

家庭における交通安全教育

星 忠通*

家庭における交通安全教育の意義と必要性が叫ばれて久しいが、最近の交通事故の推移を見ると、一層その役割の大きさが期待される。しかし、家庭での交通安全教育の推進にあたっては、いくつかの検討すべき課題や問題点が存在していることも事実である。それ故、ここではそれらの課題や問題点を探るとともに、その対応策を含めてこれからの家庭における交通安全教育のあり方を探る。

Traffic Safety Education at Home

Tadamichi HOSHI*

It has been pointed out that traffic safety education at home is extremely valuable and useful for human behavior on road. It is true that traffic safety education, however has been introduced with lot of problems and tasks to families. The purpose of this paper is to find and discuss these kind of tasks and problems at home and also to propose the new education systems for future.

1. はじめに

家庭で行われる教育——家庭教育は、学校教育、社会教育と相並んで、教育三分法に基づく基本的分野の一つである。交通安全教育も教育活動であることをみれば、この上に成り立っていることは当然である。

しかし、交通安全教育の実態となると、教育の必要性が叫ばれているわりには、それぞれの分野においてどれほど真剣に取り組まれているか疑問である。特に家庭教育を捉えた場合、家庭での交通安全教育が一体、何が、誰に、どの程度なされているのか正しく把握することは難しく、極めて漠然とした範囲のなかに位置づけられているのが現状ではなかろうか。

本論においては、現在みられる家庭での交通安全教育の問題点や課題の整理を交えながら、これから

の家庭における交通安全教育のあり方や今後の方向性について検討を加えることとする。

2. 交通安全からみた家庭教育の必要性

2-1 行動のメカニズムの視点から

平成4年の交通事故による死者数は、11,451人となり、昭和49年以降、最悪の記録となっている。

人間サイドからみた交通事故の発生メカニズムを単純に図式化するとFig.1のように示すことができる。

図は、人間の行動を情報の処理から捉えているが、基本的には情報の収集、処理および表現の三段階から構成されると考えられる。

第一段階の収集においては、自己をとりまく交通環境の状況や変化、すなわち情報をいかに正確かつ迅速に捉えるかが重要であり、感覚器官のありかた、特に視覚や聴覚の役割が極めて大きい。

第二段階の処理過程においては、収集された情報の取捨選択とこれに基づく望ましい動作を決定する過程にあり、交通安全に関わる知識やルールはこの

* 安全教育研究所所長

Director, Institute for Safety Education

原稿受理 1993年2月25日

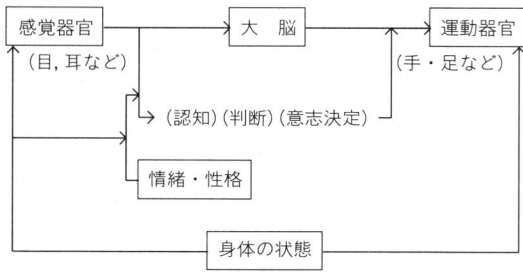
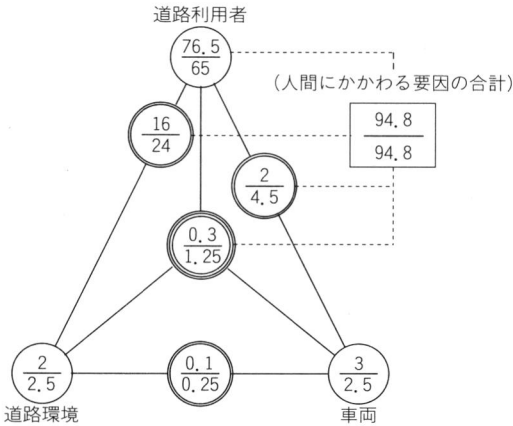


Fig.1 行動(事故)のメカニズム



注1) ○：単一の原因 ◎：二重の原因 ●：三重の原因。
 2) 上段の数字=1987~1981年の研究 下段の数字=1970~1974年の研究。
 出典) ECMT“ 33rd Annual Report-1986 ,Activity of Conference”より。

Fig.2 事故原因分析結果(英国、道路研究所)

段階の、特に判断過程に重要な役割を果たす。
 第三段階の表現においては、処理結果に基づく行動をさし、動作、操作の正確さと迅速さが求められる過程であり、運動機能や運転技能および経験などが重要な役割を果たす。

この図からも明らかなように、第一段階の感覚器官の状態をはじめとして、第三段階の運動機能の状態に至るまで人間の健康状態の及ぼす影響は極めて大きいことがわかる。

健康状態と教育がどう関連するのか疑問に感じられるかもしれないが、交通安全教育の最終的目標が、安全な行動の「できる」人間の養成に置かれていることを考えれば、広義には交通安全教育の一環として健康状態も位置づけられなければならないことをこの図は示している。それ故、安全行動と健康管理との関連から家庭における交通安全教育の必要性を見いだす事ができる。

2-2 交通事故の視点から

交通事故の原因として、人間サイドにその殆どが求められると一般に指摘されている。

事実、英国の道路交通研究所 (Transport and Road Research Laboratory) は、1970年代と80年代の2回にわたり、数千件の交通事故を詳細に分析した結果、事故原因の95%は人間的要因に帰せられると結論づけている (Fig. 2)。

今日の交通死亡事故発生件数を事故類型別に見ると、大まかには車両相互事故45%で最も多く、以下、人対車両30%、車両単独25%となっている。

この結果をどのように見るかは、意見の分かれるところであろうが、車両相互および人対車両の事故については、交通参加者としての立場がどうであれ、人対人の道路でのまずい関係の表われの結果と見ることができる。

筆者はこれを人間のコミュニケーション・ギャップに基づく結果として位置づけている。換言するならば、交通事故防止の根幹は、この路上の人間同士のコミュニケーション・ギャップをいかに埋めるかにあるともいえる。

このことは、歩行や運転の技術、あるいは交通法規以前の基本的存在であり、人付き合いの原点と見ることができる。いかに「人」と付き合うかの基盤は、まさに家庭において培われる能力であり、同時に路上での付き合いかたもその基本がここに置かれる事が重要となる。

2-3 家庭機能の視点から

交通事故の発生要因を人間サイドからみると、事故に至るまでの心理的、生理的要素が大きく影響する事が各方面からも指摘されている。

幼児の代表的事故とされる飛び出し事故や最近問題化している若者の単独事故、あるいは無謀運転による事故等は、道路や交通環境に起因する事故もあるものの、その殆どは交通参加者の“心”のあり方と深い関係にあると考えられる。

この“心”のあり方は、家庭を抜きにしては捉えることができないことは明らかである。家庭の果たすべき機能としては、社会学者間で様々な議論が見られるが、交通安全の視点からは、特に以下の2点をあげる事が出来よう。

第1点は、安定化機能である。この機能は、幼児であれば、その本質である“遊び”による特に肉体的疲労からの解放、児童・生徒であれば、学校での集団生活からの肉体的・精神的解放、社会人であれば、労働や人間関係に基づく疲労からの解放等に代

表されるように、日常活動後の帰宅による肉体的、精神的平静の取り戻しと、社会での緊張の解きほぐきを意味する。家庭でこの機能が十分発揮されていないと、交通参加者としての安全行動は期待できないこととなる。まさに、“家庭は安息の場”と一般に言われる由縁もここにある。

第2点は、社会化機能である。この機能は、道徳、尊法精神、生命の尊重、忍耐心、自己統制力等、社会生活の基盤ともいえる能力に関わる機能であり、特に幼児、児童および生徒のいわゆる子供時代に大きな影響を及ぼすものであり、子供が立派な社会人として世にでられるよう家庭で育てられるものである。

具体的には、歩行者であれば、信号を守る、次の信号に変わるまでの時間が待てる、運転者であれば、制限速度で走れる、追い越しをされてもカーッとしない、進路で譲り合いができる等は、決して知識を与えれば済むというものではなく、得た知識を実際に行動に表わせるかどうかを左右する能力の一つに、この機能が深く関わりをもっている。

家庭における2つの機能、即ち、安定化機能と社会化機能について取り上げてみたが、これら2つは家庭においては、それぞれ独立した存在ではなく、相互関係の上に成り立っていることも大きな特徴といえる。例えば、夫婦間の情緒的安定がそこなわれれば、社会化機能は十分に発揮できず、子供が問題児ともなれば家庭の安定化もそこなわれてくることになる。

3. 家庭における交通安全教育の現状と特徴

3-1 対象者からみた現状と特徴

1) 幼児のみに限定された教育

家庭での交通安全教育の実態をみると、その対象として、幼児に最大のウエイトがおかれているとみることができる。

これには、いくつかの理由が考えられるが、「まだ未熟で行動に不安、幼い命を守るのは親の努め」等、極めて情緒的判断に基づいている。このこと自体は、決して間違っていないものの、家庭での交通安全教育のあり方からみれば、青少年、高齢者に比較してみると余りに大きな隔たりがみられるのが現状である。

同時に、このこと、即ち、家庭での交通安全教育が幼児を対象に展開された背景には、上にみた家族の情緒的側面のほかに、行政の働きかけを無視する

ことができない。

交通安全対策基本法および基本計画が制定された昭和45年および46年当時の交通事故状況のなかで、歩行者事故の占める割合は現在と比較して極めて高かった。なかでも、幼児のそれは、交通安全対策の最大課題とも位置づけられていたわけである。

事実、このころを境に、英国から幼児交通安全クラブとしてのタフティー・クラブの存在と活動が紹介され、これに前後して全国的に幼児交通安全クラブが設置され始めている。また、幼児の交通安全指導のために、総理府（当時）においては、“幼児交通安全教本”が作成され、幼稚園・保育所、家庭、地域一丸となった教育の推進がみられている。

これらのことを背景として、家庭における交通安全教育は、幼児を対象に一種独特な展開がみられた。その後、若者や高齢者への教育活動が推進されてはいるものの、幼児ほど活発な導入、定着がみられていないのも現状である。

2) 放任状態の若者

最近の若者の物質的豊かさを表わす代表として、車、個室、カードの3点があげられている。特に、若者の車の所有率、運転免許保有率は年々高まりをみせ、例えば、“23-25歳”の男性の車所有率は、現在65%に達している。

一方、総務庁の調査をみると、“19-28歳”の若者のなかで、“自由な時間にしたいと思うこと”は、“旅行やドライブ”が70%近くを占めて最も高く、また、自動車安全運転センターの調査でも、“18-24歳”の運転者が車を利用する目的では、“レジャー”が最も多く、40%近くを占めている。

このように、現代の若者と車は、切っても切れない

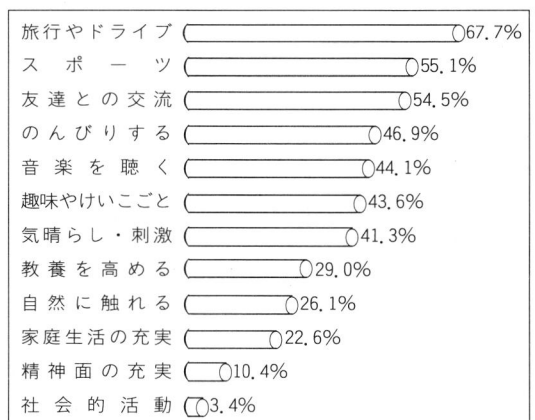


Fig.3 自由な時間にしたいこと(複数回答)

い関係にあり、このことが他方において若者の交通事故の多発化につながっているとみられる (Fig. 3)。

しかし、家庭での若者に対する交通安全教育となると、必ずしも十分機能しているとはいえない。むしろ、殆どなされていないのが実状ともいえるのではなからうか。

これには、親の交通安全に対する意識も大きく関わっているものの、真の阻害要因は、もっと根の深い所にあるように感じられる。その最大の要因は、若者と家族、とりわけ親の養育態度に求めることができよう。

若干、視点がことなるが、法務省の犯罪白書 (平成2年) では、犯罪少年の家庭での養育態度は、放任が46.8%、過保護・甘やかしが18.7%、厳格が16.1%と示されている。なかでも、放任型の家庭においては、両親が共稼ぎという現代の社会を反映してか、接触する時間的制約や、所得の向上等で過保護、放任的態度が強まっている家庭が多くみられることも事実である。他方、若者側よりみれば、その結果を“自由”と受けとめ自己中心的行動にはしることとなる。

このような状況下にあっては、例え、交通安全についての話し合いの機会を設けても、双方に受け入れられる素地は殆どないことは明白であろう。それ故、若者に対する家庭での交通安全教育は、これまでの働きかけを抜本的に改める新しい発想の転換が望まれる。

3) 世代格差と家族構成の犠牲の高齢者

平成4年の交通事故の実態を、警察庁の速報で見ると、死者が多いのは若者と高齢者 (65歳以上) で、この両者で全体の過半数を占めている。

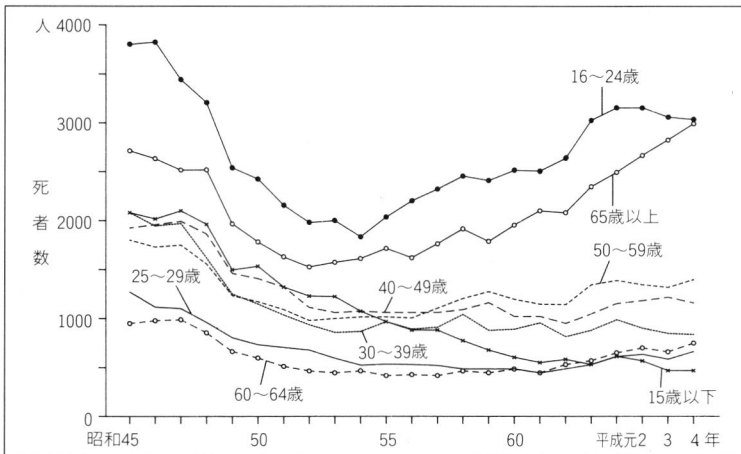


Fig.4 年齢層別死者数の推移

特に、若者については、ここ2~3年減少傾向にあるのに対して、高齢者においては文字どおりうなぎ登りの状態にある (Fig. 4)。

高齢者の交通事故については、高齢者人口の増加や高齢者の就業・社会参加等の活動の増大、外出時間の増加等により、高齢者の移動の機会が増大することが見込まれ、今後急速に拡大するものとみられる。

高齢者の交通安全教育の総合的推進という視点からは、やっと最近 (平成2年2月) においてその基本に「高齢者交通安全教育指導指針」が策定された。しかし、その実態となると必ずしも十分かつ効果的に進められているとはいえない。高齢者の交通安全教育を捉えた場合、基本的方向性として、高齢者に対する直接的教育と家族等を通じた間接的教育が考えられるが、いずれに力点が置かれるべきか真剣な検討が本来必要である。

平成2年の「厚生行政基礎調査報告」で60歳以上の高齢者世帯数をみると、同居世帯が約1,100万、60歳以上の配偶者とのみ暮らす世帯が約130万、一人暮らし世帯が約260万世帯となっている。特に、60歳以上の配偶者とのみ暮らす世帯と独居世帯は、近年増加傾向にあることはすでに周知のとおりである。

高齢者に対する交通安全教育については、多くの場合、家庭単独でなされているというよりも、老人クラブ等の組織を通じた活動が中心となっているのが現状といえる。しかし、未加入の高齢者においては、殆ど交通安全については触れる機会がないのも実状といえる。一方、独居老人世帯については、最近、新しい動きとして家庭訪問活動もみられ始めている点はこれまでにない大きな変化といえる。

このように、高齢者に対する家庭での交通安全教育は、その重要性が指摘されている割には、その浸透が十分には図られていないのが実態とみられる。

3-2 教育内容・方法からみた現状と特徴

1) 画一的な教育内容

家庭での交通安全教育は、当然その対象となる年齢別、交通手段別に内容に違いが求められるが、最も重要な内容は、家庭がおかれる地域に合

致した内容であるかどうかである。このことは、後述する教材等にも関連するが、例えば、歩行者の安全教育の内容とすれば、信号の意味や見方を含む道路の横断の仕方、歩行の仕方、服装と色彩、天候による影響等が取り上げられているのが一般である。

これ自体は、どれをとっても重要な内容であるが、問題は、その家庭がどのような地域にあるか、特に、地域性がどの程度加味されているかである。大都会の交通環境を中心とした内容であっては、農村や漁村にはさほど参考にならないであろうし、むしろ“自分達の地域とは無関係”という判断さえ生じてしまう。

確かに、交通安全は全国的に共通するものでなければならないが、それ以前にまずその地域の交通実態や特性を考慮したものでなければならないであろう。例えば、ダンプカーの通行が激しい東北のある地域においては、子供の飛び出し事故防止のために、道路の安全な横断について、各家庭において指導に力をいれているが、同時に子供を持つ家庭を中心に、全世帯が玄関前に白線を引き、外出時家族全員がそこで必ず立ち止まる毎日を送っているケースがみられる。

この事例などは、地域の交通実態を踏まえたうえで、かつ実践化という視点では極めて注目できる教育内容といえる。

2) 硬直化している教育内容

歩行者の教育内容については、今みたところであるが、ここでは運転者についての家庭での教育の実態についてふれてみる。

家族に運転者をもつどの家庭においても、安全運転を願わない家庭はないが、歩行者に比較してこの教育はさほど浸透していないとみることができる。これには、運転という特殊性が大きく影響していることにも一因がみられる。

それ故、「気をつけて、注意をして」という精神的、観念的捉え方で終始しているのが一般的といえるし、これをもって教育と位置づけられることが少なくないのが現状である。

そして、このような考え方や捉え方が、家庭における運転者の交通安全教育として過去から現代にいたるまで変わることなく継続しているとみられる。まさに、硬直化した家庭での運転者教育の内容といえることができる。

しかし、最近、この内容について、これまでと異なる新しい動きがみられるようになった。例えば、

中部地方の自動車メーカーのある地域では、免許を持つ若者とその父親ができるだけ一緒に同乗する機会を設け、父親が息子や娘に安全運転について実車で指導しているケースは、新しい家庭における交通安全教育の姿として位置づけることができる。

3) リンク性に欠けた教育

家庭での交通安全教育は、家族構成によっても異なるが、本来は全ての家族が対象とならなければならない。

しかし、実態となると、先にも若干みたように、その中心は殆どが幼児に置かれ、もう少し範囲を拡大したとしても小学生および中学生低学年までである。それ以外の対象については、「もう大きいのだから」、「大人だから」という判断のもと、大きな関心は払われないのが実態である。

このことは、家庭における交通安全教育が子供の域から脱しきっていないことを示すものである。

青少年をもつ家庭においては、特に親としては、彼らの交通安全について大きな関心を持っているものの、具体的にどのように彼らに接したら良いのか疑問と不安のなかにあるのも事実である。これは、高齢者をもつ家庭においても全く同様にみることができる。

このように捉えてみると、一般に指摘されるように、「家庭においては交通安全についての意識が低い」という認識は必ずしも正しいとは言い難い。家庭における交通安全教育が効果的に推進できないのは、交通安全に対する意識が低いのではなく、働きかけの内容や方法に問題があると考えられる。例えば、「信号を守る」という内容一つをとってみても、幼児から運転者、高齢者まで全く同じ方法で働きかけているのが現状である。

このような働きかけであっては、“幼児のための交通安全教育”と少なくとも青少年以上の年齢層に判断されても止むを得まい。そしてこのようなことが、他面においては、家庭での交通安全意識の高揚を阻害しているとも思われる。

それ故、いま、家庭の交通安全教育で欠けているものの一つは、歩行者や自転車、あるいはバイクや自動車という交通参加者別の年齢層に応じた家庭向けの一貫した教育カリキュラムである。どの年齢段階で「何をするのか」「何がされていなければならないのか」が明確にされぬままに、家庭での交通安全教育が叫ばれているのも現状であり、また特徴の一つでもある。

4. 家庭における交通安全教育の課題と対応策

4-1 明確さが求められる教育の範囲と限界

交通安全教育が教育的営みである限り、冒頭でみたとおり家庭における交通安全教育も、教育三分法に基づく基本的分野として明確に位置づけられていなければならない。

しかし、家庭教育、特に交通安全教育となると、この境がどうも不明瞭となっているのではないか。時には、交通安全すべてが家庭の責任として押しつけられることもある反面、全くその範囲から閉め出されることもあるという、極めて未分化な状態にあることも事実である。

交通安全教育のために、「家庭においてやらなければならないこと」、「家庭でないと出来ないこと」が明確に位置づけられていないまま、今日に至っている感が強い。

このような状態のなかでは、家庭での効果的な教育を期待することはできない。

わが国の交通安全教育において、いま最も重要なことは、教育の三分法に基づき、それぞれが果たすべき交通安全教育の範囲と役割をきちんと整理・分担することであろう。同時に、それぞれの教育分野において重複する内容についても明確にすることである。

そのためには、以下の視点からの検討も一つの方策と考えられる。

①健康管理と安全

冒頭でも触れた行動のメカニズムからみた安全行動に及ぼす健康管理の重要性について、明確にすること。

家庭での交通安全となると、交通ルールと短絡的に結びつけられがちである現状に対して、家庭での大きな役割である健康管理が安全に果たす大きさをきちんと位置づけること。

この点については、今後の高齢者の安全対策のうえでも重要となる。

②人間関係と安全

交通事故の発生を人間のコミュニケーション・ギャップによる結果として位置づけ、人間関係と安全が深く関わっている点を明確にすること。

人間関係の基盤が家庭において形成されることをきちんと位置づけること。

特に、自己統制力 (Self-Control) が安全行動には求められ、これは、家庭で最も大きく育てられる

こと。

この2点から再度、家庭での交通安全教育の位置づけと役割分担を明確にすることが前提となる。

その上で、家庭での教育による交通手段別の各年齢層の到達目標を明らかにするというステップが必要となろう。

4-2 女性化されすぎた交通安全教育

家庭での交通安全教育の推進にあたっては、その性格からも女性の果たす役割は極めて大きなものがあることは否定できない。特に、対象者が幼児となるとなおさらである。また、女性の社会進出が進んだとはいえ、家庭にいる割合は、男性に比較すればまだまだ多い。

しかし、家庭における望ましい交通安全教育のあり方を探る上からは、また、これからの家庭での交通安全教育を考える上からは、これまでと同じ形態で捉えて良いのかとなると幾つかの疑問が生じる。その最大の疑問、そして課題は、今後いかに男性の、父親の参加を促すかにあるといえる。なかでも、家庭という単位でみると、父親の存在に注目できる。

家庭教育全般にわたっていえることではあるが、家庭においては、父性原理と母性原理とに分けられるように、父親の役割と母親の役割は自然に異なっている。

母親の役割、すなわち母性原理は、全てを包み込んで、全てを平等にしようという機能をもつといわれている。子供の養育において代表される“平等な育て方”はその最たる例である。

これに対し、父親の役割、すなわち父性原理は、母子の一体性を切断する機能をもつといわれている。

家庭での交通安全教育にこれを照らし合わせてみると、母親によって繰り返し与え、示される交通安全の知識やルールを、父親は社会の動きのなかでその子供の能力や個性に応じて、あるいは交通手段別に応じて、その都度必要な行動を示すことが役割となる。特に、若者が運転者となった場合、家庭での父性原理は極めて大きな意味をもつといえる。

しかし、残念ながらこれまでのところ、家庭での交通安全教育においては、この父性原理が十分発揮されている様子はみられない。むしろ、ややもすると、この父性原理まで女性、母親に求めようとする気運がわが国には以前からみられているのも事実である。

基本的にこのような気運や捉え方は誤りということが出来る。

反面、わが国の国民性にも起因しているともみられるが、“教育”となると“母親”、“女性”と結び付ける傾向が余りに強いことにも、交通安全教育のなかの父性原理が機能しないことに一因があるのであろう。

いずれにせよ、これからの家庭における交通安全教育を積極的に推進してゆくためには、男性、父親の積極的参加なくしては実行的な教育の展開を期待することができない。

4-3 指導者対応への課題

家庭における交通安全教育を進めるにあたっては、指導者の存在を無視することができない。

家庭での指導者となると、日常的には主婦、母親に求められることが多い。

このような人々に対する指導は、地域や関係団体による研修会や講演会等において全国的にその機会が設けられてはいるものの、まだ十分に浸透しているとはいえない。むしろ、この種の研修会等に参加できる人々は、全体からみればまだ小数であり、多くの人々は指導を受ける機会はないに等しいであろう。

今後、この種の活動が、全国的に一層活発に展開されることがのぞまれるが、同時に、これに変わる、いわば、在宅研修的養成が検討されるべきと考えられる。

その最大の方策は、教材・教具の整備であろう。確かに、これまでも家庭向けの教材・教具は、様々な組織・団体を通して配布されてはいるものの、その配布されたものが保存・活用されているものがどれほどあるか疑問である。

その最大の原因は、教材・教具として配布されるものの殆どが、チラシ、パンフレット類であり、しかも配布先の名称のみが異なるだけの同一のものであることが少なくないのが一般的である。

この様な一般にいわれる交通安全教育用教材・教具の制作費を全国ベースで捉えると膨大な費用であろう。

しかし、それらのものが、家庭では有効活用されることなく、一種のゴミ扱いとなっているのも実状であることが多い。費用対効果の視点からは、まさにゼロに等しいといえることができる。

家庭での指導者に在宅研修的方策を導入するのであれば、教材・教具の活用はまさに的を得た存在とみることができる。そのためには、これまでのよう

に各種組織・団体の制作する方式を改め、それにかかる費用を集約して、家庭ですすめる交通安全教育のマニュアル、手引き書を、どの家庭にも常備されている医学辞典的存在として配布すべきであろう。

マニュアルにおいては、年齢層別に特性に基づき指導のポイントを明確にし、同時に、それぞれの交通手段別にわかり易さ、読み易さを十分配慮の上で制作されることは当然である。

これからの家庭での交通安全教育の推進のためには、集大成されたマニュアルの整備も重要な側面といえることができる。

5. まとめ

家庭での交通安全教育の現状と課題を中心にみてきたが、交通安全教育に果たす家庭の役割について否定的見解をしめす者は誰一人としていない。しかし、その教育の必要性や重要性が叫ばれるわりには、家庭への浸透はもう一步というのも現実のように感じられる。

わが国で、交通安全教育が叫ばれ始めたのは、そしてまた、一般の国民に認識され始めたのは、昭和30~40年代のことと判断される。これは、家庭という分野に限ったことではなく、わが国の交通安全教育全体にイえることであるが、教育が叫ばれた昭和30~40年代と比較して現代では、交通の量も質も大きく変化している。

それにもかかわらず、教育の内容、方法においては、なんら改善、改良が見られず、当時のまま推移していることに大きな疑問を感じずにはいられない。

家庭をふくめた、交通安全教育の「中味」「仕組み」そして「担い手」について総合的な見直しの時期に、今きているといえるのではなからうか。

昭和46年にスタートした交通安全基本計画をふくめて検討の余地があろう。

参考文献

- 1) ECMT, 33rd Annual Report-1986
- 2) 警察庁『平成4年中の交通事故発生状況-速報』
- 3) 全国交通安全母の会連合会『若者の生命を守る』平成2年5月
- 4) 日本教育社会学会『教育社会学辞典』1983年
- 5) 経済企画庁『国民生活白書』平成4年版
- 6) 総務庁『交通安全白書』平成4年版