

高校生と二輪車

— 教育現場における二つの思潮 —

浅井正昭* 小野倬石**
大内文一*** 森川照太郎****

いま、高校の現場ではPTAと学校当局による、いわゆる「三ない運動」が全国的にすすめられているが、それに抗議する生徒とのトラブルも各地で続出している。こうした混沌の中で、交通安全教育の不在を憂慮し、青少年に対する体系的教育の実施を叫ぶ声が強くなってきた。ここでは、「三ない運動」を推進するPTA、それに反対する高校生、そして高校における交通安全教育の研究に着手した教師の三者の立場から、「三ない運動」の実態と影響を明らかにする中で、交通安全教育実施の展望について討論した。

High School Students and Motorcycle

— Two Currents of Thought in Traffic Education —

Masaaki ASAI* Takuseki ONO** Bunichi OUCHI***
Shotaro MORIKAWA****

“3 Nai Undo” (The 3 no movement: A campaign to protect students from traffic accidents. Three are three mottos, ①, we don't get driving license for motorcycle, ②, we don't buy motorcycles, ③, we don't ride motorcycles) is now enforced at high schools on a nationwide scale by PTA and high school authorities. As the result, troubles with the students who protest against this movement appear one after another. In this situation, the absence to traffic safety education is assumed a very serious dimension and systematic education for young people is strongly required. Clarifying the actual condition and effects of “The 3 no movement”, the prospect of carrying out traffic safety education has been discussed hereunder, from three standpoints – the PTA promoting this movement, high school students opposing it, and teachers' recent efforts to begin studying traffic safety education.

報告① —————
「四プラスーない運動」
で若い命を守る

報告者……

小野倬石



いわゆる「三ない運動」（免許を持たない、車を持たない、車に乗らない）が、まず神奈川県で始められた発端から報告します。私どもPTAが行う指

導者研修会で必ず出る問題が、バイクと家庭教育の問題です。その中でも、家庭のしつけとか子供の態度が良くないなどという問題は命に別状がないわけですが、バイクになりますと、自分の命にかかわると同時に加害者にもなる場合があります。

バイクに乗ると、どうしても法定速度で走ったのではつまらないという気持ちになり、突っ走るようになります。その結果、事故が起きる。そこで、高校生のバイクは何とかならないかという意見が、以前から集会のたびに出されていました。その一方で、事態はいっこうに改善されない。これは、われわれ自身が努力しなければならない、という意識が盛り上がってきたわけです。いわば、他力から自力への発想の転換が「三ない運動」を始める動機でした。もちろん、われわれは安全教育を否定しようとは全く考えておりません。しかし、教育の効果はどうし

* 日本大学教授(心理学)

Professor, Nihon University

** (財)神奈川県立高等学校安全振興会理事長

Chief Director, Kanagawa Prefectural High School Safety Promotion Foundation

*** ジャーナリスト(総合ジャーナリズム研究所)

Journalist, The Institute for General Study on Journalism

**** 埼玉県立菖蒲高校校長

Director, Saitama Prefectural Shobu High School

昭和56年11月30日実施

ても即効性が期待できない。教育効果が出るまでの間にも、現実にはバイクは走るし、命にかかわる事故が起きていて、これを座視していいのかという思いがあります。ですから、何とかしてバイクから若い命を守らなくては行けない、という親としての立場、あるいは本能的なものかもしれませんが、そういった思いを土台に運動を展開したわけです。

こうした運動は高校生の行動を制約するものですが、高校教育の場に入るということは、義務教育ではなくて、ほとんどは自分たちが望んで高校生になるわけで、そこには多少なりとも制約があって然るべきだと思います。制約とは、学校側でいえば校規であり、校則です。

この「三ない運動」を最初に提唱したのは愛知県ですが、今はそれに「車に乗せてもらわない」を加えて、「四ない運動」に発展させています。神奈川の場合は、さらに「親が子供の要求に負けない」を加えて、「四プラスない運動」を展開しています。要するに、「四ない」に親の毅然たる態度を加えたわけです。実際のところ、親たちに聞きますと、子供たちがバイクを欲しいとせがむ、買ってあげなければ学校へ行かないといわれるので、仕方なく買い与えるという話がかなりあります。しかし、運動が広がったこの頃は、親もその点を心得てきて、「そう、行きたくないなら寝ていなさい」というそうです。どちらが折れるか、持久戦になっているということも聞くようになりました。

しかし、こうした運動をしているから、ただちに事故が減ったかということ、そうでもありません。神奈川では昭和54年のバイクによる県立高校生の死亡事故が14件、55年が12件と多く発生しています。56年も減っていません。この11月だけでも3件で、うち1件は高校生です。とにかく減っていませんが、私は、この運動を起こすときに、親が子供を守る行動は、まず点をふやして線にしていき、そして面にしていこうと、一人一人を説得したわけで、恐らく年数はかかるよ、と書いてきました。

ところが、われわれの運動に対して、学校の方はどうも足並みがそろわないところがあります。神奈川でこの運動に取り組んでいる学校は、定時制も含めて137団体ありますが、それがすべて同じ歩調に合っているかというと、そうではない。そこで、これは校長、PTA会長が全部出席した高校PTA連合の総会で決議したわけですから、きちんとやっている学校からは、まじめに取り組んでいない学校の

校長、PTA会長は何をしているんだという批判が出ています。最近の状況を見てみると、正直なところ、教育の場において管理者の皆さんはもっとしっかりやってほしいという気持ちもあります。

これから先、どのくらいこの運動を続けなくてはならないのかわかりません。雑誌などで、この運動は短絡的だと批判されている点も理解しています。われわれも、冒頭で述べたように、交通安全教育を否定しているわけではなく、是非それを実施してほしいと期待していますが、その効果が出るまでにはかなり時間がかかると考えています。そこで、当面の非常事態を何とかくい止めるためには、「四プラスない運動」もやらなければならないと思いますので、神奈川や愛知だけでなく、全国的にもPTAが主体となって、さらに強力な運動を展開していく予定になっています。その一例をあげれば、免許年齢の引き上げ、あるいは50ccのミニバイクの実技を伴う免許制、といったことを提唱していくことも考えています。

報告②

教育現場でスタートした 交通安全教育の研究

報告者……

森川照太郎



私は教育の場にいるものですが、特に交通安全教育の専門家ではありません。私が学校での交通安全教育に乗り出したのは、6年前に初めて校長として着任した学校で、その前年にバイク通学を許可していた生徒が重大事故を起こして、現場の教師の間に安全教育推進の気運が盛り上がっていた時期にあたり、やはり校長が先頭に立って責任者になって進めようということで始めたのがきっかけです。

当初は、約10校ほどの高校から30人ほどの教員が集まって、交通安全教育の研究会を組織し、まず、高校の組織や教育課程の中でどんな問題があるのかといった調査から着手したわけです。その結果、学期末に映画と講話ぐらいをやって安全意識を高める程度の学校もあれば、校内に教師と生徒による推進委員会をつくって、点検から乗り方までいろいろな指導を行っている学校もあって、その取り組みは千差万別でした。

このように、埼玉県内の高校における指導状況の調査、生徒の交通安全意識調査などを行い、それに基つき一昨年には、大体二学期くらいかけて、県内

の実情に応じた、現場へ流しても教師がすぐ取り組みそうな、ホームルーム活動における交通安全指導の手引書を作成したわけです。そして、私どもの学校を会場にして、手引書を執筆した教師がホームルームでその手引書に基づいたモデル授業を公開して見せました。このときはさすがに非常な関心を集め、県内のほとんどの高校、125校の教師たちが見にきて、モデル授業についての批評をいただきました。学校でなぜそんなことをやる必要があるのか、かえってバイクに対する生徒の興味を高めてしまうのではないかといった批判もありましたし、逆に、さらに深めて生徒に実際に指導できるような副読本、統計、スライドの類をもっと完備しろという意見もありました。また、昨年はこの手引書を使用した学校に何回か反響調査を行い、今後どんなことを充実、整備したらよいかということを中心に活動しました。

昨年、埼玉県議会は、暴走族等夏季の青少年非行防止について、県内一丸となって取り組もうという、異例ともいえるべき決議を行いました。埼玉県の高校PTA連合（高P連）でも、昨年の総会で、生徒の二輪車の免許取得、乗用等に関する検討、強力な指導が望ましいといった趣旨の陳情をすることを決定し、高P連の生徒指導委員会は、生徒指導の充実を図ること、教育施設などを拡充し、部活動の振興を図りながら高校生のバイク熱に制限を加えていこう、といったことが陳情されたわけです。高P連の動きに対応して県当局でも、学校側の代表、PTA関係、県の各関係課の課長などが入って、自動二輪車の事故暴走行為等防止対策協議会（暴防協）がつくられました。私も高校校長の代表としてこれに参加し、他県の活動を参考にしながら、埼玉県として、地域社会の実態に応じてどんなことができるか、免許の法的問題などを検討しました。暴防協の基本方針は、高校生活にバイクは不要、高校生の免許取得は校長の許可制とし、二輪車の乗用については各学校が地域、生徒の実態に応じて規制するといったことを決めています。これは、今年の4月から教育長通達で各学校に指導要項として流され、取り組んでいます。

現在、私どもの研究会では、この通達を受けて内規等をどのように改正したのか、学年別の管理指導はどのようにしているのかといった各校の取り組み、具体的に各学校がとっている安全管理、安全教育指導の実態調査を10月末に行い、来年（57年）の1月に集計結果を発表しようと考えています。いまわかっているところでは、各校の取り組みは慎重です。

農村地域や山間部の学校では、交通の便が非常に悪いために、交通許可証（県所定）を発行するようになりました。市街地の学校で通学に全く必要もないし、自宅の付近で乗るには非常に危険がある地域では、一律的に禁止しているところもあります。私どもの学校の例を紹介しますと、二輪車に乗るについては生徒から許可願いを出させ、家事に従事するため、生計のためといった県の規則で決められた条件に当てはまれば許可し、許可証のラベルを貼らせます。もっとも、私どものところは農村部で交通の便が悪く、農家も散在しているといった地域性がありますので、一律的に規制できない面があります。また、大きな違法行為をした者については免許証の学校保管もしていますが、現在5～6名です。学校保管は、あまり長期にわたると不携帯で乗り回したりしますから、なるべく短期にしています。一般的には、家庭で保管するように指導していますが、なかなか確認できない実態があるようです。

全体としてみれば、埼玉県でも、各学校がその地域や生徒の実態に応じて対処し、学校と家庭教育の連携プレーでお互いに協力して事故を減らす努力をするとともに、適切な交通安全教育が実施できるように具体策を検討する、といったことに取り組んでいるわけで、これはどこの県でもそれほど変わらないと思います。ただし、埼玉県では、警察統計によると高校生の自動二輪車事故は昭和54年の死亡者が26、55年が21、56年が10月までで13で減少傾向を見せておりますが、このところ自転車の事故死の割合がふえて、自転車問題も検討されています。

報告③——— 高校生の気持ちを抑圧する 「三ない運動」

報告者……
大内文一



私は高校新聞の研究者です。従いまして、高校生が作った新聞を通して、彼らがこの問題をどうとらえているのかを中心に話させていただきます。第1は高校生がバイク取締りをどう思っているか。第2はこのまま学校とPTAなどが強い姿勢で取締りだけをやっていくと、高校生がどういう形ではみ出るかという現象について。第3は結論ですが、高校生の側に立った安全教育のあり方について、私の立場から述べてみたい。ただし、この報告では第1のサ

イクルだけにして、第2、第3については討論の中で明らかにしたいと思っています。

いま、2つの報告を聞きまして、特に小野さんには高校生の生の声をぶつけなくてはいけないと思いました。といいますのは、小野さんの報告については、当事者である高校生の心、気持ち、動きといったことに一言も触れないで、単に取締りによって抑えることだけが先行しているところに、いま行われている「三ない運動」の欠落している部分が象徴的に露呈されていると感じました。本来なら、ここに全国の高校生の気持ちがわかる生徒が出てきて、お二人に話すのが本当ですが、それを私が代弁するために、高校生自身がつくった新聞を持ってきましたから、これに基づいて報告します。

私は交通安全の専門家でも、心理学者でもありませんが、高校生の新聞を分析していくと彼らの生の叫び、生の声が出てくる、というのが私の考え方です。そこで、客観的に紙面分析を行った結果、驚くべき数字が出てきました。昭和55年の4月から56年の1学期までの間に発行された約1,000の高校新聞が、どんな特集をしたのか分析しましたら、学校の校則が53、バイクの特集が28で、合計すると81という数字に上りました。例えば、神奈川県のある高校では、先ほどの「四プラス一ない運動」に対して、一面全部で免許問題を考える特集をしています。小野さんの報告ですと、神奈川はうまく推進しているようですが、この特集を見ると、運動はハンドルを持つ生徒たちの気持ちを素通りしているところがあります。それから、千葉、静岡の高校でも免許問題を取り上げています。彼らが一様に主張していることは、高校生がなぜ免許を取ってはいけないのかという素朴な疑問です。やはり、これは彼らの気持ちを土台にして対策を立てなければダメだと思います。

高校時代は運動神経も、体力も、感情も一番のピークにあって、いわば、「疾風怒濤の時代」にあるわけですから。そうした内部から吹き上げるものを単に抑え込むだけでは、逆に交通のモラルも、交通教育もダメにしてしまうのではないのでしょうか。高校の3年間、バイクを全く使わせないままの——運転については未熟な人間を、卒業とともにそのまま社会へ放り出して、今度は勝手に使わせるわけですから、これは事故が起きるのは当然です。小野さんの言葉の中に「親心」といった言葉が出てきましたが、単なる親心は、お乳をやる、おしめを取り替えるといったことだけでは動物と同じものにすぎない。「教育

心」は親心と違います。親心によって抑えつけるだけでは教育は育たない。日本の交通安全教育は、親心から教育心へ転換する時期を迎えているような気がします。

高校新聞の論説や提言を読むと、彼らはいろいろと書いています。

彼らはまず、16歳からの免許取得は国家権力が認めたことなのに、取った免許を使うのに校長の許可があることは権利の剥奪だと主張しています。第2に、教師たちはマイカーを使って通勤し、ずらっと校庭に駐車させておいて、生徒たちにバイクに乗るなというのはひどいと言っています。第3に、日本は法治国だから、国家が法律を実施するならば、すべての国民、すべての県、すべての高校生に対して平等に法は執行されるべきなのに、各県、各校でバラバラなのはおかしいということです。例えば、埼玉県は県教委がこうしろと言っても、ある学校は一律禁止、あるところは校長の許可制とまちまちで、そうすると法律としての権威というか、執行力は非常に弱いということを、彼らは見破っています。

それから、PTAや学校側はバイクが暴走族につながると思っていますが、生徒も自分の学校に非行少年なり暴走族がいることは認めています。しかし、若者で免許を持っているのは恐らく250万人ぐらいだと思いますが、無暴な事故を起こす暴走族は、数からいってほんのわずか、一握り以下です。そうしたごく一部の非行少年のために、大多数の高校生が取締られるのは納得できないというのが、彼らの言い分です。例えば、愛知県の東邦高校による600人のアンケートを見ると、36%が暴走族を軽蔑しています。バイクを持っているのは、「便利」「交友関係が広がる」「通学に楽」といった理由によるもので、「スリルとかスピードを楽しむ」というのは1割にすぎません。それなのに非行とか、学業がおろそかになるからと、免許を取り上げてしまう。免許を取る、免許を取らないに関係なく、勉強のできない生徒はできないと思います。来年東大を受験するような生徒はバイクなどに乗っていません。そういう子供は、親がいわなくても、自分で勉強しています。つまり、勉強からドロップアウトした子供が、バイクに乗ると仲間ができ、そこに自分の存在感があるからホッとすると、彼らは答えています。そのホッとすることまで取り上げたら、あとは一体、彼らをどこに追いこむと思いますか？

学校の名は控えますが、バイク特集のアンケート

で「キミにとってバイクは何か」と聞いたら、「命」だと書いてあった。われわれは命ほど大事なものはありません。自分の命だというものに乗るなどということは、大変なことです。バイクは、いまの高校教育が持っている能力主義、選別主義から落ちこぼれた生徒たちの一種のはけ口として存在しています。

「三ない運動」をすすめておられる小野さんは、先ほど「教育の効果は即効性が期待できない」と言われました。全く同感です。ところが、免許証を取り上げてしまって、車に乗せないで、安全教育がやれるのでしょうか。

● 討論

1. バイクをめぐる続出する授業ボイコット

浅井 討論に入る前に、関連するおおまかなデータを挙げておきたいと思います。バイクの保有台数は1,200万台を超えています。日本の世帯数は約3,600万世帯ですから、3世帯に1台の割合で普及しているし、省エネなどとの関係で、二輪車の台数はますますふえていきそうです。また、原付を含めた免許の取得数は4,300万人を超えています。16歳以上の約3.7人に1人の割合で免許を持っているわけです。



日本の道路交通法では二輪は16歳から、四輪は18歳から免許が取れるようになっていまして、つまり、高校生の年代で始めて運転が認められます。現在、高校の進学率はほぼ95%台です。16～18歳の95%が高校生で、免許取得の資格があります。同時に、この年代は、心理学的にいえば、自我の確立、あるいは身体的には第2次性徴を迎える一方で、内分泌腺のアンバランスによって起こる情緒性のアンバランスとが混然として、シュブランガーのいうような“疾風怒濤の時代”といった特徴をもった人生の段階にあります。

こうした条件の中で、高校生に対する交通安全教育が考えられなければならないし、それはもちろん、学校・社会・家庭という3つの教育の場において、統合的に進められなければならない。しかし、高校生に対する交通安全教育は、いわゆる「三ない運動」をめぐる賛否が渦巻き、いまだに明確な方向性が打ち出せない状況にあります。本日は、報告にありましたように、PTAの立場から「三ない運動」をさらに強化した「四プラス一ない運動」を推進し

ている小野さん、高校の現場において交通安全教育を実践している森川さん、そして、高校生の発行する新聞の内容分析を通して彼らの心情を代弁する大内さんの三者に討論を展開していただきたいと思えます。そこでまず、小野さんに大内報告に対する意見ををお願いします。

小野 生徒たちの声を全く聞かないというわけでもないのです。新聞部の生徒とも話し合いました。「せっかく買ったのに乗せないというのはひどい」という声も聞いております。しかし、本当に必要のある場合は乗ってもいいが、そうでなければ我慢しなさいと説得しているわけです。神奈川も、埼玉と同じく許可制をとっていますが、原則として認めないことにしています。必要と認めるものは、家業を手伝うとか、学業を継続するためのアルバイトといった場合に限り、小遣い稼ぎのアルバイトでは認めていません。これは、確かに大内さんのいう親の本能的な心情があると思いますが、親の立場で事故に直面しますと、やはり生命尊重第一ということから、事故を減らすには原則として乗せないという運動をせざるを得ないのです。

先ほど紹介したこの11月に起きた高校生の死亡事故も、学校で免許証を保管していたのを父親が強硬に返してくれと返して返してから3日目だそうです。二人乗りで軽四輪に追突し、運転していた本人は5日間のケガで、同乗していた仲間が死んだわけです。担任の先生が駆けつけたところ、免許証を取り返しに来た父親の顔は見る影もなかったそうです。それから、昨年のPTA連合の総会で、「オレの子供の面倒はオレがみる、他人に迷惑はかけない」と、一人で運動に反対していた父親の子供が、今年の正月に掛川市で自爆しています。

われわれは、交通安全教育を積極的に推進してほしいと要望もしていますし、子供たちがバイクに乗りたがる気持ちもわかります。しかし、いま直面している事故の危険性を防止するには、多少の不自由はあってもこの運動を継続せざるを得ません。

浅井 父と子の対話のような形になってきましたので、続いて大内さんに子の立場からお願いします。

大内 安全教育を否定しないといわれますが、子供たちにはまぎれもなく「三ない運動」の顔だけが向けられているわけです。乗らせなければ事故が減るのは当然です。しかし、乗らせてなかつ自分の安全を守り、他人の安全を守るような子供に育てるのが教育だと思うのです。子供から免許を取り上げて、

校長室の金庫にしまっておくことが、やがて10年後20年後に日本のドライバーの国民的モラルの低下を招くのは必至です。

高校生にとってオートバイとは何かを論ずるときに、私は70年前後の高校紛争から論ずるんです。あそこで若者たちはバリケード封鎖をして、権力に挑戦したが敗れた。そのあとは、何をやっても国家権力にかなわない、大学の機構も高校の受験体制も変わらないということで、若者はすべてをパロディ化し、シラケていった。いまの若者をひと言でいうなら自己中心主義で、全体の中でののごとを考える力がなくなっています。そういう自己中心のシラケ世代の子供たちですら「三ない運動」に対して授業ボイコットをやりました。免許証の学校保管はひどいといって、今年だけでも、埼玉県の行田高、和歌山県の箕島高、岡山県の吉備高でボイコットが起きています。行田高では、PTAの強硬派に突き上げられて、学校が生徒を通り越して親に直接、免許証を持ってくるように手紙を出したのが発端です。子供に無断で免許を取り上げるんですから、子供たちが怒るのも当然です。子供だって事故は怖いんです。交通事故で死んだ級友の机を、卒業するまでの3年間あけたままにしておいたという話もあります。事故で友人を失って悲しい、もう事故は起こしたくないという子供なりの誓いみたいなものを、学校やPTAは踏みにじって、警察国家が囚人を扱うようなことをするから、子供たちはますますそっぽを向いてしまうのです。教育の名において、最も非教育的なことをしていることに気づかないのでしょうか。

それから、青森県の弘前南高では、28人の生徒が免許の二重取得して停学になり、そのうち10人が丸坊主にされてしまった。これは一種のリンチです。勉強するために学校へ行っている生徒を退学にし、しかも毎日鏡を見ているような色気盛んな若者の頭を坊主にしてしまう。好きな女の子に会ったら恰好のとれたものではありませんよ。子供にとって“死ぬ”といわれるのと同じような残酷なことを学校はしているわけです。これは明らかに教育不在です。あちこちでトラブルやボイコットが起きているのは、子供たちの意識や考え方を無視した大人たちの取締り政策に大きな欠陥があるからだ、私は思います。

浅井 親子論争の間に立っている森川さんは、この論争をどのように受けとめていますか。

森川 埼玉県の指導要項も、小野さんがいわれたようにあくまでも運動で、生徒の安全を管理する上の

一つの目標として行っているわけで、取締りというような筋ではありません。

われわれの学校でも、現在バイクを持っている子供が大勢いますし、3年生は11月から教習所へ行くことを、その理由をただして認めています。免許取得後は、不要不急の運転はしないことになっていますから、ふだんは運転させないことになるかと思えます。地域性からいって、免許を全く取らせない、一律に乗せないということは、やや実情に合わないのです。生徒の家庭の約9割に乗用車、トラック、バイクすべてが入っています。農耕用のトラクターなども含めると、家庭によっては車のキーが9つも下がっている。そうなる、なかなか家庭でのカギの管理も難しい面があるようです。ですから管理とともに安全指導の両面から対処していかないと、子供たちの安全を図ることはできないと思います。この4月に、私は生徒全員を体育館に集めて、県の指導要項に基づく本校内規について説明し、話し合いました。4時間以上かかると思いましたら、2時間足らずで、生徒たちは内規を納得してくれました。

PTAにも、交通安全問題などについては何日かかっても、100%の父母と話し合えるまで続けたわけです。また、PTAで安全教育協力委員会という組織を3年前に設置したときも、私が4月に提案して、みなさんに理解していただくのに2学期いっばいかかり、3学期からスタートしました。これは101名の委員を、生徒の出身地域内にすべて配置し、生徒の安全上の問題について学校へ連絡していただいたり、その地区の問題について委員と話し合ったりするわけです。とくに、交通問題はほとんどが校外で起きますから、こうしたPTAの力を借りないと、学校だけではカバーしきれないのです。当初、よその子供について口を出せないし、ペナルティに結びつくような情報を学校に提供することはしたくない、という反対が強かったのですが、結局、こうしたPTAからの情報によってペナルティを課さない、すべて指導で臨むということで安全教育協力委員会がスタートできました。やはりPTAとの連携なくして安全指導はできないようです。

2. 早急に望まれる指導者養成

浅井 総理府の第3次交通安全基本計画には、交通安全教育を生涯教育として位置付けようとする政府の考え方が入っています。「四プラス一ない運動」を進めていくと、確かに交通事故は減るでしょうが、

大内さんが心配するように、この時代をブランクで過ごした場合、将来に禍根を残すことにならないでしょうか。

小野 森川さんのいわれるように、安全管理は教育指導と並行していかなくてはならないし、即効性はないが根強く続けてほしいと思います。しかし、いまの段階では教育効果も不十分ですから、われわれの運動をやめるつもりはありません。

浅井 現在でも、蔵王工業高校のように交通教育に対して、欧米並みの実践的実技指導を行っている学校がいくつかあります。こうした芽を伸ばすといった考えは、PTA側にはないのでしょうか。

小野 教育は教育として、安全教育に力を入れていただきたい。われわれは親の立場として、現在はこの運動を当分の間続けていかざるを得ません。

大内 私もPTA会長を長くやってきましたが、そのときに感じたのは、小さい頃から子供がねだるままにものを買ひ与えておいて、子供が大きくなったら買ひ与えてもいうことをきかない、暴力をふるうから学校に取締してほしい、といってくる母親が多いことです。学校でも、親の「取締れ」という言葉を盾にして子供に臨む——これが日本の教育界の縮図で、安全教育も、この矛盾の中に陥っています。

この矛盾は校則をめぐる表面化しています。高校新聞の特集で最も多いのが「校則」です。バイクの取締りも一種の校則と同じだと考えていいと思います。生徒たちは、服装の校則違反者をチェックする校門検査を非常にいやがっています。ある学校の調査では、学校に対する不満度91%、その理由のトップが校則でした。ある新聞は書いています。「いまや先生たちは必死になって校則を生徒に押し付け、生徒はそれから必死になって逃れようとしている。いわば腹の探り合い。裏のかき合いだ」。これはもはや教育不在です。校則を通じて、生徒と教師の溝がどんどん深くなっているんです。「本当の校則とは、髪の長さ、スカートの長さといったものについて、生徒自身に風紀委員会をつくらせて規則を決めさせるもので、そうすれば、ぼくたちは本気になって守る」と、生徒は書いています。私は、交通ルールやマナーも、そのようにして生徒に植え付けていくものだと思います。免許証を校長室の金庫にしまひ込みただ取締まるだけでは交通道德が育つわけがありません。

そして、私がいま一番恐れるのは、校則はバカバカしいがみんなが従っているなら仕方ない、守って

やろう、という気運が子供たちに広がることです。まわりがやるから仕方なく守るといった交通道德の定着は、表面的にはおとなしいかもしれませんが、そこには命への尊厳も、仲間同士の友愛も、ルールもモラルもないといった、単なる自己中心のとんでもない人間ができるだけです。小野さんは生命の尊重を強調されますが、取締りの強化が将来、全く逆の結果を招くことになるかもしれません。

小野 大内さんのいわれることも、わからないわけではないのですが、現状ではやむを得ないのです。

浅井 平行状態になってきましたが、森川さん、現場から見えていかがですか。

森川 県の指導要項に基づいて学校が内規を定め、生徒の指導にあたるのですが、ただ取締りだけではうまくいかないわけで、子供の人間形成に本当にプラスになる交通安全教育をやらなければならないと思っています。それには、子供たちがなぜ二輪車へはしるのか、なぜ事故を起こすのかが理解できて、しかも適確な安全指導もできるような教師が必要で、しかし、現状では安全指導を担当する力量のある教師は非常に少ない。そこで、遅まきながらも、自分たちの手でそうした力量のある教師の養成を目的として、この夏休みに約20人ぐらゐの教師を集めて、指導者研修会を実施しました。来年はこれをさらに拡充して、なるべく早期に、少なくとも各校二人ぐらゐは、生涯教育の一環としての交通安全指導のできる教師を養成したいと検討しています。

浅井 交通安全教育は、学校、家庭、社会の3本柱で推進する必要があると思いますが、小野さんは、高P連の立場から家庭における教育を、どのように考えていますか。

小野 基本的な交通マナーとかルールといったものは、幼稚園、小学校などで親子そろって指導者から話を聞いているんです。ところが、帰りに横断歩道を渡るときになると、子供が「お母さん、赤よ、赤よ」といっても、「車が来ないんだから渡りなさい」と母親がいうわけです。そういう面で、親の姿勢を含めた家庭教育は必要になってくると思います。
浅井 そうしますと、学校教育と一緒に、有機的な形で家庭における交通安全教育を展開しようという考えはありませんか。

小野 現在、私が属している安全振興会の立場からいいますと、健康管理、学校安全の普及、充実といった面も含めて、家庭との協力を図っていく場をつくらなければならないと思っています。

3. 遅れている学校側の対応

浅井 問題の核心はおぼろげながらつかめたように思います。しかし、それではどうしたらよいかとなると、一朝一夕ではできかねる問題だと思いますが、少なくともその方向づけという形で、それぞれの立場から明らかにしていただきたいと思います。

大内 高校生の生の声を踏まえて、私の素人流の考え方ですが、感想を述べます。私は、現代文明は車を非常に頼りにしているし、車社会はますます進むという大前提からすべてを発想しています。すると、「三ない運動」はこの大きな流れに逆行する動きとしか思えません。そこから考えられることは、第1に、事故は若いから起こすのではなくて、運転技術が未熟だから起こすのであって、免許取得年齢の引き上げや、免許証を取り上げて乗せないことは、事故を起こす要因をふやしていることになると思うわけです。第2には、運動神経が非常によくて運転技術が最も身につく時期に、免許証を保管して、その能力を凍結させ、卒業してから免許証を返して乗ってもよろしいというのは、未熟なドライバーを社会に放り出すという大きなマイナスが生じます。第3は、若者文化は深夜放送に象徴されるように、親が知らない間にぐんぐんと膨張していきます。そういう時代に、高校生だからやめなさい、勉強だけしていなさいなどという形式的な枠内での指導では、彼らには通じないと思います。

先ほど生涯教育という言葉が出ましたが、「交通社会人」という言葉もあります。車社会にどのように適応するかという認識、能力、モラルといったものが国民の質を決めていくと思います。その点からも「三ない運動」はやめるべきだと思います。

それから、森川さんから、交通安全指導の教師を養成していると聞いて、非常に勇気づけられたのですが、それに加えて、免許証を持つ生徒で運転クラブのようなクラブ活動を始めればいいと、私は考えています。とにかく、高校時代に「車社会」と断絶し、隔離させないで、日常的に触れる機会をつくることです。そこで体系的に交通教育を行っていく。そのためのクラブ活動で、生徒が教師と一体になって推進していけばいいわけです。これは、事故が起きるから禁止しようという対症療法から、事故を起こさないようにその根本から教育する原因療法ともいえます。ここに面白いデータがあります。昭和50年度におけるオートバイに関するマガジンの販売部

数は500万部でしたが、55年度には1,300万部に達しています。まぎれもなく若者の志向は車に向かっています。この状況の中で、事故を起こすから「禁止する」では、子供たちは承知しないし、交通社会におけるモラルも育ってくるはずがありません。

自分の安全も考え、同時に他人の安全も考える人間を育てることは、教育者や保護者の世代の大事な仕事だと思います。

小野 くり返すようですが、教育の必要性はわかっています。ただ、子供たちが事故で傷つき、倒れていくのに直面しますと、現在の運動をやめることはできないのです。

森川 学校側の対応が非常に遅れています。今年の6月に文部省から、自転車、二輪車、四輪車の特性、応急処置といったものも含めた安全指導の内容についての通達が出たわけです。したがって、学校が何をやればよいかはわかるんですが、いつ、どのくらいやればよいかについては出ていないので、われわれはそれを検討しているところです。私は、車は日常生活を幸福に豊かにするための道具と考えています。したがって、必要ときに運転できる程度のゆとりのあるマナーを中心にした生涯教育を若い世代にたたき込むには、どのくらいの時間をとったらいいか、といったことを研究しているわけです。

私個人としては、二輪車に限らず自転車の指導、電車の中におけるマナーまで、老人、子供を含めた安全が図れるような教育をしたいと思っていますが、それをつくったとしても、誰がやるかという困るわけで、いまは、生徒を指導できる力量のある教師の早期養成に取り組んでいるところです。

浅井 社会が非常に目まぐるしく変化し、テクノロジーも急激に変化する時代ですので、どうしても教育は遅れがちになり、小野さんが交通安全教育の必要性を認めつつ、現状ではこの運動を撤回するつもりがないという発言も、それなりにわかるような気がします。この問題は、もっと社会・学校・家庭という3つが組み合わさって、確実に来るであろう車社会に対処していき、どうすれば次の社会人の条件としてルールを守り、他人をも含めた共存の秩序関係をつくっていくことができるかを追求する国民的課題として、考えていかななくてはならないと思います。本日は、どうもありがとうございました。