

交通安全教育への生涯教育的アプローチ

詫間晋平*

再び急増しはじめた道路交通事故死者、負傷者数にみられるように、その対策が一つの節目を迎えている。そこで、交通安全の三つの「E」の内の一つである教育(EDUCATION)に視点を絞り、特に生涯教育(学習)(LIFELONG LEARNING)の考え方やその導入の経緯を解説した。さらに、その生涯教育(学習)のプリンシプルに基づいた指導のカリキュラムの構成はいかにあるべきかを、実証的、あるいは実際の研究の中にみられる例を紹介しながらその大枠を示した。

A Life-long Approach towards Traffic Safety Education

Shimpei TAKUMA*

Countermeasures against rapidly increasing traffic accidents apparently are facing a turning point, which require re-examination of the role of education in the three “E” elements of traffic safety. The view points of “Life-long integrated learning” were introduced and described with their backgrounds. In addition, general frame-works of curriculum were indicated through some examples in empirical and practical studies taking the principle of lifelong approach into consideration.

1. はじめに

「交通安全白書」を毎年みていて、いつも真先に目に入る図は「道路交通事故による死者数、負傷者数及び事故件数の推移」(Fig.1)の示す曲線である。これは多くの関係者がまず注目するところでもあり、昭和30年よりの線を見ると、例えば死者数の場合、モータリゼーションの進展と共に急峻な上昇カーブを示し、昭和45年に16,765人のピークを打ち、順次低下し、昭和54年に8,466人と一つの底を打っている。その後反転し、平成3年には11,451人に達し、4年間連続して1万人台を超えた痛ましい増加の勢いをみせ、いわゆる「第2次交通戦争」の到来が憂慮される事態となりつつある。この死者数は我が国

の場合、事故発生より24時間以内の時点でカウントしているが、国際的により一般的な30日制で計数すれば、約15,000人に達すると推定される。これだけの人が1日または1両日中に死亡したら、大事件であり、まさに戦争状態に近い。365日に分散されており、各自が自分は関係ないと思っているため、余り深刻に受けとられていないだけであろう。発生件数も負傷者数も、傾向としては、死者数にほぼ比例する。平成3年の場合、前二者は、約84万1,500人と約69万4,000人と、ここ数年の最悪の数値となっている。

これは、全国平均の対前年増加率で3～4%台であるが、地域別にみると、比較的人口密度の低い島根県で25.8%増、岡山県では24.3%、熊本県では21.8%と死者数が20%台の率で増加している点は注目される。一方、死者数の状態別では自動車乗車中が41.8%を占め一番多く、次いで歩行中が27.3%となる。自動車乗車中の死者の内、約77%がシートベルトを

* 国立特殊教育総合研究所教育学研究部部長
Director, Dept. of Educational Technology,
National Institute of Special Education
原稿受理 1993年1月29日

着用していなかったという事実も留意に値するところである。このように、道路交通安全に関しては、悪いデータの報告ばかりで事態は暗く、また非常に厳しい。

この状況を好転させるためには、どのような対応策を長期的にとりゆけば確実にその統計数値を改善することができるのかというのが、本稿の基本テーマとなる。これはなかなかの難問で、従来いろいろの手だてが講ぜられて来たが、即効性のある特効薬は発見または発明されなかったのである。

その一つの手がかりは、交通安全のための三つの「E」である。すなわち、規制 (Enforcement)、環境 (Environment)、教育 (Education) の三つである。

前二者については、「道交法」のたび重なる改正や、信号機・交通標識・ガードレール・歩道橋の設置等、打てる手は殆ど打ちつくして来たように思われる。しかし、残念ながら数値は冷厳で、前述の通りの4年連続しての極めて悪い数字である。

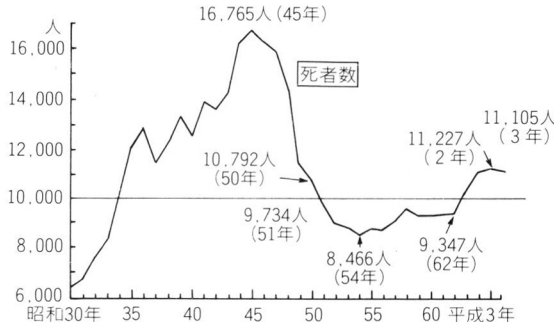
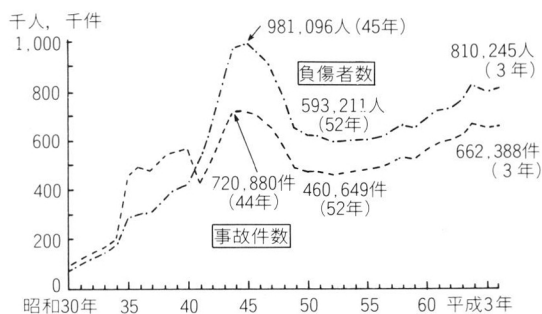
そこであらためて注目されるのは、最後の「E」、すなわち「教育」である。単に「教育」といっても、今回は単に英国のタフティークラブに学ぶ「幼児の交通安全」、暴走族に注目した「青少年の交通安全」、さらにはメロウ・ソサエティーをめざした「高齢者の交通安全」といった、ばらばらにカットされた交通安全教育ではない。人のライフサイクルのスパン全体を一貫して統一的に把握し、循環的で (Recurrent) なおかつ生涯的 (Lifelong) に構成した上での交通安全教育の新しい接近法 (Approach) を考え、工夫してみようというわけである。

2. 生涯教育 (生涯学習) の考え方

「生涯教育」^{*1} または「生涯学習」の考え方は、教育または学習のシステムを、人のライフスパンを一貫し統一的にとらえようとするものである。従来の如く、幼児を主なる対象とした「家庭教育」、青少年のための「学校教育」、成人のための「社会教育」といった、区切りをつけ分断する考え方を改めて、学校を社会化し、人の全生涯にわたる教育の組織化を図ろうとする新しい教育観といえよう。

この考え方は、技術の革新と進歩、情報化社会への進展に伴って、社会全体の、教育計画をどのように再構築するかにかかわって、むしろ必然的に生まれて来た教育観ともいえる。

現代の人々は、巨大化した産業と企業への対応、複雑な社会組織等による管理社会への順応と、好む



注1) 警察庁資料による。

- 2) 昭和34年までは、軽微な被害 (8日未満の負傷、2万円以下の物的損害) の事故は含まれていない。
- 3) 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
- 4) 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

Fig.1 道路交通事故による死者数、負傷者数及び事故件数の推移

と好まざるとにかかわらず、サバイバルが重要な人生の課題としておおいにぶさってくる現実から、逃避することはほぼ不可能であることを感じている。

そのため、教育と学習の機会を生かして各自の技能を磨き、積極的に社会のニーズに対応してゆく必要がある。一方で、産業社会の単なる機械的な歯車としてはめこまれてしまうのでなく、個人の人権も主張し、自分なりの生きがいも求めてゆきたいと願っている。

こういった背景をふまえて、UNESCO(国連教育科学文化機関)では、すでに昭和40年(1965年)に生涯教育 (education permanente)、生涯学習 (lifelong integrated learning) の教育観を提唱し、昭和47年(1972年)には、この教育観に関するより具体的な指針としての報告書「Learning to be」を刊行している。

*1 生涯教育 (education permanente) は当初は永久教育または恒久教育と通訳されていた。1965年パリで開催されたUNESCOの成人教育の会議においてフランス人のラングラン氏が提唱したのを嚆矢とする。

そこでは、人々の全生涯にわたる学習を援助し促進するために、教育の施設や手段を拡充し、かつ、教育段階のくぎりや境界をとり払い、人々が各自のニーズに対応して、多様な教育と学習の進路と内容を選択できるよう、各種の条件整備を社会をあげて実施するよう提言している。

我が国は、かなり早い時期よりこの考え方を取り入れ、昭和56年(1981年)には、すでに中教審(中央教育審議会:昭和28年設置、文部大臣の諮問機関)が、国民が生涯を通じて学習し続け得る社会をめざした「生涯教育について」と題する答申を出している。

続いて昭和52年(1986年)には、臨教審(臨時教育審議会:昭和59年設置、総理大臣直属の審議会)が、21世紀にむけての基本的な教育理念として「生涯学習体系への移行」(第2次答申)を提示した。ここに至って、文部省としては画期的なことであるが、昭和63年(1988年)に従前の「社会教育局」を改変し、「生涯学習局」を新たに設置した。生涯教育でなく生涯学習としたところには、一つには他の官庁の権能との調整をふまえての事情があったといわれる。

これによって「生涯学習」への流れは一層加速され、昭和64年(1989年)には「生涯学習振興のための施策の推進体制等の整備に関する法律」が国会において成立した。いわゆる「生涯学習振興法」(平成2年、法律第71号)の誕生である。

同法は、都道府県教員委員会に対して生涯学習推進センターを含んだ「地域生涯学習振興基本構想」の策定を求め、その適切な実施については税制及び融資上の優遇措置までつけている。また、国とは別に「都道府県生涯学習審議会」の設置を認めている。

これらのおおまかな行政上の経過は、我が国では「生涯教育」なканずく「生涯学習」は、文部省、通産省等を中核として、公認された概念であることを示している。

その精神は、中教審の答申(昭和56年)のいう如く「人々が自己の充実・啓発や生活の向上のため、自発的意思に基づいて、生涯を通じて行う学習」といえよう。

さらに、これを筆者なりにつきつめてゆくと、『自己教育力に支えられた「自己実現」(self-realization)のための学習』と表現することができる。

一口に自己実現といっても、心理学的には複雑な概念を内包している。

人間が生得的に有している、顕在的・潜在的な可能性を発現してゆこうとする、積極的に主体的な傾向という考え方がある。

ここでは、自己実現の発現あるいは発達のプロセスを、あらかじめ社会的規範によって設定された目標への適応や達成としてとらえるのではなく、むしろ人々の生命力の中に宿る「生得的解発機能」(innate releasing mechanism)によって個人のもつ可能性を発現してゆくという見方が背景にある。

もちろん、その解発因(releaser)が適切に働くためには、社会構造を中心とした支援的な環境からの刺激が必要となることは言をまたない。

いずれにしても「自己実現」の概念は高度にして複雑なコンセプトであり、その概念が「生涯学習」の定義の中心に位置していることを認識すべきである。例えば、マズロー(A.H.Maslow)は、人間の基本的要求(欲求)のヒエラルキーとして、①生理的要求、②安全の要求、③所属と愛情の要求、④承認の要求、⑤自己実現の要求、の5つを挙げているが、自己実現が一番高いところに位置しているのである。

3. 交通安全教育のための

生涯教育(学習)カリキュラム

生涯教育(学習)の精神は上述の如く、各個人のライフスパンを一貫して鳥瞰し、その自己実現を、それぞれの自己教育力の育成を通して支援してゆくところにある。

しかし、人の一生は、直線的で単に平坦なものではなく、いくつかのライフステージ、あるいはライフサイクルにわかれて、特徴づけられる場合が多い。このステージをどのように区切ってゆくかは、学者によって考え方が異なって来る。

「発達」という立場からは、例えばハビガースト(R.J.Havighurst)の場合、「心性」の発達段階を小児期前期(3~6歳)小児期中期(6~9歳)小児期後期(9~11歳)青年期前期(男子11~14歳、女子10~12歳)青年期後期(男子14~18歳、女子12~16歳)等々と分けている。そして、それぞれの発達段階で学習してしまわなければならない必須の項目が設定されていることが重要である。これは生涯学習においても基本的な部分では「タイミング」というものがあって、機械的なリカレント(循環的)が許されない部分があるという点で注意を要する。

ハビガーストの場合、発達段階のそれぞれにおいて、順次「他人との情緒的なつながり」「自己に対

Table 1 交通安全に必要な資質

自己管理能力	順法精神	安全態度	他者対応能力	安全知識	安全技術
問題意識 目的性 自主性 計画性 集中力 我慢 努力	生活規範 社会性 民主主義 個人主義 法の精神	防衛本能 注意力 慎重さ 観察力	人間尊重 思いやり 感受性 思考の柔軟さ 順応性 関係認識 Communication	科学的知識 (人・車・道) 危険学 事故実態 事故防止法 交通規則	交通行動 運転技術 運動能力

出典) 日本児童安全学会研究資料、1992年。

する健全な態度」「良心とつつしみの尺度」「男性・女性のサブカルチャー的役割の受容」「両親からの離脱(エプロンのひもを切る)」といった項目は必須のものである。

これからの学習の項目をシーケンス(系列)を作って習得できるよう、学校等の集団的な教育施設・組織で指導し、支援してゆくための枠組が「カリキュラム」(教育課程)と呼ばれるものである。人生のトラックを周回して走ってゆく姿になぞらえて、「コース・オブ・スタディー」(Course of Study)ともいう。

エリクソン(E.H.Erikson)の場合は、ライフスパンをさらに拡大し、乳幼児期(0~1歳)から学童期(6~12歳)、思春・青年期(12~18歳)、成人前期(中期)、高齢期までを8つのステージに区分している。それぞれの段階を通じてその段階に特有な精神的、社会的危機を通しての人格(パーソナリティー)の漸進的な展開を強調している。

そこで最も重視されているのは、乳・幼児期における「基本的な信頼感」(Sense of Basic Trust)である。そして成人期における「愛」、「慈育」であり、高齢期における「智恵」、「統合」である。

このような、人の生涯を通して見た望ましい「心性」の発達の知見をふまえて、ひとつの考え方としてTable 1にみられるように、交通安全(教育)に必要な資質を6つのスコープ(領域)にわけている。すなわち「自己管理能力」「順法精神」「安全態度」「他者対応能力」「安全知識」「安全技術」の6領域である。ここで注目されるのは、交通安全の教育を生涯学習的にみた場合、単に運転技術や運動能力、あるいは安全知識のみの項目で構成されるものでない点である。

しかし、一方で、技術や運動能力も必須のものであることは、間違いない。

Table 2 「身体反応時間」の訓練効果

単位 $\frac{1}{100}$ 秒		第1回	第2回	t-検定
身体反応時間	平均 S D	70.0 7.8	65.6 9.5	2.284*
運動時間	平均 S D	40.8 10.8	35.0 6.6	2.965**
総合時間	平均 S D	110.8 10.5	100.6 9.7	4.643**

注1) 訓練組:人数22名。

2) S D:標準偏差。

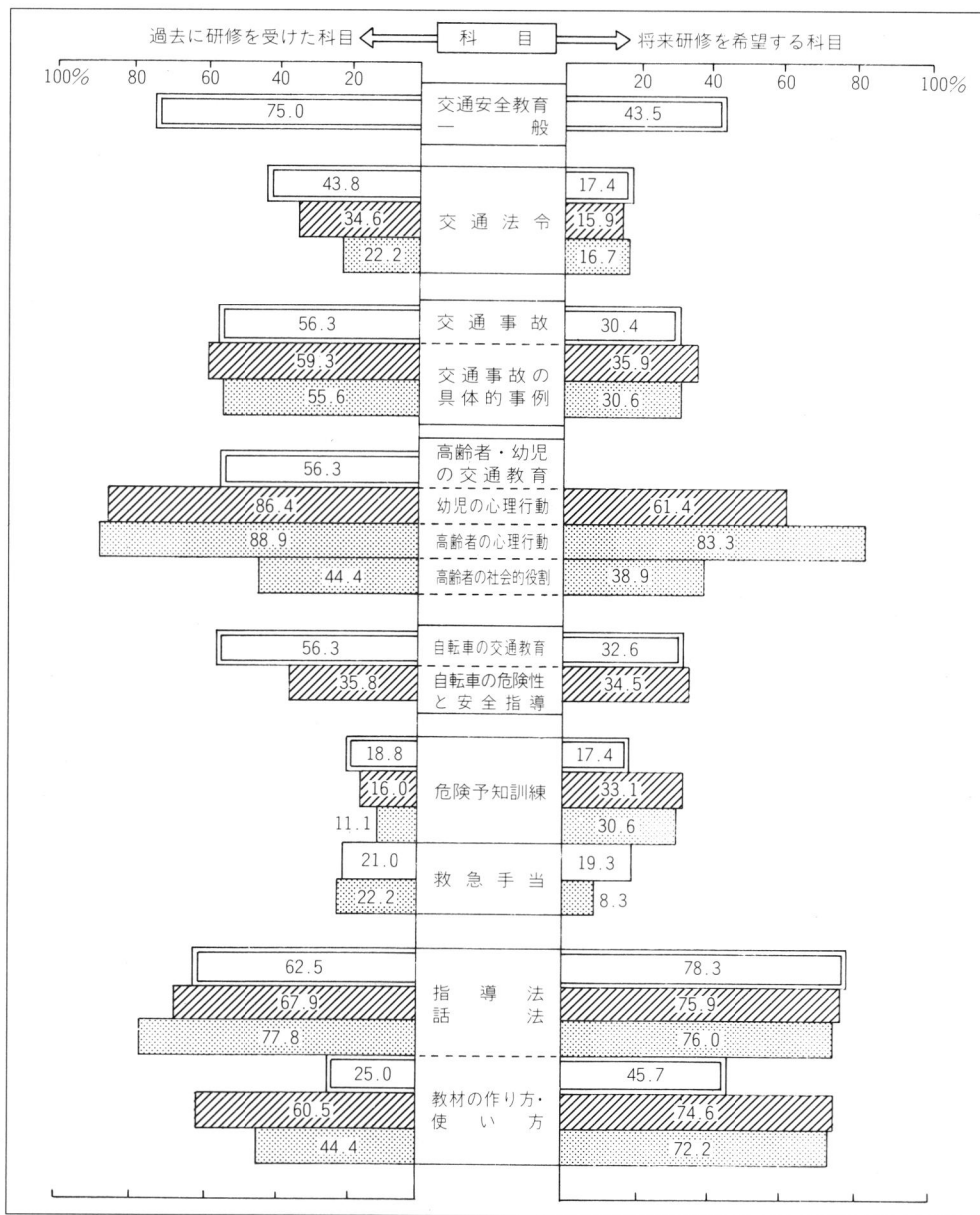
3) **は1%水準、*は5%水準で、それぞれ統計的に有意差あり。

出典) 詫間晋平他「安全教育の科学」(ぎょうせい出版、昭和44年)。

特に幼児期の段階では、基礎的な運動能力を培っておくことは極めて重要である。筆者らは、かつて東京都中央区のK幼稚園児を対象に「走る、跳ぶ、投げる」の三要素を豊富にふくんだ「運動処方」のメニューを作成し、約3週間ほど実施した結果、「身体反応時間」(身体を一定距離、反射的に移動させるに要する反射な時間)に著しい改善がみられることを示した(Table 2)。なお、対照群においては、総合時間に有意の短縮はみられなかった。

成人期における中堅の交通安全指導に対する「カリキュラム」に関しては、当学会(IATSS)で昭和62年度、昭和63年度の2年度にわたり筆者も研究者の一員として加わり、「研修カリキュラム」の開発研究を行った。

この研究は、「自動車安全運転センター」からの委託をうけて、「道路交通法」(第108条の2)に定められた「更新時講習」等の講師の研修や「指定自動車教習所職員講習講師」、「安全運転管理者講習講師」などの研修内容を主たる対象としたカリキュ



出典) 参考文献1)。

Fig.2 過去に受けた研修科目と将来の希望科目の構成率比較

ラム研究である。従って、一般の市民を対象とした啓蒙的な指導内容と比して、より専門的なものとなっている。

この研究で、より職業的な指導者へのアンケートを、学習を必要とする項目を中心に実施した結果は、Fig.2に示されている。ここでも既に、幼児の心理行動から高齢者の心理・社会的役割と交通教育等があり、生涯学習的な視点が入っていることが理解で

きる。そして、実際に指導案の一例として「生涯学習と交通安全」のカルテがあり、「留意点」として「生涯教育・生涯学習」が強調され、「備考」には関連する重要参考文献も付記されている (Table 3)。

なお、青少年期における安全指導 (交通安全と生活安全を含む) は、昭和62年12月の文部省「教育課程審議会」の答申により、基本方針の一つとして「自他の生命を尊重し、生涯を通じて、健康で安全な生

活を送るための基礎を培う観点から、小学校、中学校、高等学校を通じて、健康・安全に関する基本的、基礎的な知識を理解させ、児童生徒が発達段階に応じて自主的に健康な生活を実践する事のできる能力と態度を育成すること……」が示されている。この基本方針に基づいて、安全指導に関しては、新しい「学習指導要領」第1章「総則」の第1が告示され、その教育課程編成の一般方針の中で「学校における安全に関する指導は、学校の教育活動全体を通じて適切に行うものとする」とし、「生涯を通じて健康で安全な生活を送るための基礎が培われるよう配慮しなければならない」とされている。この方向で新しい安全指導は、生涯学習の視点をふまえながら、学年進行で平成4年度の小学校を始めとして平成5年度は中学校、平成6年度は高等学校と、順次その実際の具体的な教育活動が開始されようとしているところである。

次に、高齢者を対象とした交通安全については、円熟した「メロウ・ソサエティー」における「トランスポートーション・フォー・オール」(Transportation for All) をめざして、近時、急速に関心を高めている領域でもある。

この観点は、身体障害児・者にも優しい、フレンドリー (Friendly) な交通安全と交通手段を用意してゆこうとする動きと、連動してくるものである。

高齢者をひとまず65歳以上の人口と規定した場合、よくいわれるように、我が国の高齢化の進行速度は極めて高い。例えば65歳以上の人口の比率が7%より14%に達した所要年数はわずかに26年間であり、フランスの115年、米国の75年などに比してかなり短い。そして、この速度を先に伸ばしてゆくと、2025年には22%をこえるという推定もある位である^{*2}。

高齢者の安全運転に関する研究は、当学会において同じく委託研究として昭和61年3月に「高齢ドライバーの交通環境に関する調査研究」(報告書)が刊行されている。

そこでの意識調査では、高齢者の機能低下が一つの深刻な問題であり、「動体視力の低下が加齢と共に著しく、目の動きが昔ほど機敏でない」「信号の識別が不能」「規制標識の補助板が見えない」といった極端な所見も寄せられている。その他「足が弱くなったので、すぐにブレーキをかけられるよう配慮している」とか「渋滞に会うと、不安感におそれ、動機が激しくなり脈拍が上がり血圧も上がる」「運転中の急病が心配だ」という回答もみられた。

Table 3 学習項目の指導案

科目名	生涯学習と交通安全
目 標 狙 い	今日の交通安全対策の重要コンセプトとして「生涯にわたる交通安全教育」という概念があるが、それについての基本的知識を習得するとともに、生涯にわたる交通安全教育・学習をそれぞれのライフステージにおいて実施するにあたっての考え方、内容、方法などについて学ばせる。
内 容	1) 「生涯にわたる交通安全教育」の考え方 2) 生涯教育・生涯学習と生涯にわたる交通安全教育の同一点と相違点 3) ライフステージとライフサイクル 4) 生涯学習としての交通安全教育を行う場面 5) 自発的研究会をどのように組織し、発展させるか 6) 理論と実体験を融合させる学習のありかた
教授法	講義法、討議法が主体となる。参加型の授業形態が望まれるが、それを通して、生涯学習を実践する上で参加者に各人が持つ知識、体験、経験を豊富に伝え合わせる手法を研修生に学ばせるからである。
留意点	研修生は、交通安全についてはこれまでも従事している人たちであろうが、生涯教育・生涯学習についてはこれまでに経験を持っていない人たちであろう。交通安全教育として生涯教育・生涯学習がいかに重要であるか、それも自主的に学ぶことがいかに学習内容を身につける上に重要であるかを強烈に印象づけることが必要である。
教 材	

参考文献) 文部省・中央教育審議会答申「生涯教育」 「交通安全教育講座、第6章・生涯にわたる交通安全教育の考え方」 「人と車」1987年、4～7月号。

これらの訴えに対応するためには、各種の工夫が必要であるが、車両の改良については、パワーステアリングの必要性、計器類の単純化、乗降の楽なクルマ、などの事項が提言されている。「運転が生き甲斐」であったり、「日常の買い物に必要」等の理由で、高齢者のドライブも権利としては保障されるべきであろうが、特に70歳以上の高齢者ドライバーに対して、安全に関するきめ細かい対策が必要なのは強調されなければならないであろう。

ドライバーとしてでなく、一般市民としての交通環境のユーザーとしての高齢者対策についても、我が国は多くのことを実施しなければならない余地を

*2 日本大学人工研究所の推計によると、我が国の65歳以上の人口は2007年に世界で最初に20%に達する。

残している。これは広く、政策担当者のみならず交通工学者、心理学者、社会学者、医学者、等々の学際的な協力の下における工夫が必要となる。

人間工学的な領域に限定してみても、高齢者用のミニバスが、一般通路よりさらに戸口に近づけ得るようにするために、道路の縁石構造をどのように改善するかは課題がある。車椅子のまま乗車でき、かつ、その車椅子を固定できる小型ワゴンの製造と利用のシステム、安全に車椅子のまま地下鉄にも乗降できるためのプラットホームの改良など、枚挙にいとまがない。

そして、これらの一つ一つの改善が各ライフステージの人々にも適切に配慮されて実現されることは、我が国の福祉レベルの指標でもあり、「フレンドリ

ー・フォー・オール」の交通社会の建設にむけてのマイルストーンともなると考えられるところである。その時初めて交通安全教育の生涯学習も結実することとなろう。

参考文献

- 1) 「交通安全指導者のための研修カリキュラムの研究報告書」(その1、その2)、昭和62年度、63年度、(財)国際交通安全学会
- 2) 「高齢ドライバーの交通環境に関する調査研究」報告書、(財)国際交通安全学会、昭和61年3月
- 3) 『交通安全白書』警察庁
- 4) 『新・学習指導要領』文部省、平成4年度