

## 学校等教育機関における交通安全教育を考える

—必要とされる理念と計画性—

西山 啓\*

生涯教育としての交通安全教育をとりあげる場合、最も大切な事は、次の諸点である。  
 (1)幼児・児童・中学生・高校生・青年・壮年・高齢者等、それぞれの年代における精神・身体的状況を十分に把握した上で、教育・指導計画を樹てること。(2)教育効果が現われる迄には長い時間と努力の継続が必要であること。(3)この条件を満足させる為には、教育心理学的な立場から交通安全教育を考えることの出来る専門家の養成が必要であること。  
 以上3点を中心に、述べることにする。

### In Consideration of Traffic Safety Education at Educational Institutions

—Required Concepts and Planning—

Satoru NISHIYAMA\*

The three most important requirements in presenting traffic safety education as a lifetime endeavor are as follows: 1) Draw up educational guidelines, taking into account the mental and physical conditions at each age group from infants, pre-schoolers, primary, junior high and senior high school aged children to young adults, those in the prime of age, and senior citizens, 2) Ability to exert effort over an extended period of time before the effectiveness of the education becomes manifest, 3) To satisfy these conditions, foster specialists who are able to consider traffic safety education from the standpoint of pedagogical psychology.

#### 1. はじめに

交通安全教育は生涯教育であると言われるが、では「生涯教育とはどういう事柄を指すか」、更に「何故生涯教育でなくてはならないのか」となると、確固たる定義づけも、必要性についての定見を持つ者は意外に少ない。せいぜい「人は一生を通じてくるま社会の一員として生活するから」「高齢者の事故が増えたから、お年寄りにも交通安全教育を徹底させる必要がある」といった、事故防止対策的な発想に根ざすに止まっている。

そもそも、交通安全教育そのものが、自動車数の

増加に伴い発生する自動車交通事故の防止の目的から緊急対策的に始められたものであるが故に、その場凌ぎの「対処療法的な手だて」が少なくなく、その目的や原理も確立しているとは言えない。ましてや「交通安全教育の哲学」等について、これを真剣に論議しようとする者は極めて少ない。この点の「詰め」の甘さが関係者の努力に反比例して、実効のあがらない原因となっていると考えられる。

#### 1-1 生涯教育の定義と理念

そこで、まず生涯教育の定義をしておく。生涯教育なる言葉は、1965年、ユネスコ成人教育部長ラングランによって用いられ広まった、education permanenteに発し、人が一生にわたって教育や学習の機会を持てるようにする教育活動を指す。この生涯教育という考えが最近脚光を浴びるに至った理由は、①技術革新に伴い、それに対応しうだけの

\* 広島大学学校教育学部教授  
 Professor, Faculty of School Education,  
 Hiroshima University  
 原稿受理 1993年2月12日

能力を備えた人材を養成する必要、②急激な社会の変化に対処しうるだけの能力を備えた人材を養成する必要、③人間の平均寿命の伸び、特に女性の家事労働からの解放による余暇時間の増大等に対し、各自が充実した日常生活や老後を送るためには自らも絶えず進歩し向上を目指すことが大切である、という教育理念からの必要性、である。

従って、交通安全教育の生涯教育化を図る為には、①絶えず変化していく交通事情や進歩変化するくるま自体に対し、人々がそれに十分対応できるように時宜を得た指導教育を施していくこと、②交通環境の変動や交通関係法規・法令等の変化を理解し、くるま社会の現実にあった正しく安全な行動がとれること、③自らが絶えず進歩向上を目指して「交通安全」を学ぼうとする自己教育力の涵養、等が必須である。これらの点が徹底しない限り、たとえ教育の対象が幼児から青年・成人・高齢者と広範囲に広がったとしても、真の意味での「生涯教育としての交通安全教育」とは言えない。

このように、生涯教育にはそれ自体に計画性・永続性が要求される。これは決して、ある種の教育を広範な年齢者に施すことのみではない。「現在行っている教育は、どの時期にどのような形で実を結ぶか、その為には、もっとここをこう改めるべきである」といった視点からの考察が必要となってくる。

### 1-2 従来までの学校交通安全教育の反省

我が国の学校で公式に交通安全教育がとりあげられたのは、昭和37年5月2日の文部省事務次官通達「交通事故の防止について」が出され、学校における交通安全に関する指導のあり方が公布されたことにその源を発する。

この通達は、増加しつつある交通事故から児童生徒を守るため学校で為すべき責任を明示したものであるが、今から31年以前のことで、当時小学校1年生（6歳）であった学童も、36～37歳の壮年となっている。もし当時から、確固とした教育方針とカリキュラムが逐年的に小・中・高校へと確立していたならば、12年後には一応の完成を見、それ以後18～19年に亘って、一貫した学校交通安全教育がなされた筈である。そうすれば少なくとも、学校で交通安全教育を全く受けなかった世代（45歳以上）に比べ、過度の速度違反・暴走・飲酒運転・ひき逃げ・度重なる法令違反等の悪質運転者は少ない筈であるが、果たしてどうであろうか。

昭和52年頃から3～4年間、暴走族の話題はマス

コミ報道を賑わし、今日に至ってもなおその終焉をみない。当時18～20歳の若者は、小学校に入学した頃からすでに交通安全教育が行われ、しかも「幼児・児童を交通事故から守ろう！」の掛け声もすさまじく、「交通安全教育も時流に乗った時期に育った第一陣の世代」であったのである。

「暴走族が出廻ることとは、落ちこぼれや非行との関わりの方がむしろ強く、必ずしも交通安全教育の成果とは関係ない」との反論も出ようが、少なくとも学校や家庭・地域社会における教育の連携の不備の結果とあれば、「生涯教育」のシステムの機能が十分に果たされていないことは間違いない。

現在では、戦後何年間かとられて来た幼児・児童の躰や教育の仕方について反省や見直しの声も出てきているが、少なくとも当時は、能率第一主義、甘やかしの教育が横行した。例えば、給食用にフォークともスプーンとも似つかぬ道具が登場し、給食をこぼさずに食べることはできた代わりに、箸や鉛筆の持ち方はでたらめで、手先の巧緻性や目と手の共応動作が犠牲となった等々、子ども達に与えた影響は決して少なくなかった。

また、信号を守って渡ることはできても、信号のない個所で行くまの流れを待って機敏に道路を横断するといった能力が退化したり、危険不感症の青少年が育ったりしている。これも、もとをたざせば、計画性・先見性のないその場凌ぎの交通安全教育一果たして教育と言えるかどうか—または、教育理念も哲学もない手抜き交通安全教育等がその元凶と言えるのではあるまいか。

## 2. 発達段階に応じた教育内容

このような見地から、今後生涯教育として交通安全教育を考えるためには、幼児・児童・生徒・青年・壮年・中年・老年期のそれぞれの身体的・精神的発達を十分に把握した上で、それに相応した交通安全教育のカリキュラムを確立する必要がある。

Table 1は、幼児期から高齢者にいたる交通安全教育のあり方を示したものである。「生涯教育としての交通安全教育」を論じるにあたっては、少なくとも人それぞれの年代における教育内容・徳目、指導者、教育機関等について、豊富な知識と深い洞察を踏まえたものでなくてはならない。換言すれば、生涯教育としての交通安全教育に携わる者は、人間の発達と教育についても十分な理解者でなくてはならない。

2-1 人間の発達課題と教育計画

米国の教育学者ハビーガースト Havighurst, R.J. はその著 Human development and education(人間の発達課題と教育)の中で、人は一生それぞれの時期にマスターしなくてはならぬ課題が幾つかあり、その課題とは、それに成功すれば次の発達課題での幸福と、次の段階での課題の成功がもたらされ、失敗した場合にはその個人は不幸になり、社会的否認を受け得たり、次の発達段階での課題達成が難しくなるということ述べている。

彼の説に従えば、くるま社会において「よき交通社会人」への発達を遂げる為には、それぞれの発達段階に応じて必要な課題を成功裏に学習し、成就させていくことが肝要ということになる。

このような立場から、従来の交通安全教育を考えた場合、そして更に生涯教育というライフ・スパンで教育計画を樹てようとした場合、果たして、上述のような人間のそれぞれの時期における生理的・身体的・精神的・社会的発達・変化と特徴を十分に理解した教育・指導計画が樹てられ、それに立脚した適切な指導がなされているであろうか。「きめ細かな対策を樹てる」とは、講習や指導を行う場合の送迎の方法とか、講習会に配布する土産や弁当等に気

を配ることではないことを関係者は銘記すべきである。

2-2 心身のレディネスと教育効果

人が学習(教わったり観察したり経験すること等により新しい知識や技能を身につけ、心身の動きや働きが教示の目標にむかって変化し、それが一定期間以上にわたって継続するような発達の变化)を完成するにあたっては、それ相応の条件が必要である。

まず、レディネス(readiness 準備態)であるが、人間の心身の変化は、年齢の変化とともに自然に現われるものと、訓練・教示・経験によって変化するものの両者がある。前者は成熟 maturationと言われ、新生児の首がすわったり、匍匐(はいはい)や歩行ができるようになったりすること、思春期における羞恥心などで、これらは年齢の変化に伴って生じる現象である。従って未だ歩行能力が完成しない乳児に、長い時間をかけて階段昇りの特訓を施してもその効果は薄く、むしろ、歩行能力の完成した幼児ならば極めて短時間で階段昇りが可能となる、との心理学者の実験報告があるが、この事実から学習にあたって、成熟を含む準備態等の諸条件が整うことの重要性が理解出来よう。

「交通安全教育」が関係者の努力や熱意にもかかわ

年代	指導者・教育機関等	教育内容・徳目	取得されるべき能力・資格・免許など
幼児	母親・父親 保母 家庭 保育所 幼稚園	身のこなしに関するSkill 規制(してよいこと、してはならないことのけじめ) 元気	人間の生命の尊厳 沈着冷静 感謝 報恩 思いやり 安全に関する知識・技能
児童	教師 小学校	相手の立場の尊重 社会のしくみ 安全・危険の正しい認識	自・他を危険から守る態度・習慣 事故の未然防止 わずかの原因が重大な結果をもたらすこと 自転車の安全な乗り方(学校での免許)
生徒	教師 中学校 高等学校 自動車	道交法を中心とする関係法規など	危険予知・潜在事故の撲滅 無理をしない等々
学生	教師 学校指導員 大学 更新時 講習	運転Skill(車と心のコントロール)	二輪 四輪 大型 特殊
成人 中年	その分野の専門家 処分者 講習 職場講習	円熟した技術 後進の指導 模範 健康	
高齢者	高齢者学級	自分の能力を正しく知る	

出典) 1988年の西山の資料を一部改訂。

Table 1 生涯教育としての交通安全教育(西山・1988)

らず、その実効に欠けるところがあったのは、このような点での配慮が欠けていたと言うほかはない。

例えば、左右の区別のつかぬ幼児に、「人は右、車は左」を説いても、交通警察官や交通指導員の指導内容は理解できまい。また、来客には酒食でもてなすことを最大の礼儀と信じている運転免許もないお年寄りに、「飲酒運転は社会的罪悪である」と呼びかけても、何故そうなのかわからないのは当然のことである等々、こういった点に如何程の配慮をして「交通安全教育」を考えて来たのだろうか。

### 3. 「教育」の定義とあり方

以上、交通安全教育は理念・哲学の確立と発達段階を考慮し、最も受け入れ易い心身の状態に応じて行うことが大切であることを指摘したが、更に加えて、「教育」そのものの定義づけを確立させておく必要がある。

「教育」とは、教育する側の意図的・計画的な指導のもとに、被教育者の心身の成長・発達を助長させ、望ましいパーソナリティ（人格）を形成し、社会的適応を促進させていこうとする一連の活動ないしは過程（プロセス）を言う。

従って

①意図性・計画性が必要で、これだけの期間にこの程度まで理解・実践できるようにする、といった教育指導計画を樹てる必要がある。その場限りの思いつきの注意や叱責であってはならない。

②次に、被教育者の心身成長の発達を助長する為には、教わる方に知識・態度・技能などの面で進歩・向上が約束されなくてはならない。進歩・向上するのは教わる者自身であって、教える側はそれを手助けすることしかできない。従って、助長し甲斐のある被教育者もあれば、なかなか助長しにくい者も出てくる。決して、一斉に事が運ぶものと考えてはならない。

③望ましいパーソナリティの形成、社会的適応とは、教えること、教わることは、人格の向上や社会への良き適応が目指されていなくてはならないということである。従って、交通に関して言えば、車の改造の仕方や暴走のテクニックを指導するところがあっても、これは「教育」の名に値しない。その理由は「くるま社会でのよい適応」という、「交通安全教育」ないしは「交通教育」の大前提・原理原則に反しているからである。

更に、「教育」というものは、活動そのもの、つ

まり過程をも重視するのであって、結果のみで早計にその効果を論じるわけにはいかない。

このような観点から、「生涯教育としての交通安全教育」を考えると、この問題が単に「すべての国民に一生にわたって交通安全教育を施す」とか「交通戦争の犠牲者は幼児からお年寄りにいたる広い範囲にわたっており、特に最近では高齢者の事故が多いから、お年寄りむけの教育を特に考えなくてはならない」「最近若者の事故が急増した、若者対策も考えなくてはならない。だから、生涯教育として交通安全教育が必要なのだ」式の対処療法的なものであってはならないことが理解できよう。

更に「教育効果」は必ずしも速効的なものではなく、何年か先にその効果が現れ、その評価もあとになって万人に認められるといった性質のものも少なくない。ある時期での手抜きや積み残しが、その後さまざまな形で後遺症として顕在化する事例については、冒頭で述べた通りである。

以上のような点に考慮を払いつつ、生涯教育としての交通安全教育の方途に関し、小学校・中学校・高等学校における教育のあり方について論述を進める。

## 4. 幼児の交通安全教育

### 4-1 幼稚園入園以前（3歳まで）

#### 一両親の教育が重要なカギ

「三つ子の魂百まで」と諺に言うが、3歳はいわゆる赤ちゃん期から幼児となる人生の節目である。「それ以前の、何も分からない子どもに何を教えるのか？」と疑問を持つ者も居ようが、既にそれまでに危険についてはある程度の弁別能力を持っている。身の廻りにある危険なものに近づいたり触れたりすることも、親のしっかりした監視のもとで、安全・危険の限界を身をもって学習させることも必要である。

人や動物が、発達の比較的初期にある刺激・経験を与えられると、その効果が最も有効に現れるが、その時期をはずすと、その前でも後でも効果がない時期を臨界期と呼ぶ。生まれたばかりの雛鳥が、最初に見た動くものを親鳥と間違えて追従する事実は、心理学の講義で学んだ人も少なくなろう。

これがいわゆる、「子どもは親の背中を見て育つ」とか「子は親の鏡」と言われる理由で、子どもに交通安全を教えるまえに、まず親が子どもに対して、恥ずかしくないくるま社会での行動をとることが要求される所以である。

幼児の交通安全教育は、幼児よりも先ず両親を対象に行われるべきである。そこでは成人、特に両親に対し、幼児の心理・身体の仕組みや動きの特徴を十分理解させることである。いわゆる3歳児学級などは「交通安全」を意識した指導がなされてもよいし、それに似合った教育カリキュラムを作成する必要がある。

また、機敏な動作や運動の巧緻性などは、この頃、知らず知らずのうちに学習し身につくものであるから、できる限り戸外に出して思いきり跳びはねる機会を作るべきである。最近、転んでも手をついたり顔を横にしてよけることのできない子どもがいると言われるが、この原因は、この時期に十分な身体運動の機会のないことに起因するものであろう。

3歳までの時期は、子どもに何を教えるかということよりも、主として両親の教育に力を注ぐ時期と言える。

#### 4-2 幼稚園・保育所時代（3～5歳）

幼稚園・保育所等は義務教育の対象となるものではないが、これらへの入園・入所率が既に90%を越えている今日、一つの教育機関とみなして、園児等を対象にした交通安全教育のカリキュラムや指導法は当然考慮されるべきである。つまり、「交通安全保育」が教育機関における「生涯教育としての交通安全教育」のはじまりである。

保育所・幼稚園時代（3～5歳）を通じて指導される教育（保育）内容は、健康・人間関係・環境・言葉・表現の五領域である。ここにおいて、「交通安全」を知・情・意と様々な領域から取り上げることが、指導者の創意と工夫で十分可能である。そして更に表現の領域でとりあげられる音楽や絵画・造形等は、単に「くるま」や「信号」についての歌唱やお絵かきや工作ではなく、情操教育という面から必要なのである。これらは一見迂遠な方法と思われがちだが、「くるま社会のよき隣人」を育てる為には、最も近道で有効な方法であるという教育信念をもってこの指導に当たるべきであらう。

英国のタフティクラブ（幼児交通安全クラブ）は、止まれ、見よ、聴け（Stop, Look, and Listen）を中心に指導を行っている。同クラブの活動にも見られるように、幼児はくるまに対しては極めて高い興味と関心を持つものであるから、この興味と関心の対象と交通安全を結びつけることは、これからのくるま社会人を育てる為には極めて重要な第一歩である。

従って、いたずらにくるまに対する敵意や恐れを

抱かせることは禁物ではあるが、それかと言って、無警戒でも困る。動物園の熊さんや象さんも時と場合によっては猛獣と化すこともある。従って、一定の物理的・心理的距離をもって見ることの必要性を教える必要があるのと同じである。この様に、一見交通安全と無関係に思われる動物園の見学も、教師の指導によっては「有効な危険について学ぶチャンス」である。従って、幼児・低学年児ほど教師の創造的で総合的な指導能力が問われるところである。

### 5. 小学生の交通安全教育

#### 5-1 小学校低学年（6～7歳）

##### —「社会的発達の芽生え」を大切に

この年代は、幼稚園時代に多くなされた「ごっこ」make believingの名残りもみられるから、歩行者、運転者、警察官等の立場を演じさせ、それぞれがどのように交通安全に係わっているかなどを、実際の行動を通じて理解させ教授することが可能である。

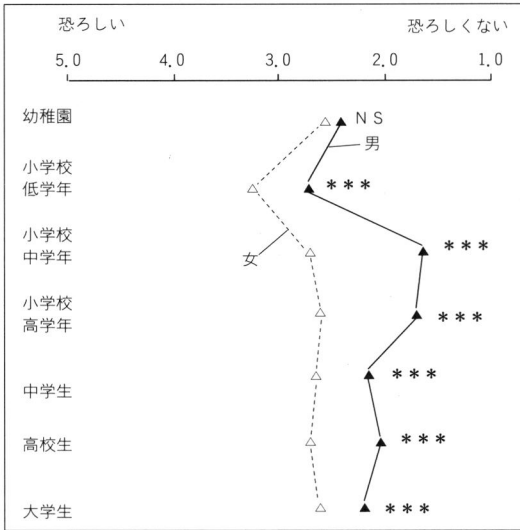
ただし、左右の弁別能力については、精神年齢で6歳のレベルが必要とされる。自分の反対側に立つ相手の左右については、7歳以上の精神年齢を必要とする。この頃になると、そろそろ自分と相手の立場は、相反することもあり得るという事実が気づくに至る。つまり、社会的人間としての自覚が芽生えるようになる。従ってこの時期における社会的発達の未熟は、よきくま社会人たる萌芽を摘みとることになりかねないことに留意しなくてはならない。

#### 5-2 小学校中学年（8～10歳）

##### —ルールについて学ばせる好期

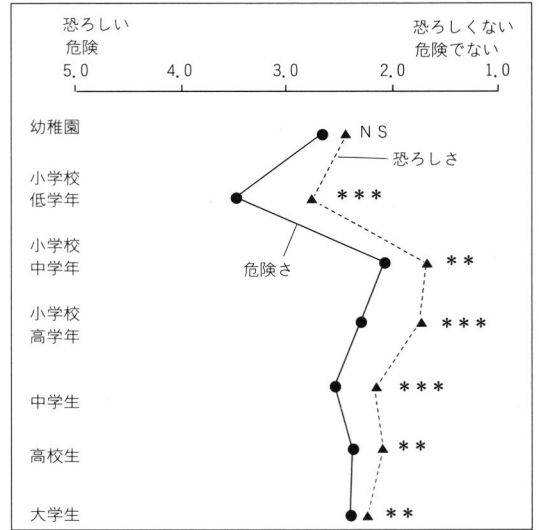
この時期は徒党期、つまり、友達同志だけでグループを作って遊び・通学等をするようになるが、仲間で行動するには、それぞれのグループの決まりが自然発生的に出来あがる。更に進んで、規則・ルールが理解できるようになるから、ルールに従ってプレイする野球などは遊びの主要なものとなってくる。この場合、人数や場所に応じて三角ベース野球などに早変わりするのも、ルールを作ったり守ったりする能力が養われるよい機会である。この時期は、何故「きまり」があるのか、何故規則を守ることが大切なのか等々、法意識を身に着けさせる好機といえる。頭ごなしに「交通ルールを守りましょう」と指導するよりも、一見交通とは関係のなさそうな自由な遊びを通じて、法意識や遵法精神を涵養することの利点を活用したいものである。

またこの時期は、交友関係を通じ社会性の発達が



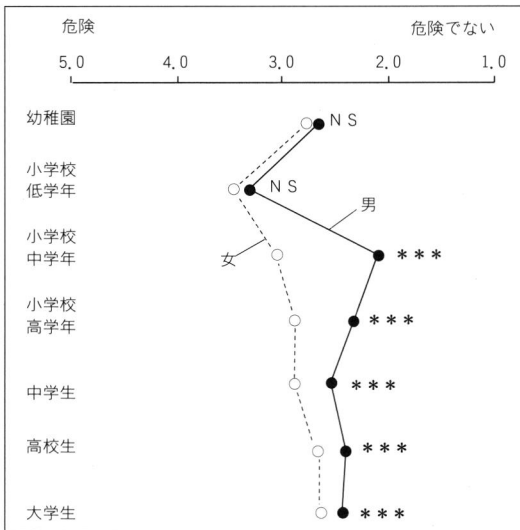
注) \*\*\* P < 0.01.

Fig.1 「恐ろしさ」の感じ方の程度の男女比較



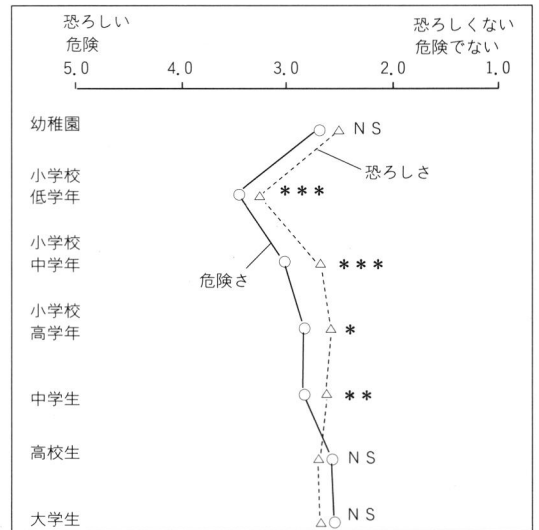
注) \*\* P < 0.02, \*\*\* P < 0.01.

Fig.3 「恐ろしさ」と「危険さ」の感じ方の程度の比較(男子)



注) \*\*\* P < 0.01.

Fig.2 「危険さ」の感じ方の程度の男女比較



注) \* P < 0.05, \*\* P < 0.02, \*\*\* P < 0.01.

Fig.4 「恐ろしさ」と「危険さ」の感じ方の程度の比較(女子)

顕著な時期でもある。親の言うことよりも友達との約束やとり決めを大切に、グループの中にリーダー、サブリーダー等、それぞれの地位や役割が分化し機能する。「交通安全」とはくるま社会へのよき適応であるから、この頃培われた「健全な仲間づくりの精神」は、よき交通パートナー (traffic partner) の育成に役立つことに気付く必要がある。

Fig.1~4 は、幼稚園児から大学生までの各年齢層に対し、日常生活で遭遇する色々な場面について、それを「恐ろしい」と思うか「危険」と思うか、そ

れぞれ5段階評定させて得られた平均値である。これによると、小学校中学年~高学年の男子は、「恐ろしさ」についての認識が稀薄であり、無鉄砲時代の片鱗が見られる。また、男子に比べ女子は、ものごとに対し「恐ろしい」という感情を抱く程度が大きい (Fig.1)。そして「危険さ」と「恐ろしさ」の感じ方には余り差異はないと言えそうである (Fig.4)。これらの事実は、女子は男子よりも、いわゆる「恐ろしがり度」は大であると言えそうである。

例えば、雷鳴が大きければ、落雷の危険とは無関

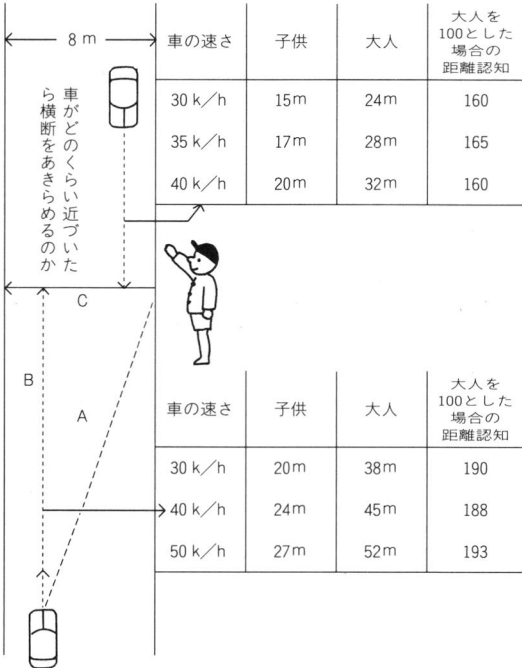


Fig.5 道路横断のさいの距離判断 (西山・1968)

係に恐ろしがり騒ぎ出すのは女子の方で、それが全体に影響を及ぼすに至る。また、女性ドライバーに見られる大胆(?)な行動の根源は、「恐ろしい」=「危険」という認識のパターンが、逆に「恐ろしくないものは危険でない」との思考体系を構築するに至り、無謀な行動の根源となっているのかも知れない。

これらの点を考慮に入れると、教師や指導者は、女子には何よりも「安心感」を与えるような教示をし、次いで合理的な判断が出来るように導くべきであろう。

この様に、安全教育にあたっては、男女の性差による特性等をも十分理解してかかる必要がある。そしてその萌芽は、児童期にある。従ってこの頃から性差を考慮に入れた交通安全指導のカリキュラムが必要となろう。

また、この頃の児童の、道路横断の際のくるまとの距離のとり方は、おとなに比べ大きな相違がある(Fig.5)。おとなが「危険」と感じた距離と、彼らが危険と感じた距離との差は、おとなの立場から見た「子ども達の無鉄砲さの尺度」とも言い得る。

以上の様な点を考慮すると、この様な無鉄砲時代

\* 1 国語教育研究所の調査によれば、日本人の平均的読み書き能力は、小学校6年1学期程度との報告もある。

は、単に「危ないから〇〇してはいけません」式の指導よりも、何がどう危険であるかを、具体的に説明し納得させることが大切である。

### 5-3 小学校高学年(11~12歳)

#### —教科の中でも「安全」を教える

この時期の子ども達は心理学者ピアジェ Piaget, J.の言う具体的操作期、つまり具体的な対象については論理的な思考操作が適用できるようになる。彼らは部分と全体の関係の理解ができるようになるから、小学校低学年のような直観的問題解決はしなくなる。また、幼児の心性の特徴である「自己中心性」から脱却することができる。従って、距離・数量等も客観的に認識できるようになるため、近づいて来るくるまの速さと横断歩道を渡る時間などの関係等も、ある程度理解でき、自分の横断の速さの加減も可能となる。

また、いわゆる学力水準も向上してくるから、教科の授業の中でも、「こうすれば危険だ」とか、「安全だ」といった対処法を教えることも可能である。例えば、斜め横断の危険性についても、三角形の2辺と1辺や、2点間の最短距離は直線であること、従って道路の斜め横断は直進横断よりも車道にいる距離と時間が大であることを教える。また、自分たちでくるまの空走距離・停止距離等を測定させながら「くるまは急に止まれない」理由を教えることも容易である。理科の時間に、遠心力・加速度やGの実験例等を示すことも有効である。また読解力もおとなのレベル<sup>\*1</sup>に達しかかっているから、交通事故を報じた新聞記事や論評なども、そのまま教材として活用できる。

### 6. 中学校時代(13~15歳)

#### —生徒指導の一貫として考えることの必要性

学校教育の現場では、しばしば「小・中学校と高校」といった分け方をする。県教育委員会などで主催する交通安全教育の研修計画案でも、この分類が一般的である。然しながら、「小」と「中」とでは児童・生徒の成長・発達には大きな相違がある。特に中学校3ヶ年の心身の成長・発達は著しく、その急激な心身の変化に伴う、精神面、特に情動面の不安定さは、成人のよく理解し得ないところである。

この頃になると、中学生の関係する二輪車事故の中には、運転中の死者も出ている。Table 2は、中学生死亡事故の状態別死者数である。

この年代は、運転免許を取得できないから、表に

示された「運転中」は、自転車以外はすべて無免許という事になる。然し一方では、くるまや機械のメカにも関心が高まり、更に速度の出るものへの興味と関心が湧いて来るのは当然の帰結だけに、これらの点に関する対策を考える必要がある。

Table 3は中学生の時間帯別負傷者数である。

昭和54年に比べ、20～24時、0～4時のいわゆる深夜に発生する事故の増加は、交通安全だけの問題ではなく、青少年非行防止の立場からも考え直さねばならない問題である。

このような見地から、中学生の年代の交通安全教育には、学校、家庭、地域の三者の連携と協力が肝要である。特に健全な親子関係、師弟関係を維持することが、ともすれば、勉強がわからないこと等による挫折・失意・孤独感にさいなまれ、はては非行へと走りかねない「悩多い中学生」を守る最良の手立てとなる。校門指導、校外指導等で、自転車の傘さしやヘルメットの有無のチェックによる生徒管理的な交通安全指導よりも、中学生の心に触れるような助言や励ましの方が、この時期の生徒への教育効果は大であることに、教師は気付かなくてはならない。「交通の安全」は、同時に「人生航路の安全」につながるものと心得るべきである。

## 7. 高等学校時代（16～18歳）

### －運転者予備軍としての交通安全教育を

現在の高校生は、体格、くるまの機能や構造・メカ等についての知識や理解能力等からみても、運転免許を取るだけの基礎は殆どできあがっていると見てよい。従って、いわゆる三ナイ運動（高校生はバ

イクの免許を取らない、乗らない、買わない運動）を実施しているに拘らず、高校生に対しては「運転者予備軍」として「交通安全教育」を考えるべきである。

高校生は法的に免許を取得する権利のある存在であるだけに、「バイクや自動車は危ない」とか「今は勉強することが一番の時期だ、大学に入ってから免許を取ればよい」式の押さえこみや誤魔化しは通用しない。そして更に彼らは「教師や警官の言うことに自分がどう反応すれば相手が喜ぶかということもちゃんと心得ている」という事実も知っておく必要がある。

高校生に対する交通安全教育の重要なポイントとして、まず、青年期前期・中期の心理を十分に理解してかかる必要がある。高校の教師は多くの場合、それぞれの教科の専門家が多いため、「教育本来の理念」とか「青年期の複雑な心理」等については、自分には専門外として敬遠する気運が強く、生徒指導やカウンセリングはそれぞれの担当者に任せてしまう傾向が強い。そして、「交通安全教育」などはその役目が廻ってこなければ関心を払おうとしない。高校における交通安全教育は、学校によって熱心で成果の上がっているところと、そうでないところとの差が大きいのも、このあたりに原因がある。

### 7-1 交通安全教育を敬遠したがる教師の気持ち

交通安全教育を敬遠したがる高校の教師に共通して存在する意識としては、

- ①高校生はまず勉強が一番、基礎学力も十分でないのに、バイクやくるまでもない。バイクやくるまにばかり関心が向くのは、勉強から落ちこぼれよ

Table 2 中学生交通死亡事故状態別死者数

		昭和54年	平成3年
歩行中	横断中	17	3
	その他		4
自動車	運転中	1	0
	同乗中	11	24
自動二輪	運転中	16	15
	同乗中	18	5
原付	運転中	9	9
	同乗中	1	4
自転車	運転中	34	38
	同乗中	0	2
合計		103	104

注) 「生涯に亘る交通安全教育研究会」において提出された資料より(総務庁調べ)。

Table 3 中学生交通事故時間帯別負傷者数

	昭和54年	平成3年
0～4時	142	191
4～6時	92	74
6～8時	1155	1491
8～10時	1236	1420
10～12時	697	781
12～14時	1177	1376
14～16時	1495	1657
16～18時	2685	2916
18～20時	1668	2493
20～24時	748	1444
合計	11095	13843

注) 「生涯に亘る交通安全教育研究会」において提出された資料より(総務庁調べ)。



うとする者たちだ。まず大学進学が第一で、それから免許を取っても決して遅くはない。

②学校では校門の中の指導を十分固めればよい。

「交通安全」などは、地域の問題ではないか。

③高校生の交通事故はどうしても防ぎたい。特に若い時に交通事故の加害者となったら、それこそ一生を棒に振るようなものだ。就職して必要となる時までは、なるべく乗らない方が安全だ。

④この時期は、精神的にアンバランスな不恰好時代 (awkward age) である。いくら気をつけて乗れと言っても無茶をする。それよりは、一律にバイク禁止命令を出しておいた方が気が楽である。保護者らも、学校の禁止令がないと我が子を説得できないと言っている。

⑤「交通安全教育」もいいが、バイクや自動車への関心をかきたてる結果となり、却って逆効果になる。寝た子を起こすようなことにもなりかねない。そして最後に、

⑥適切な指導者がいない。

等々である。⑥に関しては、文部省主催の「交通安全教育中央研修会」がある。これは毎年1週間(5日)の泊まり込み研修で、講義・実技等、かなり豊富な内容が教授され、受講者は各県に帰って、指導者として研修会の講師となるシステムである。このほか、これに類似した講習や合宿研修もある。いずれにせよ参加者は「よい勉強になった」ことは認めているが、学校へ帰って「さあ、やるぞ!」と意気込んで、必ずしも周囲がついてきてくれないとの嘆きも聞かれる。こうなると、高校生の交通安全教育は、まず、「校長以下高校教師の交通安全教育」でなくてはならないようである。

## 8. 大学における交通安全教育—交通安全の オピニオン・リーダーの育成を

現代の学校交通安全教育において、我々が見落としてならない点がもう一つある。それは、大学生に対する交通安全教育である。

一般に大学生は、一応思慮分別や良識を備えた存在として、世間一般には受けとめられているため、高校生や、同年代の有職青少年とは別個のものとして、いわゆる「交通安全教育」の埒外に置かれがちである。

然し、大学生の交通事故の多発ぶりは、マスコミの報道等で周知の通りであり、改めてこの問題を正面から取りあげる必要が生じてきた。

一部には、「大学生をつかまえて、今更交通安全教育でもあるまい」との声もなくはないが、大学生に対する交通安全教育は、次の点から是非とも必要なこととして考えられなくてはならない。

①高校時代にいわゆる三ナイ運動で、くるまやバイクに乗ることを禁止又は規制され、大学生になってこれが解禁されても、くるまを正しく安全にこなすだけの心・技・体面でのレディネスが整わず、却って暴走・スピードの虜となる恐れがあり、「交通安全教育」がどうしても必要なこと。

②卒業後就職して企業や官公庁に勤務する者の中には、直接安全や災害防止を担当する職場・部署への配置も当然予想される。職場の管理者・責任者となれば、部下の安全や健康管理の問題も避けて通るわけにはいかないのである。更に、教職に就く者は、「学校安全」の立場から児童・生徒に「交通安全」について教え、それを身につけさせる責務が生じてくる。特に現在教員免許状を取得する条件に、日本国憲法と道徳教育各2単位履修が義務づけられているが、交通安全も含めた学校安全に関する単位の取得も必修とする必要がある。

これらの点を考えると、大学生の交通安全教育は、小・中・高校生とは全く違った意味で考えられなければならない。換言すれば、「大学生の交通安全教育」は、単に彼らが加害者・被害者になることを防止するといった消極的なものでなく、くるま社会で「交通安全」を積極的に推進するオピニオンリーダー養成という、積極的・将来展望的な立場に立って考えられなくてはならない。

更に言えば、「生涯教育としての交通安全教育」を成功させるためには、大学生・大学卒業生達の英知と知性が要請されてくる、ということである。

現在不幸にして、この問題の重要性に気付く者は少ない。この点は、文部省の大学・短大等を所管する各局や、大学教官自身の発想の転換を必要とする。特に大学は、「交通安全」およびそれに関係する諸学問の研究者・専門家を多数抱えている。医学・工学・法学・経済学・教育をはじめとする各部所からの学際研究も、その気になれば十分可能であり、そこで得られた成果は、「交通安全の科学」として、各教官の専門領域からの講義という形で学生へ還元可能である。こうなれば、小・中・高校において従来行われてきた交通安全教育よりも、更に内容のある高度の科学・学問として教授されることができると。またこれを、大学の公開講座や教養シリーズとして、

社会全般に開放できる文化的所産ともなり得る筈である。

生涯教育の担い手としての地域における大学の存在が、改めて見直されようとしている今日、「交通安全教育」の枠は、幼稚園・保育所から大学に至るまでの全教育機関において、これを取りあげなくてはならないのである。

## 9. 結語

生涯教育として、交通安全教育を考えるにあたっては、単に教育を授ける対象を幼児から高齢者に及ぼせるのみでは決して十分とは言えない。このうち、特に学校教育の分野にあっては、児童・生徒の発達段階に応じた交通安全教育カリキュラムの確立が必要であるが、特に教師の創意により授業の中で興味を以て教授することも十分可能であろう。

また、現在「学校における交通安全教育」では大学が見落とされているが、「学問の府」「専門家集団」の利点と特徴を生かし、「交通安全」を、より高度で専門的立場から研究・教授できる場所であることに気付く必要がある。これによって大学生を、くるま社会における交通安全のオピニオンリーダーとして、教育・養成することも可能となる。

「交通安全」に限らず、教育の効果が現れる迄には、長い時間と努力の継続が必須であるが、「将来の指導者を育成する」という立場から「交通安全教育」を考えてこそ、真の「生涯教育としての交通安全教育」の成果が、実を結ぶことになる。

## 参考文献

- 1) 西山啓「交通安全教育考—その教育心理学的立場—」『島根大学教育学部紀要第5巻(教育科学編)』pp.77~88、1971年
- 2) Satoru Nishiyama : Lamenting the State of our Road Safety Education(交通安全教育亡国論・英文), Bull,of the Faculty of School Education,Hiroshima Univ., part.1,vol.4, pp.19~25, 1981
- 3) 西山啓「交通安全教育 6・3・3システムへのすすめ—学校における交通安全教育の課題—」『健康と体力』文部省体育局(監) pp.5~8、1982(昭和57)年9月号
- 4) 西山啓・今西一實「幼児・児童の安全能力の開発と評価に関する交通心理学的研究」『広島大学学校教育学部紀要』第1部、第9巻、pp.51~75、1986年
- 5) 西山啓「生涯教育としての交通安全教育とはどんなものか」『安全運転の心理学(2)、第3章』pp.167~187、日本交通心理学会編、1988(昭和63)年
- 6) 西山啓「大学人が取組むべき交通安全指導とは」『大学と大学生』文部省高等教育局学生課編、No.322、pp.18~24、1992(平成4)年