

## 「三ない運動」からの脱皮を

岩 渕 制 海\*

かつて幼児交通安全教育と自転車安全指導の確立を求めた社会は今、高校交通安全教育の必要性と展開を強く訴求している。そして、高校生を一律的、一時的にクルマ社会から遠ざける発想のもとに推進されてきた「三ない運動」の背景には、幼児と自転車の安全教育を求めた「声」の量と教育風土において同質のものが存在する。本稿は、幼児、自転車とステップを踏み、高校交通安全教育確立を前に呻吟している姿——「三ない運動」について、そこからの脱皮を目指すべく、実態と情勢分析を述べている。

### One Step Further from “3 Nai Undo” (The 3 No Movement)

Tsutomi IWABUCHI\*

Traffic safety education at high school is now strongly required, while traffic safety education for pre-school children and that for students riding bicycles were formerly required. The thinking behind “The 3 no movement” which has the underlying purpose of keeping students away from automobile society has much in common with that of traffic safety education for pre-school children and bicyclists. This paper describes and analyses the actual condition of “The 3 no movement” which seems to prevent the establishment of traffic safety education in high school.

#### 1. 「三ない運動」を生む背景

##### 1-1 “運動”の意味と実態

高校生を交通事故や暴走行為などから守るという名目で、運転免許取得および二輪車または四輪車の運転使用を一律的に制限、禁止しようとする措置を「三ない運動」と呼ぶ。

これは、免許を取得しない、(二輪を)持たない、運転しないという3つの“ない”を総称したものであるが、さらに、乗せてもらわない、(親は)子どもの要求に負けないを加えて、「四プラスない運動」と呼称している県もある(神奈川県)。

このような、青少年から車(二輪車)を取り上げようとする考え方は昭和40年代から存在したが、「三ない運動」と呼ばれ始めるとともに全県一律的に実施されてきたのは、一般的には、昭和50年代に入ってからである。毎日新聞社が昭和56年1月末現在で調査した結果によると、31府県が何らかの全県的一律規制策を設けている(Table 1)。

また、(財)日本交通安全教育普及協会が、わが国で初めて全高校を対象に実施した「高等学校における交通安全教育に関する実態調査」によると、生徒の原付免許の取得について全体の63.1%が消極的な考えを示している(Table 2)。

##### 1-2 “運動”推進側の意識

一律的に車から遠ざけて問題を解決していこうという思考の同運動は、以下の各分野の認識が相乗して発揮されたものと考えられる。

- ①学校や教育委員会の管理主義・事なかれ主義
- ②家庭や保護者の主体性欠如
- ③警察組織の成績主義
- ④生徒自身の順応主義
- ⑤マスコミ論調の情実主義

したがって、「三ない運動」を実施するに至ったのは、まず、二輪車運転に伴う交通死亡事故などが問題となったからである。それが、PTA組織を含む論議へと結びつき、校則などにより、免許取得および二輪車運転を禁止、次第にその実効性および公平性をも担保しようという考えから全県的な規制方向へ進んだのである。それとともに、マスコミ論調も、それら“おとな側”のみの論理を標榜して後押しす

\* (株)二輪車新聞社記者  
Writer, Nirinsha Shimbu  
原稿受理 昭和56年12月10日

る結果となり、交通事故を減らしたいという短期的な交通警察の方針とも合致し、以下に述べるメカニズムにより「三ない運動」が展開されるわけである。

### 1-3 運動推進のメカニズム

本稿では、「三ない運動」を推進するメカニズムについて、最も早く全国的に報道されることとなった

Table 1 原付・二輪の免許、使用の規制一覧

#### Regulation of getting license and riding moped or motorcycle enforced at high school (by prefecture)

	地 域	全県的な規制原則			内容、理由など	免許取得について	実施時期
		全面禁止	条件つき	許可制			
北海道東北	北海道	○	○	○	一律禁止はマイナス 同 50cc以上の通学禁止 同 同 同 不必要な車・免許は「三ない」 「五ない」運動を展開	校長判断（一部全面禁止） 同 同 同 校長に「安全運転誓約書」提出 親子・学校の三者面談で決定 特例のみ校長が許可	— — 51年3月 55・4 53・3 55・6 55・11
	青森	○	○	○			
	岩手	○	○	○			
	宮城	○	○	○			
	秋田	○	○	○			
	山形	○	○	○			
	福島	○	○	○			
関東	茨城	○	○	○	50cc以上は禁止 学校にまかせる 50cc以上は禁止 「三ない」を原則 事故防止、人命尊重 「五ない」原則 学校にまかせる	各校で自主規制を指導 近距離は通学禁止 特例のみ校長が許可 同 同 同 一部全面禁止	56・4 42・6 54・4 56・4 56・4 55・10 —
	栃木	○	○	○			
	群馬	○	○	○			
	埼玉	○	○	○			
	千葉	○	○	○			
	神奈川	○	○	○			
東京	○	○	○				
山静信越	山梨	○	○	○	免許不正取得事件がきっかけ 学校にまかせる 50cc以上の通学禁止 乗せた上で安全指導を	50cc以下だけ。校長が許可 一部全面禁止 校長判断 同	56・4 — 53・4 —
	静岡	○	○	○			
	新潟	○	○	○			
東海北陸	愛知	○	○	○	通学禁止。それ以外でも「四ない」 「三ない」原則 通学禁止 特例で乗る場合も90cc以下 50cc以上は禁止 父母の95%が賛成	校長判断（一部許可制） 特例のみ校長が許可 同 同 同（一部全面禁止） 同	45・4 51・2 53・7 51・6 55・6 54
	岐阜	○	○	○			
	三重	○	○	○			
	富山	○	○	○			
	石川	○	○	○			
近畿	滋賀	○	○	○	PTA中心に「三ない」展開中 同 同 同 事故多発校で「三ない」展開 人命尊重	特例のみ校長が許可（一部全面禁止） 同（同） 同 同 校長許可制を検討中 特例のみ校長が許可（学校保管が多い）	— 55・5 54・7 55・1 53・4 55・8
	京都	○	○	○			
	大阪	○	○	○			
	兵庫	○	○	○			
	奈良	○	○	○			
	和歌山	○	○	○			
四国	徳島	○	○	○	50cc以上の通学禁止 抑制が必要 学校にまかせる 50cc以上の通学禁止。他は全面禁止	校長判断（一部全面禁止） 特例のみ校長が許可 実際は「とるな」の指導が多い 特例のみ校長が許可	46・4 55・5 — 51・4
	香川	○	○	○			
	愛媛	○	○	○			
中国	鳥取	○	○	○	特例のみ使用許可 「三ない」原則 禁止または許可制がほとんど 特例のみ使用許可 同	特例のみ校長が許可 同 校長判断（一部全面禁止） 特例のみ校長が許可 許可は限られている	46・4 46・10 — 55・7 —
	島根	○	○	○			
	岡山	○	○	○			
	広島	○	○	○			
	山口	○	○	○			
九州	福岡	○	○	○	学校にまかせる 同 同 同 同 免許は許可制 学校にまかせる 同 同 特例のみ許可	校長判断 同 同 同 同 特例のみ校長が許可 校長判断 50cc以上禁止 特例のみ校長が許可	— — — — — — — —
	佐賀	○	○	○			
	長崎	○	○	○			
	熊本	○	○	○			
	大分	○	○	○			
	宮崎	○	○	○			
	鹿児島	○	○	○			
	沖縄	○	○	○			

毎日新聞社調べ（56年1月現在）  
資料：俺たちは乗りたいんだ（凱風社刊）

広島県の場合について紹介する\*。

校則などにより、運転免許取得を禁止した場合でも、警察側との協力関係がなければ、いわゆるザル法となり、高校生は校則を無視して免許を取得する。そこで、広島県教育委は、「三ない運動」を徹底するため、県警察本部に協力を要請\*\*、県警もその要請に回答を寄せている\*\*\*。

その内容を要約すると、①高校長発行の「同意書」がない場合は、窓口で指導してほしい、②合格者(高校生)の氏名、生年月日等を通報してほしい、③街頭では学校発行の使用許可証を提示させるなどの指導をしてほしいというもので、県警はほぼ全面的に同調する回答を提示している。仮に、同意書を添付せず合格しても学校側に通報される仕組みとなっており、“指導”という語句となっているが、中味は強い規制力を伴った禁止的措置である。

また、前述の31府県(Table 1)が、全県的規制原則を打ち出している中で、広島県の場合のように、警察措置が伴う府県は約15県とみられている。

1-4 “責任”の転嫁・分散化

広島県ではまた、「県教委から県警への協力要請状」にみられる「高校生交通安全指導対策実行委員会」に、次の7つの文教側団体が名前を連ねている。①県高校PTA連合会 ②県私立中学校・高等教育後援会 ③県公立高校長会 ④県私立中学校・高校長協会 ⑤県高校教職員組合 ⑥県私学教職員組合連合会 ⑦県高校校外指導連盟。

これらの諸団体と教育委員会および警察がその総意として、「三ない運動」を展開している事実に対し、森美樹弁護士は、「三ない主義は囚人管理の思想」だとして、いち早く批判している\*\*\*\*。同じ新聞では、当事者の高校生もシラケ感の中でおとな側の対応にあきれかえっている、ととらえているほか、中には感性的に二輪・四輪志向をとる者があり、それらを一緒にたにして免許の取得制限するのは理不尽であるとともに、こうした個々の悩みや欲求を真正面から受けとめてくれるのが学校や教師であるはず、今度の措置は教育責任の転嫁、分散にすぎないのではないか、と厳しくみている。

2. 交通教育を望む高校生

2-1 交通教育の実態

前述の「高等学校における交通安全教育に関する実態調査」によると、72.9%の高校が交通安全教育の年間指導計画をもち、また、今後の交通安全教育

Table 2 原付免許の取得について  
How do the teachers advise the students on getting a license?

注) 生徒の原付免許の取得について、どのような方針で指導していますか。(1つだけ○を)

- 1. 取得させない方針である
- 2. 特に必要ある者以外は、在学中取得させない方針である
- 3. 取得の時期など一部規制している
- 4. 取得について特に制限していない
- 5. 積極的に取得するよう指導している

選択肢		1	2	3	4	5
全体		834校 (22.5%)	1,507校 (40.6%)	567校 (15.3%)	797校 (21.5%)	5校 (0.1%)
国公立別	国公立	646 (20.9)	1,276 (41.3)	504 (16.3)	663 (21.4)	3 (0.1)
	私立	188 (30.4)	231 (37.4)	63 (10.2)	134 (21.7)	2 (0.3)
課程別	全日制	817 (25.5)	1,392 (43.5)	510 (15.9)	478 (14.9)	3 (0.1)
	定時制	17 (3.3)	115 (22.5)	57 (11.2)	319 (62.5)	2 (0.4)
校種別	普通校	513 (24.2)	864 (40.8)	231 (10.9)	506 (23.9)	2 (0.1)
	職業校	202 (19.6)	389 (37.8)	230 (22.4)	207 (20.1)	1 (0.1)
	総合校	119 (21.1)	254 (45.0)	106 (18.8)	84 (14.9)	2 (0.4)

資料：高等学校における交通安全教育に関する実態調査（日本交通安全教育普及協会）

を60.9%が積極的に行い、33.3%が実施しようと考えている。しかし、その実態は、年間わずかホームルームで1~2時間、学校行事で1~2回といった具合で、まさに計画あれど実践なしという現況である。

一方、(社)全国二輪車安全普及協会が行った「オートバイ・バイクに対する意識調査」によると、全県的に前年度から「三ない運動」を実施している岐阜県、最近に至って踏みきった広島県、各高校の自主的判断に任せている栃木県——三県の高校生および両親が「好ましい高校生への交通安全教育者」として回答しているのは、高校生の45%が警察官をトップにあげ、2位の学校の先生や生徒同志(各15%)を引き離している。一方の両親では、1位にやはり警察官(31%)を、ついで父親(30%)、学校の先生(24%)とあげている。いずれにしても、高校生および両親ともども、交通安全教育を希望している傾

\*二輪車新聞1980年9月5日付  
\*\*「県教委から県警への協力要請状」——二輪車新聞、1980年9月5日付  
\*\*\*「県警から県教委への回答書」——二輪車新聞、1980年9月5日付  
\*\*\*\*二輪車新聞、1980年9月5日付

向がうかがわれる。

## 2-2 “反旗”を翻す高校生

「三ない運動」の展開により、彼らの閉ざされた思考の爆発現象も懸念される状況となっていると警告されたのもつかの間、学校側の免許証保管に反発、法律の裏をくぐる形の不正免許取得（二重取得）が55年11月頃から各県で次々に明るみに出た。56年1月29日には、象徴的に和歌山県立箕島高校での授業ボイコット事件が発生し、全国的に報道される事態に至った。

学校による免許保管制とは、「三ない運動」の徹底を期すべく、すでに取得している運転免許証を生徒から預かるという制度である。彼らは面従腹背の形で提出する一方、紛失したと偽って再交付を申請、学校にかくれて運転するというわけである。

こうした二重取得事件は、55年11月頃から翌年の1月にかけて、青森、山梨、大阪、栃木、神奈川、茨城などで次々に明るみに出て関係者をあわてさせた。

加えて、それ以上に衝撃的だったのは、野球の名門校として有名な和歌山県立箕島高校における1,000人の署名を提出しての授業ボイコット事件である。そのいきさつと実態は、土屋省三氏の編著に詳しいが、これら高校生の行動は「三ない運動」を推進していこうとする人々の自信を喪失させる結果ともなっていた。

## 2-3 広がる教育格差

「三ない運動」を推進していくに従い、今日の底辺普及が進む二輪車社会および高校生のかなりの部分が運転免許を取得しているという現実面から遊離し、二輪車安全指導など交通安全教育の重要性が見失われていく傾向が強い。つまり、免許二重取得や学校にかくれて乗用するという事実が一方でありながら、公式的には「三ない運動」を展開、交通安全指導に対する意欲と必要性が衰退していくという現象が起きているのである。

このことは、前述の実態調査<sup>3)</sup>に明確にあらわれ、「県警から県教委への回答書」のように警察措置が伴う「三ない運動」——つまり、免許取得者名簿が通報される仕組みとなっている割合が高い中部・東海ブロックほど、二輪車安全指導を特に実施していない理由として、「全面禁止しているから必要がない」をトップにあげている点から明確となる。

こうした中で、いわゆる“乗せて指導する”という高校もかなりの割合で存在する。山形県の蔵王工

業高校の場合は、毎週1時間の交通安全授業、PTAなど地域社会との連携、学校独自の学科・実技免許制、生徒自身の安全運転自主管理制などを特徴として、多くの注目を集めている。

また、授業ボイコット事件で有名となった箕島高校とは裏腹に、同じ和歌山県の大成高校美里分校の例についても、蔵王工高と同様、生徒たちが自主的な安全ルール（通学路のうち幼稚園前など5か所を最徐行地区に指定、一般規制速度とは関係なく最高20km/hと決めているなど）をつくるなど、教師と生徒との間に信頼感を満ちあふれさせて、二輪車安全指導を中心とした交通安全教育が実施されているという。

このように、「三ない運動」の中に交通安全教育、あるいは交通安全教育をますます風化させる高校と、積極的に指導教育に取り組むところとの格差は、今後しばらく広がる一方と推察される。

## 2-4 学習する教師群

「三ない運動」に対する批判期と位置づけられている今日、高校生の二輪車安全指導問題と積極的に取り組む現場教師を中心とした人々の存在が、少数派ながら着実な歩みを示し始めている。例えば、全国に先がけて、昭和51年7月に創立、わが国ではトップクラスの交通安全教育研究集団として評価されている「埼玉県高等学校交通安全教育研究会」（森川照太郎会長＝県立菟蓴高校校長）の存在である。

同研究会は、これまで独自の交通安全教育カリキュラム作りなどで実績をもっているが、昭和56年8月27日から3日間、埼玉県・川島町の交通教育センターレインボーにおいて「高校二輪車安全運転指導者研修会」を主催し、大きな反響を呼んだ。そこでは、将来の高校における交通安全教育あるいは、交通安全教育の方向を示す内容のものが消化された。

2泊3日に及ぶスケジュールでは、“現場はどうするか。”という視点に基づくカリキュラムが生まれ、以下の内容がグループ討議や実技修得の形で研修された。

- 交通・安全教育の考え方
- 二輪車運転実技の基本
- 安全教育の現状分析と把握
- 安全運転の基本的な知識
- 実技指導研究
- 地域との連携と今後の安全教育の進め方
- 法規履行走行の実技指導修得と指導研究
- コースの作り方や安全管理

なお、同研修会に参加した女性教師は、“実際の体

\* 二輪車新聞、1981年9月5日付

\*\* 二輪車新聞、1981年9月18日付

験を得る貴重な場であり、将来の交通安全教育の向かう方向に合致しているのではないか、という感想をアンケートで答えている。

以上のほか、交通・安全教育を学んでいこうとする高校教師らを対象とした同種研修会が多く開催される傾向となっている。

### 3. 社会認識は変化の方向へ

#### 3-1 10年来の堂々めぐり

昭和45年は、万国博が開催され(3月14日)、三島由紀夫剖腹自決(11月25日)の年であるとともに、交通事故死者が警察統計で16,765人と、そのピークに達した。そして、「イーグルハンドル」が大流行、自動車工業会二輪車対策特別委員会は、運輸省の要請により操縦性や安全性のテストを行った。また、翌46年には高校生への二輪車安全運転教育を推進するため、「山形県高等学校安全運転研究会」(YHS)が発足するなど、今日以上に高校生と交通教育問題あるいは二輪車問題は重要であったと同時に、社会での論議が行われていたのである。

以来10年、くり返しこの問題は論議されてきたのだが、真剣な交通教育ないしは交通安全教育面と結びつけた議論が浮上してきても、二輪免許年齢の引き上げをいう声につぶされ、結局は「三ない運動」に収められる“取り上げて事故を防ぐ、”という方向をたどってきた。要するに、二輪車問題は運転免許の資格要件を厳しくするパターンから脱皮し得ず、当時から具体的な教育面の進歩はほとんどゼロに等しいままで過ぎてきたのである。

こうした10年来の堂々めぐりは、近年、広く教育問題が国家的論議を呼び起こしつつある風潮の中で再考され、「今の学校は“教育、”の名のもとに、管理主義が横行しているのではないか」といった問題提起<sup>\*</sup>、さらには、「新聞はオートバイを犯罪や非行と隣接させ、結果的には、オートバイの失権を企てているかのように見えます<sup>\*\*</sup>」(伊丹十三氏)といった鋭い指摘を惹起し、「三ない運動」に対して明確な否定の立場をとる新聞論調が現れたのである。

それ以前には、菊池哲彦(茨城大学人文学部長)編著『若者は危険なライダーか』の刊行が、学者の視座から「三ない運動」の非教育性を論破するに十分なものであった。

#### 3-2 「記者の眼」で内部告発

1-2では、「三ない運動」を推進するに際し、マスコミ論調の情実主義の影響もあったとしたが、こ

に三大新聞のそれを物語る事例が存在する。

広島県教委は昭和56年1月26日、同県の「三ない運動」に対する批判論調が次第に見られる中で、同運動実施後の実態調査を明らかにした。これを報道する広島版(1月27日付)の三つの新聞は、次のようにとにかく事故が減れば良いとする情実主義的な視点に立つものと、一律禁止に疑問を投げかけるものに分かれた。

▷毎日新聞=規制の効果ははっきり/高校生の事故減る

▷朝日新聞=新たに「こっそり組」/検挙(無免許)が増える

▷読売新聞=二輪車規制が“裏目、”/無免許運転ふえる/事故は減少したが

そして「三ない運動」は、大多数の府県で、単に事故がなければ良しとする視点のマスコミ論調に裏打ちされて全国的拡大をみたのであるが、55年後半に入って、次第にその非教育性に疑問を投げかける観点のほか、少なくとも一律禁止方策に反対する立場の考えも盛り込むなど、いわば論調の様変わりぶりをみせ始めるようになった。

こうした中で、毎日新聞の「記者の眼」欄(56年3月4日付)は、「高校生のバイク運転・一律禁止に異議あり/拒絶教育は、時代遅れ/規制解除し、教材に採用を」という見出しの土屋省三編集委員による解説記事を掲げ、「三ない運動」の非教育性を鋭く指摘し、生徒と共同で二輪車の安全管理組織をつくることなどを提言、大きな反響を呼ぶに至った。

同記事は、少なくともこの問題について10年来の堂々めぐりを続けてきたわが国において、そのマスコミ論調の優柔不断性をいわば内部告発するものと総括され、大きなターニング・ポイントとして位置づけられたのである。

#### 3-3 「第3次交通安全基本計画」の意義

前段でみたようにターニング・ポイントと総括される論調が現れたあと、わが国の政府は、交通安全対策基本法の定めるところにより、第3次交通安全基本計画(昭和56年度スタート)を策定、昭和56年3月31日、中央交通安全対策会議で正式決定をみた。

同基本計画は、交通安全施策について国家的見地からの指針を示すものであるが、その中では、第2次の同計画を超えて“生涯交通安全教育の振興、”という一項が新設され、「生徒や地域の実情に応じて、

\*毎日新聞、1981年11月5日付

\*\*朝日新聞、1981年10月7日付

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」と明記されている。

したがって、車社会参画を目前にして、すでに免許取得年齢に達している高校生時期を“中抜き”、することとなるほか、2-3でみたように二輪車安全指導を含めた交通教育の重要性を風化させることとなる、「三ない運動」などの従来の一律禁止方向は、理論的には同基本計画に具現された国家の示す方向と対立する形となるわけである。

つまり第3次交通安全基本計画の意義は、交通安全教育ないしは交通教育の目的、あり方などをめぐり、今日のかつ象徴的に据えられるところとなった「三ない運動」を基本的に否定し、将来へ向けての“努力目標”を示したところにある。

### 3-4 文教側の意識変化

わが国政府が示す第3次基本計画の方向とマスコミ論調の変化などを背景に、文部省は少なくとも次の二点にわたり、従来から一歩前進した対応を示していると受けとれる。

まず第1点は、文部省が昭和56年6月末、体育局長名により「交通安全の確保と交通安全教育の徹底について」の通達を行ったことである。「なお、高等学校においては、二輪車の使用規制等の管理的指導を行っている場合においても、交通安全教育の徹底を図ること」とうたっている。これは、「三ない運動」批判に対応した動きを示したものとしても注目されている。第2点は、57年度文部省予算策定にかかわり、その絶対額は必ずしも多くないながら、56年度にはなかった予算要求を提示、各都道府県ごとに開催されることとなる教職員対象の交通安全指導者研修に、国からの補助金増額を期していることである。

第1点の通達をめぐり、小樽工高のように「ああ、あの通達ですか、わが校はバイクはいっさい認めないので、あんな通達は関係ありません<sup>2)</sup>」と、かたくななまでに硬直し、画一化した高校もわが国はかかえている。しかし、全体的には徐々に、ときとして「三ない運動」実施へ向け加速度的な是認論調をたどったかつての傾注ぶり<sup>10)</sup>と同等以上に、その否定論調がみられるに至っている。

## 4. 「三ない運動」から脱皮を

### 4-1 われわれは何をなすべきか

学校や教育委員会の管理主義・事なかれ主義と家庭や保護者の主体性欠如を大きな要因として生まれ

た「三ない運動」には、①親の責任が学校の責任にすり替えられている、②価値判断が逆転している、③教育の方向が逆である、④不平等取り扱いはないか、⑤目的は手段を選ばず、という危険がある。以上の5点を掲げた文部省事務次官の経歴をもつ木田宏氏(国立教育研究所長)の発言<sup>\*</sup>が、いわば文教サイドにおける“身内、からのものだけにきわめて注目されるのである。

木田宏氏は、何よりも親が責任自覚をもつべきで、一律規制は学校の管理下にある場合に限られるはずで、高校生の親の大半が車の扱いについて子供を指導し切れないとは、到底信じ難いと述べている。その発言は、一方では「三ない運動」をやみくもに推進するものの、その行き過ぎにいわば“身内、からブレーキをかけるという、わが国のバランス的教育風土の特徴を表すものと受けとれる。

2-4でもみたように、全国的に規制・禁止の方向が示される中で、このバランス感覚は、「現場はどうするか」という課題を自らに課している学習する教師群を明確に存在せしめている点からも、それは証明される。

しかし、将来に向けて、このようなバランス感覚的教育風土を乗り越えて行かなければ、真の交通教育、交通安全教育の確立はあり得ないと思われる。その理由は概略的に、一貫性と統一性がなく、眼前の短絡した事象から教育の必要性論議やシステムが考えられがちという点である。また、責任の所在、教育上の分担や役割の明確さが欠けがちになることなども懸念される。

つまり、ひとり交通教育の確立にとどまらず、わが国教育界全体にみられるバランス感覚的教育風土からの脱皮がなければ、「三ない運動」はいつまでも残るはずである。

したがって、教師は、父兄の主体性確立のため、教師だからこそ可能な説得と啓蒙の役割を担う必要がある。加えて1-4でみた広島県の例でわかるように、高校教職員組合がその組織の名において一律禁止方策に加担、前段でみた身内の木田宏氏が「一律規制は学校の管理下にある場合に限られるはずである」と指摘、あるいは、「免許年齢を引き上げよう」と主張する宇野一氏(東京都立江北高校校長)さえ、「国の法律に基づいて取得できる資格を、学校が禁止できるかどうか疑義がないわけでもない<sup>\*</sup>」と

\*サンケイ新聞1981年4月11日付

\*\*朝日新聞1981年6月10日付

する「三ない運動」の方向から、教師らの意識が脱皮したとき、2-4でみたような学習する教師群を核に、真の交通教育が確立、展開されるはずである。

そして、「三ない運動」により理論的にも崩壊せざるを得ない生徒と教師、学校間の信頼に関連した、2つの注目すべき教師側自身の行動が伝えられるところでもある。

一つは、和歌山県において、箕島高校授業ボイコット事件に関連して、「生徒の名簿を警察に渡すな。高教組申し入れ」<sup>\*</sup>と報じられたことである。高教組は、高校生運転免許取得者名簿が「三ない運動」の徹底を期すべく、警察と教委間で伝達し合っている事実は、基本的人権を侵すことになるため、県教委に提出しないように申し入れたという。このことは、「三ない運動」に反対する立場からのものではないにしろ、少なくとも教育側が運動の行きすぎに対応していく意向を示したと推察される。

もう一つは千葉県の場合である。県立の2つの高校で、免許証を取得しただけで3人を停学処分、乗っただけで1人を停学し、4人とも免許証を取り上げられるということがあった。これに対し、千葉県高教組は、「摘発主義だ。学校は警察ではない」と反発、調査を開始したと伝えられている。これは、県教委が県警本部に16~18歳の免許取得者名簿の作成を依頼、県警がこれに応じてそのリストを学校に配り、その中から発見したものであるという。

以上をみると、「三ない運動」を是認し、推進する側にまわる教師組織が、この管理的指導と呼ばれる「三ない運動」の管理的すぎる側面の危険性に、問題を提起しているわけである。それ故、単にそれを指摘し、その非を問う点から越えて、文字通り、組織的な教育性を自ら捨てることのない、今後の取り組みが注目されるのである。

そして、再び強調することとなるが、保護者側の主体性欠如を是正すべきである。親の大半が車の扱いについて子供を指導し切れないとは到底信じ難い、という木田宏氏の鋭い指摘は、今日、わが国の軽自動車を含む全乗用車2台に1台の割合で普及している二輪車保有状況の中で、世代間で伝えられていくべき安全への哲学を含む交通教育システムの確立が、早急に行われていく必要性を示唆している。

## 参考文献

- 1) 三ない運動の経緯と実態, (財)日本交通安全教育普及協会, 1981年7月
- 2) 土屋省三:俺たちは乗りたいんだ(教育的バイク論の提言), 凱風社, 1981年10月31日
- 3) 高等学校における交通安全教育に関する実態調査, 交通安全教育臨時増刊, (財)日本交通安全教育普及協会, 1981年6月20日
- 4) 免許受験窓口で実質的な“規制”、“行きすぎ”じゃない? 広島県警サマ, 二輪車新聞, 1980年9月5日付
- 5) オートバイ・バイクに対する意識調査(高校生とその両親について), (社)全国二輪車安全普及協会, 1981年3月10日
- 6) 高校二輪車安全運転指導者研修会開く/埼玉県高校交通安全教育研究会主催で, 二輪車新聞, 1981年9月18日付
- 7) 岩渕制海編:日本交通史年表(昭和編・下), IATSS review, Vol. 4, No.3, (財)国際交通安全学会, 1978
- 8) 学校の「管理」に鋭い批判/はびこる教師の独善/親の「無言」が助長, 毎日新聞, 1981年11月5日
- 9) 菊池哲彦:若者は危険なライダーか, かんき出版, 1981年2月4日
- 10) 土屋省三:連載提言・バイクショック, ザ・バイク, 毎日グラフ増刊, 1981年創刊号~第4号
- 11) 交通教育の体系化, 「これからの交通安全対策を考える」, (財)住友海上福祉財団, 交通安全シンポジウム会議録・入選論文集, 1980年11月
- 12) 高等学校・交通安全指導資料一主として二輪車に関する指導一, (財)日本交通安全教育普及協会, 1978年6月30日
- 13) 青少年の交通安全教育報告書(自動車の安全運転に必要な高度の技能・知識に関する研修の研究<そのIII-B>), (特)自動車安全運転センター・(財)国際交通安全学会, 1981年3月

\*朝日新聞(和歌山版)1981年1月30日付