

## 生涯教育としての初心運転者教育

—教習所における実践から—

木島公昭\*

交通を人と人との意思の交換という視点から、そして安全教育を社会性の獲得のための努力という視点から、教習所における交通安全教育の実践例に検討を加え、その意味、内容を整理する。運転が車を介してのコミュニケーション行動そのものであることを示し、その中核をなす「意思疎通のはかり方」のくり返し訓練の重要性を述べる。あわせて初心運転者教育の位置づけを示しつつ、生涯にわたる交通教育の必要性を提言する。

### Education for Drivers as a Lifetime Education

—Starting at the Driver Training Centers—

Kimiaki KIJIMA\*

From the point of view of trying to get the philosophy of traffic as an interaction between people and, therefore, safety education as an integral part of society, studies will be undertaken into practical examples of traffic safety education in driver training centers and those details and their significance collated. It will be stated that it is essential to show that driving is in itself an act of communication through the medium of the motor vehicle and also essential to repeat practicing “the way to achieve a mutual understanding of each others’ role” as a central theme. The necessity of traffic safety education as part of the lifetime education will be presented while demonstrating the position of learner driver education.

#### 1. はじめに

最近、生涯教育という言葉がよく用いられる。長い生涯にわたる生活を、充実した生き甲斐のあるものにしたいという願望の表われと見てよい。

人間の誕生から成長に至るあらゆる段階は、すべて社会化のプロセスであるといわれている。人は、その時々で出会う集団の中で習慣や行動をはじめ、価値基準、道徳規範などを学びとっていくものだが、社会化の発達を促す立場にある生涯教育のめざすところと軸を一にするものである。

成長は、社会性の獲得のプロセスそのものであるが、その内容は人と人との関係、つまり人間関係が中心になる。人間関係の基本は人と人との相互作用

すなわち「コミュニケーション」行動そのものであり、それは相互理解を実現するためには欠かせない機能である。

交通教育は、現在のところ学校教育のように系統化された形にはなっていないのが実態である。大きくは免許取得前教育、免許取得時教育（初心運転者教育の対象）、免許取得後および一般人教育の4つの分野と考えられる。一つの理念のもとに一貫した交通教育システムが実現されることが望まれる。

ここでは、小諸自動車教習所が「総合交通教育機関」を目指して、30余年にわたり研究と実践を重ねてきたその経緯を述べることにする。

#### 2. 「人と人との関わり合い」から見た 初心運転者教育

##### 2-1 実践の経緯

小諸自動車教習所は、1959年（昭和34）創立以来、

\* 小諸自動車教習所代表取締役

President, Komoro Driving School Inc.

原稿受理 1993年3月17日

今日まで「総合教育の実践」を目指して、学習者の立場に立った教育方法をソフト面で開発、実践する活動を積極的に押し進めてきた。その活動の主なものとは次のような分野である：

- (1) 運転者一人一人の意識（視機能から見た）と行動の実態を捉えること
- (2) 制動訓練により運転者に「空間意識」を身につけてもらうこと
- (3) 子供安全教室など、立場の違う人たちの参加する交通安全教室の実践（Fig. 1）

これらは、すなわち「人と人との関わり合い方」のシステム化への取り組みといえる。

## 2-2 態度養成システムの構成

「人と人との関わり合い」はコミュニケーション活動とも呼ばれ、人間関係を成り立たせる一番基本的なものである。

初心運転者教育は、車を通してよりよい「人と人との関わり合い」を築くための態度養成教育なのである。対象となる人たちは、ほとんどが歩行者または自転車、原付車で移動していた経験しか持たず、ここで初めて大きな馬力の四輪車（または二輪車）を操縦することとなり、また、年齢層からいっても、好奇心旺盛な時期と重なり、この期の態度養成は大変重要な意味を持っている。

以下に、当教習所の実践活動結果をもとに、人と人との関わり合い方の態度養成のためのステップについて述べる。

### 〔ステップ1〕「責任空間」の意識

—自分の目で自分の運転を見直す—  
運転をしている時、当たり前と言われていることへの疑問を感じ、そこで当たり前ではない危険状態を体験することで「自分に責任を持つべき空間があること」に気づかせる。

運転していて最も大事なことは、「止められること」である。「ブレーキは踏めばすぐ止まれるもの」と思われているが、あえて危険状態を体験することで、運転上、意識しておくべき「制動に必要な距離『空間』」が目の前にハッキリ見えてくるのである。さらにその空間はスピードにより、その大きさ（広さ）が「動的に変化」することがわかる。この動的に変化する『空間意識』は、車社会に仲間入りをしていく際、まず身につけるべき最も基本的な意識である。

緊急時への対応については、まず、危険状態を事前に回避するか、起きてしまったらそれを最小限に



Fig.1 子供安全教室——立場を変えて相手を見ることで意識が一変する



Fig.2 スキッド体験コース——困ってみてはじめて気がつく

食い止める努力をすることであり、そのためには、シートベルト効果体験による意識づくり、救急措置訓練により処方をも身につけておくことである（Fig. 2）。その技術を保持し続けることは危険管理上重要である。

「自由に使える空間と思っていたものが、実はその自由さはかなり制限されていること」に気づく。また、それと同時に「広く社会全体につながっている広い空間」と「自分の使える狭い空間」とが区別され意識されていることとなる。この「自分の空間」という意識は、安全を確保するために必要な「気遣い範囲」の尺度となるものであり、「自分の責任空間」の意識形成の基礎をなすものである。

### 〔ステップ2〕空間意識の「違い」

—自分の目で他人の運転を見る—  
自分の空間意識と他人のものとの違いを知るステップである。

「自分の空間」についての意識は、他人の運転する車に同乗し、その運転を見ることで一層の深まりを加えることになる。すなわち、他人の考えている空

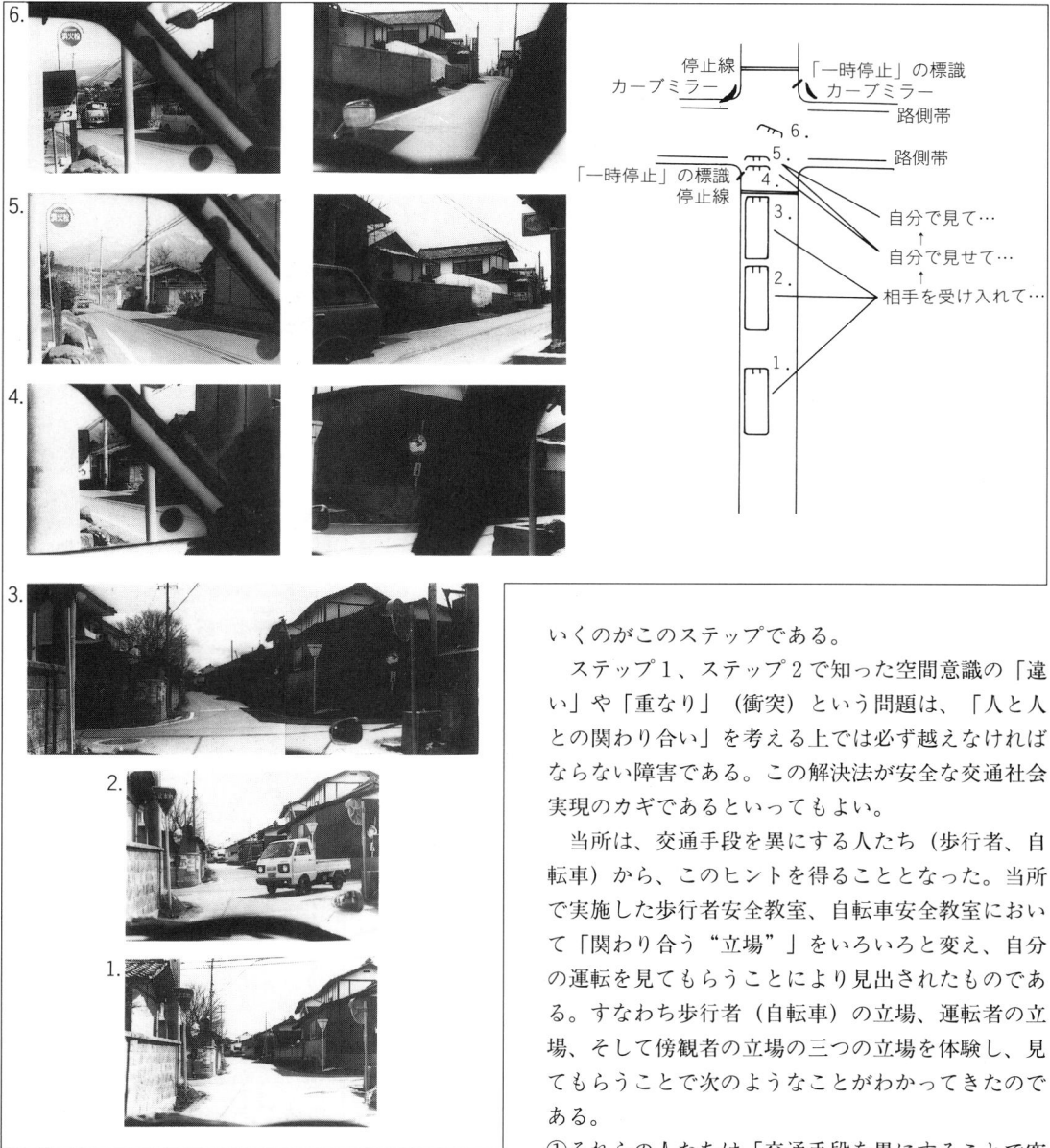


Fig.3 見通しのきかない交差点に近づき、右折していくときの気の配り方

間意識と自分のものとは「違い」があること、さらに人それぞれに固有のものであることがわかる。一方、自分と他人との意識の「ずれ」や「重なり」(衝突)の存在をどのようにして解決するかが新たに問題となる。

〔ステップ3〕「共有空間」を見出す

—他人の目で自分の運転を見てもらう—

空間意識の違いが新たに競合し合う不都合を生むことになるが、両者の発想の転換でそれを解決して

いくのがこのステップである。

ステップ1、ステップ2で知った空間意識の「違い」や「重なり」(衝突)という問題は、「人と人との関わり合い」を考える上では必ず越えなければならない障害である。この解決法が安全な交通社会実現のカギであるといってもよい。

当所は、交通手段を異にする人たち(歩行者、自転車)から、このヒントを得ることとなった。当所で実施した歩行者安全教室、自転車安全教室において「関わり合う「立場」」をいろいろと変え、自分の運転を見てもらうことにより見出されたものである。すなわち歩行者(自転車)の立場、運転者の立場、そして傍観者の立場の三つの立場を体験し、見てもらうことで次のようなことがわかってきたのである。

- ①それらの人たちは「交通手段を異にすることで空間意識にかなりの違いがあり、さらに個人差の大きいこと」に驚きを感じていること。
- ②それらの人たちの意識の中に「自分の自由に使えると思っていた空間が、かなり制限を受け、またその意識された空間範囲は、自分が責任を持つ範囲であること」に気が付くこと。
- ③「その空間が自分のものであるばかりか他人のものでもあること(仮称:共有空間意識)」に気が付くこと。
- ④「この共有空間意識が目前の人ばかりでなく見えない人(やがて現われてくるかも知れぬ人々)

へ気を遣う」という一歩進んだレベルの警戒心に変貌し得ること。

この「違い」を認め合ったままで「共通点」(共有空間)を見出すことの意味は大きい。

〔ステップ4〕「共有空間」を分けあう

—自分の運転と他人の運転を傍から見るとこのステップでは、意識の違う者同志がどのようにしてコミュニケーション行動を成立させるか、意識の働かせ方とその行動への表現法を訓練する。双方に気づかれたこの「共有空間」意識は、運転を通して人と人との関わり合いを表現していくためには、最も基本的、また根源的な意識である。別な言い方をすれば交通に関わる誰もが必ず持ち合わせていなければならない意識(社会的常識)である。

問題は、この「共有空間」の意識をどのようにして自分の運転場面に具現化していけばよいか、さらに進めてこの意識が、皆の運転ぶりの中に自然に現われるまで(社会的行動)に変容させていくには、何が必要なのかである。

この「社会的行動」実現のための態度変容の知恵を編み出す目的で、見通しの悪い交差点を舞台に、そこで見知らぬ者同士が、どう「出会い」、どんな気持ちの「取り交わし」を展開していくか。その間の「経緯」を双方の「気遣いのやりとり」(コミュニケーション)の視点から探してみる。

「気遣い」は、次の3つのステージに分かれる(Fig. 3)。

#### ①「受け入れる」ステージ

見えない相手を十分に意識して相手に近づく段階(意識は「空間を相手に与える」)

#### ②「見せる」ステージ

自分には相手がまだ見えていないが、相手には見えている自分の存在をアピールする段階(意識は「空間を相手と分けあう」)

#### ③「見る」ステージ

見えた相手と合意を得て「行くか、止まるか」を決める段階

(意識は「空間を自分の方にもらう」)

この間の「気遣いの交換」は、すべて自由に使えるもの、自分のものと思っていた「空間」が、相手の出現や、相手からの働きかけにより制限を受け、「すべて相手に与える(入ってくるであろう人のための余地を残して近づく)」場面から、「相手と交渉しつつ分けあい」、そして「すべてを自分の方にもらう」場面までの行為過程全体が、双方で「空間の広さを変化させ合う」ということで問題を解決したも

のといえる。ここで生み出された「空間の広さをお互いに変化させ合う」という知恵の価値は高い。

〔ステップ5〕「共有空間」を活かし合う

—交通に関わるすべての人たちに目を向ける—  
—成立したコミュニケーション行動が現場での感情の表現や抑制の機会を通して、良いマナーとして育っていくステップである。

見通しの悪い交差点での出会い(障害)をきっかけに、空間を変化させ合うという知恵のほかに、もう一つ重要な効果を生み出している。それはこの一連の気遣いのプロセスが成功した後、双方の心の中に気持ちの通じ合ったことで起こるある種の響き合いとでも言う心地良い「余韻」にである。

双方がその出会いから合意を果たすまでの過程で、スペースを分けあう動作とともに、目、手、頭などの身体表現による挨拶、サイン交換はよく行われている仕草であるが、後に変な悪い気持ちを残し合うものである。良い人間関係を作り上げていく上では欠かせない行動であるが、一般に言われるマナーのよい運転とはこのような状態を言うのであろう。

一方、これとは逆に、出会いの際、道も譲らず、挨拶もせず双方に気持ちの悪さを残した場合は、時により、深刻な事態にまで発展する。悪い気持ちは、次の不満を呼びやすく、やがてそれが度重なり、ついに自分の意識のコントロール限界を越え、自分でも説明のつかない行動をとることさえある。最後は深刻な対立や事故にまで発展しかねない。こうなるともうマナーの悪い運転などという枠を越え、無謀運転となってしまう。

運転中における気持ちの響き合い(余韻)が、心の持ち方、気持ちの制御如何で極端に違う行動をとらせてしまうこと、そして、その余韻の質の善し悪しが、運転ぶりに表われ、マナーの善し悪しの評価につながっていることから見て、この挨拶、サイン交換という行動は訓練内容に組み入れておくべきことと考えられる。

ここで、無謀運転にまで発展してしまった原因を考えると、それは出会いの際の対応行動のとり方の悪さにあったといえる。つまりこういう場合に裏側で働かせるべき「気の遣い方」もその「表現のしかた」としての行動も全く意識になかったので、相手も見えず、譲る気持ちもなく、また相手との気持ちのやり取りのことなどに気持ちが及ぶべくもなかったのである。不幸にしてこうした際の気遣いの交換を行動に表わす訓練づけ(しつけ)がなされてい

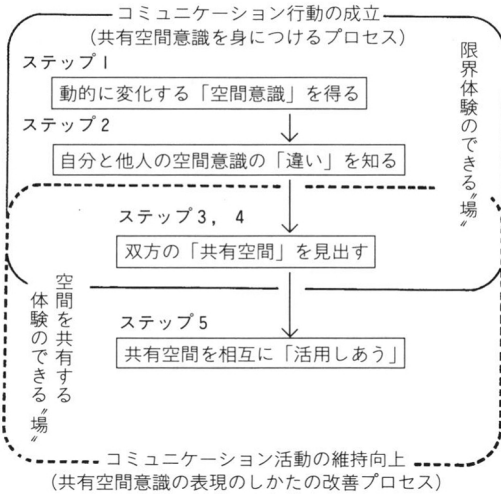


Fig.4 態度変容のプロセス図

なかった故といえる。悪い余韻を残す運転ぶりは、この気遣い交換を身につけることで改善をはかることができる。つまり、場面に近づく際、早いうちから相手の存在を見つけ(他人を意識)、譲ることを予定(空間意識)し、すれ違う時の気持ちのやり取り(気遣いプロセス)を行動で表現できるように習慣づけることで立派に変容を果たすことができる。こうして悪い余韻の運転ぶりの発現を抑え、結果としてマナーの良い運転ぶりを表現できることになる。

こうして全ステップを実践することによって、「動的に変化させ得る空間意識」をコミュニケーション手段として体得し、交通に関わる人々との間に心の通い合うコミュニケーション活動を展開していける能力が身に付けられるのである。

### 3. 初心運転者教育のまとめ

#### —態度変容プロセス図をもとに—

#### 3-1 車を通してのよりよい人間関係の構築

以上が、当所で実施されている初心運転者が「車を通してよりよい人間関係を築く」ための態度養成システムの概要であるが、そこからFig.4のようなシステム図が結論として導き出されてくる。その内容について少し解説を加えてみよう。

(1)このシステムは、よき交通社会人の育成をはかるための態度変容プログラムであり、目標は、お互いに空間を共有しあう意識(共有空間意識)を持ち、それを行動で表現できる習慣を身につけることにある。より多くの人々が、こうした意識を持ち、これらを社会に通用する「社会的常識」にまで変化させ

ていくことを最終の目標としている。

(2)この訓練プログラムには、自らが意識、態度を変える契機を生むための「場」が用意されている。境界体験を通し自分の「空間」に気づかせる場として使うスキッドコース(Fig.2)は、その例である。

(3)態度変容については、訓練課程を経ることで次の2つの点について成果を期待している。

その1つは、「違い」を知ることで自分と他人を区別して意識することである。自分と違う考え方や行動をする他人を目の当りにすることで、「相手」を明確に意識することになり、また、その相手から見た自分を知る機会を得ることになる。他人への「思いやり」の気持はここから生れる。

もう1つは、「障害」に直面することを契機に、自分と他人との違いを乗り越えた相互の「つながり」を意識することである。例示(Fig.3)で見た狭い交差点で、どちらかが先に行かねばならない場合に、双方「同時に使いたい通路(空間)」をタイミングをずらして「通路(空間)を分けあう」という行為を通し生れる「つながり」意識である。同じ「困る」ことでお互いの気持が通じ合ったのである。

(4)ステップの展開の過程は、大まかに基礎的部分と応用部分の内容としている。

まず前者は、ステップ1の「空間意識を得る」からステップ3~4の「共有空間を見出す」までの段階がこれに当る。ここまでのステップで獲得される内容を検討してみると、情報の「送り手」としての自分、他方、情報の「受け手」としての他人(相手)が意識され、「変化させ合う空間」が両者の気持をつなぐ共通語、即ち「メッセージ」として存在し、空間を「動的に変化させる」という行為がメッセージを伝える「伝達手段」として、それぞれ機能的に意味づけられ得る。つまりこの段階で両者の間に車を介しての意思疎通——車によるコミュニケーション行動——がきちんと成立していると見做してよい。よい人間関係を築く極めて重要な基礎的段階である。

(5)応用部分を成す後者は、ステップ4の「双方の共有空間を見出す」からステップ5の「共有空間を活用する」までの過程である。一人ひとりの基礎段階で体得されたコミュニケーション行動は、「能力」として引き続き維持、向上されなければならない。実際の路上で見知らぬ相手と空間を動的に変化させ合うことをベースに、車、身体によるサインや表現を駆使して、意思疎通を図る体験を重ねていくことが必要である。結果として、個々のコミュニケーシ

ョン活動の維持、向上が果され、社会全体としての運転の質の向上が計られていくのである。

### 3-2 生涯教育としての位置づけ

生涯にわたる成長の過程をコミュニケーションの視点から見ると、それはよい人間関係を築く基礎的な意識態度を養成する期間と、得られた能力の維持、向上を図る期間とに大きく二分できる。

前者が上述の「コミュニケーション行動の成立」を促す期間に相当し、車を通して良好な人間関係を作り得る基礎体力作りの過程である。初心運転者教育はここに位置付けられ、一人一人の生涯にわたる運転の質を決定づける最も基本的な態度養成期としてその意味は大きい。

後者は、「コミュニケーション行動の維持、向上」を図る期間であり、実際に現場で障害を克服しながら体験を積み重ねていく過程である。一般に広く行われている交通安全教育はこれに当たる。現在の交通社会の実態から見て、自浄力による運転の質の向上を望むことがむずかしいだけに、運転を見直す貴重な機会である。しかしいろいろな組織、団体を通じて行われているが、多くの人たちが集まる機会を得ながら、実施内容に「車を通しての対人関係」を考えるとといった視点からの取り上げ方が少ないのは残念である(Fig. 5)。お互いに、コミュニケーションのある運転を心掛けていくことができる能力維持、向上のための一貫した教育理念と、広い視野に立った実践計画、また、制度上からの裏付けによって定期的に体験、チェックを受けられる方法が望まれるところである。

### 4. おわりに

(1)「人と人との関わり合い」の視点に立つとき、運転はコミュニケーション行動そのものに見えてくる。コミュニケーション行動として成り立たせるためには、見えている目の前の人にはばかりでなく、“見えない人”にまで気を遣う感受性もち、「空間」を「分け合う」ことをベースに、車、身体によるサイン交換を添えた行動が、気持ちを伝える方法として双方に理解されていることが前提になる。

この意思疎通のはかり方の訓練づけこそ、よき交通社会人としての基本的態度の育成であり、「初心運転者教育」はここに位置づけられる。

(2)コミュニケーション行動の質を維持し続けた



Fig.5 運転講習会風景——新しい視点から見直しが望まれている

めには、くり返し訓練のできる機会と“場”が必要である。こうした個々の質の良さが集まり、全体として交通社会の質の改善が進められることになるが、そこに自浄力が備われば理想的な形になるだろう。

### 参考文献

- 1) 木島公昭「距離感を自分のものにして走ろう」『安全運転の心理学(2)』企業開発センター、1987年、P.96
- 2) 木島公昭「企業内教育をどうすすめるか」『安全運転の人間科学(3)』企業開発センター、1983年、P.72
- 3) 木島公昭「これからの自動車教習所のあり方」『運転管理』1978年5月、P.28
- 4) 木島和郎、桜井英臣、古越秀明「黄信号対応訓練」『予防時報』139号(1984)(社)日本損害保険協会
- 5) 古田ほか『異文化コミュニケーション』有斐閣、1987年
- 6) 早坂泰次郎『人間関係の心理学』講談社、1981年
- 7) ブラッドフォード『感受性訓練』日本生産性本部、1971年
- 8) 国分康孝『つきあいの心理学』講談社、1981年
- 9) 原野広太郎『セルフコントロール』講談社、1983年
- 10) 間々田孝夫『行動理論の再構成』福村出版、1991年
- 11) 木島和郎「コミュニケーションのある運転」企業開発センター、1982/2