

運転者教育の新しい試み

長江啓泰*

高校生の二輪車免許取得者は年々増加し、運転経験の少ない者ほど事故が多いというのが現状である。その意味でも、初心者教育は非常に重要である。本論では、運転者教育の中でも高校生を対象にした教育に的を絞り、まず、海外での教育の現状を紹介した。次に当国際交通安全学会で行われた高校生に対する教育の新しい試みを紹介し、運転技能の向上よりもむしろ、安全行動のとれる社会人を養成するための教育が重要であることを明らかにした。

New Experiment in Drivers' Education

Hiroyasu NAGAE*

The number of high school students who have a licence for a 2-wheeled vehicle are increasing every year and it is a fact that those with less driving experience have a higher rate of accidents. In this sense, driver's education for beginners is very important. This paper, focusing on the education for high school students, firstly introduces the actual conditions abroad for driver's education. It then introduces a new experiment in drivers' education for high school students carried out by IATSS, and clarifies that it is more important to educate the students as members of society who can behave safely rather than to just brushing up driving techniques.

1. 運転者教育

運転者教育は、その教育対象別に初心者教育、運転者再教育、運転者矯正教育に分けられる。いずれの場合でも、車両を正しく安全に運転するための技術の習得と養成を目的とし、内容としては、運転に必要な法律の知識、安全運転を行うための必要な知識、運転に必要な技能である。

交通事故は今や社会的重要な問題であり、事故の運転者の要因は9割を超えるとも言われている。従って、学科と技術に分けられる教育内容も、初心者教育以外は、主に学科が中心的役割を果たしている。人間は理論的な動物であり、論理的に物を考え、論理的に正しいと思えばその方向で行動し、間違っていると思うことはしないとの世間一般の誤解がある。しかし、人間は論理的におかしな場合でも行動を起こし、むしろ、行動した後それを正当化する論理を考え出すことが多いといえる。すなわち、理解していること、知っていることと、実際に行動することとの間には大きな差異があり、ギャップがあるのである。このギャップを埋める教育が大切であり、

運転者教育においても、正しい知識を持たせることも大事であるが、それ以上に重要なことは、安全行為が何たるかを知りながら、それを行わない人に、どうやらせるかの教育技法が望まれているのである¹⁾。

交通事故に関して、青少年による発生率が高いのは、単にわが国に限られるものでなく、世界的傾向である。本論では、運転者教育の中でも高校生を対象にした教育に的を絞り、論を進めてみる。

2. 高校における交通安全教育

高等学校生徒は、16歳で二輪車、18歳で四輪車の運転免許を取得できる年齢に達する。全国統計の年齢別免許保有者数を見ると²⁾、Fig. 1に示すように、17歳の男子では同年齢人口の約40%が保有しており、女子の場合はFig. 2で明らかのように、その増加率は著しいものがある。小型特殊免許の取得者はごく少数であり、高校進学率が90%を越えていることを考えあわせると、単純計算でも、男子高校生3人に1人以上の割合で免許を保有していることになる。

第1当事者の死亡事故件数を運転経験、年度別で見ると、普通四輪車では減少している反面、原付、自動二輪車では年々明らかな増加傾向にある。さら

* 日本大学教授 (本学会員)
Professor, Nihon University
原稿受理 昭和59年8月6日

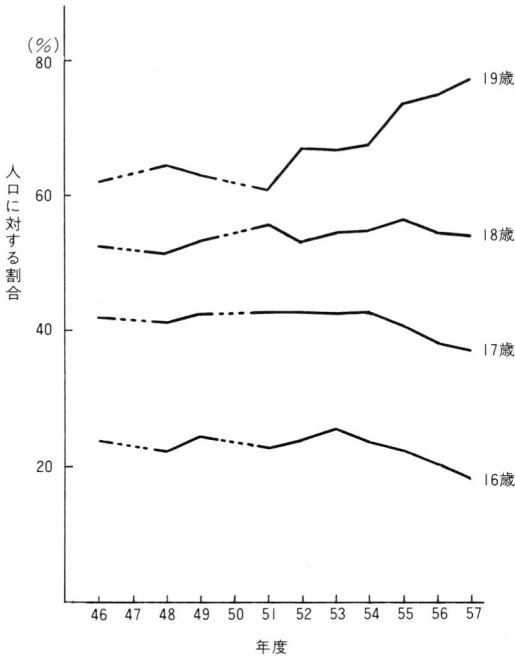


Fig. 1 年齢別免許所持者数 (男子)
Driver's licence holders by age(male)

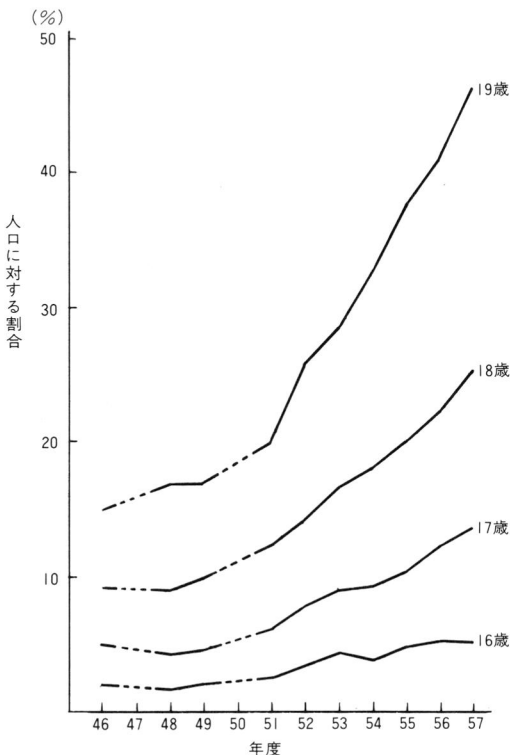


Fig. 2 年齢別免許所持者数 (女子)
Driver's licence holders by age(female)

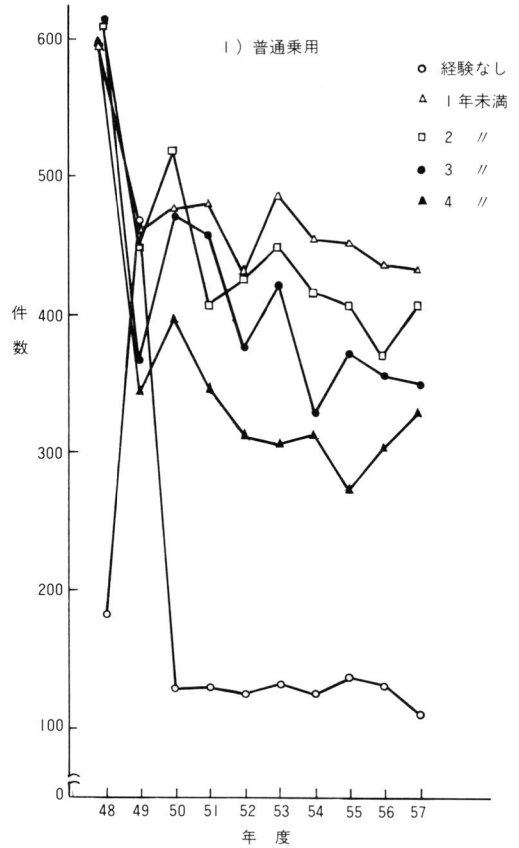


Fig. 3 - a 第1当事者の運転経験別死亡事故件数
Total accidents by driving experience
of the first party concerned
(passenger car)

に運転経験についての特徴は、原付、自動二輪に共通しており、経験1年未満の者の事故件数が最も高く、以下、2年未満、経験なしの順で続き、3年以上の経験者の事故件数は著しく低く、普通乗用の場合と大きな違いがある。

このような二輪車の事故増加に対応して、交通安全対策の方向も法的規制や施設整備とならんで、運転者である人間の教育に重点をおくようになってきた。このことは昭和56年3月に政府が発表した第3次交通安全基本計画にも明示されている。これを受けて、学校に対しては昭和56年6月、文部省体育局長名にて、「交通安全の確保と交通安全教育の徹底について」の通達が出され、学校における交通安全教育推進の必要性が明示された。既に述べた通り、高校生の多くが免許を保有し、運転経験の少ない者ほど事故が多いという現実がある以上、高校における二輪車の交通安全教育は、絶対に避けて通れない問題である。

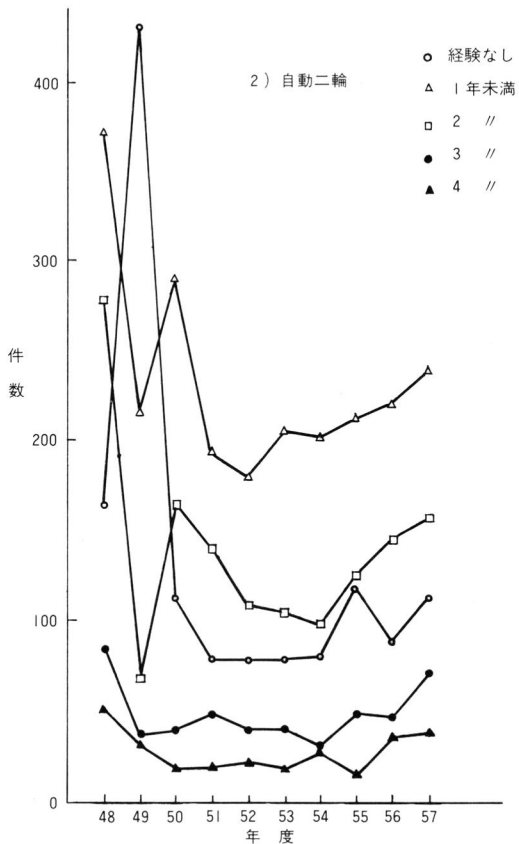


Fig. 3 - b 第1当事者の運転経験別死亡事故件数
Total accidents by driving experience
of the first party concerned
(motorcycle)

これに対して学校安全は、一般に学校における安全教育と安全管理を包括する概念としてとらえられている。従って、高等学校においては、安全教育の対象が二輪車に限られているということではない。これは、昭和59年5月に(財)日本交通安全教育普及協会発行の「高等学校交通安全指導の手引」(文部省体育局監修)に示されている教育活動における安全教育の位置と系統を見ると明らかである。同時にこの手引は、学校における交通安全指導の目標および内容等をきめ細かく示している。

具体的な指導の進め方は、各県、各校の実情に合わせて進められているが、活動の実態を把握することは大いに困難である。熱心に行われている数例を見て、全国レベルで普及していると過大に解釈したり、反対に地方等によって行われている重要な活動を見過したりする可能性もなくはない³⁾。ここでは、全国の高等学校へ実態調査を行った結果⁴⁾を参考とする。回答した3,710校のうち、今後の交通安全

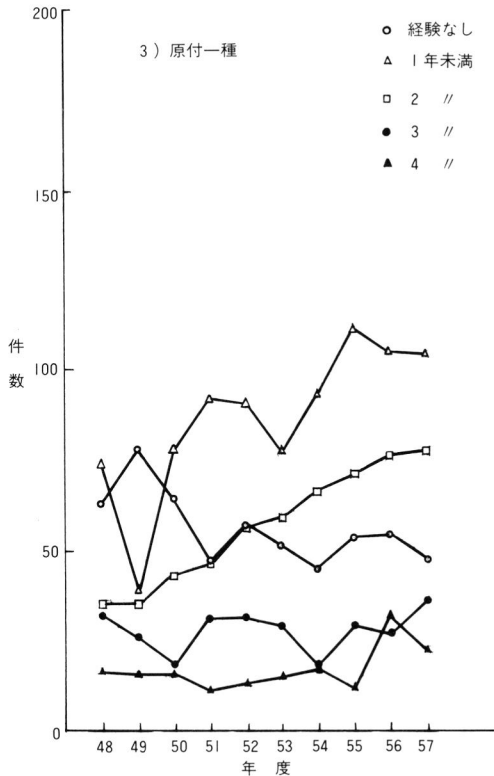


Fig. 3 - c 第1当事者の運転経験別死亡事故件数
Total accidents by driving experience
of the first party concerned
(moped)

教育を積極的に行うとするものが60.9%、実施しようと考えているものが33.3%で、この両者の合計は94.2%を占め、高校における交通安全教育に対する関心は高く、積極的な考えが見られる。

しかし、さらに実施の内容について見ると、現実には交通安全に関する年間の指導は、ロングホームルームや学校行事において、1~2回の学校が多く、指導計画は立てるものの、実施の困難さがあることを物語っている。ホームルームや学校行事における交通安全指導の内容を見ると、最も多い回答は自転車の安全な利用と点検、次いで道路の歩行と横断、交通事故の発生要因と交通安全対策、原付または自動二輪車の安全な利用の順となっている。

生徒の原付免許の取得について制限していない高校は全体の21.6%で、実に78.4%の高校では何らかの制限を行っている。その理由は、事故を起こす危険が懸念される、免許取得の必要性が薄い、非行に結びつきやすい、三ナイ運動を実施しているからの

順である。また、二輪車通学についての学校の指導方針は、認めていないが43.2%、条件付きで認めているが52.5%である。認める条件は、通学距離、排気量、交通機関が不便な者が主で、その数はごくわずかである。下校後の原付の使用については、認めていないが39.6%、条件付きで認めているが25.3%となっているが、自動二輪車についてはそれぞれ60.2%、12.3%と制限が厳しい。

二輪車に関する安全指導については、積極的に指導しているが16.1%、指導しているが39.9%であり、特に指導していないが43.9%となっている。特に指導していないと答えた理由を見ると、全面禁止しているから必要がないとの理由が第1位で64.2%を占めている。さらに、二輪車に関する指導上の問題点としては、次の項目を挙げている。

- (1) 指導時間がとりにくい
- (2) 適切な指導者がいない
- (3) 研修の機会や資料が不足している
- (4) 教材、教具が不足している

交通安全教育に対する関心の高さ、生徒の免許保有率の高さに対して、現実に行われている交通安全教育の実態は、かなりのギャップがあることは明らかである。

3. 交通安全教育の国際比較

日本における交通安全教育の実態を評価するためには、車についての先進国である欧米の実情を知ることが重要である。この場合にも情報は文献に頼らざるを得ないが、特に外国文献を参考にした場合、最も理想的な形で実施されているものが紹介され易く、全体像をとらえられず理想形をそのまま実態としてしまう恐れもある³⁾。

欧州では自動二輪車の出現以来、現在は第3回目のブームの時期を迎えている⁵⁾。ドイツ連邦共和国(西ドイツ)においても、交通現実の急激な変化に対処する問題が、教育上の課題として取り上げられ、交通教育との構想の下に、その理論化と実践化がほぼ全国的に推進され、今日すでに10年の実績を重ねてきている。この推進の直接のきっかけを与えたのは、1972年7月7日付の常設文部大臣会議の決議による「学校における交通教育への勧告」であった。この勧告を受けて各州の文部省は次々に、それぞれの指導要綱の中で交通教育のための教育課程を規定し、各学校段階、各学校種別に応じて多様な実践が展開されるに至っている。

西ドイツの場合、前述のように交通教育のための教育課程を規定したが、教育と訓練とは不可分である⁶⁾との考えと、交通教育は社会、政治関連教科および自然科学、技術関連教科にまたがった、総合的な連関として実施されるべきとの構想で進められている。そのための具体策として、教師の養成および教師の補習教育・再教育、警察・各種の組織および連合体と学校との協力、教材の開発等が進められた。

二輪車(モファ)教育では、指導資料が10冊の少年雑誌風に編集され、それに1冊のコース・リーダー用のハンドブックが作成されている。15歳になった喜びから、これまで乗ってきた自転車ではなく、モファ(原付)に乗りたいという青少年の心理を描き出し、両親との相談、機種を選定、価格の問題、保証の問題、購入時の契約書、天候と路面、ブレーキ・テスト、見ることと見られること、正しいブレーキのかけ方、暗さと視界など、現実的な問題について指導内容が展開されている。

アメリカでの学校における運転者教育の特長は、多くの場合、高等学校で行われていることである。16~18歳の生徒が免許証を取得するためには、定められた教習を受けることが要求され、この教習は各高校で開設される運転者教育の講座を修めるのが普通である³⁾。

西ドイツ、アメリカともに、講義と実技が組み合わせられ、生徒を車から離すのではなく、正しく安全に運転するための指導がその大きな目標となっており、わが国の実情と大いに異なる点である。

4. 二輪車を使った交通教育と実践

すでに述べたように、多くの高校生が二輪免許を保有し、運転している。同時に高校生による交通事故も決して少なくはない。このような状況下において、高校における二輪車交通教育の現実、安全教育よりは安全管理の面が強く打ち出され、いわゆる「三ナイ」運動に見られるように、二輪車の利用を制限することによって、交通事故を抑制しようとする方向にある。確かに制限することによって一時的に事故数が減った場合もあったし、一時的な抑制策としては「三ナイ」運動も大いに評価し得る。しかし、長期展望に立った場合、社会人としての必要な能力を養うという高校教育の本来の目的から見れば、「三ナイ」運動は積極的な交通安全教育とはいえない。

「危険から遠ざけることによる安全確保」もそれ

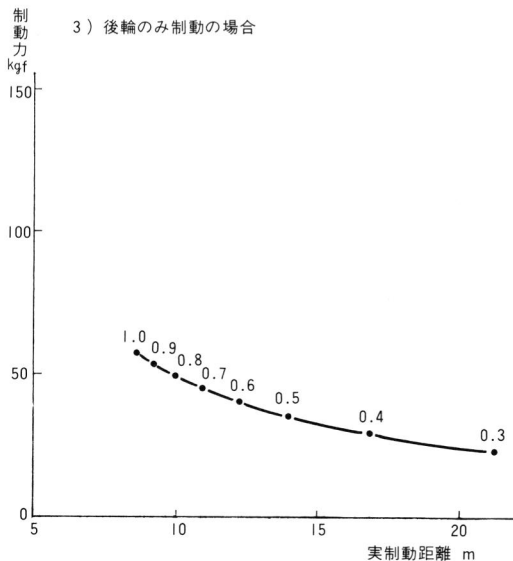
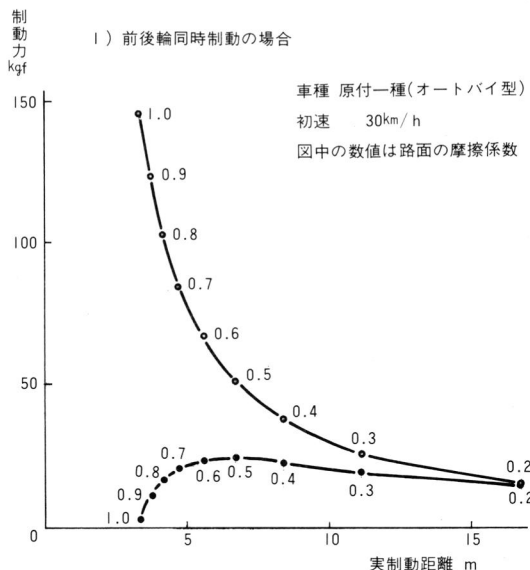


Fig. 4 - a 制動力と実制動距離
Braking effort and actual brake distance
(front and rear braking)

Fig. 4 - c 制動力と実制動距離
Braking effort and actual brake distance
(rear wheel braking)

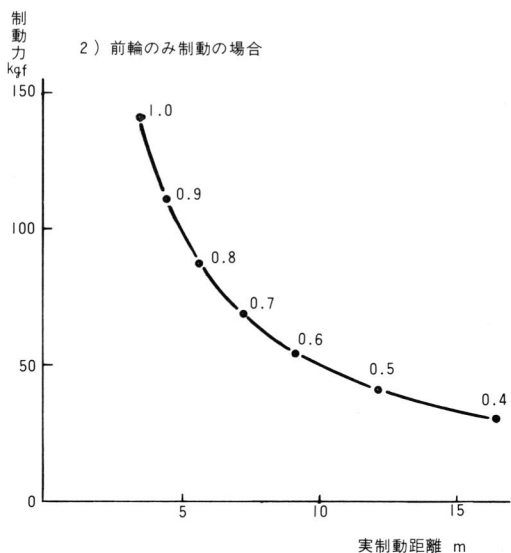


Fig. 4 - b 制動力と実制動距離
Braking effort and actual brake distance
(front wheel braking)

なりの意味はあるが、交通社会の一員となるべき高校生に対して、危険から完全に隔離することは不可能であり、「危険から遠ざけること」は根本的な解決とはならない。それどころか、「危険から遠ざけることによって、安全が確保できる」という考え方自体に、危険性がひそんでいることも見逃せない。むしろ危険から遠ざけるよりも、積極的に危険という現

実の問題と取り組み、危険とは何か、どうすれば安全を確保できるかを、運転者自らが納得し、実践できるような交通安全教育を施すことが重要である。

若年者の事故を分析すると、危険に対する無知と運転に対する過信に起因するものが大部分である。危険の予測と冷静な判断、自制心を身に付け、自分の能力の限界を自覚することが安全運転の基本的要件である。これらのことを学び身につけるためには、従来のような交通安全講話や映画などの視聴覚教材だけではどうしても不十分である。

二輪車の運転や運動特性は、だれしものが初めて自転車に乗る練習で経験するように、言葉では表現しきれないことが多く、どうしても自分で体験してみ、身体で覚える以外に方法はない。この点が、二輪車を実際に使った交通教育が必要とされる積極的理由である。また、それは単にテクニックを磨くことだけを目的としているのではない。二輪車走行の基本である「走る」「曲がる」「止まる」の実技訓練を通し、団体行動における規律の重要性、他人に対する思いやり、安全に対する意識の高揚など、意識面の変革を目的としているものである。

(財)国際交通安全学会742研究プロジェクト「二輪車交通教育の実践モデル研究」は、昭和57年4月からスタートした。現代青少年たちの価値観やライフスタイルに対応した内容とするため、研究者には、学会会員に加え、高校教育の現場で指導している教

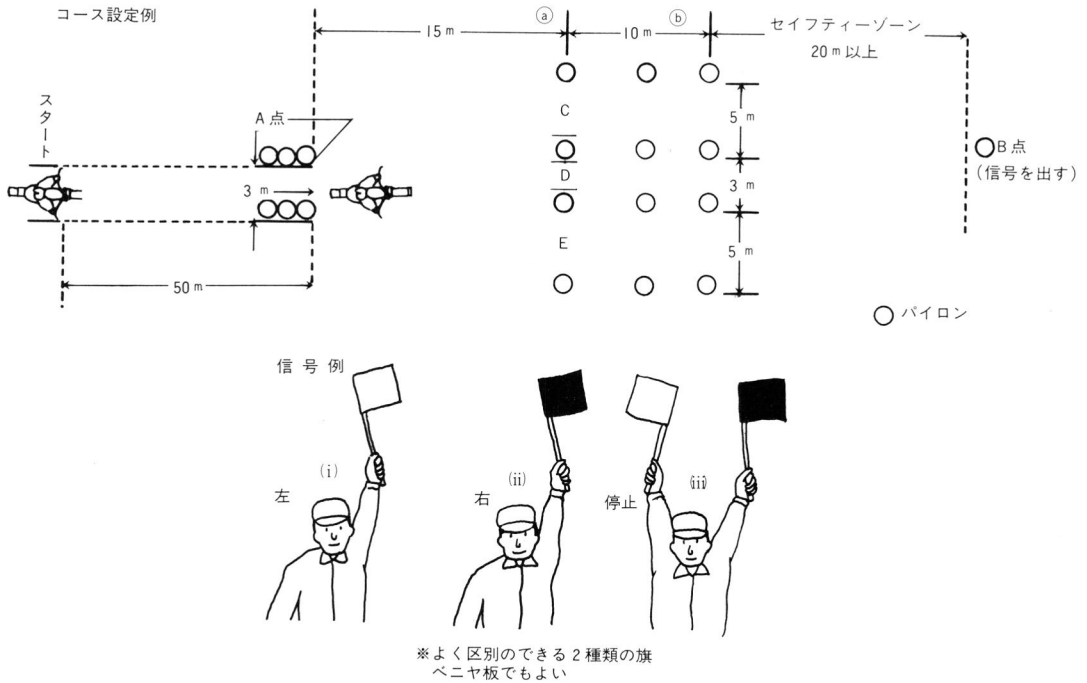


Fig. 5 意外にかかる反応時間の体験コース
Experimental course of unexpectedly long reaction time

師、安全運転指導の実務にたずさわっているホンダ安全運転普及本部のエキスパート等が参加し、二輪車を使った交通安全教育カリキュラムの原型（プロトタイプ）を作り上げた。

このカリキュラムは、学校から二輪車の使用を許可されている生徒を対象としたものである。いかに質の高い、密度の濃い教育であっても、その教育の受け手（生徒）が納得し、理解し、実践できるようなものでなくては無意味なものになる。理解させることが教育を効果的にするための前提であり、その意味からも、興味を持たせる動機付けの道具として、二輪車が有効である。また、実技指導項目はごく基本的な走行を取り上げ、力学的な裏付けを基に時間をかけて、受講者の体験を通して習得させることを主眼とした。

〔具体例1〕ブレーキング訓練

二輪車のブレーキは前後が独立しており、路面状況、制動の緩急に応じ、前後の操作力を調整する仕組みとなっている。Fig. 4は、初速度30km/hからの実制動距離と制動力を、路面の摩擦係数を変数として求めたものである。一般の二輪運転者は、急制動ほど操作力を増せば良いと思っているが、実際に

は前輪のみで制動した場合、後輪のみの制動の場合と前後輪同時制動の場合で、それぞれ操作力の大きさは異なる。このような理論的背景を、実走行訓練を通し、良い路面での急制動は前輪ブレーキを主体に、すべり易い路面では前後輪同時ブレーキ等の原則と、車輪が固着（ロック）しない限界操作力を肌で覚えさせる訓練である。

〔具体例2〕意外にかかる反応時間の体験

速度30km/h（8.3m/s）からの全制動では、実制動距離は6 mである。一方、運転者は危険を発見してから操作を開始するまでの反応時間は、少なくとも1秒との認識はあるものの、実際の走行では十分な安全空間を取らないことが多い。この訓練では、実制動距離の体験を踏まえ、Fig. 5に示すように手旗信号を受け15m前方の3コースに進路変更または停止させるものである。この訓練のねらいは、人間は認知してから反応するまで、意外に時間がかかることを理解させ、実際の運転でも、常にそのことを認識しながら運転ができるようにさせることである。

以上は実技指導項目のうち、2項目の概略説明であるが、一貫して体験重視の考え方で構成している。

Table 1 高校生のための交通教育講習日程
Lecture schedule of traffic education for high school students

	午前 9:00~12:00	午後 13:00~17:30	夜 19:00~
8月22日 (月)	①オリエンテーション		
8月23日 (火)	安全運転のための基本を学ぶ ②安全運転の基本 ③運転の3要素“走る、曲がる、とまる” ④速度観測 ⑤テーマに沿っての討議		
8月24日 (水)	運転に必要な戦略(読み)の大切さを知る ④速度観測 ⑥二輪車の難しさ ⑦戦術と戦略の話		
8月25日 (木)	危険な事態への対応を学ぶ ⑧不整地での走行訓練 ⑨カーブでの安全走行 ⑩交通の安全とは何かを考える ⑤テーマに沿っての討議		
8月26日 (金)	交通の安全を積極的に考える ⑩交通の安全とは何かを考える ⑪混合交通下での訓練 ⑫バジテスト ・生徒と講師の交流会		
8月27日 (土)	⑬修了式		

研究プロジェクトで作成した実車を用いたカリキュラムが、高校の現場で役立ち、研究成果がより現実的であるかを確かめるため、昭和58年8月鈴鹿サーキット交通教育センターにおいて、「高校生のための交通教育の集い」を催した。この集いは742研究プロジェクトの発足時に、高校の立場から埼玉県高等学校交通安全教育研究会のメンバーに参加いただいた経緯もあり、同研究会との共催で行われた。

参加者は原則として通学条件、家業の理由により、二輪車使用許可を得ている埼玉県内の高校生を対象とした。最終的には、4校より19名、さらに参加校の教師7名であった。19名の高校生の二輪車運転頻度は、毎日・ほとんど毎日が12名、ほとんど運転しないが1名であった。また、参加者の意識特性を調査した結果は、昭和56年度の研究調査⁷⁾による17歳の意識特性と比較して、ルール軽視の傾向がやや強い反面、他者への配慮感は強くなっている。しかし、全般として、同世代の運転意識としては、特に変わった傾向を示しているわけではなかった。

講習スケジュールとその内容は、Table 1に示す。東京・池袋をバスで出発し、約8時間の旅行で鈴鹿に到着してから5泊6日、実質4日間強の講習であった。この講習では、朝食前7時30分からの体操に始まり、日中の実技指導およびそれに関連する講義、さらに夕食後10時近くまでのミーティングという、高校生にとってはかなりハードな形で進められた。

5. 新しい試みに対する評価

鈴鹿での講習の企画が「交通教育への新しい試み」である以上、必ずその教育効果が問われることになる。そして、この企画の目的が、二輪車運転技能向上でなく、二輪車を素材とした交通社会人としての基本を体得することであるから、その教育効果は、運転技能をも含めて総合的にとらえられなければならない。講習の第5日目には講習の仕上げとしてバジテストを行ったが、これは技能テストであるにもかかわらず、あえて点数で評価をしなかった。それは運転技能の向上だけが目的ではないという意図があったからである。

しかし、教育効果の把握と評価が難しく、教育効果の評価の第1の問題点は、数量的にとらえられないということである。第2の問題点は、講習と効果の因果関係を証明することが難しいということである。第3の問題点は、講習後の追跡調査が難しいということである。これらの問題点は、ひとえに人間の成長は実に種々の要因が複雑に影響しあうものであり、持続する教育効果や安全習慣の形成は、継続的な教育が必要とされるからである。

ここでは、教育効果は直接的には参加者の態度変容としてとらえる。しかし、一口に態度変容といっても、講習期間中の変容とその後の変容があり、また直接交通安全や二輪車にかかわる変容があれば、生活態度の変容もある。講習後生徒が書いた作文か

ら、期間中の順を追って引用したものを記す。

「小型バイクで講習と聞かされたのでたまらなかつた。友人に『来るんじゃないかな。帰りたいな』と呟いたほどであった」

「何をすることもまず『お願いします』で始まり、『ありがとうございました』で終る。最初はなんとなくみんなとまどっていたのか、声が小さくそろっていなかった感じがした。食事の時もそうだ。どこかの団体が大きな声でいうと、こっちも負けずに大きな声で言おうとするものだ。こういったあいさつを大きな声でみんなと一緒にすると、気持ちのいいものだと感じた」

「インストラクターはバイクに乗ったとたん別人になったように、怖いくらいに真剣でした。私はそれを見てバイクというものは、それくらいに真剣に乗らなくてはいけないものかと思われました。今までは、便利だとか楽だとかいう軽い気持ちで乗っていましたが、今思うと自分の命がかかっていたのですから、以前の自分の運転が恐ろしくさえ思えてきます」

「自分自身の運転能力の愚かさに気もつかず、うぬぼれていた自分が恥ずかしくなった。こんな小さなバイクなのに、自分はこれさえ自由に動かせもしないのに、なまいきに大型バイクに乗りたくて、つけあがっていた自分が情けなかった」

「ブレーキングや反応訓練では、今まで甘く考えていたことが明らかになった。普段何も考えずにかけているブレーキが、あんなにも難しくかつ危険なものだとは思わなかった。速度が速ければ速いほど危険なことを、体で感じた。反応にしても、自分があれほど鈍感だと思つたときになさけなくなってきた。行くまでは400ccを乗りたくて思っていたが、こんなにへたでは乗れないのが当然と思うようになった」

鈴鹿へ着いた初日、全くしらけていた生徒達は日を追う毎に明るく話をするようになった。4日目のテーマに沿っての討議では、生徒自らが時間延長を申し出て、午後11時に全員が発表を終え教室を出た。「オートバイに乗っている時にこんなに生き生きしているのはあたり前だが、教室内で討論している時にこんなに生き生きしているのを見るのは初めてです」との感想が、引率者の1人から出たほどであった。

講習後3か月後に面談を行ったところ、効果の持続はまちまちであったが、大部分の生徒は安全運転

を心がけ、あるいは何かあるごとに鈴鹿での体験を思い出して、自分を戒めているとのことであった。

前述の通り、変容の持続という点では多少の問題があるにしても、鈴鹿における変容は実に大きなものがあった。その要因は以下の6つに整理される。

- (1) 二輪車の特性を活用した実技教育
- (2) 実技に直結した理論教育
- (3) 集団行動の中での規律の重要性の認識
- (4) 全員対等の立場で参加した討議「KJ法」
- (5) 生徒達と一緒に講習を受けた参加教師に対する新しい教師像の発見
- (6) 講師陣の準備と熱意

6. 今後の課題

高等学校の交通安全教育は、自他の生命を尊重し、自主的に安全行動がとれる社会の形成者としての資質を高めるため、人間形成をめざして、学校の教育活動のそれぞれの特質や場を生かして指導が行われる。

具体的な指導の考え方は、学校や地域の実態によってそれぞれ特色がみられるが、生徒が安全行動への実践力を体得するためには、参加意欲を高めるような、体験的な学習や実技を主体とした学習も重要な意味をもつことになる。

本研究の成果を理解いただき、新しい試みを人間教育をねらいとする交通安全教育に取り組みれることを願っている。ご協力いただきました関係各位には、深謝の意を表します。

参考文献

- 1) 国際交通安全学会：交通教育への新たな試み、昭和59年6月
- 2) 警察庁交通局監修：交通統計
- 3) 国際交通安全学会：交通安全教育の総合的・計画的推進に関する調査研究、昭和58年3月
- 4) 日本交通安全教育普及協会：交通安全教育、Vol. 16, No. 8, 昭和56年
- 5) テレンス・ベンディクソン：ヨーロッパにおける二輪車の歴史と現状、国際交通安全学会誌、Vol. 9, No. 4, 1983
- 6) 全日本交通安全協会：交通安全と教育、昭和58年8月
- 7) 国際交通安全学会：青少年ドライバーに関する調査研究、昭和57年3月