

## 第三次交通安全基本計画の新しい展望

仲 山 順 一\*

毎年、車保有が約200万台、免許人口が約200万人ずつ増加し、交通事故の不安は増加しつつある。また、昭和55年にほぼ45年の半分に減少した交通事故死者数も、再び増加傾向がみられる。その情勢下、交通安全のための抜本的対策ともいえる第3次交通安全基本計画が立案された。本稿は、まずこの計画の主要施策を物的ハード面から概観し、次にこの計画の特色ともいえる交通安全教育の問題について述べている。

### Prospects for the Third Fundamental Traffic Safety Program

Junichi NAKAYAMA\*

The increase of cars and licenses by two million every year give us apprehensions of possibilities of more traffic accidents. The death toll in 1980 which had decreased by half compared to 1970 has now begun to increase again. Under these circumstances, a drastic measure for traffic safety named the "Third Fundamental Traffic Safety Program" was established. The first part discusses the main policy of this program from technical aspects and the last part studies the traffic safety education which may be called the main feature of this program.

#### 1. 国民皆免許時代と交通安全の重要性

昭和56年9月に自動車保有は4,000万台を突破し、免許人口は4,300万人を越えており、2.9人に1台の保有率となっている。毎年、自動車は約200万台、運転免許人口も約200万人ずつ増加している。男性30～34歳あたりの年齢層をみても免許所有者は91%を越えており、若い人達の就職、結婚等において運転免許をもっていることが一つの条件とさえみられてきているのが現実である。わが国も本格的車社会、国民皆免許時代を迎えたといえよう。

戦後の日本経済社会の目ざましい発達は、自動車交通の発達と軌を一にするものであり、その恩恵をすべての人が享受しているところである。ところが一方、このモータリゼーションには不可避免的に交通事故の悲劇が随伴し、戦後、今日まで、すでに死者41万人、負傷者1,400万人の犠牲を出し、今もなお年間60万人を越える死傷者を出している。国民の日常生活における不安の第一にあげられているのが交通事故であり、国民の95%の人がその不安を訴えている(昭和55年10月内閣広報室)。これはまさに交通戦

争といわれる悲劇である。

ここにおいて交通安全対策は、国民福祉の基本であるとの認識の下に、昭和45年交通安全基本計画が策定された。当時、歩行者の推定死者8,000人の被害を半減することを目標にして第一次基本計画が策定され、その結果、昭和50年には、3,732人の減少となり、その第一次の目標は達成された。ついで第二次の交通安全基本計画に入り、昭和45年の死者16,765名という警察庁統計(24時間以内死者数)の半減を目標に各種の施策が講じられるに至った。その結果昭和55年の死者数は、8,760人と半減にはならなかったが、昭和45年の死者数の52.3%にまで減少し、その目標はほぼ達成されたものとみられている。しかし、それでも厚生省の統計をみると、昭和54年も死者数は、12,030人ということになっている。なお、昨年は国際障害者年であったが、交通事故で目下、約10万人以上が身体障害者になっているものとみられている。

毎年、約200万台ずつ車が増加し、約200万人ずつ免許人口が増加していることからみると、交通事故の不安も益々増加しているといえる。すでに、事故件数ならびに傷者は一昨年以来増加傾向がみられ、交通安全のための抜本的対策が要求されているといっても過言ではない。

\*前総理府交通安全対策室長  
Ex-Director General, Traffic Safety Bureau, Prime  
Minister's Office  
原稿受理 昭和56年12月11日

## 2. 第三次交通安全基本計画

かかる客観的情勢下、第三次交通安全基本計画が立案され、中央交通対策会議の会長である内閣総理大臣の決定を経て、昭和56年4月1日から実施されることとなった。

### i) 基本計画における目標

この基本計画の策定の基礎資料として、越正毅東京大学教授を委員長とする交通事故発生状況長期予測調査研究委員会から調査結果が提出された。この調査研究では、交通事故関係、道路交通、人口関係、交通安全施設、交通規制、取締りおよび交通安全教育関係資料を年別、都道府県別に分析検討して、交通事故件数および死者数の予測手法を確立した。その結果、昭和56年以後、事故防止努力が昭和55年レベルのままで凍結される場合、昭和60年には事故件数は632,079件に達し、死者は1万人を突破し、10,293人に達するものと警告している。事故防止努力が、財政面その他において、過去にみられたように積極的に行われて始めて、事故件数は544,580件、死者数は8,218人に留まると予測された。

この長期予測の結果にもみられるとおり、道路交通事故には交通事故の発生が増加する傾向となる要因がある。すなわちこの要因とは、年間200万台自動車が増加し、200万人ずつ免許取得者がふえ、道路が延長されていくことである。また、過去の投資効率にも限界効用逓減傾向を考えなければならない。しかもこの計画は、交通事故の発生増加傾向に歯止めをかけ、特に死亡事故の防止には格段の意を注ぎ、昭和60年までには死者数を年間8,000人以下とすることを目指すものとした。

### ii) 基本計画に定める主要な施策

いまや自動車の利用は国民生活にとって不可欠のものとなっている。こうした状況をふまえ、少なくとも死者を8,000人以下にするよう、安全で快適な交通社会を実現することを目標とした。特に、歩行者、自転車利用者、幼児、老人、身体障害者等が安心して通行できる道路交通環境の確立、交通道德に基づいた交通安全意識の高揚、交通事故の被害を最少限に抑えるための被害者救済対策の推進等に重点を置き、各般の安全対策を総合的かつ強力に実施することとしている。この場合において、交通事故の発生に地域間の差違が見られることに鑑み、地域の実情に即した、きめ細かで効果的な交通安全対策を積極的に推進することとしている。

この第三次基本計画では、従来の物的ハード面の努力を継続するとともに、さらに大切な生涯にわたる交通安全教育というソフト面に特に力が入れられることになっている。

### iii) 交通安全施設等の整備

死者のうち、歩行者、自転車利用者、幼児、老人、が占める割合が高いことに鑑み、これらの者が安心して通行できる道路交通環境の整備を図ることとしている。交通安全施設等の整備については、昭和56年度を初年度とする第三次交通安全施設等整備5か年計画を作成して、約20,000基の信号機の設置と約28,000基の信号機の改良、15都市における交通管制センターの新設を図ることとしている。また、交通規制と併せて歩行者用の道路を網的に確保するため、歩道等の緊急に必要な道路10万kmについて歩道等を重点的に整備するとともに、自転車の安全な通行を確保するため交通規制と併せて自転車道を整備することとしている。その他、防護さく、道路標識、道路照明、道路情報提供装置等、必要な交通安全施設等の整備も図ることとしている。なお、この場合、通学通園路の安全および身体障害者の通行の安全の確保に配慮することとしている。

この5か年計画は、特定事業として、都道府県公安委員会所管分1,800億円、道路管理者分9,100億円、計1兆1,000億円が、また地方単独事業として、都道府県公安委員会所管分約3,050億円、道路管理者分約6,700億円、計9,750億円、総計2兆750億円を目標とすることが閣議によって了解されている。

### iv) 効果的な交通規制の推進等

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図るため道路の社会的機能に応じた効果的交通規制を行う。また、歩行者および自転車利用者の安全確保に最重点を置いた生活ゾーン政策として、交通規制の徹底を図ることとしている。さらに、都市の実情に応じて、交通流の最適化、道路利用の合理的配分および自動車交通量の抑制を目指した都市総合交通規制を推進することとしている。

### v) 車両の安全性の確保

近年、自動車の大衆化、高速化等その使用形態は著しく変化しており、車両自体が原因となる事故の防止はもちろんのこと、衝突事故等が生じた場合についても、その被害を軽減するための車両の安全対策が望まれる。このため、交通事故の防止、軽減に寄与するよう自動車の構造、装置に関する保安上の技術基準の改善を図るほか、自動車の検査と整備の

充実を図ることとしている。

vi) 道路交通秩序の維持

歩行者、自転車利用者の事故防止、無免許運転、酒酔い運転、著しい速度超過等悪質危険な違反の取締りの強化および幹線道路における重大事故の防止に重点を置いた指導取締りを強化する、さらに、科学的、効率的取締りの推進を図ることとしている。

なお、特に暴走族対策として、広報活動、家庭等における指導、暴走族を集ませないための環境づくり、取締り体制の強化、保護処分者に対する指導、教育の充実等総合的な対策の推進を図ることとしている。

vii) 被害者救済対策の充実

交通安全対策は、交通事故の防止のための施策を推進するとともに、現実に事故が発生した場合の被害者救済対策を充実して、その被害を最少限に抑えることによって始めて万全のものとなる。このためまず、救急業務実施体制の整備、救助業務の充実を図るほか、高速道路における救急業務については、日本道路公団と沿線市町村の両者の協力の下に、適切かつ効果的な人命救護を行うこととしている。

viii) 交通安全思想の高揚

交通安全を防止するためには、自動車の運転者のみならず、広く国民の交通安全思想の高揚と交通道德意識のかん養を図ることが極めて重要である。このため、特に交通安全教育の充実には意を注ぐものとし、各年齢段階に応じ、生涯にわたって交通安全教育の機会を確保する。家庭、学校、職場、地域等で行う各種交通安全教育については、生涯にわたる教育の観点から、有機的な連携を保ちつつ実施することとしている。また、国民の交通安全に関する意識を高めるためには、自主的な活動に待つところが大きい。そこで、団体の自主的活動を促進することとしている。

また、広報活動の充実については、無謀運転の追放、歩行者および自転車利用者の事故、特に子供、老人、身体障害者等の事故防止並びに座席ベルトの着用の徹底等に重点を置いて、交通安全運動を国民運動として展開することとしている。この際、交通事故の実態に即し、かつ日常生活に密接した広報を行うとともに、特に家庭向け広報に重点をおいた広報活動の充実を図ることとしている。

ix) 自動車の安全な運転の確保

事故の要因を見ると、車両の運転者に起因する事故が大半を占めている。特に最近、信号無視、酒酔

い運転、最高速度違反等悪質な違反が増加していることなどの状況をふまえて、運転者に関する各種の施策を充実することとしている。具体的には、指定自動車教習所における教習の充実のほか、座席ベルトの着用の指導、青少年に事故の多い二輪車の安全に関する教育、自動車安全運転センターによる運転者対策の充実、運転免許制度の改善、運転者管理システムの合理化、安全運転管理者制度および自動車事故対策センターの行う安全に関する業務の充実、運転者の労働条件の適正化並びに道路交通情報の提供サービス向上等である。

### 3. 交通安全教育の振興

第三次交通安全基本計画において、もっとも重点がおかれたのは、交通安全教育の面である。すなわち、第一次、第二次の基本計画の段階においては、物的面である交通安全諸施設が遅れていたことが指摘され、そこに重点が置かれていた。第三次の基本計画においても前述のとおり、物的な交通安全諸施設の充足にも大いに力を入れている。しかし、最近の交通情勢をみると、暴走族の出現や、無謀運転の増加の傾向がみられ、むしろ施設よりも人的面がより問題となっている。そこで、交通安全教育、交通取締りが重要となるわけであるが、交通取締りにも限度があり、もっとも根本的なものとして交通安全教育の重要性が増してくる。

昨年5月、日本学術会議において、政府主催で初めて「80年代の交通安全を考える交通安全シンポジウム」が開催された。そこにおいても、わが国の交通安全問題において、先進国にもっとも遅れている面は、交通安全教育と救急体制の面であることが指摘された。

第三次交通安全基本計画の中では、交通安全教育の振興として、次のように取り上げられている。

i) 生涯にわたる交通安全教育の機会の確保

交通社会の一員としての責任を自覚し、相手の立場を尊重する良き社会人を育成するために、自他の生命尊重の理念を基本として、各年齢段階に応じた生涯にわたる交通安全教育の機会を確保し、交通安全意識の高揚を図る。

なお、家庭、学校、職場等で行う各種交通安全教育については、生涯にわたる教育の観点から、有機的な連携を保ちつつ実施されるよう配慮する。

ii) 幼児の交通安全教育の徹底

幼児に対しては早い時期から交通安全教育を実施

する必要があると考えられるので、幼稚園および保育所においては、それぞれの特色を生かして、幼児に交通安全の習慣や態度を身につけさせるよう指導を徹底する。このため、交通安全に関する指導資料の作成、教職員に対する講習会の開催等によって、その趣旨を徹底し、指導力の向上を図る。

また、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を認識させるとともに、地域の特性に即応した、保護者ぐるみの交通安全教育を組織的かつ継続的に実施するための幼児交通安全クラブの結成を推進し、その活動を強化する。

このほか児童館および児童遊園においては、おもに幼児を対象に、遊びによる生徒指導の一環として交通安全に関する指導を推進する。また、母親クラブ等の組織による幼児の交通安全指導の充実を図る。

### iii) 学校における交通安全教育の徹底

小学校、中学校および高等学校の交通安全教育は、自他の生命の尊重という基本理念に立って、心身の発達段階や地域の実態に即して、交通安全に必要な基本的行動様式を理解させることである。さらに、身近な交通環境における様々な危険に気付き、的確な判断の下に安全に行動できる態度と能力を養い、健全な社会人を育成することをねらいとしている。

また、それらを、学校の教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に行う。

小学校および中学校においては、特別活動の学級指導および学校行事を中心に、歩行者としての安全のみならず、自転車の安全な利用についても重点的に指導する。また、高等学校においては、小学校および中学校における指導を一層発展させ、特別活動のホームルーム、学校行事および生徒会活動を中心として、良き社会人として必要な交通のマナーを身につけさせる。さらに、生徒や地域の実情に応じて、二輪車の安全に関する内容についても適宜取り上げ、安全に関する意識の高揚と実践力を向上させるための指導を行う。

これらの指導を効果的に実施するため、小学校および中学校の安全指導の手引き、自転車に関する安全指導の手引きおよび二輪車に関する交通安全指導資料の趣旨を徹底する。交通安全教育に関する調査研究、指導資料の作成、講習会等の開催による教職員の指導力の向上、教材、教具の整備を推進する。また、日本学校安全会による交通安全に関する教育の普及啓蒙活動の充実を図る。

### iv) 地域社会における交通安全指導の充実

地域社会における交通安全指導を充実させるため、交通安全協会、交通安全母の会等の母親組織、幼児交通安全クラブ、交通少年団、民間交通指導員、自転車安全整備士等の民間交通安全組織の活動に対して積極的な指導協力を行う。また、それらの活動を通じて正しい交通ルールとマナーの実践を習慣付けるとともに、地域全体の交通安全意識の高揚を図る。特に、無謀運転等については、地域ぐるみの対策を強力に推進するよう指導する。

また、青年学級、婦人学級等における交通安全講座の拡充整備を図るなど公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を推進するとともに、PTA、婦人会、母親クラブ、青少年団体、町内会等による交通安全に関する活動を促進する。

子供については、将来、交通社会の一員として安全に行動することができるよう、各発達段階に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。特に幼児については、健全な道路利用者を育成するという観点から、早い時期から交通安全教育を実施する必要があるため、地域における交通安全教育が活発に行われるよう指導を強化する。

老人については、老人クラブ、老人ホーム、高齢者教室等における交通安全指導を充実させるとともに、家庭訪問による個別指導を強化する。身体障害者については、地域における福祉活動の場を利用するなどにより、交通安全指導を充実させる。

自転車利用者については、道路交通法令上の普通自転車の利用を呼びかけるとともに、自転車安全整備士等を通じて、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るなど、利用者の安全意識と点検整備意識が高揚されるよう積極的に指導、教育を行う。

運転者については、地域、職域ごとの講習会を積極的に開催する。また、交通安全関係団体の活動を通じて、歩行者および自転車利用者の保護、座席ベルトおよび乗用車ヘルメットの着用、著しい速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結する恐れの高い悪質危険な無謀運転の防止等を中心とした安全運転の励行を強力に促進する。

また、交通安全教育に必要な知識と優れた指導力を身に付けた指導者の養成に努める。

なお、運転者教育の充実としては次の3つがある。

#### ①教育水準の向上

自動車教習所における教習水準を向上させるため、教習体制、教習施設、科学的教育機器材等を整備充

実するとともに、指導員等の資質の向上を図る。

#### ②運転者に対する再教育等の充実

処分者講習、更新時講習その他各種講習における教育を充実させるため、施設の整備、要員の充実、科学的教育機器材の導入を行うとともに、運転者の年齢、経験等に応じたきめ細かい教育を行うなど、教育内容の高度化、教育技法の改善工夫等を図る。

#### ③二輪車安全運転対策の推進

青少年層に事故の多い自動二輪車および原動機付自転車の交通安全対策として、安全運転教育を行う団体の活動に協力する。さらに、自動車教習所および各種講習における自動二輪車および原動機付自転車の教習体制の整備充実を図る。

その他、自動車安全運転センターの業務の充実、交通事犯収容者等に対する矯正教育等の充実、交通事犯者に対する保護観察の充実、安全運転管理の推進、自動車運送事業者の行う運行管理等の充実、自動車事故対策センターにおける指導を推進させることとなっている。

### 4. 交通安全教育推進上の問題点

第三次交通安全基本計画の推進にあたり、「80年代の交通安全を考える交通安全シンポジウム」が各界の学識経験者を招いて行われた。

大阪大学の長山泰久助教授、全日本交通安全協会今竹義一副会長はじめ関係者より、幼児から高齢者までの生涯教育が必要であることが指摘され、交通社会人としての生涯教育を目指すべきだということが提唱された。特に長山助教授は、国民皆免許時代において、安心して交通行動ができる交通環境を、「将来の良質の交通社会形成」と呼び、このような環境をつくるには、交通安全教育ではなくて、交通安全教育として行い、その結果として交通安全が確保される教育を目指すべきであると提案している。さらに、交通教育を真に効果的なものにするには、交通安全教育の体系化が不可欠であると述べている。中でも適切な教材と指導者の養成が最大の課題であり、そのための指導者を養成する機関を充実すべきであるとしている。そして、交通大学構想の必要を指摘している点は時宜に即した提案といえる。

かかる見地から、今日の幼児、青少年向け交通安全教育の推進を眺めてみると、先進諸外国には遅れているものの、各段階においてそれぞれ努力はなされている。特にわが国は、幼児の交通事故死者の全交通事故者数に占める割合が諸外国に比べて高いが

(日本7.9%、アメリカ3.1%、イギリス3.7%、西ドイツ2.6%、イタリア2.1%、フランス1.7%)、幼児交通安全クラブが各地で結成されるなど活発に活動を開始している。

小学校、中学校においても、以前よりも熱心に交通安全教育がなされていると報ぜられている。

今日、焦眉の問題となっているのは高校における交通安全教育のあり方であろう。近年の暴走族グループとその事故が社会問題となり、高等学校においては、「三ない運動」是非論が高まった。この運動は、それぞれの地域の実情に応じて問題とされていることであり、これと交通安全教育の促進とは別でなければならないと考える。第三次交通安全基本計画においても、「生徒や地域の実情に応じて、二輪車の安全に関する内容についても適宜取り上げ、安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図るための指導を行う」としており、三ない運動を口実にして交通安全教育が後退することがないように力説されている。

さらに、昨年6月22日文部省体育局長は、第三次交通安全基本計画の実施にあたり、各都道府県教育委員会教育長、知事、大学長、国公私立高等専門学校長等に対して、「交通安全の確保と交通安全教育の徹底について」と題する局長通達を出している。それによれば、「学校における交通安全教育は、自他の生命の尊重という基本理念に立って、身近な交通環境における様々な危険に気付いて、的確な判断の下に安全に行動できる態度や能力を養うとともに、交通社会の一員として、その責任を自覚し、自己の安全のみならず、他の人々や社会の安全に貢献できる健全な社会人を育成することを目指して、学校の教育活動の全体を通じて行う」となっている。

学校における交通安全教育は、安全教育の一環として、児童、生徒等の心身の発達段階や地域の実情に応じて、その目標、月ごとの重点、学年ごとの指導時間、指導内容等を定めた年間計画を作成し、これに基づいて計画的、組織的に行う。なお、この年間計画は、学校保健法第2条の規定に基づく安全計画と一括して立てることが望ましい。

学校における交通安全教育においては、各学校段階ごとに、次の内容を重点的に指導する。

- 幼稚園：道路の歩行、道路の横断、乗り物の安全な利用法
- 小学校：道路の歩行と横断、乗り物の安全な利用と自動車の機能、自転車の安全な乗り方と点

\*1978年国連統計

## 検

- 中学校：自転車の安全な利用、自動車の基本的な構造と機能、交通事故防止と安全な生活
- 高等学校：自転車の安全な利用、二輪車、自動車の特性、交通法規、交通事故と防止対策

なお、高等学校においては、二輪車の使用規制等の管理的な指導を行っている場合においても、上記の内容について交通安全教育の徹底を図る。

学校における交通安全教育の改善、充実を図るため、教育委員会においては、教員に対する研究会の計画的な実施に努め、教員の指導力を向上させるとともに、教員用指導資料の作成、児童、生徒用教材の作成普及に努める。

以上のような通達に基づき、いかなる実情にあるにせよ、高等学校において二輪車に関する交通安全教育を、さらに徹底促進するよう指示しているのである。そして、文部省は当面もっとも必要とされる交通安全教育指導者の養成講習会の実施や調査研究に一段と拍車を加える態勢を整えている。

先般の政府主催の交通安全シンポジウムにおいて、西ドイツの交通教育の現状と課題について、全ドイツ自動車クラブ・交通教育普及部長ハインリッヒ・ヴーラー氏も、ドイツにおける国家事業としての、「連邦政府交通安全計画」の国会による承認、その内容等について紹介し、青少年教育、ドライバー教育の体系的推進を話したが、その中でも、15歳から18歳までの少年少女を対象とする自動車による道路交通入門の必要性について強調された。

すなわち最近、二輪車や乗用車を運転して道路交通に参加する若者の数は、増加の一途をたどっていること、それに伴って若者の事故も増えていること、こうしてモーターバイク等の二輪車による18歳未満の少年少女の事故死者や重傷者の数は年々増加し、また、年少者の乗用車運転による事故は、平均をはるかに上回っている。このような事実をふまえて、1977年から1980年にかけて「連邦道路整備局」と「ドイツ交通安全協議会」のプロジェクトグループによって、「連邦運転指導員連盟」「ADAC」「ドイツ交通監視協会」、各州の文部大臣の協力で、「自動車による道路交通入門」プログラムが作成され、実地調査後、必要な改正を加えて制定された。そして、そのプロジェクトの第一段階として「モファ（原付自転車）講習会—50cc—」が、教師、運転指導員、警察官の中から、特にそのために養成された指導員によって、学校、自動車教習所、会社等で「ドイツ交

通監視協会」「ADAC」、職業組合の協力の下で開かれ、実績を挙げている。特にこの「モファ講習会—50cc—」は、中等課程における交通教育の強化に極めて役立っている。

かかる西ドイツ等欧米の交通安全教育に対する積極的姿勢に対して、現在日本の高校の一部で問題になっている、いわゆる「三ない運動」によって交通安全教育が有名無実になるとすれば、第三次交通安全基本計画並びに文部省の体育局長通達の趣旨に鑑みても、また、国民皆免許時代を迎えようとする今日の車社会における方向としても、特に欧米先進諸国の交通教育の実情に照して問題があるのではなからうか。

日本交通安全教育普及協会による高等学校における交通安全教育に関する実態調査（昭和56年6月）によれば、現在、自動二輪の免許取得について、「取らないよう指導している」が、国公立高校では71.1%、私立高校では70.2%となっており、取得を認めない方針の学校が圧倒的に多い。しかし、関係者は決して現状をよいとしているのではなく、それは、今後の交通安全教育方針の設問に対し、「積極的に行う」と前向きに考えている学校が全体で94.2%、国公立では96%の多きに達している点によく表されている。指導教官の不足、指導内容、方法、教育課程上の問題、関係者の認識不足等種々考えられるが、今後これらの問題を克服しつつ、交通安全教育は積極的に進められなければならない。

かつて、二千数百年前の孔子は、当時の教育として、礼(道德教育)、楽(情操教育)、射(軍事教練)、御(安全運転教育)、書(国語)、数(数学)が必要であることをあげ、その中で、自分は特に御(安全運転教育)をとりたいたいものだといっているところがあるが、交通安全教育は古今の実践的教育内容であったといえよう。

特にモータリゼーションが進展し、国民皆免許時代の交通安全教育において、運転免許をとらせることは、安全教育を促進することに役立ち、危険な無免許運転を防止するのみならず、「鉄は熱いうちに打て」の格言にもあるごとく、交通道德教育、全人格的教育効果面からみても、極めて有効適切であるとの声が次第に関係者の間に高くなってきている。これは、時代の要請といえよう。

終りに、先般の政府主催交通安全シンポジウムの総括報告において、交通安全教育において今後大切なことは、「思いやり」、「ゆずり合い」の心であると

強調されている。これは交通道德のかん養が如何に大切かということである。「思いやり」の心をさらに昇華して分析すれば、「拝と奉仕」の精神であろうと私は考える。この精神は、かつて三百数十年にわたって泰平の世を築いた平安時代の治安に任じた当時の健児の指導理念に通ずるものである。世界の新しい平安時代を築くにふさわしい精神であり、これがこの世紀のシンポジウムにおいて生まれたということは誠に素晴らしい成果であったと思われる。

効果的な交通安全教育がきめ細かく一層促進され、立派な交通社会人が育成され、さらに、交通事故防止に連がるよう祈念して擱筆する。