

交通安全教育技法の実践

—教師への提案—

長江啓泰* 阿部 泉**

坂崎善之*** 鈴木春男****

本稿は、「交通安全確保の理念と効果的な方策」というテーマで募集された住友海上福祉財団主催の懸賞論文で内閣総理大臣賞を受けた論文の全文である。内容については本学会のプロジェクト(742・二輪車交通教育の実践モデル 長江啓泰 PL)で行われた高校生に対する実験的な二輪車教育を通じて、生徒たちが交通社会における安全な意識と態度に関わる価値観をいかに確立したか、教育現場において、それをいかに普遍化していくことができるかを考察し提案するものである。

The application of Traffic Safety Education Techniques

—Suggestions for Teachers—

Hiroyasu NAGAE* Izumi ABE**

Yoshiyuki SAKAZAKI*** Haruo SUZUKI****

The paper titled “Ideas and effective means for ensuring traffic safety” has received the “prime minister award” in a prize thesis contest sponsored by the Juridical Person of Sumitomo Welfare Foundation.

The paper studies the process in which high school students, through an experimental motorcycle driving education workshop, come to acquire an awareness and attitude which is of safety oriented in traffic society. Further, it presents some ideas and practical methods by which such teaching skill may become effective in any high school class.

1. 学校における交通安全教育について

1 はじめに

次代を担う青少年教育の問題は、いつの時代にあっても重要な国家的課題のひとつである。とくに、学校教育の諸問題は、義務教育と、それに続く高等教育の双方とも、新しくひらかれてゆく時代に即応した内容の充実が期待され、成果が目ざされている。

学校教育の目標は、知育・徳育・体育それぞれの調和をはかりながら、秩序ある近代社会の一員としてふさわしい人格と能力をもった人材を育成してい

くところにある。

そのためには、すべての生徒の心身ともに健全な発達を願うとともに、まず安全な社会生活を営むことのできる能力と態度の涵養をうながさねばならない。

安全にかかわる教育は、幼児教育にあっても重要なポイントであり、義務教育9年間の課程でも同様であることは論をまたない。学校当局でも、周到な配慮のもとに、段階的な安全教育が行われようとしているのは当然のことである。

この小論で、われわれが乏しい知見と体験をもとに論議し、検討し、ささやかな提案を試みようとするのは、義務教育の延長線上にあるといえる現在の高等学校における交通安全教育のあり方についてである。そして、この論文の応募を決意するに至った動機は、混合交通社会に参入してゆく高校生たちの、より健全かつ安全な参入を願っているからである。

* 日本大学理工学部教授 (本学会員)
Professor, College of Science and Technology, Nihon University
** 埼玉県立大宮東高等学校教諭
Teacher, Omiya Higashi High School
*** 月刊「運転管理」編集委員
Editorial Writer, Monthly Magazine for Safe Driving Supervisors
**** 千葉大学文学部教授 (本学会員)
Professor, Faculty of Letters, Chiba University

2 「安全」の意味

安全教育を考えるにあたって、「安全」について簡単なコンセプトをつくっておきたい。いま、ここで「安全とは何か」と問われたとき、われわれは、ひとくちに何と答えるであろうか。比較的、良質な国語辞典として定評のある辞書のページを繰っても、そこには満足すべき解説は見出しえないであろう。

さらに、「安」という語の会意から、婦人が家の中に落ちついていれば、家庭が安らかに治まるといった意味をとり出しても、今日のウーマンパワーの進出ぶりからみると、われわれにとって、それはすでに一種のユーモアでしかないといえそうである。

人々の生活が、かつてのように移動(モビリティ)をなるべく抑制することによって、いわゆる安全(無事平穩)を期するという方向から、大きく変わってきたのであり、男女を問わず、人々の活発なモビリティこそが、社会の近代化を進めてきたということなのである。

かつての安全は、今日でいえば「安静」という状態にちかいものであった。必要最低限の運動(作業)と移動以外は行わないことが安全の要諦であった。人類の自由と解放の度合は、モビリティの自由度とその半径に比例するというのもいえるが、安全の概念は、近代に入っていくつものジャンルに分化して育ってきている。

治安や自然災害対策、国家安全(National Security)の問題は別として、身のまわりの安全には医療衛生上の問題がある。これには、食品添加物の問題や環境公害対策といった要素も含まれていよう。

この他、家庭内における安全、諸学校における児童生徒の校内安全、さらには、工場等での労働災害の防止、建設事業など各種の作業現場における安全確保。そして、航空、海運、鉄道とならんで、一般に最も関わりの広い、道路交通の安全というものが、近年とくに問題となってきたのである。

3 高校での安全教育

学校教育における安全教育は、主として校内生活での安全と、通学時の事故を防ぐ道路交通の安全確保がとりあげられており、国の交通安全基本計画を背景に、「交通安全の確保と交通安全教育の徹底」という、文部省体育局長からの通達(昭和56年6月)によって新しい交通安全教育の必要性も明確に出されてきている。

今日、高等学校への進学率は近年のピークに達しているかにみえる。全国平均で94.1%(昭和59年3

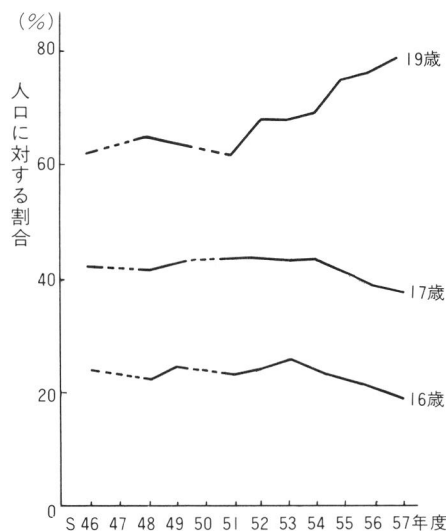


Fig. 1-1 年齢別免許所持者数(男子)
Licensee age distribution (male)

月文部省調べ)に達しており、約490万人の高校生が26万人の教職員とともに学園生活を送っているのである。

人格の形成と陶冶にとって大切な時期となる10代後半の高校教育は、義務教育とはちがった意味あいをもっている。生徒たちの、知力と体力が一人前の社会人として巣立つことのできるレベルに近づく時期であって、その間、生徒たちは自動車運転免許という、自ら機動力をもって、交通社会に参入が許されるという年齢(満16歳・原付、自動二輪)に達するからである。四輪の免許は満18歳に達すれば取得資格を有するに至るが、高校を卒業して、進学の道を選ぶか否かにかかわらず、若者たちは国民皆免許時代といわれる交通社会の一員としてデビューをも果たしてゆくわけである。このように高等学校における3年間の教育が、「安全な社会生活を営むことのできる能力と態度」を涵養するための、とくに貴重な教育段階であることを認めぬ人はいないであろう。

4 二輪免許保有者と事故

現在、わが国は自動車運転免許の保有者が5,000万人をこえ、自動車の普及率が国民2人に1台強という、密度の高いモータリゼーション時代を迎えているが、この中で高校生を中心とした10代の若者たちの交通社会における姿はどうであろうか。あくまで、一面からみた結果ではあるが、そこから学校における安全教育の効果を類推してみることができないだろうか。

Fig. 1-1の「年齢別免許保有者数⁽¹⁾」が示すように、

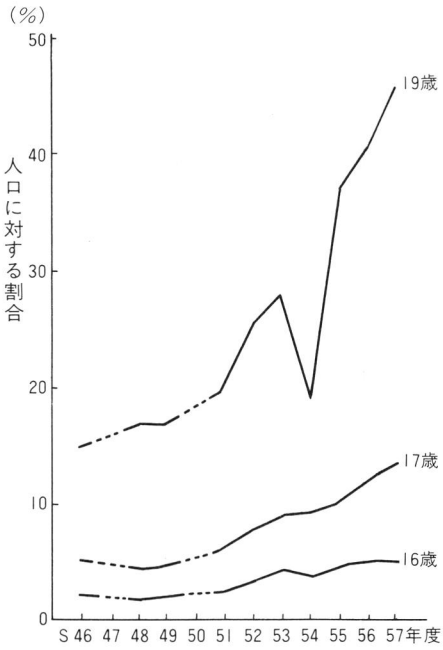


Fig. 1-2 年齢別免許所持者数 (女子)
Licensee age distribution (female)

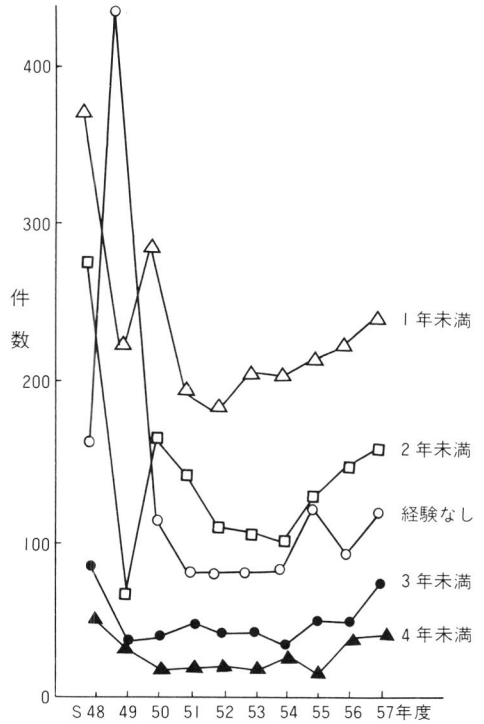


Fig. 1-4 (自動二輪)第1当事者の運転経験別死亡事故件数
Relation between motorcycle driving experience and fatal accident (first party)

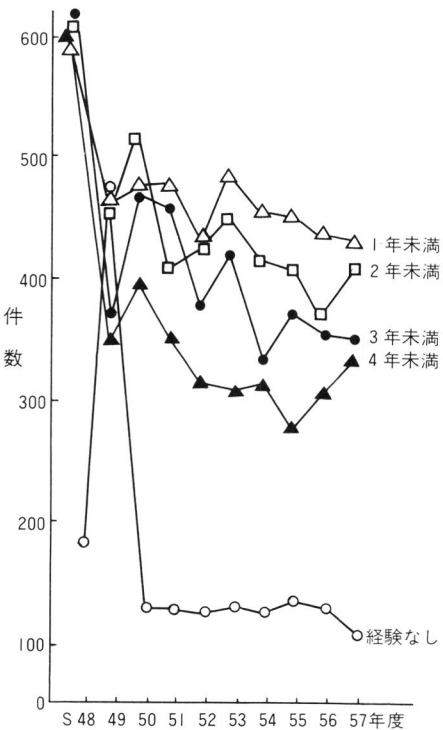


Fig. 1-3 (普通乗用)第1当事者の運転経験別死亡事故件数
Relation between automobile driving experience and fatal accident (first party)

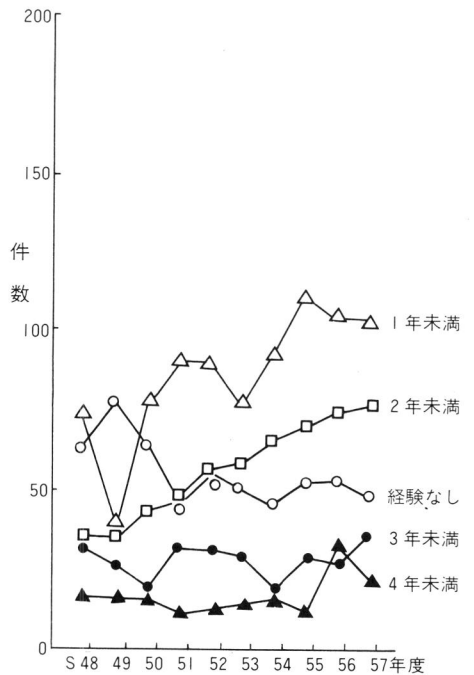


Fig. 1-5 (原付1種)第1当事者の運転経験別死亡事故件数
Relation between moped driving experience and fatal accident

17歳の男子では、同年齢人口の約40%が、免許を保有しており、女子の保有者も年々、かなりの増え方をみせている。

16歳、17歳が取得することができる免許は二輪車に限られているわけであるが、高校在学率を90%であるとしても、単純計算で、満16歳以上の男子高校生は、その3人に1人という割合で免許をもっていることになる。

この免許保有率に対して、事故の数字をあてはめてみると、つぎのような結果になる。Fig. 1-3から1-5に示すごとく、車種別の第1当事者の運転経験別死亡事故件数は、Fig. 1-3の普通四輪車では1年末満、経験ナシが減少傾向を示しているのにひきかえ、自動二輪と原付 (Fig. 1-4~5) では増加の傾向にあることがうかがえる。その特徴は、加齢とともに二輪から四輪に乗りかえる者が多いという条件はあるとしても、経験1年末満の運転者の事故件数が最も高く、3年以上の経験をもつ者の死亡事故第1当事者としての件数はきわめて低くなるという、四輪車とは異なる特性を示しているのである。

このような、運転経験の少ない初心者の重大事故発生件数が多いという現実からみても、高校生の約3分の1に当たる免許保有の状況を考え合わせると、高校における二輪車の安全教育が欠くことのできない課題としてクローズアップされてくる。またとくに二輪事故の相手車両の大部分が四輪車であり、乗員の身体が露出している二輪車では、事故時の損傷が大きくなることから、第2当事者となる割合は二輪車の関わる全事故の60%にも達するということを考えると一層重要な課題であるということがわかる⁽²⁾。

5 「3ない運動」の問題点

これに対して、学校側の対応策はどうであろうか。先にあげた文部省通達の背景は、交通安全対策の方策を法的規制、施設の整備とならんで運転者である人間の、安全に対する態度の方向をはかる教育に重点をおくという考え方に立って打ち出されてきたものであった。

現在の高校で行われている安全教育は、どちらかというと、安全管理の側面が強く出されているようである。昭和56年の調査⁽³⁾によると、今後、交通安全教育を積極的に行っていくとする高校は全体の60.9%、実施しようと考えている高校は33.3%。両者の合計は94.2%を占めており、高校における交通安全

教育の関心は相当に高いものがあるということができる。

しかし、一方で生徒の原付免許の取得について何らかの制限を加えている高校が、全体の78.4%を占めているということも現実である。その理由として、

- ① 事故を起こす危険が懸念される
- ② 免許取得の必要性が薄い
- ③ 非行に結びつきやすい
- ④ 「3ない運動」を実施しているから

といった点があげられている。たしかに、自校の生徒が二輪車に乗ることによって悲惨な事故に遭遇することは、教師にとっても耐えがたい出来事にちがいない。これを防ぐためには、生徒から二輪車をとりあげ、二輪車から遠ざけることが最も効果的な方法だというのが、「3ない」と称せられるつぎのような内容の運動である。

- ① 免許を取得しない
- ② 車 (二輪) を持たない
- ③ 運転しない

近年は、この管理が、だんだん強化され、

- ④ (二輪に) 乗せてもらわない

を加えた「4ない」、そして「親は(車を買ってほしいという)子供の要求に負けない」という「4プラス1ない運動」にまで発展してきた県もあるほどだ。この運動の基本的な考え方は昭和40年頃から存在したものであるが、「3ない運動」と呼ばれて、急速に広がってきたのは昭和50年代に入ってからである。

この運動は、あくまで、生徒たちが二輪事故を起こすことを防ぐために展開されてきたものであろう。また、二輪という、機動性に富んだ乗りものが、少年少女の非行化の媒体になるというおそれから、これの保有や運転を禁じようとしたのである。

この考え方の生じてくる現実とその背景を、われわれはよく理解することができる。その理解の上に立ちながら、われわれは、この運動による対応策を、あくまで短期的展望による対症療法処方箋ではなからうかと考えざるをえない。

大部分の高校生から二輪車を切り離し、二輪車に乗るという行為を危険に満ちた忌むべき違法行為だとして排斥することは、彼らにどのような影響をもたらすだろうか。人間は、もの心ついた幼い頃から動くもの、乗りものに異常なほどの興味と愛着をもつものである。「ブーブー」という幼児語は、たいへん早い時期に子供の口から発せられる。エンジンのついた精巧をきわめる文明の利器・二輪車は、その

ように乗りものにあこがれて育ってきた子供たちにとって、本来はまことに健全な乗りものである筈なのである。

かつて、子供たちは水に溺れぬよう自然の川や海の、必ずしも安全とはいえぬところで泳ぎを覚えた。いまでは、各学校にはプールがあり、しかるべきカリキュラムのもとに水泳の指導がなされている。水という危険に対して、その危険を安全に体験させながら子供たちに正しい知識と技術を身につけさせるという体制が、長い時間をかけながら出来上がってきたのである。

ナイフや包丁が生活に欠くことのできぬ道具であると同時に使い方によれば兇器になるというたとえを、われわれはもつともなれくつだと考えている。高校を卒業すれば、若者たちは、いや応なくこの混合交通の中にとびこんでゆかざるを得ないのが現実である。在学中の事故は絶対に許されない悲しむべきものであっても、高校生でなくなった時点においてそれは許されるのであろうか。交通事故という、個人とその周辺はもちろん、国家的、社会的損失の防止を、広い視野と長期的展望で考えるならば、高校生から二輪車を切り離していくことがいい結果を生むとは思われないのである。

6 新しい価値観と交通安全教育

われわれの生活は、高度な情報化、サービス化社会に向かって急速に動いている。戦後40年の教育の歴史も、いまや貴重な国家的体験の集積となって、われわれにきびしい問い直しをせまっているといえるだろう。

経済、文化、社会あらゆる分野の発展と変化は、まさにめまぐるしいものがあり、人々の価値観の変化もいくつかの曲がり角を経ながら、多様化と個別化の道をあゆんでいる。ここでいえることは、今後21世紀にかけて生きてゆく社会人にとって、科学技術によって生み出される利器を、正しく安全に使いこなしてゆくことがますます重要になるということである。

このように、多くの面で変容の激しい時代に、教育活動の内容が旧態依然としていて、新しい時代をひらく若者たちに対する教育効果が期待できるだろうか。高等学校における交通安全教育の関心度が高いにもかかわらず、現実にはほとんどみるべき内容がないという状況についてわれわれは憂慮するものである。

現場の教師の悩みが理解できないわけではない。

二輪車に対する安全教育を考えていく場合の手がかりを得ることも困難だという現実があり、教師自身の交通安全教育に対する体系的な知識と信条の確立を可能にする機会もまた少ないのである。

次章で述べるように、高校生に対する交通安全教育は、単なる二輪車の運転技術の向上を図ろうとするものではなく、交通社会という大きな秩序社会の中でルール、マナー、エチケットを保持し、たがいのコミュニケーションのもとに安全を確保するという、心構えと自制心(Self Control)を育む教育と考えていきたい。そこに確固とした体系があれば、人生の先輩である教師にとって、それはまことにやり甲斐のある教育であると信ずるものである。

2. 交通安全行動のメカニズム

1 青少年と二輪車

近年、二輪車とくにミニバイクの普及にはいじりしいものがある。それらは、青少年の目にふれ、手にとどくところにあふれている。未成年者の喫煙が禁じられているタバコやアルコール類がそうであるように、二輪車もまた簡単に手のとどくところにある。

子供の頃、好奇心からタバコに手を出してむせた経験を持つ大人は多いであろう。また正月の屠蘇の入ったお酒に口をつけたり、酒の好きな父親から「お前もどうだ」などといわれて酒の手ほどきを受けた少年時代の思い出をもつ人も多いのではなからうか。

酒やタバコに少しだけ手を出したくらいでは、たしかに重大な危険があるとはいえない。それが、二輪車になると、かなりの技術が必要とされ、安全運転に対する知識と倫理観がないと自分も傷つき、他者をも傷つけるというところから、年齢からいえば本来は二輪車に乗ることを許されている高校生に対して、それを禁じ、運転する資格や技能取得の機会を、社会・学校・家庭ぐるみで奪おうとしているのが現状である。

未成年に対し法的に禁じられている酒やタバコがある程度黙認されながら、二輪車に乗ることだけが許されないという態度が固定化してきたことは、たしかに事故の抑制作用としての有効性も持っている。何らの基本的な教育を受けぬまま、遊び半分にハンドルを握ったことがケガのもとになり、死に至るといったケースは少なくなかったからである。さらに深夜、寝静まった住宅地で、猛烈な爆音をあげて走りまわる暴走族の反社会的な行為が、二輪車そのもの

のに対する社会の白眼視につながり、二輪車を悪としてみる傾向を固定化してきたのである。

しかし、ここで考えなければならないことは、先に述べたように二輪車があまりにも身近な存在であり、若者にとっても魅力のある存在だという点である。大人たちが、どんなに彼らを二輪車から遠ざけようとし、乗車を規制しようとしても、彼らにとって、それは抗^{あらが}い難い魅力をそなえた存在として迫ってくるのである。

禁じられた行為は、おのずから陰湿で、かくれた行為となり、未熟なままの技能で、あるいは無資格で、そして大人の社会に対する挑戦としての形をとらざるをえなくなる。

2 問題の発見と解決

そうしたことから、われわれは青少年の交通安全を確保するためには、これまでのように危険な乗りものを彼らから遠ざけるといふ考え方からの転換が迫られているのではないかという問題と意識をもつていった。

四輪、二輪の別を問わず、自動車は人類がその英知をかけて作りあげてきた文明の利器である。それらは、使い方を誤まることによって兇器にもなるが、われわれは、その使い方にもまた英知を働かせるべきなのであって、その使用を禁じるというやり方は必ずしも妥当なことではない。

運転の資格が法で認められている者には、その使用者としての分別や判断の能力が適切な教育によってじゅうぶん備えられるという前提に立つべきだとわれわれは考えるのである。

人間の行動は、あくまで自発的、主体的に展開されることが望ましく、各種の制限や隔離によって相手を一定行動に追いやる方策は、継続的維持が困難であり、長い目でみると真の目覚めた民主主義社会におくれをとるものとなる。

交通の場での安全がどう展開されるべきかを考えるに当たり、人間の行動そのものを、問題の発見と解決という点から説明してみたい。

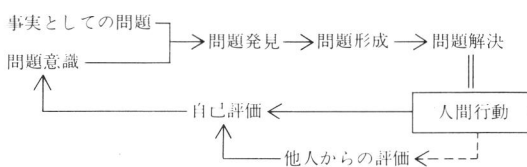


Fig. 2-1 「問題の発見と解決」からみた人間の行動
Human action and "problem finding to solving" process

この図から明らかのように、人間が目的をもって意識的にとる行動（行為）は、すべて問題を解決するための行動だということができる。食事をするのは、まず空腹という問題を解決するための行動であり、遊ぶという行動も、楽しむことによって精神的疲労という問題を解決するためにそれを行うのである。

そのためには、行動を起さざるをえない形での問題発見がなされる必要が生じてくる。一日中、仕事をして家に帰った人が、入浴という行動をとると仮定しよう。その人が「疲れたなあ」という問題発見をし、その問題を解決するために風呂に入るといふのは、先にあげた食事や遊びの例と同じである。

では逆に、その人を自発的に入浴させる場合を考えてみよう。まずその人に自分は「疲れている」という形で問題を発見させる必要が生じてくる。しかし、一日中の疲れを発見（問題発見）した人の全てが入浴という行動をとるかどうかはわからない。つまり、問題発見と問題解決のための行動との間には、もうひとつの過程、問題形成過程なるものが存在しているのである。

人は「疲れたなあ」という形で問題を発見すると、その疲れをいやすにはどうすればいいかということに思考を移すことになる。その疲労の原因を発見し、解決の方法に思いをめぐらすのが問題形成過程なのである。その人の疲労をとるには、入浴のほかに、酒を飲んだり、テレビを見ながらくつろいだり、あるいはすぐに寝てしまうことなどいろいろな方法があるわけだが、人間は、それらの中から、自分にとって一番手近なやり方で、効用が高く、しかも習慣化している方法を選ぶのである。その人を風呂に入れるためには、入浴という方法が、それらの方法の中で比較的、安易かつ快適にでき、効用も高い方法であることを自ら認知させることが大事だということになる。

3 問題意識の形成

人を行動させるには、問題発見と問題形成および問題解決という三つの過程が必要であることにふれてきた。それでは、どうしたら問題発見はなされるのか。われわれが誤って理解しやすい点に、事実としての問題がそこに存在することと問題を発見することが常にイコールであると考えている点がある。

身体が「疲れている」という事実と「疲れたなあ」と感じることは同じだと考えがちであるが、実はそうではない。実際に疲労はしていても、本人は疲

劣を感じていないという現象があるし、その逆もある。図から明らかなように、いくら事実としての問題があっても、それを問題であると判断するモノサシ、つまり問題意識がなければ、人は問題発見をすることはできない。

また、一方で、かたよった問題意識がもたれていれば、かたよった形で問題発見がなされ、その方向で行動が展開されるということにもなる。事実としての問題が、問題意識というモノサシあるいはフィルターを通して、問題発見されるという図式は、ちょうど知覚の心理学で、知覚というものが、刺激と知覚の像とが結びついた形でなされるのと類似している。(Fig. 2-2, 2-3)

ふつう、われわれは刺激と知覚をイコールと考えがちなのである。

しかし、事実はその通りでない。われわれがあることを知覚するのは、インプットされた刺激を、われわれが内部にもつ知覚の像(問題意識に相当)というモノサシで測って知覚しているということになるのである。Fig. 2-3はそのことを実証するポピュラーな例である。

われわれの目に入ってくる刺激としては、A・Bの横線の長さは同じである。しかし、われわれの知覚からするとAの横線がBの横線より短いと思えるのではなからうか。

刺激すなわち事実としては同じでも、知覚すなわち発見としては違う長さとして映るのである。これは知覚の像の違いによる。人間は横線の両端に<>の矢印がつくとそれを縮めて見る知覚の像をもち、><の矢印がつくとそれを引きのばしてみる知覚の像をもっているからである。

これは人間のすべてに共通した知覚の像の例であるが、個人によって知覚の像に差があるといったケ



Fig. 2-2 刺激と知覚との関係
Relation between stimulation and perception

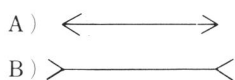


Fig. 2-3 知覚の像の差による知覚の違い
Perception discrepancy resulting from variance in image perception

ースが一般的には多い。問題意識の場合はさらに個人差が大きくなるが、これは、問題解決としての行動と、その結果に生じる社会現象との関連づけの中から行われる自己評価が影響するからで、それが問題意識を強固なものにしたり、修正したりするのである。

自分が、他者からどのように見られているかということに人はかなりの関心を寄せており、周囲の力が本人の問題意識形成に大きな影響を与えるという側面もある。また、それと同時に個人は自己を正当化し、防衛しようという性質をもっていて、自分のもつ価値と対立する価値をもった他者の影響をできるだけ排除しようとする傾向も、あわせもっている。

4 「認知的不協和」の理論

以上、人間の行動を問題の発見と解決という観点から述べてきた理由は、この図式を使って青少年とくに高校生の交通安全行動を考えてみたいという意図からである。

安全な行動は、自分の周辺に起こっているさまざまな交通の現象を、ひとつの問題として発見し、その問題の解決の方法を考え(問題を形成し)、その中から安全な交通行動が問題を解決する最も有効な方法として選択されるという経過の中で達成されるはずである。

なかでも問題の発見という過程は、人間行動を導き出す原点とみることができ。つまり、事故が多発している現在の交通社会で、若者の一人ひとりが、自分の周辺にある実態から安全の重要性を確認し、問題を発見してくれるれば事態はかなり好転すると考えられるのである。

しかし、残念なことであるが、現実はなかなかそうならないのである。二輪車で事故を起こし、重大な結果をみた友人を身近にもちながら、自分もまた同じような事故を起こしてしまうという若者の例がみられる。先の図式をかりれば、友人の死傷という、事実としての問題があるのに、問題を問題として汲みあげる心、問題意識が欠如しているために、問題発見ができず、そのため安全な運転行為という形を实らせることがなかったということになるのである。

青少年の交通安全を確保するためには、彼らに交通をめぐる深刻な諸問題を見る目、すなわち問題意識を確立することが急務であり、そのためには、彼らを安全な交通行動に向けて動機づけ、周辺に生じている交通の事態への見方、考え方を変えていく必要があるといわなければならない。

しかし、人がそれまでもってきた問題意識や価値観を修正するのは容易なことではない。人間の問題意識は一度確立されるとなかなか簡単に修正されることがないのである。

フェスティンガーも、その著で述べている⁽⁴⁾ように、人間は自己を正当化しようとする傾向を強くもっており、自分の考えは正しいという気持を強くもっている。したがって、自分を正当化してくれる情報や人の話に接すればそれを受け入れるのに対し、自分を正当化しない情報に接したときには、自分の持つ価値との不協和を解消するために、その情報の持つ誤りをムリヤリに探しだして安心感を得、その情報をしりぞけてしまうというのである。

たとえば、ここにAという、日頃から制限速度をはるかに超えたスピードで二輪車に乗っているスピード狂の少年がいるとしよう。彼に対して、無暴なスピード走行の危険性を認知（問題発見）させ、安全な行動に向けて動機づけてやりたいのであるが、これはなかなか難しいことである。

彼は「スピードを出すと危険だよ」という注意を受けても、その意見が今までスピードを出していた自分を正当化してくれない故に、注意をした人のアラさがしをしたり、制限速度通りに走ると渋滞の原因をつくってしまうのだ、といった理由を見つけてその注意を排斥してしまう。この少年を、何とかして安全行動に向けて動機づけること、つまり問題意識、価値の修正をはかるにはどうすればよいのだろうか。

5 望ましい問題意識確立の方法

人間は自分がまちがった行動をして、それを注意されると自己を修正するのではなく、注意した人物や、注意の内容について欠点を探し出し、せっかくの注意を無にってしまう傾向をもっていることを述べてきたが、それを避け、自己の考え方（価値）を変えさせるためには、人間関係への深い参加というものが必要であり、有効な手段となってくるのである。

いま、AとBという2人の人物がいて、AとBがほとんど無関係であれば、たがいに価値の修正をはかることなく、それぞれ自分の立場に固執するであろう。しかし、AとBが、対話を重ね、相互に深い人間関係に参加したときに、不思議な現象が生ずるのである。それは、双方が相手の立場に立ってものを考えるという現象、すなわちAがBの立場でものを考え、BがAの立場でものを考える、つまり人間

関係への参加が、自分の立場に固執することがなくなるという作用を及ぼすのである。

スピード狂の少年Aと、スピードを出しすぎることにはよくないと考えている少年Bがいて、2人が対話を重ね、深くつきあったとき、A少年とB少年は自分の立場を離れて、相手の立場でものを考えることになる。つまり、Aは「スピードは危険なのかな」と思い、Bは「スピードを出してもいいのかな」と思うわけである。

この場合でものを考えることは歓迎すべきであるが、BがAの立場をとったのでは、「朱にまじわれれば赤くなる」という望ましくない結果となる。A少年がB少年の考えに染まり、BがAに染まらぬとすればそれはどのような場合だろうか。

それは、A少年がスピードを出してもいいのだと考える以上に、B少年が無暴なスピード走行は危険なのだという気持を強烈にもっている場合である。このようなケースでは一般にBをオピニオン・リーダーと呼んでいるのである。

このことから、高校生を含めた若者たちの交通安全行動を確立するためには、彼らが自発的に参加することのできる人間関係の場と、その中で彼らと対話し、説得してゆくオピニオン・リーダーが数多く生まれる必要が生じてくると思われるのである。

相手に参加の場を与え、その中で価値を修正させ、ある方向へ動機づけるという手法は、今日、いろいろな場面で展開されている。従業員に経営参加の場を提供することにより、経営の立場を理解させ、企業の目標に対して積極的に努力してもらうという人間関係管理の手法もその一つである。

また、さまざまな懸賞募集に応じてもらうことによって多くの人に参加の場をつくり、関心を集め、他のブランドから自社ブランドへの切換えをはかろうとする企業マーケティングの手法も然りである。さらに企業や行政等にみられるモニター制度なども、資料の収集目的のほか、ある選ばれた人たちが意見を述べ、参加してくれることによってシンパ及びオピニオン・リーダーを増やしていくという目的をもっている。

ある商品を購入するに当たって、人々は自己を正当化したいという立場から、かねて自分が購入してきたものと同一の銘柄を求めようとする。これに対して、新たな銘柄を買ってもらうために有効なのは、いわゆるクチコミによるPRである。信頼し、共感を覚える人との対話に参加することが、その人に影

響を及ぼすのである。

6 オピニオン・リーダーの重要性

このように考えてくると、若者たちの交通安全教育を行うに当たって、その問題意識を高め、修正を行っていくことが、いかに重要であるかということがわかる。そのための「参加」の場がどうしても不可欠だということも理解されてくるし、彼らを安全行動に向けて説得するオピニオン・リーダーの養成が急務であることも明らかとなるのである。

理想的には、このオピニオン・リーダーが若者たちの中に存在していることが望ましいのであるが、現実にはそれを望むことは困難であろう。それならば、高校生自身のなかにオピニオン・リーダーを養成するための第一段階として、指導者の立場にある教師が、まず最初のオピニオン・リーダーを任ずる必要がある⁵⁾が、そこにはどのような問題があるのだろうか。

今日の教育の場には若者たちを説得することが困難な理由がいくつか横たわっている。その最大のもの、彼らが、オピニオン・リーダーたる教師と人間的に接触し、人間関係に積極的に参加する場が欠けていることである。

オピニオン・リーダーの機能が本当の意味で発揮されるのは、上下の関係、教師と生徒といった制度的にフォーマルな序列関係が明確なところでは難しいように思われる。指導するものと指導される者が人間的に対等な立場で自由な人間関係をつくることも条件のひとつであろう。おたがいに、一人の人間としての弱さ、もろさも見せるインフォーマルな裸のつきあいも認められるといった中でこそ、真の人間関係への参加は可能になるのである。

昭和58年8月、勸国際交通安全学会の主催により、高校生たちの自発的参加を得て行われた交通教育の実践モデル研究は、現在の学校教育では、なかなか機会を得ることのできない参加の場を求めて計画されたものであった。そこでは、単なる安全運転の知識や技能の講習を行うという考え方はとられなかった。まず教育の原点にかえて、教師・指導者と高校生たちとの人間的つきあいを取り戻すための手法をさがしだすことと、生徒たちが全身をもって参加し、自分たちのもっている知力(創造性)と体力を可能な限り抽出してみること。そして、一面ではハードな要素をもつ集団行動と、二輪車というマシンに真剣に取り組むことによって、調和という徳目のもつ意味を認識するという目標をも有していたので

ある。

3. 二輪車を使った参加教育の試みと成果

1 生徒たちのおどろき

三重県鈴鹿市サーキット交通教育センターにおいて、二輪車を使って行われた高校生に対する交通教育⁶⁾は、昭和58年8月22日から27日の5泊6日にわたるスケジュールで行われた。参加者は埼玉県内の4高校(普通2、商業、工業各1)から生徒19名、教師7名というメンバーであった。2年生5名、3年生14名の生徒たちは、通学の交通機関として、また家業の手伝いといった条件で日頃から二輪車の使用許可を得ている若者たちであった。

鈴鹿における体験は、生徒にとっても教師にとっても大きな衝撃を与えたということがいえる。生徒が研修に参加した理由は、日頃から憧れの念をもつスズカというところで、ひょっとしたらサーキットコースで思う存分走れるのではないかという期待からであったという。彼らは、二輪車の乗車を許されているとはいえ、排気量50ccの原付に限られていて、レーシング・コースを大型の二輪車で走るとは魅力にあふれた夢なのであった。生徒たちは、自分の運転技能に自信をもっていたが、鈴鹿の研修を通じてさらに技能を向上させ、うまくなろうと考えていたという。

高校生と教師は、全員がバスに乗って現地に向かい、その車中でオリエンテーションを受けた。おおよそのカリキュラムと、乗車訓練に使用する車の種類を聞いて、生徒たちは口々に不平をもらした。彼らが思い描いていた内容とちがってスケジュールはハードであり、乗車訓練に使用する機種は90ccの実用車(高校生の間ではトゥッファン・バイクと呼ばれている)だったからである。スポーツ車を駆ってサーキットを華麗に走るのだという彼らの夢はその時点でまぼろしとなった。しかし、容易すぎると思ひ、軽んじていた90ccの実用車に乗せられ、さまざまな道路状況できびしい訓練を受けはじめると、生徒たちは、たちまち、自分の運転技能がいかに未熟であり、応用の利かぬものであったかを知るようになった。悪戦苦闘の連続である自分たちにひきかえ、指導者であるインストラクターは、同じ条件で信じられないほど安定した走行をみせる。

これは、いったいどういうことであるかと彼らは真剣に考え、パーフェクトともいえる安全なブレーキングの技術を目のあたりにして、早くも第1日で

素直に脱帽したのであった。具体的体験が、まず自己をみつめさせるという結果となったのである。彼らは、自己の運転が安全というものと遠いところにある事実を問題として発見したわけである。

これは、ただ熟練したインストラクターの走行を見ていただだけでは発見できなかったのではなかろうか。自分の未熟さに気がついた生徒たちは、はじめて本気になり、謙虚にパーフェクトな安全運転をめざす気になった。彼らは、そのテクニックのすばらしさを認めると同時に、熟練者が基本を大切にしているという点を高く評価し、感動を覚えたという。生徒たちが異口同音に言ったことは、「自分は基本ができていなかった」ということであった。

基本を学び取り、身につけることが上達への道であることを知ったわけで、未熟な運転という問題を解決するために生徒たちが自ら発見したことがらである。

彼らは、また、つぎのような練習によって、二輪車のもつ特性について正しく学習することになった。時速30kmで直進し、前方の信号の表示によって急停止したり、左・右に車線を変更する。失敗すれば障害物に衝突するという設定の練習である。

30km/hという速度は、さほど速いスピードとはいえないのであるが、表示通りに走行できる生徒は少なく、実際には事故を起こしたであろうことになる者が続出した。もし、これが子供のときに出しといった現実であれば大変なことになるわけで、参加者は今さらのようにぞっとしたのである。この30km/hのこわさについては、特に印象が強かったとみえて、多くの生徒がその感想文の中にこれを記録している。

このように、危険を安全に体験したことは生徒の二輪車に対する見方を大きく変えたのであった。二輪車の性能が向上すればするほど、安全の問題は人間そのものが問われていくという感想を参加者はもたざるをえなかった。

2 深まった人間関係

さて今回の研修のひとつに、「体験によって理論を学ぶ」という要素もあった。一般に、学校における実験等の体験的学習では、まず理論を学び、そのあとで実験をする場合が多い。しかし、鈴鹿の研修では、その逆の方法を実験してみたのである。

あるひとつの実技を練習する。そして、その後の休憩時間などを利用して、「なぜ、そうしなければならないのか」「どうして、うまくできなかったのか」を理論的に説明し、論議してみる。それによって遠

心力の働き方を実際に確認したり、慣性の法則を体験して学んだりしたのである。

たとえば制動について、前後輪のブレーキを比較すると、慣性の法則により前輪の方がよく利くこと。後輪をロックさせると制動距離はかえってのびること。故に急ブレーキをかけるときは後輪をロックさせず、前輪ブレーキを有効に使うことが望ましいことなどを、体験と理論によって実感的に理解でき、身につけたわけであった。

以上は、車の操作に直接かかわる成果のひとつであるが、集団によって生活、練習がもたらした成果もまた見逃すことができない。二輪車による訓練は一步まちがえば事故につながるの、あくまで統制のとれた行動が必要である。練習中の行動はもちろん、朝の体操の時間にひとりでも遅刻すれば全体に迷惑をかけることになる。規律ある団体行動は常に要求された。最近の高校生にとっては苦手なことであろうかと思われたが、それほど抵抗なく受け入れたのは、それが安全のために必要なことであるという理解があったからであろう。

別々の高校から集まってきた生徒たちではあったが、練習中をはじめ学校のロング・ホームルームに当たる討議の時間などを通じて、各自の協調性が発揮されたのも成果のひとつと考えられる。

討議は主に夕食後の時間を利用し、KJ法⁽⁷⁾という手法を使って、「どうしたらヘルメットをかぶるようになるか」といったテーマを設定して行われた。どちらかという固いテーマでありながら、活発な議論が終わり、ついに生徒たちは時間延長を申し出てきた。これは高校現場で、人前で意見を発表したりするのがめずらしい生徒をみてきている先生方にとって、まったく信じられないほどのおどろきだったということである。

発表に当たっても、各チーム1人の代表だけに限られていたものが、全員がたがいに補い合って発表した。このKJ法による討論研修は、6日間の中で最も印象に残ることとしてあげた生徒もいたが、参加者にとって新鮮な感動を与えたものであった。先生方の中には、学校に帰ってから、その授業にさそくとり入れた人もいるということである。

明日は解散式を迎えるという前夜、生徒たちは、まったく自主的に2人の代表を選び、明け方ちかかまでかかってお世話になった関係者に対してのお礼の言葉を考えたという。そして終了式の席上でそれを読みあげたのであったが、その中には、まさに彼

らが安全運転行動に関する問題発見の過程に到達したことを示す、ひとつの結実を読みとることができたのである。

鈴鹿における研修では、先生方もゼッケン番号をつけて加わった。何ら特別扱いはされなかったのですが、先輩の先生にはつらい経験だったかもしれないが、先生方もがんばって何とか最後までやり通したものであった。

実技になると、姿勢がおかしいとか、悪いとかいわれて笑われたり、叱られたりする教師の姿をみて、生徒たちはその先生方の流す汗に感動していたということが出来る。学校生活にもどってからも、校内ではたがいによく対話をし、強いつながりが消えずにいるということである。共に参加したことによる先生と生徒の人間関係の深まりを、研修の成果のひとつとして記しておくべきであろう。

4. 教育成果の応用

1 報告会場の声から

鈴鹿における研修の目的には、そこで得られた成果で学校現場の交通安全教育に役立てられるものがあれば積極的に掘りおこし、活用できるようにしたいというねらいもあった。そこで、国際交通安全学会では文部省の協力ののもとに、いくつかの県の教育委員会に働きかけ、鈴鹿における研修の発表報告を行う機会をもった。呼びかけに応じ、そこで報告会が開かれたのは、石川、宮城、福岡、埼玉の各県である。内容としては、

- ① VTRを使った実技指導を中心とする報告説明
- ② 二輪車に関する指導の内容・方法についての報告説明
- ③ 高校の引率教師による、参加体験の報告
- ④ 高校における交通安全教育と、その課題について

以上、4項目にわたるものである。これらの報告に対する反応は、必ずしも一様ではなく、地域の実情によってそれぞれ特性がみられた。

概していえば、高校生の二輪車使用を規制し「3ない」あるいはそれに近い指導（管理）が行われている県では、二輪車を使った実技教育そのものに抵抗がみられた。また、教育の有効性を認めても、自分の学校ではとても参加や計画実行はムリであろうという意見も多数を占めた。

これに対し、通学時の二輪車使用を条件付きで認めている学校の多い県では、実技指導にも当然強い

関心があり、現場で即使用できるカリキュラム等の資料を要望する声が強かった。

いずれの場合でも共通していたことは、禁止するにせよ、認めるにせよ、何かをしなければならないということはわかっているが、何をどうすればよいかわからないという声が多かったということである。

鈴鹿の研修会の成果を具体的にどうすれば現場に応用できるのか、そこに思いをめぐらせる参加者も多く、「最高の条件のもとで行われるからこそ成果があったのであり、一般的には実現不可能な特殊なケースである」という声も聞かれたのである。

国際交通安全学会のプロジェクト・チームでは、そのような声に応じて、教育現場でも簡便にシステムチックに利用できるプロトタイプの作成にとりかかった。それは、二輪車の使用を許可されている生徒を対象にしたものであり、実技教育を中心においてはいるが、単なる技能向上だけを目的としたカリキュラムではない。

二輪車自体を使うのは、あくまで動機づけのためである。なぜなら、運転技能の向上というものは、短時間の教習では難しく、むしろ二輪に乗ることによって、自己の限界を正しく知り、二輪車に対する見方、考え方を変えてゆくことが重要であるとしているからである。

2 カリキュラムの実施例

昭和59年7月に、愛媛県立中山高校において、できあがったばかりの「二輪車を利用する高校生のための安全運転指導カリキュラム⁽⁸⁾」を使った実技指導をふくめた学習が行われた。

この対象となった生徒は、二輪車通学をしている男子生徒であった。指導内容について簡単に記すとつぎのとおりである。

- ① 乗車前点検
- ② 安全な服装
- ③ 正しい姿勢と安全確認
- ④ ウォーミングアップ走行
- ⑤ ブレーキング訓練
- ⑥ コーナリング訓練
- ⑦ 低速バランス
- ⑧ 車幅感覚
- ⑨ 反応時間
- ⑩ コース・スラローム
- ⑪ 乗車後点検

これは、カリキュラムの1日コースにあたる内容をそのまま使用したものである。使用車はすべて自

分がふだん乗っているもので、スポーツタイプからスクーターまでいろいろだった。

中山高校では、男子、女子生徒と2回にわたってたちで学習が行われ、男子は郊外の交通公園、女子は学校の校庭が使用された。このカリキュラムの全体の印象については、基本的に繰り返しの多い地味な内容にもかかわらず、生徒たちは、それぞれの教習課目にきわめてまじめな態度で取り組んだのであった。

生徒たちは講習後のアンケートに対し、全員が「ためになった」と答え、備考欄には「よくもこんなに大切なことを知らずに今まで無事に乗ってこられたと思う」と書きこんだ生徒もいた。

「両膝を開くことがなぜ危険なのか」「点検のポイントはどこか」「乗車姿勢が安全に大きくかわっていること」などの基本的な発見が生徒たちに共通してみられたということに注目すべきである。学校側の感想も「実施してよかった」ということであり、関係機関、交通安全に関する専門家の評価も概ね高いものであった。

5. 応用過程での問題点と具体的提案

1 行動展開のための援助

われわれが関与したこの実験を通じて得られたものはたしかに多かったといえる。とくに、高校生に参加の場を与えることによって彼らの交通安全への考え方が変化したことは大きな成果であった。

しかし、そこにはいくつかの問題があり、その後の応用課程にも多くの問題点が存在したことも事実である。たとえば、参加した生徒たちの変化した態度は、研修以降の具体的な行為として、また継続的行為として展開されるであろうか。フォロー教育をする余力のないわれわれには、その点、危惧の念が残っている。

また、研修の成果について発表させてもらった会場における高校の先生方の反応は、無関心と共感の両派にわかれたが、「ある財団が予算と人手をかけて、ほんの一握りの生徒に行き届いた教育をした。しかし自分の学校では、金、人手、時間のすべての面でそんな余裕はない」という、一種の他人ごととしてみる反応が残念ながら多かったのである。

このあたりに、実験プロジェクトの反省点と同時に、教育者としての高校の先生のあり方、研修自体へのいささかの誤解があったように思われる。次に示す図は、これまでに述べた人間行動のメカニズム

の図式を利用し、交通安全行動が展開されるために、それぞれの過程に対し、誰がその援助者になり、どんな援助を側面から展開するのかを示したものである。図からも明らかのように、交通安全行動が展開されるためには数多くの主体が多くの援助を側面から提供する必要性のあることが理解されるのである。

われわれが、鈴鹿の研修会場でなしえたのは、参加した生徒に対して問題発見をさせることであった。つまり、それまでの自分たちの運転態度が、たいへん危険なものであったことの認知をさせたという過程の到達までであったといえる。

したがって参加した19人の生徒に5泊6日のスケジュールをもってしても、われわれがなしえなかった過程は数多く残っているのである。それらの残された過程は、日常的なフェイス・ツー・フェイスの人間関係の中で、側面からの援助がなければ展開しえない過程なのである。

鈴鹿のあと、われわれが各高等学校で利用してもらえよう交通安全教育のためのカリキュラムを動機づけ手法を中心にレポートにまとめたり、各地で報告会を開いたりしたのも、そのような残された過程において、なんとといっても中心的な主体として高校の先生たちに取り組んでいただくことが重要だと考えたからである。

2 教師自身の動機づけを

われわれの力で問題発見過程にまで到達させることができたのは、わずかに19人の高校生であった。大事なことは、このわれわれの行った実験を参考にして、各先生方に生徒たちの問題意識の確立と問題発見の過程に至るまで、彼らに対する援助をしていただきたいということである。

報告会の中には、頭の下がるような熱意にあふれた先生も数多く見受けられたが、反面しらけきった先生方の存在もみられた。現在かなり普遍化しているKJ法という参加教育の手法が、教育の専門家である先生方の中で1割にもみえない形では知られていないという事実(各会場での調査)は、これがほんの一例だとしても、教育現場における参加技法の導入に問題が残されていることを示している。

したがって、教師自身に交通安全教育に対して積極的に取り組む姿勢や、生徒を動機づける諸手法を習得してもらうことも必要となってくる。しかし、先生方も人の子であり、フェスティンガーの認知的不協和の理論⁽⁴⁾がこの場合もあてはまるはずである。

とするならば、教師自身の問題意識の確立が重要

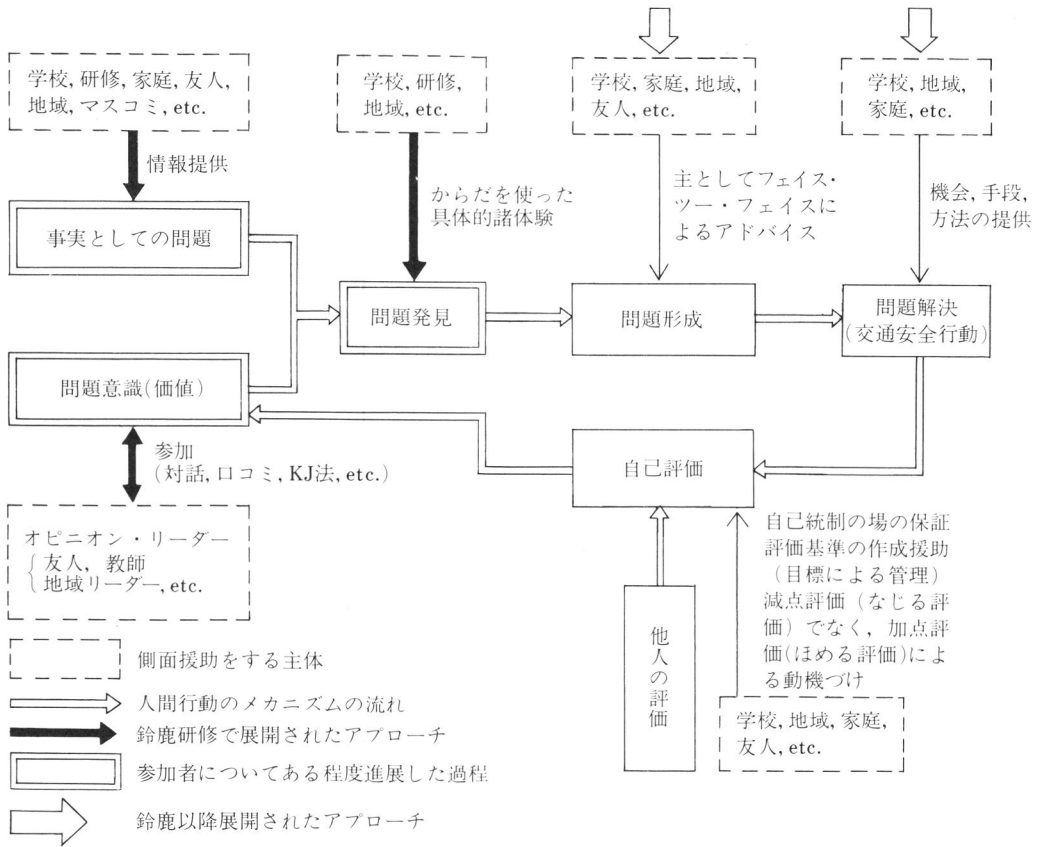


Fig.5-1 交通安全行動のメカニズムとそれに対する側面援助
 Process leading to traffic safety solution and assistance directed towards such goal

であり、先生方自身の参加の場をもつことが必要になってくるといえる。つまり、教師自身に動機づけのための参加教育技法が適用されるべきだということになる。

では、先生方に対し、自身の問題発見と解決の過程について側面援助を行う主体は、いったい誰であるべきかということが問題になってくる。

高校生たちの安全教育が、高校教師のみの手に委ねて展開されるべきものでないことは、以上のような考察によって明らかであり、多大の予算と人材、そして時間を要する大事業であることがわかる。われわれの実験のように、一民間機関の努力では限界があることもわかるのである。

しかし、逆に考えれば、たとえ乏しい予算や人手、時間であろうと、日常、高校生たちとかかわっている、個々の指導者が少し発想を変え、生徒たちとの深い人間関係をつくり、参加の場を提供することで、事態は相当、好転することが予想されるのである。

このようなことから、高校の教師たちがみずから自発的に対話の場、参加の場をつくり、積極的に生徒たちの交通安全問題に取り組む姿勢をみせることが今日ほど期待されている時はない。

3 安全教育の今後と具体的提案

交通安全教育の目標は、単に事故防止のための安全運転教育にとどまることなく、あらゆる交通にかかわる場面での安全行動を自主的に実践する人間教育にあるといえることができる。

現在、高校教育の現場にあつては、3年間に18時間、年間6時間を安全教育に割くというカリキュラム認定がなされており、毎週1時限、年間35週のロング・ホームルーム (LHR) が認定されている。これらの時間の活用によって、交通安全教育をひとつの動機づけの材料として、新たな参加教育へのいとぐちを開くことができないであろうか。

交通安全行動が「参加」を通じて動機づけられることについては、これまで詳細に述べてきた。しか

し、参加という意味がややもすれば本来の意味から外れて受けとられている場合があるので、ポイントのひとつを指摘しておきたい。

たしかに、参加の場が提供されることで、多くの人々の関心を集め、人々の行動に動機づけをすることが可能なことは認められている。たとえば、交通安全週間の運動の一環として、地域社会の主婦がボランティアとして路上の交通整理などに“参加”するケースがあるが、この行動が、はたして真の参加といえるであろうかということである。

日常的に展開されるわれわれの作業は、Plan (計画)、Do (実行)、See (評価) という要素で構成されているのがふつうである。交通安全週間に行われる行事やボランティア活動をみると、そこにも計画、実行、評価という作業の過程をみることができよう。

ところで、その運動におけるボランティアの主婦たちの行為はどのレベルでの参加なのであろうか。それはPlanとSeeとは関わりないDoの段階のみの“参加”なのではなかろうか。これでは本当の参加とはいえないのである。主婦の参加意欲は充足されたにしろ、彼女たちは真に動機づけられた参加者とはいえないのである。

われわれが主張したいのは、計画にも参加し、当然、実行もするが、それと同時に自分たちの手で自分たちの行動を評価するという三つの過程を含んだ参加が大切だということである。これは、われわれの鈴鹿における高校生に対する教育の反省点のひとつにつながるものをもっている。彼らに計画の段階から参加させていたら、そして、その成果を何によって測るのかを彼ら自身に考えてもらったとしたら、われわれはより大きな成果を生徒たちとともに得ることができたのではないだろうか。

この反省に基づく、延長上の提案として、われわれは、ロング・ホームルームや、現代社会等の時間も活用して、地域社会と高校生たちとのかかわりによる一種のフィールド・ワークの計画、実行、そして自己評価を呼びかけたいのである。

高校生という伸び盛りの若者たちを動機づけるには、通常「教わる」という立場から、「教える」という立場に位置を転移することも必要である。地域とのかかわりで、高校生が一ボランティアとしての地域の交通弱者といえる、お年寄りや幼児に対する交通指導あるいは協力を行うという活動である。

自分たちの通学区における交通社会のかかえている諸問題をとりあげ、そこでの交通弱者の安全を守

るにはどのような方法があるかについて討議し、そのために立てた計画の有効性をはかるために実態調査を行い、そしてフィールドに出て直接的に現場指導を実施させたらどうであろうか。

自分が指導する立場になると、人はそこにおける目的に無関心でいられなくなり、積極的に参加せざるをえなくなってより強く動機づけられる結果となる。

マズローのいう欲求段階説⁹⁾をひくまでもなく、人間の最高の欲求は自己実現であり、創造性発揮の欲求である。自分たちが行った交通安全の現場における活動の成果について、その目標としたものと遂行された仕事とがどのような結果になってあらわれるか、その自己評価を行うことは高校生の交通安全意識を高めるうえでムダではあるまい。

高校生を中心とする青少年の二輪車志向の傾向は今後とも高まっていくことが予想される。現実の問題として「3ない」運動による高校生と二輪車の隔絶方策は、経験の少ない若年層の重大事故の増加をみてもそれが良策であるとはいえないのである。

「危険を避けることによる安全」のみで一人の人間の交通社会における生涯の安全を保障することはできぬであろう。将来、運転免許を取得し、ライダーやドライバーになると否とを問わず、あらゆる危険に対する予測、判断に基づいて自主的にその防止に対処し、安全を確保していくことのできる人間に育てることが、いまや教育の基本のひとつとなっているのである。教育現場それぞれの特色と教師一人ひとりの個性を生かしながら、さまざまな形での参加教育のころみみなされれば、それは、生徒たちの教師に対する信頼感を高め、高校生活全体の活性化に資する手がかりとなるであろう。

4 安全教育への保護者参加

最後に、高等学校における二輪安全教育の実践的場面で、保護者の参加協同が大きな成果をあげる可能性をもっていることを述べたい。

教師もむろんそうであるが、生徒の日常における安全確保について最も案じているのはその保護者であり、また、万一事故に関与した生徒の経済的負担も保護者のものとなってくる。

そのような背景をもちながら、これまでの高校における交通安全教育には、保護者が参加するケースはほとんどといってよいほどなかったし、参加の呼びかけもなされなかったのである。

むしろ、家庭にあつては具体的な交通安全指導を

施すこともむずかしいということもあって、学校の方で二輪車の使用を全面的禁止の方向へもっていったくれた方が、ありがたいという「3ない」運動を盲信する保護者も少なくなかったというのが現状である。

高校世代の若者と親たちの対話は、一般的にみて、必ずしも十分に密であるとはいいがたいようである。とくに二輪車等の使用に関しては、意見の相違や対立があっても、相互の理解にまで達する議論が行われることは少なく、安全に対する不安も必要以上に大きなものとして残るのが普通である。

高校生のいる家庭内であっても、保護者が安全について関心を高め、基本的知識をもつことによって、複雑化する交通社会に対する自分たちの参加のしかたについて話し合うための内容はあるていど豊富なものになるであろう。

本稿作成グループの一人は、自己の奉職する高校において、二輪車を使用する安全教育の現場へ保護者の参加を呼びかけてみた経験をもっている。本年の前期に行われた第1回の試みは、さすがに参加した保護者の数は少なかったものの、大きな手応えを感じるものであった。

参加した保護者は、生徒とともに教師の言わんとするところを聞き、実技指導のためにコースのラインを引いたり、走行訓練のさいの計測等を行って、教師の補助的作業をし、また、希望者は自らもハンドルを握って生徒たちとともに訓練を受けた。

両親の参加者もあったが、そのような共有体験は、前述の鈴鹿交通安全教育センターにおける教師と生徒たちとの、新しい人間関係の発見、確立と同じような効果をもっていたのである。学校＝教師と生徒と保護者＝親たち、この三者が、ともに参加してそれぞれをとりまく交通社会と、そこにおける自分のあり方を考える機会は、ここにも、ひとつの可能性をもつものである。

参考文献

- (1) 警察庁交通局監修：「交通統計」 昭和58年
- (2) 長山泰久：「二輪車の事故事例分析とそれに基づいた運転者教育の提言」国際交通安全学会誌：Vol. 9, No. 2 PP. 112～123 昭和58年 6月
- (3) 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
- (4) L.フェスティンガー：「認知的不協和の理論」末永俊郎訳 誠信書房

原著：Leon Festinger：

A Theory of Cognitive Dissonance (Row, Peterson and Company, 1957)

L.フェスティンガーは、上記著作の中で、個人は自己のもつ価値に適合し、それを補強する情報を選別して取り入れる傾向のあることを述べているが、それと同時に、自己の価値と矛盾する情報にどうしても対峙せざるを得ないときは、自己の価値との不協和状態を解消するために、それまでの価値を修正するという方法はめったにとらず、当該情報の誤りを無理にでも探して、誤りだから受け入れる必要はないと退けてしまい、そのことによって不協和状態を解消すると述べている。

- (5) E.カッツ、P.F.ラザースフェルド：「パーソナルインフェルス」 竹内郁郎訳 培風館 1965

原著：Elihu Katz and Paul F. Lazarsfeld：

Personal Influence The part Played by People in the Flow of Mass Communications (Glencoe, Illinois; The Free Press, 1955)

このことに関しては、E.カッツおよびP.F.ラザースフェルドが、上記著作で述べている、いわゆる「コミュニケーションの二段の流れ」説が参考になる。それは、マス・メディアから大衆に向けて一方通行で流される情報（一段の流れ）だけでは大衆の一人一人に影響を与えることはできず、オピニオン・リーダーとのパーソナルなコミュニケーション（双方向的な対話）というもう一段の流れが存在することによってはじめて可能になることを述べたものである。

- (6) 国際交通安全学会742プロジェクトチーム：「交通安全教育への新たな試み」 1984

- (7) 川喜田二郎：「発想法」「続・発想法」 中央公論社 1981

グルーピングされたメンバーが、あるテーマをめぐって、それぞれ考えうるかぎりの問題点をカード化して出しあい、仮説を構築していく発想法のひとつ。川喜田二郎氏の開発によるので、その名がある。

- (8) 国際交通安全学会742プロジェクトチーム：「二輪車を利用する高校生のための安全運転指導カリキュラム」 1984

- (9) A.H.マズロー：「人間性の最高価値」 上田吉一訳 試信書房

原著：Abraham H. Maslow：

The Farther Reaches of Human Nature
(Viking Press Inc., 1971)

A.H.マズローは上記著作の中で、人間の欲求はもっとも基本的なものとして生理的欲求（生存することへの欲求）からはじまり、それが満たされた

とき第二段目の欲求である安全、安定の欲求が生ずるという形で、社会的（親和的）欲求、自我の欲求（人との違いで自己を意識する）、自己実現の欲求（創造性を発揮する）へと五段階に進むと述べている。