10年生向けPlannen und Verantworten(計画と責任)で、生徒向けの問題集と指導用の資料をつけている。また、各学年向けの年間計画も用意されている。

学校での交通安全教育は州によって異なるが、バイエルン州では1953年に交通安全教育が学校で始められたが、交通事故の増加に伴い1961年から特別の授業を行なうことになった。1年に4~8時間を交通専門に、一部は警察官が巡回している。ミュンヘン市警察には1956年から安全学校が附属し、69年現在で22人中8人が学校巡回を担当していた。

ドイツ全体では3つの師範学校で交通安全教育の指導がなされている。

ドイツの先生に対する交通安全教育セミナー

ドイツは幼稚園および、小、中学校の先生に対し、交通安全教育のセミナーを組織的に実施しているのが注目される。オーストリアもドイツのセミナーを導入し活発に実施している。

ドイツを5つの地方に分け、それぞれに次のセミナーを設置している。

(1)Quelle(クエルレ)Verkehrsinstitut ノルドライン、ウエストファレン州を対象に1957年に最も早く設立しており、州の公益法人の経営である。

(2)コルンタール(シュトットガルト郊外)のInstitut für Verkehrssicherheit(交通安全研究所)バーデン-ヴェルテンブルグ州を対象に1966年設立。州の独立管理局が経営している。2カ年半に5000人が参加し、ここではブレーキの実験などの実習も行なっている。

(3)ミュンヘンのLehrerseminer Süd(先生のセミナー南部)はバイエルン州を対象に66年設立、ADACとVerkehrswacht(交通監視協会)が経営。夏休みなどの休暇期間を除き年間フル運転し、幼稚園のセミナーは4日間、小・中学校の先生は5日間で、年間30回のうち10回が幼稚園の先生である。年間700人の講習(うち女教師300人)を実施している。

(4)ベンデストルフはVerkehrseminer Nord(先生のセミナー北部)でブレーメン、ハンブルグ、ニーデルザクセン、シュレスヴィッヒ、ホルスタイン、ベルリンを対象に1966年設立。ADACと交通監視協会の経営。

(5)フランクフルト・アム・マイン(先生のセミナー中部)ヘッセン、ラインランドプラッツ、ザール州を対象に1969年設立。同じくADACと交通監視協

会が経営。

セミナーの講師は大学教授や交通専門家などから成り、カリキュラムもできている。財政は宿泊費、旅費、講習料の費用の半分は州の文部省、半分は連邦にあるDeutsche Verkehr Sicherheits Rat(ドイツ交通安全委員会)から出ている。この委員会は連邦交通省、ADAC、交通監視協会、自動車メーカー、保険団体、他の自動車クラブ、職業別グループなどから構成されている。セミナーの事務や電話代などは経営者負担となっている。

ADACの「先生のセミナー」の担当責任者Kleiner氏は次のように述懐した。

われわれはパイオニヤーとして15年間セミナーを続けている。そもそもドイツでは師範学校で交通安全教育の指導を行っていないので、当時のバイエルン州の文部大臣に、「現在学校で交通安全教育が実施されているが、教える先生は何処で交通安全教育の指導を受けているか調査したが、どこにおいても実施されていないことが判明した。ついてはこれを如何にされるや」と文書を提出したところ、返ってきた返事が「ご意見ごもっともである。しからばどういう風にすればよいか」とあったので、民間団体に働きかけて先生のセミナーを始めたのである。このように開拓者としての役割を15年続けてきた現在では、もうそろそろ文部省が引き取ってもらいたいものである。

ドイツの訓練センター

後述するスイスのチューリッヒにあるものと似た訓練センターが283カ所(うちシュル石油138カ所)あって、警察官が指導官となって、小学生に対し学課および実地の指導を行なっている。

1969年ドイツのシュトットガルト郊外のある幼稚園を視察したところ、教室内で保育さんがわれわれのために、子供に交通安全ゲームを実演させてくれたが、近く付近の40の幼稚園の先生方が交通安全教育の参観に来ることになっていると述べたが、当時のわが国の現状を照らしあわせて大きなショックを覚えたことがある。

2-4 イギリスの教育

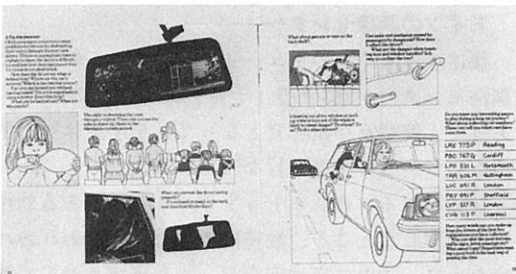
先生向けの本の作成

イギリスの学校の独立色彩は強く、教科書も指定されていないとのことであるが、本年初め幼稚園や小学校の低学年と高学年の先生に対する本が作成された。作成したのはトランスポート・アンド・ロードリサーチラボラトリー(国立道路調査研究所略し

てTRRLとReading大学(ロンドン西方レディングにある)の教育センターである。まず世界各国からこの種の資料を蒐集したが、参考となるものはなかったという。作成までには3カ年の日時を要した。初めに人を新聞広告で募集したが満足な人が得られなかった。当初TRRLとReading Univ.とは別々に作業したが、後半の18カ月間は週3日の共同作業となった。本(題名「Children & Traffic」)は3部から成り、第1部は5~7歳の幼稚園の先生用、第2部は7~9歳、第3部は9~13歳の小学校低学年と高学年の先生用である。本の内容を見ると、イラスト、写真、絵の責任者が記載されていて、細心の注意が払われているのが分かる。ともすれば文章は熱心に討議され、配慮されるが、絵になると画家任せとなり、画家のプライドを傷つけないよう遠慮することさえあるが、この本では写真や絵の責任者が交通をよく知っていることが窺える。



「Children & Traffic」の表紙と内容の一部
The cover and a part of contents of "Children & Traffic," an illustrated book for children



第1部に既に視認の死角の問題が出ており、例えば、子供の半分を立てせ、半分を坐らせ、鏡を持ったひとりの子供が前に出て、どれだけ鏡で見えるかを確かめる方法が出ている。また、子供が円形に並び、やってくる自転車かどの位置から見えるかなどの指導のやり方が出ている。頒価は1ポンド25ペンスでイギリス最大の書籍店マックミランから出されたが、政府色が出ないようにするため政府刊行物として出さなかった。初版は4万部で学校や交通安全専門家が求めた。これに要した費用は人件費を含め6万ポンド(約3000万円)である。

プロジェクトの中心人物TRRLのシェパード氏によると、なぜ、この本を作成したかの動機については、イギリスの教師に交通安全教育が教育として成り立つことを知ってもらうためと、運転できて交通に関心のある教師に交通の知識を伝えるためであるという。それでもなお受けいれそうもない教師には別に「all about me」とか「skills and spills」など本の中に交通安全の1章を設け、交通安全の考え方や心構え、態度などを記している。

いずれにせよ幼稚園や学校の先生向けの本は世界で初めてとあってよい。

イギリスは自転車の技能証明の基準を定めている。ただ統一はされていなく、また、強制的なものでもなく、推薦制度のものである。

2-5 スイスの訓練所

西ドイツのフランクフルト、ブレーメン、ハノーバーやスイスのチューリッヒ、ベルン、ジュネーブなどに交通訓練センターがある。教室や準備室のほか、実習のコースもある。チューリッヒの場合をみると、市の条例で実地指導をうけなければならぬこととされている。

幼稚園のとき2回、小学校に入ると1年生、4年生、6年生の3回講習を受けることとなっている。市は警察に管理と運営を委託し、専門官10人を常置している。教師引率のもとに、1クラス約40人が先ず教室で目と耳から交通安全の知識を得る。教材の作成に努力が払われ、例えば、最初スライドで交通事故現場の様態を写し、なぜこの事故が起こったかを学童に質問し、学童の回答は黒板に記される。次にフィルムによって事故の原因を説明することになるが、実際に撮影したフィルムに漫画や線画で子供の動きが描かれており、ほんものの自動車が漫画、または線画の子供をひいたような画面が作られている。黒板に書かれた回答で誤ったものは学童自身の手で消され、最後に正しい回答が残る。このような事故を防ぐにはどうすればよいか解説される。後半は実地の指導が行なわれ、時には質問も発せられ、テストもされる。

スクールパトロール

登校下校のとき、上級生が学童の交通整理に当たるスクールパトロールは1930年代にアメリカで誕生し、第2次大戦後ヨーロッパに影響し、スウェーデン、スイス、ドイツ、オランダ、オーストリア、ギリシャなどで行なわれている。アメリカのフォード会社がスポンサーとなって世界のコンクールを催してい

る。ただイギリスはわが国と同じく大人が役割を担って、退職官吏などから成る traffic warden (交通監視人) の大人を用いており、車は traffic warden の指示に従い、停車しなければならぬ義務を負わされている。

3. 高校、大学におけるアメリカの教育

高校、大学の交通安全教育は、いうまでもなくアメリカが独自の分野を樹立している。車が下駄代りのアメリカなればこそといえるが、しかし、アメリカにおいても努力の歴史が積み重ねられている。

今日、アメリカのほとんどの州は高校における交通安全教育を義務化している。また、州内の高校も義務化されているのが多い。72年当時で義務化は全体の60%になっている。

まず全生徒が交通安全教育の授業を教室で受けている。年間30時間で、教材はAAA推薦の "sports man-like driving" や "Tomorrows driver" など数冊があって、安全の基本の哲学や距離の目測と実測などの訓練などがある。実際の運転訓練 (最低6時間) は希望者だけとなっていて、エージェンシーから無償寄贈の車やレンターのシュミレーションなどを使用している。この定められたコースを合格した人は運転免許年齢に達しなくても限定免許が附与され、25歳以下の独身男子が高い自動車保険も州によって異なるが、イリノイ州では5~20%保険料が割引かれている。教育と免許と保険がリンクされているのが味噌で、フランスも導入を検討中である。

高校の交通安全教育の費用はカリフォルニア州で生徒1人に対し50~55ドル、イリノイ州で45ドルかかるというので、ロスアンゼルス教育委員会のセイフティ・アンド・ドライバー・インストラクション・セクションの Cecil G. Zaun 氏は州議会に働きかけ、1946年に交通違反の罰金 (駐車を除き、動的違反) 20ドルにつき1ドルの特別財源で賄う法律を通わせている。イリノイ州は免許料の一部18ドル更新時8ドルから支出している。アメリカ全体についていえば、州が財政援助をしているところとしていない州に分かれ、援助の場合は免許登録料か、物品取引税などの特別会計から支出している。

高校の交通安全教育の義務化の効果に関しては、高校において運転教育課程を修了した運転者は、受けなかった運転者に比して事故率が低いことを示している。例えば、アメリカ保険情報協会の報告によれば、コネチカット州では9年間の長い調査で事故

発生率が少ないとされ、ネブラスカ州ではハイスクール訓練グループの違反率は4.8%に過ぎないとされている。

カナダのオンタリオ州

カナダのオンタリオ州は交通問題に熱心な所であるが、高校においては生徒の80%が学校内での交通教育ばかりでなく、学校外で運転免許を受けるための運転教育が行なわれ、この運転教育の経費は文部省ならびに運輸省から補助されている。

ニュージーランドのオークランドの場合

オークランドでは自動車学校のインストラクターを20年間つとめた Falwasser という個人が、高校の巡回教育を74年から実施している。市内26の高校を巡回し、5時間の交通法規、5時間のシュミレーター (アメリカのものを改良)、5時間の路上訓練で費用は36ドル。受講者の70%が試験に合格すると、年2回巡回し、トヨタとコカコーラがスポンサーになっている。

アメリカの大学の教育

前述したアメリカの高校での交通安全教育の指導者は、州によっては検定制度を設けているところがあるが、多くは大学に安全教育の講座が設けられ、運転教育科の科目15時間を修了した修了証書が高校の交通安全教育の教員免許となっている。1970年現在ドライバーと安全教育コースを設けている大学は256大学、1100のコースとなっている。これらの大学では高校における交通安全教育に従事する者ばかりでなく、交通工学、交通取締、トラック輸送監督者などのための講座が開設されている。

4. アメリカの「大統領交通安全実行計画」

——教育委員会に交通安全教育専従者を設置——

アメリカには交通省ができるまで、大統領直轄の交通安全委員会が設けられていて、1963年ケネディ大統領下に改訂の「大統領交通安全実行計画」を立てている。

これによると学校における交通安全教育の実施計画の樹立については、

- (i) 学校における交通安全教育の重要性
- (ii) これを実施する責任が学校にあること
- (iii) 実施に必要な財源の入手方法

等についての認識から出発しなければならない。

学校における効果的な交通安全教育計画の樹立に絶対必要な条件として以下のものが挙げられる。

- (i) 当該学校制度の中に交通安全教育を採り入れ

るべきか、また如何なる教育内容とすべきか等のことは、学校管理者および理事会が指導的にこれに当たること

(ii)十分に交通安全教育を受けた担当教師を得ること

(iii)交通安全教育が組織的になされること

(iv)十分に検討され、かつ効果的な教育に必要な資料および一定教育課程を有すること

(v)学校交通安全活動の計画立案に当たっては生徒にも参加の機会を与えること

(vi)学校交通安全教育の効果を測定して、これを再評価する制度を有すること

(vii)交通事故の経験に基づいて学校交通安全活動計画を変更していけるようにすること

(viii)学校交通安全教育について、その地域社会からの広範な協力が得られるようにすること

生徒たちに、原因と結果との関係を探究させるように訓練すべきである。例えば、ある児童が自転車に衝き当たったとすれば、その事故の原因を児童自身に究明、決定させることによって、同一事故を再度おこさせなくするであろう。

安全教育の管理の勧告

州の教育当局は、各地区の学校交通安全教育を監督し、調整するために、十分な資格のある専従職員をおくべきである。ロスアンゼルス市をはじめ、教育委員会の中にしっかりした安全教育の課がおかれ、専従職員が所在している。

高校教育における自動車運転教育

自動車の数は急速に増大しており、運転者人口はこれにもまして増大している。従って、このような交通事情の変化に適応していけるように、運転技術も改善されていかなければならない。にもかかわらず、多くの人は車の運転に当たって、まかりまちがえれば、どんなことになるかも考えないで、至極軽い気持で不用意な運転をする者が多い。

今日の恐るべき交通事故の統計数字は、このような運転態度を反映するものであり、その根本原因は、将来における場当たりの運転者の養成にある。

高校における運転教育は、一般高校教育課程の別課目として、教育の基本目的達成に顕著な貢献をするものである。運転教育が教育の基本目的達成に多大な貢献をなす点をあげると次のようである。

(i)必要な器具(この場合では自動車)を、安全で効果的、かつ他人に喜ばれるように使用するような性格を形成する。

(ii)自己の行為、行動を常に高度に洗練されたものにするにプライドを持つようになる。

(iii)他人の安寧、福祉に対して強い責任感を持つような性格を養ない、かつ公共問題の解決に進んで協力するという習性を養成する。

教師に対する安全教育の勧告

州の教育当局は、運転教育教師ならびに交通安全教育教師に対する検定制度を確立すべきである。このような検定基準は大学の教科課程の副科目程度のものですべきである。

大学交通安全教育に対する勧告

(a) 大学における専門教育

(i)公私の機関で、交通安全のために現在働いている職員ならびに将来これに従事する者のために、交通工学、交通取締、道路工学、交通安全教育、交通安全監督、交通安全行政、運転免許手帳、交通事故記録、交通事故解析、事故統計の分析、運転者教育などの講座を設けること。

(ii)前記の科目に対する補習教育を、セミナー、会議、研究会、延長講座、通信講座などを通じて実施すること。

(iii)交通安全について高度の教育を受けることを望む者に対して、奨学金を給付すること。

(iv)可能な限り、安全学部というような独立の学部を設けること。とくに当該大学で現に交通安全の各部門についての講座を設けている場合においては、このような措置をとられることが望ましい。このような学部を設けることにより、講座の指導、研究活動の組織ならびにこれが実施、諮問に関する応答などに大きな利便を与えることとなろう。

(v)大学の教授、産業界、連邦および州政府などの代表をもって構成される、安全科目の講座の諮問委員会を組織すること。このような委員会が当該学校に指導と協力とを与えることによって、交通事故の防止に大きな貢献をすることができよう。

(vi)大学当局は交通安全計画から効果的な資料を入手するために、交通安全計画に対して継続的な協力をなすべきである。

さらに、大学当局者は安全教育を担当する教授および学生に対して、このような交通安全計画の目的などを常に知らせるべきである。さらに、大学当局は、一般大衆に対しても、当該大学の交通安全教育の状況を常に知らせるべきであり、これらの広報には十分な予算が割り当てられるべきである。

(b) 大学構内における交通安全計画

さらに、高校で運転教育を受けていない学生に対しては、運転教育を施す規定を設けるべきである。

5. わが国の今後の交通安全教育のあり方

(1) 幼児教育については、たしかに幼児クラブは全国的に多く結成されたが、指導者の養成や教材面などで問題をかかえており、中には開店休業の状態のものもある。いかに活気を生じさせるか、さらにスウェーデンなどの北欧式の家庭への導入をいかに行なうかが、今後に残された課題といえよう。

(2) 交通安全教育は、よき交通社会人たるよう幼いときから養成につとむべきである。

ともすれば自動車を兇器扱いにし、危険なものから身を守る消極的な自己防衛式に惰しているおそれがある。今は参加を取り止めたが、世界の自転車コンクールにわが国からも小学生の代表が参加したが、参加約15カ国のうち最も成績のよかったのは3位、ある年は最下位になった。学科の試験問題で、ある交差点の図があって、適当な標識を当てよというのが出てまごついたといわれる。わが国では標識の絵を示して、これは何ですかという暗記式のものほとんどすべてといってよい。これも現在は撤去されたが、ロンドン・ハイドパーク公園近くのロスパハウスという交通安全展示館があり、部落や郊外地がいろいろ点在しているパノラマに白い標識が立っている。スイッチで動くミニモデルの車が標識の手前で停まる。何も書いていない標識は何であるかを隅にある標識の絵のスイッチを押し、当たっていれば赤が点灯し、車は前進するというものである。要するに周囲の環境からみて、標識は何の標識であるかを考えさすしくみのものである。

目ざましい常滑市の活動

しかし、わが国にも交通安全に市を挙げて、熱心な活動が展開されているところが出現している。それは愛知県の常滑焼の産地、常滑市である。交通気狂い市長ともいわれている久田慶三市長の実践指導は、目を見張るものがある。保育園も3歳児、4歳児など向けの交通安全教育が行なわれており、小学校の自転車コンクールも熱心で、常に全国1、2位を占めている。これに負けじとママさんグループの自転車コンクールもあり、幼いときからの交通安全教育を地で行っており、その状況は海外に比べて遜色はない。

(3) 高校教育はまさに渾沌といってさしつかえない。

わが国の場合はアメリカと異なって、2輪車が対象となっているが、モータリゼーションの発展が急激であったため、モータリゼーションの評価が歪められていることもあって、2輪車乗りを抑制することによる事故防止の措置を多くの学校がとっているが、山形県や熊本県などの教育委員会では「2輪車の抑制策では問題は解決しない。正しい運転教育を施すことが真の交通の教育である」として、若い先生が指導の中心となり、民間機関の協力を得て、前向きな運転教育に乗り出している。

(4) さらに、大学においては交通安全教育は、まさに寂寥の感がある。そもそも諸外国におけるような交通研究所もなければ、交通の講座もほとんどない。交通の占める社会的位置の低さがそのまま大学に現れているとって過言でない。

6. むすび

このように見るならば、幼稚園より大学までの一貫した交通安全教育があるようには思われない。しかし、これを文部省や教育委員会だけに責めを求めても始まらない。イギリスでもドイツでも、文部省は自らが手を伸ばそうとはしていない。どこの国も教育界は保守的で、教育といえばオーソドックスな教育を考えがちで、この分野を越えることは至難のようである。むしろ、教育界以外の民間の分野で活発な活動があつてはじめて、教育界が動いていることを知らなければならない。

参考文献

- 1) 富永誠美：ドライバーと交通警察，朝日新聞社
- 2) スティナ・サンデルス：交通のなかのこども，(財)日本交通安全協会