

小学生に対する二輪バイクの実技・安全教育の意義

尾形隆彰*

本稿は、小学生に対する二輪バイクの実体験を含む安全教育が行われていることを紹介し、その意義について考察した。特に高校生への二輪バイクの禁止については、それが逆効果を生んでいる実情があることを示し、一方的な禁止や隔離策は、交通安全教育にとって得策ではないことを示した。結局、交通安全教育の分野でも、主体的に参加させるシステムを提供する中で「乗せながら」教育することの重要性を再確認した。また子どもの交通安全教育は新しい家庭教育の可能性を開くと共に、NPO的活動への示唆を与えていることも示した。

The Significance of Practical Lessons in Motorcycle Safety Education for Elementary School Children

Takaaki OGATA*

This paper presents practical lessons included in motorcycle safety education aimed at elementary school children and looks at their significance. Unilateral prohibitions and seclusions have proved to be inexpedient for traffic safety education. Especially with high school children, ban on the use of motorcycles has actually backfired. The paper reaffirms the importance of a subjective approach in educating people by getting them participating and riding on the vehicles, even in the field of traffic safety education. Furthermore, in addition to opening up new possibilities for family education, traffic safety education for children provides an area for NPO activity.

1. はじめに

本稿は、小学生に行われている二輪バイクの実技や安全教育の事例について紹介・解説し、それが交通安全教育にどのような意義を有しているかについて考察しようとするものである。なお本稿では、原動機付自転車と自動二輪車の二種類のモーターバイクについて、自転車を除くという観点から、「二輪バイク」という表現を用いることにする。

さて、二輪車バイクの安全教育というと、筆者も参加した当学会の二つの研究調査プロジェクトを思いだす。その一つは、1989年に高等学校の「3ない運動」の是非を問題にして行われたもので、免許取得年齢に達した高校生の二輪バイクの使用を禁止したり、遠ざけたりすることが、果たして交通安全教育にとって有効なのかどうかを検討した調査研究である¹⁾。もう一つはなにかと悪者や厄介者に扱われがちな、二輪車の「交通環境の改善」を総合的に考えようと、1996年に行われた研究で、そこでも若者からなるべく遠ざけようとしがちな二輪バイクにまつわる諸環境の問題点を喚起したものだ²⁾。本論の目的が、免許取得年齢にも達していない子ども

* 千葉大学文学部教授
Professor, Faculty of Letters,
Chiba University
原稿受理 2001年10月5日

もたちへの二輪バイクの実技訓練や安全教育を紹介することなので、ここで高校生を例を持ち出すのは的外れと思われるかもしれない。しかし、これら二者の間には交通安全教育という観点から見た場合、底通する重要な問題や視点が含まれていると筆者は考える。そこで本論に入る前に若干これに言及しておくことにする。

2. 高校生に対する二輪バイク教育問題

周知のように、神奈川県は、「免許をとらない」「車を持たない」「運転しない」などの「3ない」に加えて、「乗せてもらわない」「(親が)子どもの要求に負けない」といった全国でも最も厳しい規制(「4 + 1ない運動」)が行われていた県であった。しかし

1989年を境に、積極的な安全教育を実施するなかで、むしろ禁止を緩和していこうという動き(「かながわ新運動」)がまき起こった。それまでのいわば「遠ざけて事故を防ぐ」という考えから、やみくもにバイクを禁止するのではなく、生徒にも車社会の一員であるという自覚を持たせ、実効のある安全教育や実技教育を行うなかで、事故を減らしていこうという方向

いわば「乗せるなかでの指導」といってもいいを模索しようとし始めた。もちろんこれとても全県一律に実施されたものではなかったし、通学時の使用は依然禁止されることの方が多いうように、決して全面的な「解禁」を意味するものではなかった。しかしこの転換は、全国的に見ても極めて画期的な出来事だったことは間違いない。

研究プロジェクトでは、こうした方向転換が行われた社会的諸背景や、運動が始まってから5年ほどたった時点での経過や実情、事故数の変化

なども含めた影響や効果を調べようという目的で、調査を実施した。筆者も高校生や卒業生達の意識や行動を知るために行われたアンケート調査の実施や分析にかかわった。詳細は報告者に譲るが、研究者の間でも、また当事者の間でも、そこで議論の焦点になったのが、「禁止や隔離施策は果たして実効があるのだろうか」という疑問だった。

その場合にいう「実効」にも二つの意味が含まれている。その一つは「高校生は実際にその決まりを守っているのだろうか」という具体的な問いだ。もう一つはそういった「禁止」がもたらす、いわば「意図せざる結果」に関するものである。もう少し具体的にいえば、五つもある禁止のどれかを破って、二

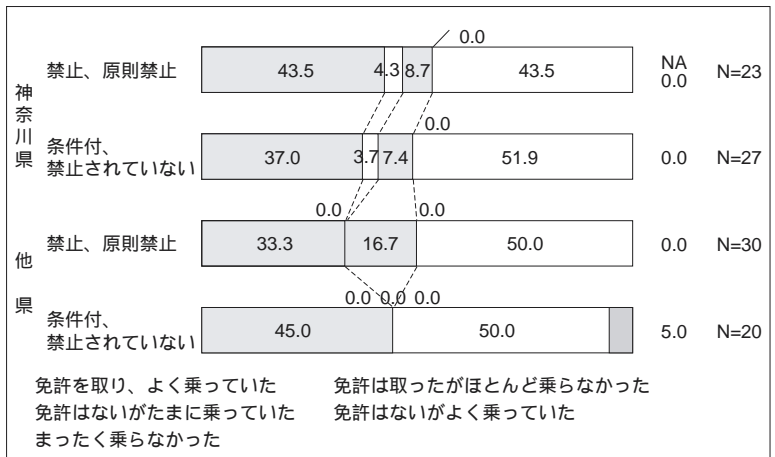


Fig. 1 二輪車禁止別二輪車経験 (卒業生) (%)

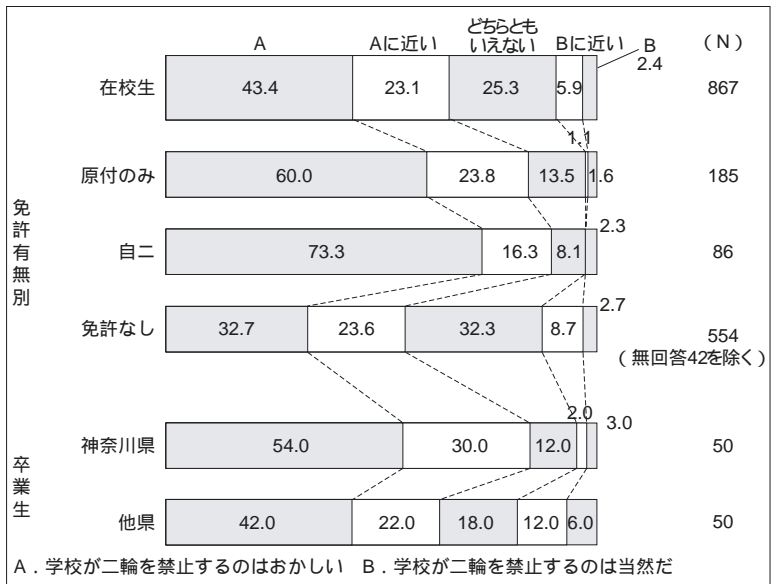


Fig. 2 二輪車禁止の是非 (%)

輪バイクに乗ったりさせてもらったりした高校生がいるとすると、当然その高校生の行動は秘密裏に行われることが多くなるだろう。そうなると本来行われるべき安全教育が疎かになったり、適切な技能訓練

を受けるのも難しくなったりするだろう。またそうでなくても世の中の権威に反抗的な年頃の若者が、免許取得年齢に達しながらこれを取れないという「非合理」に「納得がいけない」と感じ、禁を破ることにむしろ正当性を付与してしまう原因をつくりかねない。

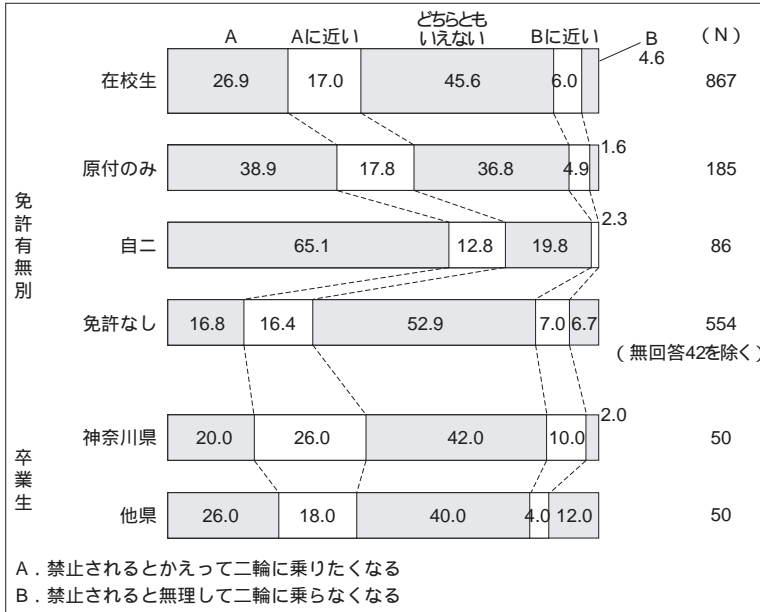


Fig. 3 禁止の効果¹⁾

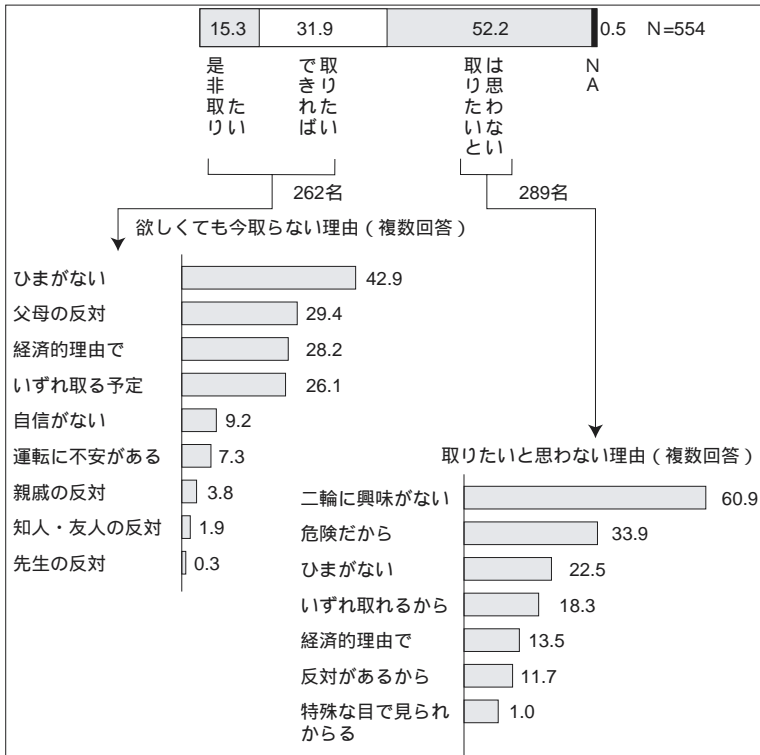


Fig. 4 今、免許を取りたいか (在校生)¹⁾

さらに、一度禁を破った者は、それを犯したということで、より重大な違法行動に走らないとも限らない。結局、若者のために良かれと思って行われた施策が、まったく逆の効果を生んでしまっているのではないか、という疑問であり反省だ。私の専攻する社会学ではこのように「意図とは反する事態に陥ってしまうケース」をさす概念として、「潜在的逆機能³⁾」という語を用いるが、実はそれに近いかなり深刻な事実も浮かび上がっていたのである。

先の研究時には、神奈川県下の高校生(2年生)867名と、首都圏にある大学や専門学校の学生(従って高校卒業生)100人に対してアンケート調査が実施された。卒業直後の学生にも実施したのは、在学中の生徒には答えにくい質問でも、卒業後ならあまり抵抗はないだろうと考えたからである。サンプル数も少なく参考程度の資料なのだが、その結果(Fig. 1)はかなり衝撃的だった。それによると、二輪使用が禁止されている県が否かにかかわらず、3~4割の卒業生が「在学中に原付や自動二輪に乗っていた」と答えている。その中でも神奈川県出身者の場合は、禁止されていたと答えた人の方が、禁止されていなかった人より免許を取ったり乗ったりしていた

人が多いという皮肉な結果を得た。また高校の二輪バイクが禁止されていること自体の是非を聞いた質問 (Fig. 2) では、在校生、卒業生ともに7～8割が「禁止はおかしい」と答えている。もちろん後述するように、バイクに興味を示さない高校生も半数強いるのだが、その人を含めても「禁止は当然だ」という人は2割にも満たない。これでは「禁止」という規範への「正当性への受容」⁴⁾ が危くなることは目に見えている。因みに、「禁止されるとかえって乗りたくなるのではないか」という質問 (Fig. 3) には、在校生、卒業生とも半分弱の人が「そうだ」と答えている。意図せざる「逆機能」が如実に現れていることをよく物語る結果だといえよう。

こうした実情を少しでも改善しようと、「隔離」から「正しく乗せる」方向へと方向を180度転回させた「かながわ新運動」の意義は、画期的なものだったと筆者は考えるのである。

こういふと筆者がまるで二輪バイクの免許取得や運転を奨励しているかのように思われるかもしれない。確かにエネルギー問題や環境汚染問題を考えると、自転車も含めて二輪車は合理的で有効な交通手段だ。しかしわが国の場合は、先に述べた研究²⁾ が示したように、二輪バイクを取り巻く環境は極めて劣悪で多くの問題が山積している。いつまでもつきまとう「暴走族イメージ」、駐輪場の未整備、走行環境の悪さからくる事故の危険性、排気量や走行制限をめぐる「わけのわからない規制」など、挙げればキリがない。こうした悪条件を考えると、むしろ「いっそ禁止した方が…」という思いにとらわれることが無いわけでもない。実際、在校生へのアンケート (Fig. 4) でも52%が「二輪免許を取りたいとは思わない」と答えており、その理由の6割が「興味がない」からだといいい、親や学校の「反対がある」からだという人は1割程度しかいない。半数近い高校生は特段、二輪バイクに乗りたいたいとは思っていないのだ。当然ながら筆者はそういう人にまで、バイクを推奨したり訓練したりする必要があるなどとは思っていない。問題なのは、一方で免許を取ったり乗りたいたいという生徒も47.2%もいるという事実である。そうした人に「今免許を取っていない理由」を聞くと、「親の反対」(29.4%)などで「禁止」されているから取らないというよりは、「ひまがない」(42.9%)という個人的な理由の方が大きいようだ (Fig. 4)。この結果を見る限り、親や学校からの「隔離策」は、生徒の行動にあまり有効に作用している

とは思えない。

こうした点を反省し、どうすれば有効で納得的な交通安全教育が行えるかを考え抜いた結果が「かながわ新運動」だったのだ。すなわち二輪バイクに乗りたいた人を無理やり遠ざけるのではなく、適切な座学や実地訓練を経験させることで、安全の実を取ろうとした教育運動だったといえよう。その場合でも基本的スタンスとしては、高校生が積極的・主体的に運動に参加していきことが前提とされ、そのことで自己変革(態度変容)してもらおうという方法論が取られている。一般に、意思決定過程に参加し、自己の意見を述べたり実体験した人の方がその態度を変化させやすく、またその効果も持続的であることは、社会心理学の実験や産業・組織社会学の調査においてかなり一貫した法則的事実⁵⁾ であることがわかっている。この運動の基本的な考え方は、こうした行動科学的な知見と合致しているのである。

小学生に対する二輪バイクの教育というテーマを取り上げたのに、長々と高校生の例を引き合いに出したのは、上述のような観点、すなわち二輪バイクに興味を持っている未成年を、危険だからといってやみくもに二輪バイクから遠ざけるよりは、実際経験をさせるなかで教育し、その過程でそれに乗る際に求められる社会的責任の自覚といった点まで教育しておこうという考え方が、以下に紹介する子どもへの二輪バイクの実体験教育というユニークな事例にも生きていたと考えたからである。

3. 少年少女モータースクール

1993年以来、日本自動車工業会 (JAMA) と日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ) は共同で、小学生が二輪バイクに乗って運転体験をする「少年少女モーターサイクルスポーツスクール」という活動を行ってきた。1998年以降は自工会から日本二輪車協会 (NMCA) にバトン・タッチされ現在に至っている。

こうした活動自体は、二輪メーカーの系列下の運転教習施設など個別的に開催されてはいたが、二輪4メーカーの業界団体の組織が統一して開催したという点で画期的だった。その具体的手法は、子ども用のバイクや安全衣類等を特注開発し、各種の車両教習施設や学校の校庭など安全が確保できる施設や場所を確保し、専門インストラクターや救護員を配置した上で、保護者も一緒になって座学から実地教習までの教育が行われるというものである。実際、

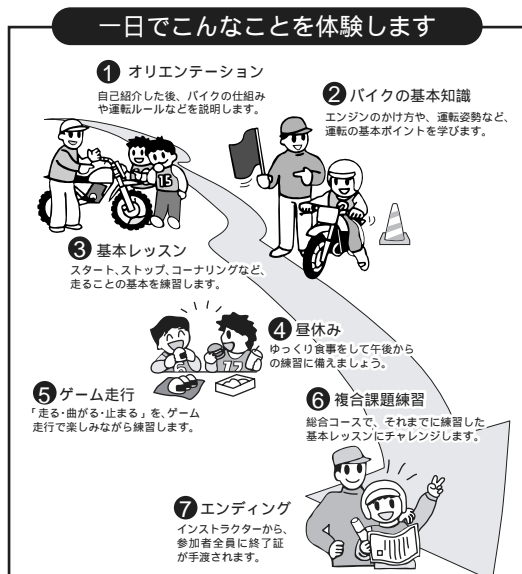
教育対象である小学生は、当然バイクの免許取得の資格は無く、運転などしたことがないのだから、安全確保一つ取ってもたいへん苦勞の多い行事であることは想像に難くない。Fig. 5はこの団体の募集パンフレットに掲載された、平均的な学習メニューを説明したイラストである。かつて筆者もオブザーバーとして参加させてもらったことがあるが、まる一日を費やして行われるかなり本格的なものだった。特に印象的だったのは、座学のスクーリングを受けた後に行われる実車体験の時間だ。最初は直線走行すらおぼつかなかった子どもも、まもなく難しいコースでも何とかこなせるようになっていく。そのときの子どもたちの目の輝きはもちろんだが、アドバイスしながら見守っている親の満足げな顔もたいへん印象深かった。

このスクールは発足後5年間で16回開催され、参加者数も合計でも644名(家族)程度だった。しかし受講者から好評だったこともあって事業は飛躍的に拡大した。すなわち1998年からの3年間で90回、3,953名(家族)に実施するまでになり、直近の2001年度は半期ですでに32回、1,586名(家族)への実施を実現させている。最近はあまりに希望者が多くて対応しきれないのが悩みだという。なおこのスクールは、1993年当時から総務庁(現内閣府)や文部省(現文部科学省)の後援を受けており、2000年か

らはPTA全国協議会の後援も取りつけている。また実績を重ねるにつれて、自治体から共同開催を申し出られたり、県警や所轄警察の協力を得たり出来るようになっており、校庭など学校施設の使用許可も得やすくなってきた。なかには浜松市のように、教育委員会を挙げた応援を得ることが出来たため、複数の小学校で同時開催された例もある。単に実施回数や規模が拡大しているばかりではなく、実施・協力体制そのものも深化しているといっていよう。こうしてスクールは大盛況を呈しているわけなのだが、それでも各メーカーが個別に実施している子ども向けモータースクールの総受講数の方が数としてはまだ多いというのだから、こうした教育に対する一般市民からの要望がいかに大きいか分かるだろう。

ところで筆者がこのスクールの存在を初めて知った時は、その参加者は二輪産業の関係者が二輪バイクマニアの親を持つ子どもがほとんどで、受講者の募集もそうした人々の内輪な情報交換によるものではないかと考えていた。確かにそういう人もいないわけではないようだが、参加者に行われたアンケート調査(Fig. 6-1)によると、保護者は二輪バイクを持っていない人の方が多く、二輪バイク関係者やマニアばかりではないようだ。実際参加者がどうやってこのスクールの存在を知ったのかを聞いた質問でも、Fig. 6-2のように小学校からの募集情報や新聞広告によって知った人が圧倒的に多い。この図のケースではたまたま学校からの全面協力を得た開催だったため、学校ルートで知った人が特に多くなっているが、普通のケースでは圧倒的に「新聞広告」で知ったという人が多いのだという。決してバイク同好者の間の特殊なイベントではないようだ。また子ども自身に参加理由を聞いたところ、Fig. 6-3のように「親に勧められた」という子どもも少なくはないが、半数は「自分からすすんで」と答えている。かなり子ども自身の意思や希望が反映されているようだ。

それではこのスクールが「バイクに乗ってみたい」という子どものいわば「おねだり」によって成功しているのか、ということでもない。というのは、そもそもこのスクールの開催趣旨には、二輪バイクに乗るといふ楽しみのなかで正しい交通安全教育を身につけること、その教育訓練の過程で親子の絆を深めること、という二点が特に強調されている。ただ発足当時の趣意書と最近のそれを比べて見ると、



出典) 日本二輪車協会、(株)日本モーターサイクルスポーツ協会のパンフレットより。

Fig. 5 モーターサイクルスポーツスクールでの学習メニュー

「親子の絆」という点は当初それほど強く意識されてはいなかったのではないと思われる。ところが最近はこの点が特に重視されるようになっており、親へのアピールや親からの要望を重視するようになってきた点が注目される。

実際、2001年に開催されたスクールでは、専門インストラクターの介在を可能な限り減らし、父母による指導余地を一層拡大するような工夫がとられたという。またその延長線上で、より親子の絆が強まるように、キャンプ合宿によるスクールも開催されたのだという。要するに単に二輪バイクの安全教育をするだけではなく、それを通して家族関係が親密化を増すようにすることも、狙いの一つに位置付けられたのだと思われる。Fig. 6-4は保護者が子どもをスクールに参加させた理由だが、「家族と触れ合う時間が作りたかった」という項目を選んだ人が

7割もいた。親子の心の距離が心配される昨今、1万円弱とはいえ参加費用を払ってでも参加したいという希望者が殺到するのは、こうした親からの期待があり、このスクールがそれに答える取り組みになっているからだろうと筆者は考えている。交通安全教育を契機としながら、より広い文脈での教育も行

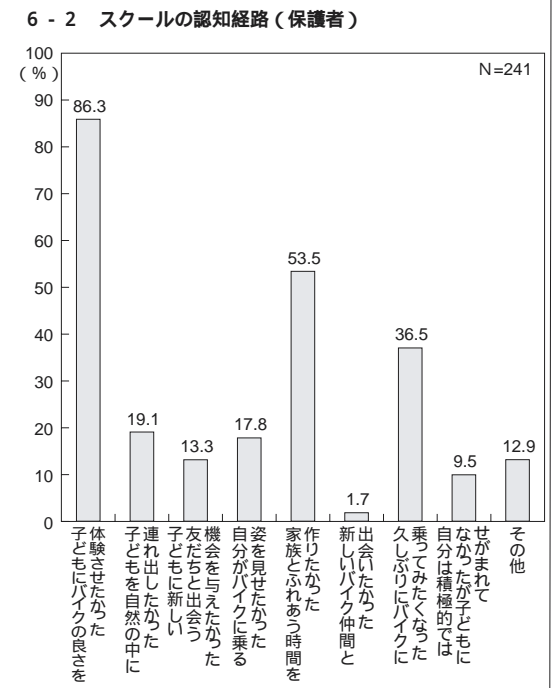
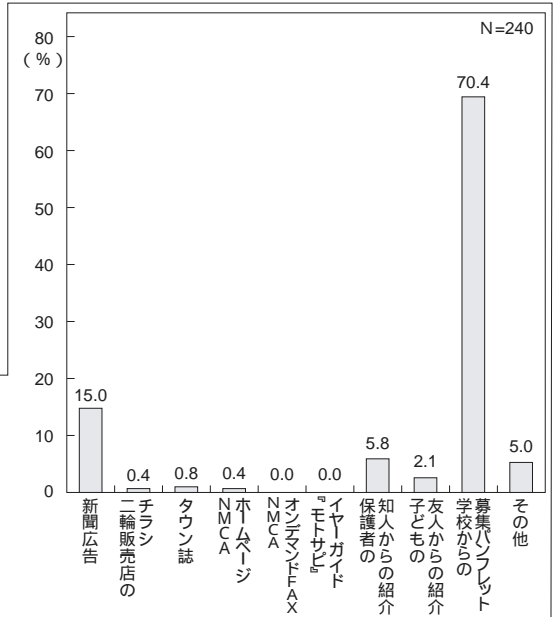
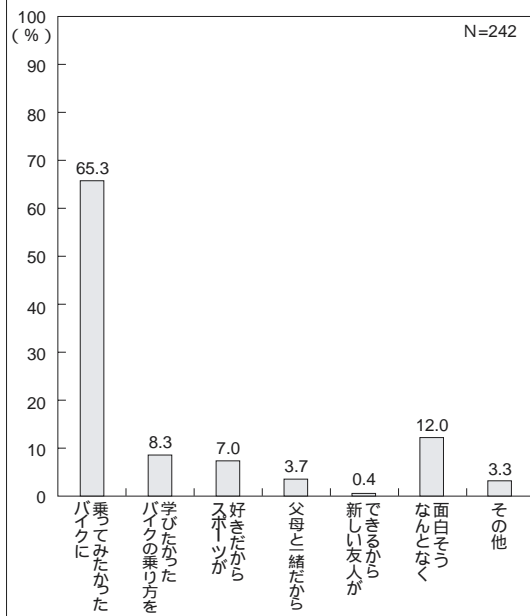
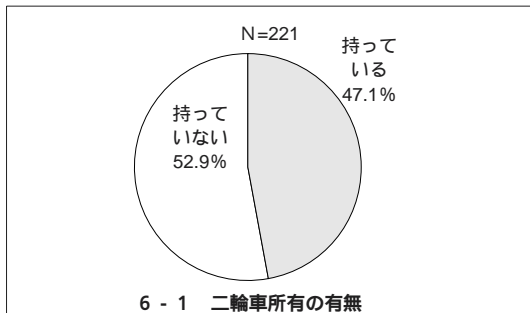


Fig. 6 モーターサイクルスポーツスクール参加者へのアンケート結果 (1999年)

われている訳だ。

以上、この運動の現状について概略を紹介してきた。多少ほめ過ぎたかもしれないが、もう少し別の角度からこの運動の意義を考察しておきたい。

4. 活動のNPO的側面とその意義

このスクールについてももう一度冷静に考えてみた場合、そもそもバイク免許の取得資格を持たない子どもたちに、特注のマシンに乗らせて訓練することに何の意味があるのか、という疑問が生じるだろう。かくいう筆者も、先の高校生に対する二輪バイク禁止問題を考えるまでは、これは単なる業界によるイメージアップ作戦や、マーケティング活動の域を出ないものだろう程度の認識しか持っていなかった。

しかしすでに述べたように、二輪バイクを取り巻くさまざまな社会的環境や高校生への対応を考えるうちに、「悪者、危険物扱いして遠ざけておく」という教育より、「一つの交通手段として位置付け、その利用と安全に対する参加システムを用意するなかで二輪バイクを位置付けていく」教育の方がより有効なのではないかと考えるようになってきた。もちろんその活動には多大の金と労力がかかるだろう。紹介した子どもへのスクールでも、それ専用バイクや装身具だけで一式20万円はかかるという。また担当職員を大量に配置し労力提供しなければならない。施設使用の費用も安くはないため、その総費用は莫大なものになっている。

結局これは二輪企業の負担に負うところが大きいのだが、これを単純な「営利活動」と見るのはかなり無理がある。というのはその「先行投資」の回収時期はかなり遠い将来になるし、その実効性の測定さえ極めて曖昧で困難なものにならざるを得ない。だとすればこうした活動は、通常の企業活動における営利、営業のラインには位置付けられないというのが産業社会学を専攻する筆者の感想である。

だからこの活動はむしろ、二輪バイクを提供する企業がその「社会的責任」を果たそうとして行う社会的奉仕活動や「フィランソロピー」に近いものだと考えるべきだろう。合衆国の指導的なNPO研究者であるレスター・サラモンは「企業フィランソロピー」を「企業がその社会的責任を全うするための活動を、しばしばNPOと戦略的な連携を取りつつ、社会的に望ましい結果を追求すると同時に、企業の自己利益を高めるような方向で、戦略的な企業経営に確実に統合すること」と定義している⁶⁾が、まさ

にこのスクールはこの定義に概ね合致している。

では「企業フィランソロピーとNPOの関係とは」などと、それらの本質的定義論議をここで展開するつもりはないのだが、少なくともわが国のように、市民の側からのNPO活動やボランティア活動が弱体な国では、企業色の強いINPO「的」活動の役割を、それが企業活動に近いからといって「純粹のNPOではない」などと軽視することは得策ではない。それどころか、朴相権⁷⁾のように「適正利潤が達成されていれば公的サービスよりかかって費用が低減されサービスも向上する」重要な選択肢であり分野(Fig. 7)だという考え方もある。

実際、よく考えてみれば、子どもだけではなく高校生などへの教育も含めて、交通安全教育や実技指導の活動は、公的機関がそれを担うのはもちろんだが、それだけでは不十分だ。むしろ本人や、この場合は保護者たちが自発的に取り組むべき課題であるのではないかと筆者は考えている。事実、アメリカ合衆国ではこの子どもへのスクール自体が、親によるボランティア活動が中心だという。他方、わが国ではこうした役割はほぼ公的機関に任せきりの状況であるといっても過言ではない。

であるとすれば本来市民の側が行うべきところを、さしあたって力のある企業に補完・援助してもらうことも致し方ない、いやむしろ歓迎すべきではないかと、筆者は考えている。「営利的かどうか」という基準で、現に機能している「NPO的」な活動を憶断・批判するのはあまりに狭量なこと⁸⁾だろう。

5. 終わりに

本論では、免許取得資格を持たない小学生に対して行われている、二輪バイクの実技、安全教育の例

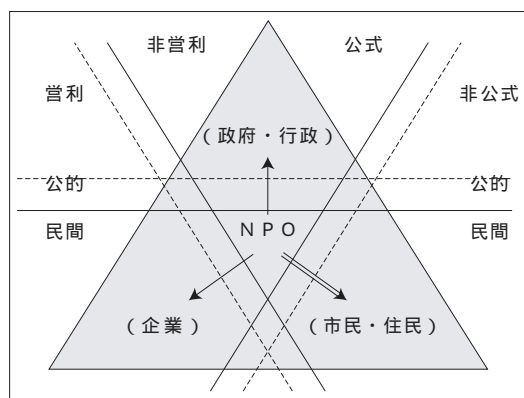


Fig. 7 交通社会への活動主体の性格区分⁷⁾ (朴相権による)

を紹介した。わずか9年前に始まったこの活動は、多大の費用と労力がかかる苦勞の多いものだが、参加者からの高い評価や要望に押されて急速に拡大してきた。

わが国のように二輪バイクにまつわる「悪者」イメージがなかなか払拭できない事情を持つ国では、出来ることなら子どもをバイクから遠ざけておきたいという気持ちが生まれがちになる。ところがそれに乗りたいたいという願望を持つ青少年は少なくない訳で、免許適齢期になって突然これに接するということになる。その典型が高校生で、いわゆる「3ない」運動などで表面上は強引にバイクから遠ざけられてはいるが、その実、密かにこれに乗っているものが少なくないという実情がある。このため、まともな教育が行われないどころか、「禁止」を不合理だと考え、むしろ禁を破ることに意義・快感を感じるものも出てしまう。青少年の安全を考えて打った施策が、意図せざる結果を生んでいるともいえる。

これに対し、「どうしても乗りたい人には乗せながら安全教育を徹底する」という動きは、それが高校生であろうと小学生であろうとかえって良い結果を生む可能性を秘めていることは、さまざまな行動科学的研究からも明らかである。またそれらの交通安全教育が、それ以外のさまざまな家族・社会教育により影響を与える可能性の目を孕んでいることを、今回示した小学生への二輪バイク教育の事例は示唆している。

さらには、仮にこの事業が企業の長期的なマーケティングに関わるものだったとしても、それが上に述べたようなさまざまな機能を果たすならば、それをNPO的活動として位置付けることも重要なので

はないかということも論じた。経済の先行きが困難で、今後企業がこうした活動に費用を割けなくなった時、われわれは自前でこうした活動を受け継いでいけるのだろうか、ということも真剣に考えていかねばならない時期に来ているのではないだろうか。

参考文献

- 1) 国際交通安全学会平成4年度研究調査報告書『高校生に対する交通教育の一方策 - 「かながわ新運動」の事後評価』平成5年3月
- 2) 国際交通安全学会平成7年度研究調査報告書『二輪車の交通環境改善に向けての研究』平成8年3月
- 3) R. K. Merton: Social Theory and Social Structure, 1949 / 森東五他訳『社会理論と社会構造』みすず書房、1961年
- 4) 尾形隆彰「交通をめぐる法 - 特集にあたって」“IATSS Review” Vol 25, No.1, 1999
- 5) 心理学関係は、本特集の「藤本論文」を参照されたい。産業社会学関係は、P. Blumberg: Industrial Democracy, 1968
- 6) L. M. Salamon: Holding The Center, 1997 / 山内直人訳『NPO最前線』岩波書店、1999年
- 7) 朴相権「日本における特定非営利活動促進法をめぐるNPOの視点への新たな考察」多賀谷一照編「NPO法の立法過程・運用実態と自治体の法務能力育成に関する研究調査」平成11 - 12年度科学研究費補助金研究成果報告書
- 8) 鈴木春男・尾形隆彰編「NPOとその周辺」千葉大学社会文化科学科研究プロジェクト報告書、1999年