

高校生に対する交通安全教育の一方策

——「かながわ新運動」の事後評価——

平成5年3月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

まえがき

本報告書は、(財)国際交通安全学会が平成4年度に行なった自主研究・H405プロジェクト「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」の成果をまとめたものである。

交通安全教育は、本来、幼児の段階から免許取得年齢の段階に至るまで連続的で一貫した教育の中に位置付けられることが必要である。当学会では、長年に亘ってこの問題に注目し、様々な研究調査に取り組み、“生涯にわたる交通教育”こそ本来あるべき姿であることを提言してきた。

本調査研究は、高校生の交通安全問題に関し、二輪車に対する「4＋1ない運動」という全国でも最も緊急避難的な措置をとっていた神奈川県が、長い摸索の努力を続けた後これを発展的に解消し、生徒の主体性と学校・家庭の教育的役割を重視する「かながわ新運動」へと大きな転換を行なったことに注目した。“生涯にわたる交通安全教育”、“学校における交通安全教育の充実”が求められるようになって久しいが、全県単位でこのような変革を行なったのは神奈川県が初めてである。平成2年4月の「かながわ新運動」発足以来、満2年が経過した段階で、この新運動がいかなる変化をもたらしたか、また問題点は何かを事後評価することを目的として調査研究を行なった。

なお、本調査研究は、神奈川県高等学校交通安全教育研究会の全面的な御協力を得て行なわれた。ここに深甚なる謝意を表す次第です。また、御指導、御協力を賜りました関係機関、調査協力者の皆様に対して厚くお礼申し上げます。

最後に、本調査研究が、今後の高校生に対するより良い交通安全教育に多少なりとも資することができれば幸であります。

平成5年3月

研究委員長 小口 泰平

研究委員会の構成

研究委員長	小口 泰平	(芝浦工業大学システム工学部長)
研究委員	新井邦二郎	(筑波大学心理学系助教授)
	猪股 俊二	(文部省体育局体育官)
	岩渕 制海	(二輪車問題研究所長)
	尾形 隆彰	(千葉大学文学部助教授)
	岡野 道治	(日本大学理工学部助教授)
	小林 實	(国際交通安全学会主任研究員)
	重田 光雄	(神奈川県高等学校交通安全教育研究会副会長)
	吉村 秀實	(日本放送協会解説主幹)
研究協力者	神奈川県高等学校交通安全教育研究会	
事務局	尾崎 憲一	(国際交通安全学会研究調査部次長)
	柿沼 徹	(国際交通安全学会研究調査部研究員)

目 次

第 1 章	本調査研究の問題意識と目的	1
第 1 節	問題意識	1
第 2 節	目的と調査方法	3
第 2 章	高校交通教育と安全問題の変遷	4
第 1 節	高校交通教育と「3 ない運動」	4
第 2 節	高校交通教育と「4 + 1 ない運動」	9
第 3 節	「かながわ新運動」への転換と高校交通教育	17
第 3 章	神奈川県における交通安全教育の取り組み	24
第 1 節	交通安全教育の取り組み態勢	24
第 2 節	インタビュー調査	30
第 3 節	地区別交通安全集会による取り組み	39
第 4 節	地区別交通安全父母集会による取り組み	44
第 5 節	「ストップ・ザ・交通事故高校生大会」	50
第 4 章	在校生と卒業生に対する意識調査	55
第 1 節	調査の方法と対象者のプロフィール	55
第 2 節	二輪車禁止の是非と実際	60
第 3 節	「かながわ新運動」への評価と高校における交通安全教育について	65
第 4 節	日頃の運転活動	73
第 5 節	まとめ	77
第 5 章	保護者に対する意識調査	78
第 1 節	目的	78
第 2 節	方法	78
第 3 節	結果	79
第 4 節	まとめ	91

第6章 学校・教職員に対する実態調査	93
第1節 交通安全教育担当者に対する高校実態調査	93
第2節 教員に対する意識調査	95
第3節 まとめ	96

第7章 総括と提言	98
第1節 基本的な立場	98
第2節 総括的評価	100
第3節 問題点、今後の課題	103
第4節 提言	106

付録

1 神奈川県立高校在学生に対する意識調査質問票および単純集計結果	113
2 神奈川県立高校在学生の保護者に対する意識調査質問票および単純集計結果	125
3 高校卒業生に対する意識調査質問票	129
4 「交通安全指導について（通知）」（昭和55年9月10日）	133
5 「交通安全指導について（通知）」（昭和60年4月17日）	138
6 「交通安全指導について（通知）」（平成2年4月18日）	141
7 「『かながわ新運動』についてのアンケート集計結果教師編」神奈川県高等学校交通安全教育研究会	146
8 「交通安全教育担当教諭を通しての調査」神奈川県高等学校交通安全教育研究会	156

第1章 本調査研究の問題意識と目的

第1節 問題意識

体験に基づく意見・問題提起は人の心を打つ。「ストップ・ザ・交通事故高校生大会」が平成4年10月、神奈川県横浜市の高校で、高校生たちの運営により開催された。高校生自らが命の大切さと事故の悲惨さを認識し、交通事故防止に努めるとともに、交通安全にかかわる諸問題を広く相互に啓発することを主な目的としていた。自由な思想が会場の生徒、保護者そして教師から出され、自らの課題として取組む姿勢が印象的であった。それは、本来在るべき交通安全教育を示唆する具体的な一つの重要な動きとみることができよう。

20世紀が生んだ偉大な教育家といわれているルーマニア生れのルーベン・ホイヤー・シュタインは、教育とは「自ら目覚めることを援助することである」、そして「教育は信ずることから始まる」と述べているが、交通教育も同じである。怒濤の年代ともいえる青少年を対象とした交通安全教育、とりわけ各人の自主的な判断と行動を育ぐむためには、信頼を基盤にした教育が不可欠である。そして、これら交通教育は、幼児の段階から免許取得年齢の段階に至るまでの連続的で一貫した教育の中に位置づけられることが必要である。それは、すでに国際的にも共通の認識となっており、ドイツやアメリカにおいて優れた交通安全教育が実施されていることもよく知られた事実である。

わが国においては、昭和45年以来、5年毎に策定する「交通安全基本計画」において、第3次計画（昭和56～60年）に生涯にわたる交通安全教育の理念が導入され、以来今日に至るまで交通安全対策の重要な柱となっている。学校における交通安全教育は、国民皆免許時代の到来という大きな社会的変化に対応して、将来、運転者になる交通社会人の育成という視点から取組むことが大切である。確かに、最近は学校教育の中で制度的に整備されつつあり、個別の学校現場では優れた教育を行っているところも少なくない。そして、これまでの交通安全教育がそれなりの成果をあげてきたことも認められるところである。

しかしながら、それを前提としたうえで、なおかつ教育の連続性については、わが国の学校における交通安全教育が運転者教育にむけて必ずしも連続したものとなっていないことが、つとに指摘されている。たとえば、「交通安全教育の体系化に関する研究」（長山泰久ほか、国際交通安全学会、昭和63年8月）にみられる通りである。

このような指摘が行われる最も端的な現実とは、高校における「3ない運動」の問題である。「3ない運動」は、増大する高校生の二輪事故を背景に、危険から遠ざけることによって安全を確保しようとするPTAの学校への要請から始まったという経緯がある。当初は、生徒の理解・納得

を得た上で実施されたこともあって、明らかに事故を減少させる効果も大であった。加えて、二輪車の実技指導を含む十全な交通安全教育を実際上行うことのできない高校にあっては、生徒の安全を第一に考えて緊急避難としての禁止措置をとらざるを得ない事情があったことも理解できるところである。

しかし、このようないわば管理的指導が全国的に拡がり、時を経るにつれ、さまざまな問題が新たに発生することとなった。高校生の二輪車事故が予期したほど減少しないばかりでなく、教育的に好ましからざる種々の副次的現象が指摘されるようになった。

国際交通安全学会は、設立当初の「暴走族と青少年問題の研究」以来、青少年の交通安全教育の問題と深くかかわり、その後多くの調査研究を通して、「3ない運動」のような管理的指導の道を選ぶことなく、青少年の発達段階に応じた適期の適切な交通教育を行なって交通社会人としての資質を育ぐくむことこそが根本的な交通安全対策であることを提言しつづけてきた。さらに、昭和60年前後には、「3ない運動」是非論を越えて、高校における交通安全教育の充実を図るべく、具体的な二輪車交通教育のカリキュラムをつくる実践的な研究活動と教育現場への働きかけを行ってきた。「二輪車交通教育の実践モデル研究」（長江啓泰ほか、昭和57～58年）、「高校における課外交通安全指導の手引」（長江啓泰ほか、文部省監修、昭和60年）、「交通安全教育の新たな試み」（長江啓泰ほか、昭和61年）などである。

平成元年7月26日、政府の交通安全対策本部は、「二輪車の事故防止に関する総合対策」を決定し、改めて学校における交通安全教育の充実を打ち出した。「いわゆる『3ない運動』を行っている学校においても、地域の実情に応じて規制の在り方を含め、事故防止の総合的な方策を検討するなどにより、交通安全教育の積極的な推進を図ること」を求めたのである。

文部省は、この総合対策の決定を受けて、即日、体育局長および高等教育局長の連名により、各都道府県の教育委員会教育長や知事などにあてて、通知を出した。それは、「このような措置（いわゆる『3ない運動』）だけをもって交通安全対策とすることなく、その実施の有無にかかわらず、生徒自らが交通社会の一員としての責任を自覚し、自己の安全のみならず他の人々や社会の安全に貢献できる健全な社会人を育成することを目指して、二輪車・自動車の特性、交通法規、交通事故の防止対策などの交通安全教育の徹底を図ること」としている。

神奈川県が、それまでの管理的指導方針を大きく転換・発展させ、「かながわ新運動」を始めたのは翌平成2年4月である。神奈川県は厳しい「4+1ない運動」の実施県として知られていただけに、社会的にもこの新運動は注目された。なお、この新運動は文字通り一つの運動であって規制ではなく、学校における交通安全教育の在り方を自分達の問題として正面から積極的に受けとめようとするものである。前述のように当学会が行ってきた交通教育に関する研究・提言など一連の活動をふまえてこの新運動をみると、高校における教育方針の転換と新たな展開こそは、連続性をもった交通安全教育を具体的に推進する上で極めて重要な意味をもつものといえる。

第2節 目的と調査方法

1 目 的

「二輪車の事故防止に関する総合対策（通知）」により、高校生等に対する交通安全教育は、いわゆる「3ない運動」のような緊急避難的な措置だけをもってのぞむことなく、地域の実情に応じた総合的な取組みが具体化しつつある。当研究プロジェクトは、前述した問題意識に基づき、次の項目を調査研究の目的とした。

- (1) 高校における交通安全教育の変遷について、いわゆる「3ない運動」の展開の流れを整理、把握する。
- (2) 神奈川県における「4+1ない運動」から「かながわ新運動」への転換・発展の経緯を明らかにする。
- (3) 「かながわ新運動」に対する生徒・保護者・教師の意識、効果などの事後評価の糸口をつかむ。
- (4) 高校における望ましい交通安全教育の実施に向けての課題の把握および今後の展望を考察する。

2 調査方法

当研究プロジェクトは、教育学、社会学、交通心理学、工学、ジャーナリズム等の学際的な研究メンバーから構成され、神奈川県高等学校交通安全教育研究会の全面的なご協力を得て行われた。

調査方法は、意識調査、インタビュー調査、取材などにより、主として次の6項目からなっている。

- (1) 高校在校生への意識調査とその分析
- (2) 高校卒業生への意識調査とその分析
- (3) 高校在校生の保護者への意識調査とその分析
- (4) 事例調査（Ⅰ）：交通安全教育等の指導教員インタビュー調査
- (5) 事例調査（Ⅱ）：新運動推進のための各種集会、大会などの取材
- (6) 神奈川県高等学校交通安全教育研究会の調査の活用：①全県立高校165校の交通安全教育担当者への高校実態調査、②県下8校（抽出）の教員に対する意識調査

これらの調査を通して総合的に事後評価し、最後に総括と提言を行っている。

（小口 泰平）

第2章 高校交通教育と安全問題の変遷

第1節 高校交通教育と「3ない運動」

わが国の高校生の交通事故防止問題については、いつの時代においても、バイク、原付など二輪車に関する部分を中心を占めてきた。ここでは、便宜的に以下の四つの時代区分を設定しながら、二輪車に関わる高校生の交通事故防止問題及びいわゆる「3ない運動」について、表2-1に整理した内容に沿って、その流れを概観してみる。

併わせて、全体的な二輪車利用・普及状況や交通事故発生問題も踏まえながら、今日の交通社会に至る経緯などの整理も試みる。

1 昭和40年代後半（1970～'74年）の状況

昭和40年代後半の状況を整理するためには、同30年代からの状況をひとまず整理しなければならない。

わが国の全交通事故死者が初めて1万人を超えた当時（同34年）、テレビでは正義の味方＝月光仮面がバイクを駆って人々の人気を集めていた。この時代、強い二輪車指向を持つカミナリ族と呼ばれる一部の若者が存在していた。加えて、同30年代中頃には、すでにわが国の二輪車生産台数が世界一を記録し大きな二輪車ブームを巻き起こすようになっていた。世界初の1千万都市となる首都（同37年）東京を抱える日本で、交通戦争という言葉が流行語になったのも、同30年代後半である。

昭和40年代に入って、従来からのカミナリ族の系譜につながる二輪車・四輪車指向の強い若者は、同40年代初頭、原宿族とも呼ばれ、さらに、同30年代から引き続く二輪車ブームは、同40年代後半のナナハン（750cc）バイクブームへとつながることになる。交通事故死者数のピークは同45年であった。

このような中で、同40年代後半から同50年代前半にかけて、つまり1970年代を通じて大きな社会問題になったのは、「狂走族・暴走族」の存在である。

昭和47年＝'72年の富山市における群衆2千人を巻き込んだ暴徒化事件から、「暴走族」という言葉そのものが定着した。この死者まで出た暴徒化事件は、同じ夏、金沢市にも飛び火し、さらに尾道市では高校生2人が死亡するといった様相を示すに至る。

したがって、同40年代後半から派生する形のいわゆる「3ない運動」は、かなりの進学率をみていた高校生の二輪車運転に伴う交通事故問題を中核として、すぐれて暴走族問題の根絶を期すべく全国波及して今日に至った経緯があるとまとめられる。

表 2 - 1 全国「3 ない運動」展開の流れ

※昭和40年代後半→◇愛知など数県で運動開始へ ◇暴走族の社会問題化		◆富山で暴走族ら 2 千人暴徒化(昭和47年'72) ◆東京都心地域で深夜の二輪通行禁止(昭和49'74)
運動推進と交通教育をめぐる動向	運動批判と二輪車をめぐる動向	
3 ない運動先発期 ◇岐阜、群馬、大阪など次第に全国に広がる (昭和50年代前半=1975～'79年)		
◇ 3 ない運動推進への世論高まる(昭和53年'78) ◇ 高校生用二輪指導テキスト作成(昭和53年'78)	◆空前の原付ブームへ(昭和51年'76) ◆総理府暴走族対策会議設置(昭和51年'76) ◆道交法=共同危険行為禁止規定新設(昭和53年'78) ◆二段停止線本格実施へ(警視庁)(昭和54年'79)	
3 ない運動後発期 ◇広島、神奈川、埼玉など全国に本格波及 (昭和50年代後半=1980～'84)		
◇高校交通安全教育指導者研修会開始(昭和55年'80) ◇初の高校交通安全教育実態調査実施(昭和56年'81) ◇全高P 連全国大会でバイク禁止決議(昭和57年'82) ◇交通安全教育指導者中央研修会(文部省)(昭和57年'82) ◇鈴鹿で高校生交通安全教育の実験(埼玉)(昭和58年'83) ◇高校生向け二輪安全教材作成(二普協)(昭和58年'83) ◇交通安全指導の手引き配布(生徒用も)(昭和59年'84)	◆高校生の二重免許取得が波及(昭和55年'80) ◆免許証の学校保管で授業ボイコット(昭和56年'81) ◆免許年齢引き上げ運動(交通遺児学生の会)(昭和56年'81) ◆交通教育を考える会発足(昭和57年'82) ◆千葉県で“3 ない訴訟”(昭和57年'82) ◆「いい運転」キャンペーン(昭和57年'82) ◆全国的にトライアルパーク誕生(昭和59年'84)	
3 ない運動見直し期 ◇運動見直しと運動強化高校とに分化 (昭和60年代前半=1985～'89年)		
◇28府県で3 ない運動実施と発表(文部省)(昭和60年'85) ◇高教組が「4 + 1 ない運動」見直しシンポ(昭和60年'85) ◇課外指導での二輪安全実技促す(文部省)(昭和61年'86) ◇生光学園でバイク解禁し本格指導へ(昭和61年'86) ◇交通安全教育の体系化研究(警視庁)(昭和62年'87) ◇高校交通安全教育の強化へ(交通対策本部)(平成元年'89) ◇高校交通安全教育の積極実施を通達(文部省)(平成元年'89)	◆1 年間は二輪車二人乗り禁止(昭和60年'85) ◆国会で3 ない運動問題の質疑(昭和60年'85) ◆県議会でも3 ない見直し論議(群馬)(昭和61年'86) ◆千葉県“3 ない訴訟”で原告敗訴(昭和62年'87) ◆免許取得者の名簿閲覧が問題に(福岡)(昭和62年'87) ◆運動見直しと運動強化の二分化傾向(昭和63年'88)	
高校交通安全教育の模索期へ ◇高校生&家庭&学校で一体的に (平成2 年以降=1990年～)		
◇「かながわ新運動」へ転換(4 + 1 ない運動見直し)(平成2 年'90) ◇全高P 連がバイク問題でアンケート(平成3 年'91)	◆全国的に3 ない運動の形骸化現象(平成2 年'90) ◆積極教育推進高校が増加傾向へ(平成3 年'91)	

(二輪車問題研究所・1993年作成)

なお、この年代には、いわゆる交通安全教育または安全運転教育は、高校生あるいは二輪車運転者対象のものに限らず、ほとんど系統的に存在していなかった。また、教習所教育及び運転免許制度面においても、今日に比べて未発達の状態にあった。

2 昭和50年代前半（1975～'79年）の状況

第一次オイルショック（昭和48年）をくぐった日本では、同50年代前半のこの時期、引き続き暴走族問題に没頭していた。おりしも、婦人層が火付け役となった空前の原付ブームの中で、政府機関が正式に暴走族対策の受け皿を設けなければならない状況をみると同時に、法制面でも暴走族根絶への手続きが次第に整えられるようになっていった。また、土曜日ごとに集まるこの時期の暴走族は、その主流を高校生が占めていた。

そして、全体的な二輪車事故死者発生については、すでに同39年、そのピーク（3762人）を迎えており、同50年代前半には、ほぼ半減近い1千人台まで下げていた。つまり、この時期の二輪車乗用中の死者発生は、わが国で最も絶対数が少なく、そのような中で戦後第三の二輪車ブームを迎え、さらに暴走族問題が大きく横たわっていたのである。

しかしながら、いつの時代にもみられる高校生を含む若年ライダーの二輪車交通事故は決して少なくなく、併わせて暴走族への社会の風当たりは一層強くなり、集団暴走行為を抑止するための共同危険行為禁止規定を新設した「厳罰道交法」（朝日新聞・同53年11月30日付け見出し）が施行され、「暴走族激減 道交法改正が功を奏す 今年の11か月間で改正前の実に7割減」（同紙・同54年12月18日付け）と、同50年代前半、集団で反社会的行為をとる暴走族根絶への社会機運は定着した。このような厳しい世論は、二輪車乗用者すべてを暴走族視するような社会風潮さえも生んだ。

したがって、この時期は、同40年代からの暴走族問題への具体的な解決策を迫られたこととなり、その社会的な回答は、上述のように厳しいものとなり、その追い風の中で、いわば先発期となる「3ない運動」が、次第に全国に波及していくこととなった。

一方では、同40年代後半からこの時期にかけて、高校生を対象とした二輪車安全運転実技指導がかなりの高校で展開された経緯がある。それは、イメージとして語った場合、二輪車事故発生にたまりかねた高校当局と、同じく事故発生をみかねた町の二輪車販売店などが協議し、校庭に軽トラックに積んだ二輪車を持ち込んで実施するといった形態のものであったが、この流れは、二輪車の禁止的措置を求める世論を前に全く閉ざされてしまった。

加えて、この時期、従来から指摘されていた二輪車安全運転教育に対する方策が多面で具体化されるようになった。併わせて、二輪車メーカーなどによる安全普及活動が活発となり、二輪車安全運転教育のプログラム及びカリキュラムが次第に整えられるようになっていった。

さらに注目されるのは、交通安全教育普及を目指す公益法人から「高校・交通安全指導資料（主

として二輪車指導)」(同53年)が刊行されたことである。しかしながら、全国的に「3ない運動」へと進む中で、初めて系統的に編集されたその教材も、ごく一部の高校で活用されたに過ぎなかった。

なお、この時期には、ヘルメット着用など二輪車安全運転キャンペーンが次第に活発化すると同時に、二輪車と四輪車の運転視野の相違特性を明らかにした研究(同53年)が生まれるなど、未発達であった二輪車事故の分析・解析の重要性にも人々が気づくようになった。

それらの機運を受ける中で、二輪車走行環境整備の大切さがクローズアップされ、このことを象徴する形で、近年法制化をみた「二段停止線」(同54年)も初めて登場した。

したがって、同50年代前半は、暴走族根絶への社会的合意がほぼ得られた反面、時代に見合った交通教育、クルマ教育を普及推進すると同時に、四輪車運転者側からの二輪車特性への理解面も含めた走行環境を整備していくべきだといった考え方と、特に高校生に対して、二輪車・四輪車を取り上げよう、触れさせないようにしようという考え方が拮抗した。そのような中で、同50年代後半、すなわち1980年代入りを果たすことになる。

3 昭和50年代後半(1980～'84年)の状況

結局、'80年代入りを境に「3ない運動」推進を決定する府県が続く。それは、近隣県に影響力をもつ府県での採用と、とりわけ東日本・関東圏における採用で決定的になる。

表2-1では便宜的にその時期を後発期と整理したが、全国への本格波及という意味では、この頃からわが国の「3ない運動」が決定的になったともいえる。昭和56年1月現在の毎日新聞社調べで、31府県で何らかの全県的一律政策を設けていると報告されている。

一方、「3ない運動」の考え方の中には、高校における全体的な交通教育や安全教育、さらには自転車安全指導などを否定するものは何もなく、それなりにこれら指導教育面の充実拡大への重要性などは認識されていたが、実際的には、「3ない運動」全盛の前で、高校交通安全教育はこの時期、大多数の高校において、いわば「計画あれど実践なし」の方向をたどる。この傾向は、先発期の「3ない運動」で次第に明らかとなる。

すなわち、初めてわが国で全高校を対象に実施された「高等学校における交通安全教育に関する実態調査」(同56年)では、原付免許の取得に高校全体の約63%が消極的な考え方を示しているほか、70%以上の高校が交通安全教育の年間指導計画を持ちながらも、その内容はホームルームで1～2時間、学校行事で1～2回といったところが圧倒的であり、それさえも実効的に行われていないのではないか、といった状況が明らかになった。

一方では、いわゆる地方県において、通学距離・手段の問題やクラブ活動などのためにバイク通学を認めざるを得ない高校が従来から存在していた中で、全県的な「3ない運動」に歩調を合わせるよう求める有形無形の圧力が、それらの高校にかかってくるといったことも一部出てくる

ようになった。しかしながら、端的な場合、歩調を合わせて「3ない運動」に踏み切りたくてもそれができない前述のような高校において、安全確保のための指導教育が進められ、現在まで伝統的に実効をみてきた高校交通安全教育の系譜も見逃せない。「寒中合宿交通（二輪）安全教育」（長野県立飯田工業高校 同59年）を行った例なども、当時、報道されている。

また、さまざまな形で、高校生自身が「3ない運動」への抗議を示したのもこの時期である。「3ない運動」決定により運転免許証を学校が保管し、それに抗議して授業をボイコットしての校庭座り込み事件が報道されたりした。あるいは、学校への免許提出に従いながら、紛失したなどとして二重取得をする事例が少なくない県において発覚し、それが報道されたりした。そして、この運動は、広島県でのように、高校生の免許取得者名簿を学校当局が閲覧し得るようにするなど、実質的に文教当局と警察当局との協力関係によって担保されるのが最も厳しい姿であった。

とはいっても、前述したように、「3ない運動」を推進できない高校での生徒と担当教師などとの真剣勝負ともいえるべき安全指導事例のクローズアップ、さらに同運動に伴うマイナス面も明らかにするに従って、この時期、交通安全教育の充実を目指すための指導者養成や、高校交通教育確立の可能性をさぐる動き、高校交通教育の実態把握を行う動きなどが目立った。

加えて、二輪安全教材や交通安全指導の手引き（生徒用教本も）の作成なども次第に行われるようになった。つまり、同運動本格化の過程で、逆に、指導教育面の充実改善を目指すための動きが多くみられるようになったのもこの時期からである。

しかしながら、「免許年齢を引き上げよう 高校生のバイク事故防止に急務」（朝日新聞「論壇」・同55年6月10日付け）といった世論にも支えられる形で、「3ない運動」の本格化が果たされていた。

また、この時期の高校生の二輪車事故については、「3ない運動」への踏み切りによって、一時的に死亡事故の減少が顕著になる傾向もあったが、全体的には、横バイないしは逆に漸増傾向を示したり、さらには、「高校生身分」での死亡事故はともかく、高校中退者など「高校生同年齢層事故」の明確な減少を来さないといった問題点が指摘されていた。

一方、全体的な二輪車事故死者発生については、この時期、それまで8年間続いた1千人台死者が、再び2千人台（同57年）にまで戻している。

なお、この時期、二輪車安全運転キャンペーンや、さまざまな二輪車安全運転教育プログラムなども従来に比べてさらに充実されたほか、道路走行環境も次第に整備されるようになった。あるいは、二輪車・四輪車による集団的な暴走行為はほぼ姿を消したものの、いわゆるゲリラ的な走行形態、ローリング族・峠族といった形、騒音族といったものなどは、高校生によるものだけというのではなく、'80年代後半にまで引き続くこととなる。

4 昭和60年代前半（1985～'89年）の状況

この時期に入っすぐ、文部省調査により28府県で「3ない運動」を実施していると発表された。

一方、この時期、従来から引き続く「3ない運動」に対する批判ないしは見直しを求める声が、一層高まる傾向となった。すでにそれらの新聞論調は、同50年代後半にもみられたが、この頃の特徴的になったのは、国会または県議会レベルでの「3ない運動」に関する質疑である。また、これも従来から報道されてはいたものの、高校生原付免許の名簿閲覧まで行うのは行き過ぎではないか、といった批判に、人々は従来に比べて一層耳を傾けるようになった。

そして、文部省からは、この時期に入っすぐ、「昭和61年度文部省安全業務計画及び交通安全教育の徹底について」（同61年6月30日）が通知され、①年間計画の作成及びホームルーム・学校行事などでの指導徹底、②二輪車の安全運転指導を課外指導で行うこと、などを求める通知が出されている。

以上のような批判または見直し、さらには充実・徹底を求める声と動きに、明確な形によって、この時期での対応を果たすのが後述する神奈川県である。

加えて、表2-1で便宜的に「見直し期」と位置付けた同60年代後半以降、国の方針としても、従来から踏み込んで高校交通安全教育の充実を求めるようになる。

すなわち、政府・交通対策本部決定「二輪車の事故防止に関する総合対策について」（平成元年＝89年7月26日）に基づき、文部省は同日付けで《「3ない運動」のような措置だけをもって交通安全対策とすることなく、その実施の有無にかかわらず生徒自らが交通社会の一員としての責任を自覚し、自他の安全や社会の安全に貢献できる社会人の育成を目指した交通安全教育の徹底を図ること》といった内容の教育充実を求める通知を行った。

したがって、この時期には、全県的な「3ない運動」を行っている場合でも、学校の事情や判断によって個別的に同運動の見直しを進めるところが少なからずみられたほか、特に地方県でのいわゆる「バイク通学許可高校」における安全実技指導面の充実、さらには四国・生光学園高校（私立）のように本格的指導を行うところも出現するようになる。

つまり、わが国の「3ない運動」は、依然として従来の殻から脱皮できないでいる府県が大半を占めているとはいうものの、ほぼ10年間もっぱら1980年代をピークとして、次のステップとしての'90年代以降、次節でも述べる表2-1の「高校交通教育の摸索期」を迎える形になるといえる。

第2節 高校交通教育と「4+1ない運動」

ここでは、神奈川県における高校交通教育と、「4+1ない運動」（3ない運動）の展開に関して、表2-2に整理した内容に添いながら、その運動開始時期から「かながわ新運動」への転換

表 2-2 神奈川県「4+1 ない運動」展開の流れ

	運動の内容など	通知・指導措置・問題点など
「4+1 ない運動」開始へ 第一ステップ 原点見直して運動継続 第二ステップ 「かながわ新運動」への転換 第三ステップ	○「4+1 ない運動」開始 (昭和55年'80) ◇学 校→生命尊重の理念に基づく交通安全教育の徹底 ◇P T A→「免許を取らない」「車をもたない」「車を運転しない」「車に乗せてもらわない」プラス「子供の要求に負けない」	→「県高等学校交通安全運動推進会議※」発足で提唱 (8月18日) →県教育委員会が協力する旨を学校へ通知(9月10日) ◇指導措置→「免許取得の制限」「取得免許の学校保管」(通知内容) 「交通安全運動推進委員会の措置」 ※構成団体等＝県立・市立各高等学校長会 私立中学高等学校長協会 公立中学校長会 県立・市立各高等学校 P T A 連合会 私学父母連合会 神奈川県 P T A 協議会 高等学校生徒指導担当者
	○原点確認の教委通知 (昭和60年'85) ◇内 容→◇運動の視点(①生命の尊重②よりよい高校生活の充実③親の主体的姿勢の確立)の確認 ◇学校での指導のありかた(4+1 ない運動の基本は踏襲) ◇学校・家庭・地域・警察との連携の促進 ○交通安全非常事態宣言 (昭和60年'87) ◇内 容→高校生二輪車事故死者が57年～60年までワースト 1 位(62年も同 1 位) ◇生徒指導に万全を ○一層の指導徹底の通知 (昭和63年'88) ◇内 容→◇きめ細かい生徒指導、免許取得者の実態把握 ◇家庭への働きかけの緊密化 ◇警察との連携 ◇自転車事故防止の指導徹底	→推進会議の依頼により「交通安全指導について」 (4月17日) →交通安全の後退、同運動の形骸化 →高校生事故の増加 →生徒指導の一環に位置づける →各学校の“主体的な取り組み”の相互尊重 ※文部省業務計画及び体育局長通達(61年6月30日付け)で「交通安全教育の徹底」を促す(年間計画の作成、H R・学校行事等での指導徹底、二輪車安全実技の課外指導など) →県高校長会議で指導部長より (8月31日) →高校生二輪車事故の増加 県教委「交通安全指導の徹底について」 (3月3日) →「4+1 ない運動」の逆効果への批判 →「新運動」転換への基礎を促す位置付けの通達
	○「かながわ新運動」へ転換 (平成2年'90) 一車社会を生き抜く、高校生の、高校生による、高校生のための交通安全運動― ◇高校生→◇生命尊重と自他の安全確保に努める ◇主体的に「車社会」の一員としての社会的責任を果たすよう努める ◇家 庭→親の立場と責任を認識し、子供の交通安全指導に努める ◇学 校→生徒の実態を直視した交通安全教育の充実 に努める ○新運動理解面にテコ入れ (平成4年'92)	県高校交通安全運動推進会議が「高校生の交通事故を防止するかながわ新運動」を発表 (3月20日) →県教委が「交通安全指導について」で新運動への協力方を通知(※通知文解説＝巻末附録6 参照) (4月18日) →県高校交通安全運動推進会議が「かながわ新運動の理解と連携・協力」に関する集約文発表 (3月25日)

(二輪車問題研究所・1993年作成)

に至る経過などについて、便宜的に分けた区分に従いながら概観する。

併わせて、画一的な禁止的措置である「4 + 1 ない運動」を、その本格的開始から5年後、いわば総力をあげて見直す形につながる同県独自の2年度にわたった「総合的な二輪車事故防止対策事業」について、表2 - 3に基づいて振り返りながら、その内容や意義なども考察してみる。

結局、神奈川県では、一足飛びに「4 + 1 ない運動」から「新運動」への転換を図ったのではなく（図ることができたのではなく）、そこには他県に例をみないエネルギーが注がれてきた点などの検証を試みる。

1 「4 + 1 ない運動」開始へ＝第一ステップ

昭和55年すなわち1980年ちょうど、表2 - 1で区分した「3 ない運動後発期」としての転換点に位置付けられる形で、神奈川県での三ない運動＝「4 + 1 ない運動」がスタートした。同県での運動開始は、これまでみてきたように、すでにこの時期、その行き過ぎなどを批判する論調が少なからずあった中でのスタートであったほか、とりわけ東日本・関東圏で他県へ強い影響力を持つだけに、同県での運動への踏み切りは注目されたのである。

それにとどまらず、これまでの運動内容及び推進体制から一步も二歩も踏み込んだ意味でも転換点をもたらすものであった。すなわち、「免許を取らない」「車をもたない」「車を運転しない」「車に乗せてもらわない」プラス「子供の要求に負けない」という五つの運動目的が示された。そして、運動推進母体となる組織を新たに結成した。その構成団体等には中学校長会までも含まれ、PTA関連組織のすべてを網羅するといったものであった（表2 - 2 参照）。

一方、学校側のこの運動に対する目的として、「生命尊重の理念に基づく交通安全教育の徹底」をうたっている点が注目されると同時に、このことが、5年後の運動見直し、及び10年後の「かながわ新運動」への転換に結びついてくることになる。そのことは後述する。

また、全国の「3 ない運動」推進県に共通することでもあるが、神奈川県においても、同運動開始及びそれ以降を通じて、運動推進会議の要請に基づいて各学校に行った県教育委員会通知内容の中の免許取得の制限、取得免許の学校保管などの「担保性」には、相当のバラツキが認められた。

すなわち、たとえば運転免許試験場に教師が赴き、運転免許合格者の中から自校生徒の名前を求め、それに基づいて免許証の学校保管そのほかの指導措置をとる高校から、事故発生や指導取り締まりなどによって発覚した段階で措置をとる、とらないといった高校まであったりした。あるいは、同じ高校であっても、「4 + 1 ない運動」が推進されたほぼ10年間、当初から一貫して五つの運動内容を“厳守”したところと、そうでないところがあるといったようなことである。

しかしながら、県によっては、県警本部へ県教育委員会が、①高校長の「免許取得同意書」がない場合は、免許窓口で指導してほしい、②高校生合格者の氏名、生年月日等を通報してほしい、

③街頭では学校発行の使用許可書を提示させるなどの指導をしてほしい、といった内容の協力要請を行い、それを是認する県警の回答をもとに、「強い担保力」によって「3ない運動」が推進されてきた経緯も存在する。

なお、神奈川県においては、高校生の全交通事故発生について、まず全死者数では同運動開始の昭和55年、30人台であったが、以降2年間20人台に下げたものの、同58年に30人台、59年には一気に40人台に増加。また、高校生の二輪車事故死者の全国ワースト1位記録を、同57、58、59、60（61年は2位）、62年と続けた。一方、高校生の全交通事故件数についても、「4+1ない」開始の同55年以降59年まで、2千件台で推移していたが、同60年から4年間は3千件台へ、以降、平成元年からは5千件台発生となっている。

以上のように、「4+1ない運動」推進の中で、高校生交通事故が減少基調をたどらなかったという点も、次項で述べる運動見直し、そして「かながわ新運動」転換へのみなもととなっている。

2 原点見直して運動継続＝第二ステップ

「4+1ない運動」開始から5年後、神奈川県では同運動を問い直す大きな動きがあった。それは、何よりも高校生による二輪車事故を中心とした交通事故の増加傾向を背景に、さらには、次項で述べるように、かつてない位置付けと高まりによって行われた「総合的な二輪車事故防止対策事業」に触発されたものである。

表2-2では、この段階を第二ステップと位置付け、「4+1ない運動」の原点を見直しつつ交通安全指導の徹底推進を求める時期と整理している。

結局、この時点、つまり新運動転換までの5年間を通しては、五つの禁止的措置が先行して、学校側の進めることとされていた「生命尊重による交通安全教育の徹底」という側面が後退したことから、再度、原点を見直し確認しようという形を最初に、それでも実効性がうかがわれず非常事態宣言などの動きがあったほか、改めて交通安全指導の徹底が不可欠であることを確認するといった流れの中で経過した。

すなわち、同運動推進会議は、それまでの経過と現状を振り返り、「4+1ない運動」の原点を確認するよう県教育委員会に求め、それによって県教委は次の通知を各高校に対して行った。

その内容は、これからの運動の視点として、①生命の尊重、②よりよい高校生活の充実、③親の主体的姿勢の確立、の三つを捉え、一方、学校の指導のあり方としては、①「4+1ない運動」の基本路線は踏襲、②事故防止のために学校・家庭・地域・警察との連携促進、③各学校の主体的取り組みを相互に尊重する、といったものであった。

この時点で、それまでの形から見直した点として特に注目されるのは、「親の主体的姿勢の確立」と「各学校の主体的な取り組みを相互に尊重する」という二点であろう。つまり、前者に関わって、当事者である高校生の「より良き交通社会人」に育つための主体的姿勢についての認識は、

新運動転換まで待たなければならないものの、親＝家庭の当該問題に対する主体性を明確に求めていることが、「4＋1ない運動」開始時とは様変わりしている。

さらに後者では、それまでも、たとえば二輪車安全実技指導を進める一部高校があったが、それらの高校の積極的な取り組みに対して、全県的に「3ない運動」への同歩調を求める有形無形の圧力がかからないようすべきだといった意図もくみ取れる。

おりしも、神奈川県での前述のような動きと前後する形で、二輪車安全実技指導を課外指導の中にも求めるよう促すことなどを内容として文部省通達がみられた点は、表2－2の項目及び前述したとおりである。

したがって、いわば「新運動前夜」にあたるこの時期は、かなりのエネルギーを注いで「4＋1ない運動」の見直しを行い、「親の主体性確立」を前面に出すとともに、その後、建前としては存在しないこととなる「免許取得者の実態把握」などにも取り組むよう求めながら、基本的には同運動を踏襲。結局、「かながわ新運動」転換への道筋をつけるステップとして位置付けられる。

3 二輪車事故防止対策事業の意義

昭和59、60年度にわたり神奈川県では、「総合的な二輪車事故防止対策事業」を推進した。その理由は、たとえば同58年中の二輪車事故死者数が四輪車による死者数を抜いてトップを占め、かつ全死者の3人に1人が二輪車死亡事故によるものといった状況を背景にしている。

この事業について特筆されるべきことは、表2－3に示すように、その推進体制の位置付けと、これまでに比べ、より深めた高校生の交通事故防止をも意図した事業内容の斬新性などにある。

まず、事業の位置付けと受け皿ないしは推進体制に関わり、明らかな先駆性がうかがわれる。その一つは、県民討論会のテーマに交通安全・二輪車事故防止問題を初めて取り上げ、県民世論を喚起していった点である。というのも、同県での県民討論会は、過去8回、たとえば教育問題や緑の保全、あるいは地方自治のあり方などをテーマに開催されており、マスコミの注目を集めると同時に、それぞれかなりの浸透力で県民世論を喚起してきた実績を持つものだからである。

もう一つ注目されるのは、自治体における交通安全確保の責務を明確にしている交通安全対策基本法にのっとって設けられている「神奈川県交通安全対策協議会」（会長＝知事）・交通安全部会のもとに、全国でも初めて「二輪車交通事故防止対策分科会」を設置したことである。すなわち、県・県警・県教委などが文字通り一体となり、総力をあげた布陣のもとに二輪車交通事故防止問題と取り組んだところに意義がある。

こうした位置付けと体制のもとで推進されていったものに、「各種討論会」開催がある（表2－3参照）。そこでは、交通事故なかでも二輪車事故問題について、地域・職域あるいは交通安全及び自動車・運輸関係者、さらには高校生などの対象者別討論会も開かれて、当該問題への論議を深めることにつながった。したがって、同二輪車事故防止対策事業における各種討論会をルーツ

表 2－3 神奈川県・二輪車事故防止対策事業

(昭和59～60年度'84～'85)

新規事業内容など	背景・特徴・位置付け	備考
◇総合的な二輪車事故防止対策(2年度計画) 【主な事業】(59年度) ◇県民討論会の開催とテーマ設定 ◇二輪車事故防止対策分委会設置で調査研究 ◇各種討論会開催 【高校生事故防止の主な対策】(59年度) ◇二輪車安全運転特別講習会開催 ◇交通安全教育充実委託事業(3年度計画) ◇高校生への直接アンケート(上記分科会実施) ◇60年度も同様な事業展開	→高校生も含めた事故の多発傾向が背景 →走行環境整備、指導取り締まりも →「交通戦争を考える―二輪車事故を中心として」 →交通安全基本法に基づく県対策協内に →◆県民総ぐるみ大会(5地区←問題提起) ◆アンケート実施(討論の参考) ◆ミニ討論会(20会場←意見の積み重ね) ◆地域別討論会(県下3地域で知事出席) ◆テレビ座談会(知事出席←討論締めくくり&方向性提示) ◎県民討論会：討論資料報告書の作成 ◎高校生と二輪事故問題の重要性把握 →新規(ヤングライダースクールへ結び付く)。警察主催 →◆59年度30高校に委託◆60年度50高校に拡大◆61年度残り75高校へも◆自転車指導、交通安全講習会(映画・講演)、登下校時の交通安全指導などが主な事業内容。一部で二輪車安全運転指導実施、文化祭での自転車問題テーマ設定の高校も →「二輪車安全運転についての意識・行動」(表2－4参照) ◎高校生の強い二輪車利用指向わかる ◎より効果的な対策を求める報告書作成 ◎「4＋1ない運動」原点確認の教委通知	→新規事業費(3772万円)含めた4700万円計上 →過去8回。世論喚起 →受け皿。会長＝知事 →年間通して →次年度へ →4＋1ない問題 →高校生参加2.5% →1校3万円 →高校生自身に問う →総合まとめ →「4＋1ない」見直し →新運動転換へ

(長江啓泰ほか「中央研修所における二輪車交通教育の研究報告書」第6章第2節から作成)

に、後述する今日の「かながわ新運動」に伴う「地区集会・父母集会・高校生大会」が進められていると整理できる。

一方、高校生に関わる二輪車事故防止も含めた交通安全対策事業面では、まず、高校交通安全教育の充実を目指した委託事業が行われた。これは、3年度にわたり、県下全高校を対象に進められたが、事業委託費用の多寡はともかく、ここでも、それまでのわが国では珍しい先進性を持った意図がうかがわれる。また、これにより提出された高校からの事業計画書と同報告書によって、高校交通安全教育の推進状況なども把握されることとなった。

加えて、二輪車安全運転特別講習会も新規事業としてスタートしたが、これは「ヤングライダーズスクール」の前身であり、同事業実施を契機にして今日につながっている。しかし、「かながわ新運動」のもとにおける今日のヤングライダーズスクールは、二輪車実技の「課外指導の受け皿」として大きな存在となっているが、発足当初の同特別講習への高校生参加は、わずか2.5%であった。

これらの事業推進に関わり、さらに注目されることがある。それは、公的機関である前記分科会が、直接高校生に対して、二輪車安全運転についての意識・行動調査を行った点である。というのも、「3ない運動」を進めるにあたり、神奈川県に限らず全国的に、何よりも当事者である高校生の考え方を把握した上で踏み切る、踏み切らないといった発想は皆無であったからである。

いわゆる一方的に、有無をいわず推進されてきたことも、一般的な今日の「3ない運動」展開上、その実効性を確実にしていない要因と考えた場合、既定の事実である「4+1ない運動」展開の中で行われたこのアンケート調査は、『大人側は全く聞く耳を持たないということではないのか？』といったそれまでの高校生の不信感を取り除く意味での転換点になったとも位置付けられよう。高校生は、表2-4に示すように、「4+1ない運動」開始から5年後も、同アンケートで強い二輪車利用指向を示した。

なお、両年度にわたる同対策事業を総括し、「二輪車交通事故防止対策の推進のために」（二輪車交通事故防止対策分科会報告書・昭和61年3月）がまとめられているが、その中では、高校生の交通安全教育の充実を図るための提言として、①計画を持ち指導時間の確保を、②教職員の共通理解を図る、③個別指導の重視と具体的な指導を、④保護者が責任を持って家庭教育にあたること、などが述べられている。

さらには、各地での県民討論会で「必ず高校生と二輪車の問題が提起され、『4+1ない運動』の論議がなされ、賛否両論があり、その困難さを改めて浮き彫りにした」旨が記述されている。

したがって、それらの論議の深まりと軌を一にして、表2-2に示す第二ステップをたどると同時に、次節で述べる第三ステップすなわち「かながわ新運動」への転換には、この時点の総合的な二輪車事故防止対策事業がきわめて重要な役割を担ったと整理できる。

表 2－4 高校生の二輪車運転についての意識・行動についてのアンケート調査結果

(神奈川県立高校 6 校、1～2 年生男女 1,849 名対象、うち運転免許を取得していない 1,587 名のみへの質問項目)

質問項目	回 答		
	はい	いいえ	無 回 答 わからない
1. 満16歳になれば、法的に運転免許の取得は可能なので、学校や社会が免許を取得しない運動や指導をしても取りたいと思う。	935 (58.9%)	299 (18.8%)	353 (22.3%)
2. たとえ法的に運転免許の取得は可能でも、高校生にとってはいろいろ問題があるので取得しないほうが良いと思う。	198 (12.5%)	906 (57.1%)	483 (30.4%)
3. 高校生の二輪事故は、毎日のように起きているが、それは無謀な運転の結果であって安全運転につとめれば事故は防げると思う。	1,169 (73.7%)	134 (8.4%)	284 (17.9%)
5. 運転免許の取得は、いっさい本人と家族の責任としてとらえるのが今の時代にあった考え方だと思う。	913 (57.5%)	215 (13.5%)	459 (29.0%)
6. 周りの高校生(友人・知人)の中には、無免許で二輪車にのっている人がいる。	608 (38.3%)	588 (37.1%)	391 (24.6%)

注) 4 は省略

出典：神奈川県交通安全対策室調査(神奈川県交通安全対策協議会・二輪車事故防止対策分科会)。「中央研修所における二輪車交通教育の研究」から転載。

表 2－5 「かながわ新運動」のねらい

◎キャッチフレーズ 「車社会を生き抜く、高校生の、高校生による、高校生のための交通安全運動」 ◎新運動の取り組み (1) 高校生は、自他の生命の尊重を基盤として、生涯を安全に生きるという自覚と責任を強く持つという考えに基づいて自ら進んで「車社会」の一員としての責任を自覚し、交通安全への意識を深めるよう努める。 (2) 家庭は、子供と交通安全について常に話し合い、自他の生命の尊重、ルールやマナーを守ることの大切さなどを十分理解させる。親の立場と責任を認識し、学校との連携を図り、地域の皆さんとも協力して、子供の交通安全のための具体的な指導を行う。 (3) 学校は、生徒の安全と高校生活の充実を目指し、生徒が自ら「車社会」の一員としての社会的責任を自覚し、主体的に交通安全意識を深められるよう指導する。生徒一人ひとりに応じたきめ細かな交通安全教育を徹底する。

「保護者の皆さんへ 高校生の交通事故を防止する神奈川新運動の推理にご協力を」から

(神奈川県高等学校交通安全運動推進会議・平成 4 年 3 月 24 日)

第3節 「かながわ新運動」への転換と高校交通教育

表2-2で示した第三ステップへの転換、つまり「かながわ新運動」について、その考え方や内容と高校交通教育との関わりなどを概観する。

併わせて、新運動への理解・啓発面の現状や推進体制などについても触れてみる。

1 「新運動」のねらいと位置付け

神奈川県高等学校交通安全運動推進会議が作成した保護者向けのリーフレットでは、この「新運動」のキャッチフレーズと取り組みのねらいについて、高校生・家庭・学校に関わるそれぞれにわたり、表2-5のように述べている。また、このリーフレットには、三者それぞれが取り組む新運動の具体的展開例について、Q&A方式でわかりやすく記述するなど、表2-6及び2-7のように述べられている。

また、「4+1ない運動」開始から10年、「かながわ新運動」への転換を告げる県教育委員会委員長から県立高等学校長に対する通知の解説文については、巻末付録6に示す。「今までの取り組みについて反省と検討」という言葉も見られるほか、従来までの考え方と今後の方向などとの相違点について詳しく解説している。

なお、注目される「新運動」転換後の「運転免許取得の規則・禁止」については、表2-8に示すように、それをPTAが望んでも学校はできない、という見解が示されている。

2 「新運動」への理解と啓発

「かながわ新運動」に対する理解及び啓発面については、関係機関・団体等から学校・教師側へ、そして学校側からは何よりも高校生と保護者・家庭に対して、さまざまな手段と方法により進められている。

これらは、文章化された資料等に基づく形態が一般的であるが、まず、学校・教師側に対しては、たとえば県高等学校交通安全教育研究会及び県立高校長会交通安全対策特別委員会による「交通安全教育資料」が、おりに触れて特集を組んで訴求したり（表2-8参照）、同じく県立高P連会報が「新運動」特集を行うなどのほか、これらの団体等からは、随時的にも数多くの資料等が示されるところとなっている。とりわけ新運動への転換に際しては、関係機関・団体等から、その目的及び方向、内容などを解説する資料等が多く出された。

一方、それらの資料等に基づく考え方などを受けて、特に保護者向けとして新運動への理解を求めるリーフレットなども作成されている。たとえば、県立高P連・県立高校長会・県教委連名による「高校生の交通事故を防止するかながわ新運動をみんなで推進しよう」というリーフレットは、「はい・いいえ」のチェック方式で新運動の意味や内容への理解を求める編集がなされてい

表 2 - 6 「かながわ新運動」の具体的展開例①

◎高校生の取り組み—交通マインドを高めよう—

◆ 高校生大会テーマ「交通事故 0 をめざして」

第 4 回ストップ・ザ・交通事故高校生大会が平成 3 年 10 月の秋晴れの下、厚木市文化会館において開催された。交通事故 0 をめざして、「かながわ新運動・わたしたちの取り組み」のテーマのもとに、生徒 5 名のシンポジストが意見を述べた。主役の高校生を中心に、保護者・先生方が一体となって、高校生の交通安全に関する積極的な意見が出され、会場全体で交通安全意識を相互に啓発することが出来た。また今大会は新運動にふさわしく、準備から運営に至るまで生徒が前面に立って大活躍をした。

◆ 二輪車安全運転技術講習会（ヤングライダースクール）

生徒に二輪車操作の基本を身につけてもらうために、県警が実施している実技講習を中心としたもので、昨年度は延べ 90 校、本年度 12 月末で延べ 108 校で実施されている。この講習会の開催にあたっては、各学校が生徒の実態に応じて参加促進を図り、保護者も協力している。G 高校では、3 年前から二輪免許取得生徒にヤングライダースクールを実施し、参加するように指導している。「自分の安全は自分で確保」、「人の安全を確保」するための努力が望まれる。

参加生徒にアンケートを実施した結果、81%の生徒が参加してよかったと答えている。特に、実技講習については「思ったより難しかった」「時間が短かった」「自分の未熟さを知った」「免許取得者全員が受講するべきだ」などの意見が出ている。意欲的に講習に参加して、交通安全に対する認識を深めたようである。

◎学校の取り組み—交通安全教育の徹底と具体的指導—

◆ A 高校では、学期に一度「交通安全」についてホームルーム活動で話題にして、実施内容を交通安全係に報告している。それには、①「生徒の視覚に訴えたり、作業をさせたりすると効果がある」、②「身近な話題を取り上げると効果がある」という報告がみられる。

◆ B 高校では、ホームルーム活動で、二輪車運転時のエネルギーを算出し、それをビルの各階から人が落ちた時のエネルギーと比較、スピードの出し過ぎによる自爆事故や衝突事故の恐ろしさについて認識を深めた。また、歩行者・自転車利用者としてのマナー等について話し合った。

◆ C 高校では、交通安全教育の一環として、運転者としての「他者への思いやり」をテーマに、交通安全教室を実施し、免許を取得している生徒に進んで参加するよう指導している。内容は、関係機関の方の講演・映画の上映・実技講習（ヤングライダースクール）などである。平成 3 年度は 52 名の参加を得て実施されたが、来年度も年間計画に位置づけている。

「保護者の皆さんへ 高校生の交通事故を防止する神奈川新運動の推進にご協力を」から

(神奈川県高等学校交通安全運動推進会議・平成 4 年 3 月 25 日)

表 2-7 「かながわ新運動」の具体的展開例②

◎家庭の取り組み一何よりもまず「子供との話し合い」一

- ◆ 「新運動」が求める家庭の役割の中で、特に大切なのは、やはり「子供との話し合いの場をできるだけ多く持つ」ことではないだろうか。

子供が「免許を取りたい」「オートバイを購入したい」と持ちかけたときには、「なぜ必要か」「なぜ取りたいのか」「費用はどうするのか」「万一の時の賠償はどうするのか」等についての子供の考えを十分に聞いた上で、親の気持ちや意見を真剣に伝え、学校や進路の問題も含め、親子でじっくり考えて納得できる結論を出すようにしましょう。

- ◆ 話し合いのポイントとしては、

- ① 子供の考え方や行動について理解をするように努め、話し合いの場を工夫する。
- ② 自分自身の交通安全に対する姿勢を振り返ってみる。
- ③ 家庭の身近な事例を話題にしてみる。
- ④ 禁止、規制的な「お説教」にならないように留意する。
- ⑤ 具体的な問題等については、積極的に学校等に相談してみる。

など、様々なことが考えられます。また、交通安全運動や交通安全教育に関する情報を積極的に得るように努め、特に学校からの配布資料等に留意して、これらを話題にしましょう。

- ◆ 親の役割・Q&A

Q 1. 新運動のなかで親の役割はなんですか？

- A. 子供と ●生命の大切さ ●交通事故の悲惨さ、責任の重大さ、損害の賠償の必要性
●交通規則・マナーの大切さ等の安全マインド

などについて、子供と家庭で十分に話し合い、生命の尊重や社会の一員としての自覚を持たせるようにしたいものです。

Q 2. 家庭で、どのような指導をしたらよいのですか？

- A. 高校生の交通事故の多くが学校の管理下外で発生しています。車には便利さがある反面、痛ましい事故が起こりやすいことなどを子供に十分理解させます。家庭は、子供の安全指導の第一義的な役割を果たすために家庭相互の連帯・啓発を図るとともに、地域の教育力を子供の交通事故防止に役立てるように努めましょう。

Q 3. 免許の取得・オートバイの購入を親が認めたとき、親としてどう指導すればよいでしょうか！

- A. 交通事故防止のために、親子で約束をし、もし、それが守れない場合は、免許を預かるなども一つの方法と思います。

- スピードを出し過ぎない ●二人乗りはしない ●夜間は乗らない
- 通学に使用しない ●アルバイトに使用しない ●門限をきめる
- 地域の警察等が実施する安全運転技術講習会（ヤングライダースクール）等に積極的に参加するなど。

また、二輪車の子供の乗車方法・態度にも注意して交通安全について常に話題にするよう心がけましょう。

「保護者の皆さんへ 高校生の交通事故を防止する神奈川新運動の推進にご協力を」から
(神奈川県高等学校交通安全運動推進会議・平成4年3月25日)

表2-8 免許取得の規制・禁止への考え方

「かながわ新運動」

Q PTAが学校に免許取得の規制・禁止を望んでも学校としてそれをしてはいけないのか。

A 生徒が主体的に自他の生命の大切さを考えて行動できるように指導するという新運動の趣旨からも、それはできない。学校は、生徒と保護者の話合いの結果を尊重するわけであるが、両者間でどうしても話合いがつかず、相談に乗るような場合、生徒一人ひとりに応じた指導を心掛けるべきであり、少なくとも保護者の意向を一方的に生徒に押しつけるようなことがあってはならない。

「神奈川県立高等学校 交通安全教育資料」より

(神奈川県立高等学校交通安全教育研究会&神奈川県立高等学校校長会・交通安全対策特別委員会発行)

てなじみやすい。このような資料を、学校独自で作成しているところもある。

さらに、いわゆる文章資料とは別に、文字通り運動としての盛り上げや浸透を図るため、「集会」の形での活動が多く行われているのも「かながわ新運動」の特徴となっている。それには、学校単位での集会とは別に、3本柱となっている「交通安全地区集会・同父母集会・同高校生大会」がある。地区集会及び父母集会は、それぞれ年間10回あて開催されており、次章でも詳述するように、年々盛んになる形で実施されている。

なお、次項で述べる「交通安全教育研究会」は、これまで学校・教師、保護者・高校生それぞれに対して各種意識調査を行っているが、その分析結果などを示す形での、新運動への理解・啓発面に果たす役割も見逃せないものとなっている。

3 「新運動」の推進体制

「新運動」の推進体制は、一口で述べた場合、かつて「4+1ない運動」を主唱した神奈川県立高等学校交通安全運動推進会議を構成する団体等を中心に進められているといえる。そして、これまでもみてきたように、同推進会議を構成する各組織は、「4+1ない運動」推進時と比較した場合、とりわけ新運動への転換を機に、一層当事者としての主体的な取り組みを示している点が特筆される。

ここで、全県立高校を会員とすることを目指し、そこの高校教師で構成されている文字通り研究集団として、「交通安全教育研究会」の存在がある。同研究会は、「新運動」転換以前の昭和63年に結成された。同研究会の組織及び事業内容などは図2-1のようになっている。

同研究会の組織体制であるが、大きく研究部と事業部を持ち、事業部には広報、普及、企画の三つの委員会が設けられている。そして、県内10ブロック別に理事及び専門委員を選出している。

また、その主な事業計画については、交通事故防止対策のための具体的な方策づくり、生涯教育として交通安全教育の体系づくりなど、現在と将来に向けた研究活動を行っているほか、さら

◎研究会組織図

```
graph TD; A[会長] --- B[運営委員会]; B --- C[理事会]; C --- D[事務局]; C --- E[研究部]; C --- F[事業部]; F --- G[広報委員会]; F --- H[普及委員会]; F --- I[企画委員会]; J[県教委] --- C; J -.- K[顧問・参事]; K -.- B;
```

◎主な事業計画（平成4年度）

【研究部】

- ・各校での新運動の取り組みと変化の分析・事故防止の具体的方策・交通安全教育の体系づくり、位置づけ・新カリキュラムへの取り組み・生涯教育の中での交通安全教育・かながわ新運動2年間のまとめ・事故実態の総合調査原因分析

【事業部】

- ・交通安全指導資料の作成・交通安全教育公開授業・ヤングライダースクールの公開・新運動理解のための発表会、演説会・各校交通安全担当者会への協力・教材作成への協力

神奈川県高等学校交通安全教育研究会資料から作成

さらには、新運動転換に伴い、新規事業として「交通安全父母集会」開催を進める神奈川県立高等学校PTA連合会のほか、県立高校長会では交通安全特別委員会を設けて新運動の定着化に努めるなど熱心な取り組みを示しており、新運動転換3年目を迎える神奈川県では、関係機関・団体等の努力が従来にも増して続けられているところである。

— 21 —

4 「新運動」の活性化と課題

新運動への転換を発表した後、3年目を迎える神奈川県では、前述の交通安全教育研究会が新運動2年間の「まとめ」の研究を行うなど、次のステップへ飛躍できるための摸索も進めているところである。

あるいは、新運動転換から2年度を経た平成4年7月8日、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議が「かながわ新運動の理解と連携・協力」に関するアピールを発表し、改めてそのねらいと内容を再確認するよう、高校生、保護者・家庭、学校、地域や関係諸機関などに求めている。

結局、「かながわ新運動」は、年々新しく入学してくる高校生及び保護者・家庭に対して、そのねらいと内容などについて啓発し理解を求めると同時に、常に在校生及びその保護者・家庭への啓発なども欠かせず、一方、社会的要請上からの交通安全教育の充実・改善及び新しい体系化づくりなどが求められている中での営みということになる。

さらには、常に目前のこととして、高校生の交通事故防止、なかでも二輪車事故防止への対策が速効的な形で求められるという点もある。

したがって、何よりも生徒との信頼関係を取り戻し、かつ再構築することが重要であるという立場に立って、上述のような厳しい対応を覚悟しながら、全国のトップを切って「3ない運動」から方向転換した同県に対しては、全国から強い注目が集まっているところである。

(岩渕 制海)

〈参考文献〉

- 1) 岩渕制海編著：日本交通史年表、(財)国際交通安全学会、IATSS Review、1978年、1981年、1988年
- 2) 長江啓泰他：中央研修所における二輪車交通教育の研究報告書、(財)国際交通安全学会：昭和61年3月
- 3) (財)全日本交通安全協会：交通統計、平成3年版、平成4年4月
- 4) 中村英夫他：人間・交通・安全 1974・1984・1994：(財)国際交通安全学会、昭和59年9月
- 5) 岩渕制海：「三ない運動」からの脱皮を、(財)国際交通安全学会、IATSS Review、1982年3月
- 6) 神奈川県交通安全対策協議会交通安全部会：二輪車交通事故防止対策推進のために、昭和61年3月
- 7) 神奈川県高等学校交通安全運動推進会議資料
- 8) 二輪車新聞：1980年9月5日付け
- 9) 神奈川県警察：交通事故統計資料
- 10) 神奈川県高等学校交通安全教育研究会&神奈川県立高等学校長会・交通安全対策特別委員会：神奈川県高等学校 交通安全教育資料
- 11) 神奈川県高等学校交通安全教育研究会資料
- 12) 神奈川県高等学校PTA連合会資料
- 13) 神奈川県：昭和59年度県民討論会討議資料報告書
- 14) 神奈川県教育委員会資料
- 15) 神奈川県立川崎工業高等学校交通安全委員会：高校生のための交通安全のしおり、平成4年4月
- 16) 中地区交通安全父母集会配布資料：1992年9月（平塚市）
- 17) 横浜北地区交通安全父母集会配布資料：1992年12月（横浜市神奈川区）

第3章 神奈川県における交通安全教育の取り組み

第1節 交通安全教育の取り組み態勢

どのような積み上げをしてきたか

「4＋1ない運動」から「かながわ新運動」へ。全国的にも注目されている神奈川の交通安全運動だが、この間、事故防止に向けてどのような積み上げ（摸索）がされてきたのか。ここでは主として県下の高等学校における交通安全教育への取り組みを中心に、この問題を取り上げてみた。

1 「4＋1ない運動」……PTAの発意による運動

本県における高校生の交通安全（特に二輪車）指導については、従来県警等の協力を得て、免許取得者を対象に二輪車安全運転講習会を行う等各校独自の指導をしてきた。しかし昭和50年代から高校生の二輪車事故が多発、その防止策として先ず中部、関西方面の府県で3ない運動（免許をとらない、車をもたない、運転しない）が始められ、愛知県では、車に乗せてもらわない」も加えて初めて「4ない運動」を展開した。昭和55年、神奈川県ではさらに「子供の要求に負けない」を加えて「4＋1ない運動」を展開し、強力に運動を推し進めていった。

他の府県が「3（4）ない運動」であるのに対し（表3－1）、本県ではこれに「子供の要求に負けない」毅然たる親の姿勢の確立をつけ加えたユニークな運動として全国的に注目されていった。当時暴走族が社会問題化する中で、高校生の痛ましい交通事故が相次ぎ、これを見かねた保護者が「緊急避難」として積極的に呼びかけた。いわばPTA（高P連）の発意による主体的活動としてはじまったものである。（高校生の二輪車事故による死者数の推移については、図3－1を参照）

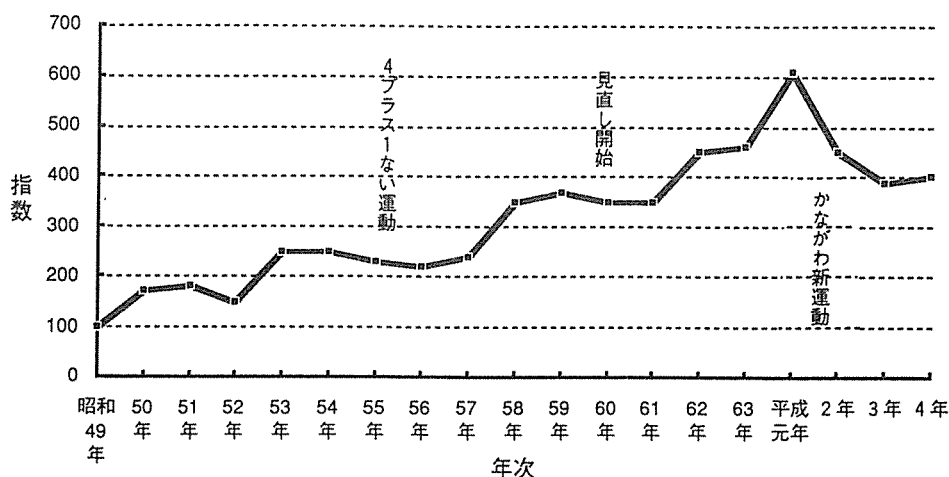


図3－1 高校生二輪車事故による死者の推移（昭和49年＝100）

表 3 - 1 高等学校交通安全運動全国状況

県 名	組 織 名	運 動 名
北 海 道	な し	な し
青 森	青森県高等学校交通安全指導協議会	な し
岩 手	な し	愛の一声運動
宮 城	な し	な し
秋 田	高等学校性とのバイク等使用に関する対策協議会	な し
山 形	山形県高等学校安全指導協議会	3 ない運動
福 島	交通事故防止緊急対策	4 + 1 ない運動
茨 城	な し	3 ない運動
栃 木	高等学校交通安全教育研究協議会	3 ない運動
群 馬	交通安全教育専門委員会	3 ない運動（原則として禁止）
埼 玉	生徒指導総合計画推進協議会	3 ない運動
千 葉	千葉県高等学校教育研究会交通安全教育部会	な し（原則として禁止）
山 梨	な し	な し
東 京	東京都高等学校教育研究会	ノーヘル防止運動
神 奈 川	神奈川県高等学校交通安全運動推進会議	4 + 1 ない運動
新 潟	な し	高校生の交通事故「0」100日運動
富 山	高等学校交通事故防止対策委員会	バイク使用に関する 7 原則
石 川	高等学校交通安全対策協議会	三無運動
福 井	な し	な し
長 野	長野県二輪車安全運転推進委員会	な し
静 岡	な し	な し
愛 知	な し	4 ない運動
岐 阜	な し	3 ない運動
三 重	な し	な し（原則として禁止）
滋 賀	な し	3 ない運動
京 都	な し	3 ない運動（一部地域）
大 阪	な し	3 ない運動
兵 庫	兵庫県高等学校生徒指導協議委員会	な し
奈 良	奈良県交通対策協議会	3 ない運動
和 歌 山	な し	3 ない運動
鳥 取	ない	ない
島 根	ない	ない
岡 山	岡山県高等学校交通安全対策会議	ない
広 島	な し	な し
山 口	な し	な し
香 川	な し	（原則として禁止）
徳 島	な し	（原則として禁止）
愛 媛	な し	（原則として禁止）
高 知	な し	（原則として禁止）
福 岡	な し	（原則として禁止）
佐 賀	な し	（原則として禁止）
長 崎	な し	（原則として禁止）
熊 本	高等学校交通安全研究会議	（原則として禁止）
大 分	な し	（原則として禁止）
宮 崎	な し	（原則として禁止）
鹿 児 島	な し	（原則として禁止）
沖 縄	交通安全教育推進協議会	3 ない運動 + a

○都道府県教育委員会等指導事務主管管理部課長会議聴取事項より県教委作成（58年度）

（注） 1. 交通安全のための全県的組織を有する県数 18県

2. 運動を展開している県数 18県

3. 50ccを限度として認めている県数 4 県（宮城・新潟・富山・高知）

昭和55年 8 月 神奈川県高等学校交通安全運動推進会議（学校・PTA団体等）が発足

昭和55年 9 月 推進会議の提言を受けて、県教委、各高等学校に「交通安全指導について」次のような通知（要旨。原文は巻末付録を参照）を出す

昭和55年通知

1. 生命尊重の理念から、家庭、関係機関との十分な連携のもとに交通安全教育の徹底をはかること。
2. PTAを中心とする交通安全運動に協力すること。
 - ① 「免許を取らない」「車を持たない」「車を運転しない」「車に乗せてもらわない」子供を育成し、「子供の要求に負けない」親の姿勢を確立しようとする運動に積極的に協力する。
 - ② 家庭と十分連携をもち、父母の相談に応じるなどの援助をする。
3. 免許取得の制限等の指導措置を講じること。
 - ① 運転免許については、原則として認めない方向で強力に指導する。
 - ② すでに所持している免許及び就職するために取得した免許証は、生徒及び保護者と十分協議の上、卒業まで学校が保管する。
 - ③ 交通安全指導の徹底を図るため各学校に交通安全運動推進委員会を設置する。

2 昭和60年「4 + 1 ない運動」の見直し

「4 + 1 ない運動」を中心とした交通安全指導は県下の各校で強力に展開され、二輪車事故による死者は昭和55、56、57年と減少傾向を示し、順調にすべり出したかにみえたが、昭和58年頃から再び増加に転じ、安価なバイクの普及等の社会的変化もあり、さらに運動が規制面に偏り、学校の実状に合った交通安全教育が充分なされなかった等の反省もあり、60年（4月）に次のような見直し（要旨）が行われた。（原文は巻末付録5を参照）

昭和60年通知

- ◎これからの交通安全運動推進の視点
- (1) 生命の尊重
 - (2) よりよい高校生活の充実
 - (3) 親（家庭）の主体的な姿勢の確立
- ◎学校における指導のあり方
- (1) 「4 + 1 ない運動」の基本路線は踏襲する。
 - ① 交通安全教育を年間計画の中に体系的に位置づける。
 - ② 生徒の主体的な意識の高揚を図る
 - ③ 本来的な生徒指導の一環として位置づける中で生徒の理解を深める指導を推進する。
 - (2) 生徒の交通事故防止を推進するために、学校、家庭、地域、警察との連携を促進する。
 - ① 家庭の主体的役割を啓蒙、啓発する。
 - ② 地域の警察のもつ専門的な指導力を活用する
 - (3) 学校は上記(1)、(2)を踏まえ、その共通基盤の上になって各学校の主体的取り組みを相互に尊重する。

1) 見直しの背景（要因）

昭和60年 2 月、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議は、「4 + 1 ない運動」について新しい

方針を県教委に答申した。答申を出すにいたった背景説明について、「4 + 1 ない運動」の課題の中で次の6点をあげている。

- ① 学校の指導に従わずに、免許を取得する生徒が漸増していること。
- ② 運動開始後、一時的に事故の減少をみたものの、総じて減少につながっていないという意見もあること。
- ③ 事故のほとんどが学校管理外で発生していること。
- ④ バイクを取りまく社会的環境が変化したこと（車輛台数の激増、自転車がわりという認識、低価格等）。
- ⑤ 学校や地区によって取り組みに相当な格差が生じてきたこと。
- ⑥ 親の子供に対する指導力が低下してきていること。

見直しにいたった要因はほぼ上のように要約されるが、「4 + 1 ない運動」の原点は「生命の尊重」にあるが、展開が規制的な面に重点を置いたため、二輪車、自動車の特性、交通法規、交通事故防止等を含む交通安全教育や、生徒の内面に踏み込んだ生徒指導等が十分になされなかったという反省もあげられよう。そこで、「プラス1ない」で運動の主体であったはずの家庭の指導力また運動に協力してきた学校の指導のあり方について少し掘り下げて考えてみたい。

2) 指導上の問題

① 家庭の指導力の問題

「子供の要求に負けない」毅然たる親の姿勢の確立をという意気込みも運動開始時に在学していた生徒が一巡して卒業してしまった58年頃から次第にそのトーンも下がり、子供の要求に負け、免許をとらせ、バイクを買い与え、乗せられてしまう場合が多く、家庭の指導力に期待がもてない状況になってきた。「なぜ4 + 1 ない運動か」を子供に自信をもって話すことができる親も少なくなり、それだけ親は学校の指導力に過大な期待を寄せ、運動は学校による親の肩代りという側面が露呈してしまい、運動開始時の親と学校との連携という構図は薄れ、学校だけが過大な責任を背負いこむことになっていった。

② 学校の指導力の問題

一方学校も「4 + 1 ない運動」を推進しているため、かえってバイクに関する生徒の実態調査等をしにくくなり、さらに学校間の指導格差が顕著になるにつれ、生徒への説得力も低下していった。また免許取得が法律で認められている中では、「運動」への協力を願うという形での指導以上は踏みこめず、生徒側の免許取得、バイク乗車の方が先行してしまい、学校の指導が発覚後の尻ぬぐい的指導にしかならず、「運動」推進の基本精神をいかした予防的指導としての機能を発揮しにくくなっていった。また指導（特別指導）された生徒自身も不運だったという意識が強く、

なかなか心から反省するというまでにはいならず、教育的指導としてもやや疑問の声も出てきた。

3) 高校における交通安全教育の実態

「映画」と「講話」の交通安全教育

もちろん「4 + 1 ない運動」下でも「生命尊重の理念に基づき、学校における交通安全教育を徹底し、生徒の自覚を促すように努める」とうたわれているが、実際には「4 + 1 ない運動」下での交通安全指導は大変難しく、実施したとしても次のような限界があったように思われる。昭和60年当時のある調査によると、県立高校の90%は、何等かの交通安全教育を実施しているが、60%がその内容を「交通安全講話」と「映画」と答えている（バイクの実技講習と答えているのはわずかに3.6%であった）。「4 + 1 ない運動」下での交通安全教育となると、とにかくバイクの恐ろしさを衝動的に訴える映画と交通講話（多くは警察の交通課に依頼）を組み合わせることが多かった。しかしこの交通講話もなかなか思うにまかせず、事前に交通課の担当者と運動の趣旨・内容を十分打ち合わせて臨んでも、いざ始まるとその内容が必ずしも学校側の意図に沿わず、次回からは講話はやめて、映画だけにしていた学校も少なくなかったのが実状で、H・R等で生徒の内面にまで踏みこんだ指導は極めて難しい状態であった。

4) 新しい取り組み（実践例から）

①「免許取得全面禁止」指導から「届出制」へ

学校の指導にしたがわず、免許を取得する者が増加する中で、62、63年頃から「60年通知」の趣旨に沿って、次のような取り組みをしながら、交通安全指導に一步ふみだした学校が出てきた。

- 免許を取得する場合は、保護者の指導・監督のもとで行う
- 免許取得者は、所定の用紙で学校に届け出る。
- 無届けの場合は、校則違反として指導
- バイク通学は禁止（違反者は、免許証学校保管をふくむ強い特別指導をする）
- 事故を起こした時、内容によっては特別指導の対象とする学校もあった。
- 各校とも前向きに交通安全指導を取り入れた。（学校によっては実技講習も義務づけた）

②変更の際しての留意点、問題点

- これらの学校は、それぞれの立場で指導方針の変更に取り組んだわけだが、変更の際しては、十分に保護者の理解を得るため、変更の趣旨を記した文書を保護者に直接郵送するという方法をとった学校も多い。学校によっては、それまで免許証を学校で保管していた生徒とその保護者に対して、交通安全指導を実施した上で免許を返還した。
- 新しい方針に移行しても、現実には取得者全員が届け出ているわけではない。
- 各校とも映画や講話の交通安全教育に取り組んでいたが、まだ十分な内容とは言えなかった。
- 各校ともバイク通学の防止には苦慮していた。
- 事故件数は「前年より減少」した学校もあれば、「やや増加した」学校もあり一概には言えな

い。

③変更によって改善された点

- 免許をめぐる教員と生徒との摩擦がなくなり、生徒指導とりわけホーム・ルーム指導がしやすくなった。従来担任と生徒とが、他のことでは何のこだわりもなく話し合えたが、ことバイク（免許）のことになると身構えてしまって、指導がしにくかったが、変更後は生徒と率直に話すことができるようになった。
- 保護者も、子供のバイクについての悩みを率直に学校に相談できるようになった。また「免許取得」は家庭の指導ということで、あらためて、「親の役割」を自覚する保護者も出てきた。
- 関係諸機関との連携がはかりやすくなった。

3 「かながわ新運動」

これまで見てきたような状況の変化の中で、神奈川県教育委員会は、平成2年4月「神奈川県高等学校交通安全運動推進会議」の提言を受けて、新しい交通安全指導（かながわ新運動）について、各県立高等学校に下記のような通知を出すにいたったが、その背景には、次のような要因があった。

- ① 規制・禁止が先行し、運動本来の目的である生命尊重を基盤とする高校生の交通安全意識の涵養を図ることが、十分果されているとはいえない。
- ② 高校生が運動の主体となっていない。
- ③ 二輪車の免許取得に対して、学校がその実態を把握した具体的指導を十分果しているとは言えない。
- ④ 高校生の安全を考えた家庭での話し合いや家庭間の連携が一層求められている。
- ⑤ 警察等との具体的連携が学校において十分図られていない面もある。
- ⑥ 家庭の価値観が多様化し、「子供の要求に負けない」という保護者の考え方が、現在の高校生のすべての親の気持ちではないといわれている。

かながわ新運動【要旨】（原文は巻末付録7を参照）

- ① 交通事故防止は高校生自らの責任で
生命尊重の精神を基盤として高校生自らが「車社会」の一員としての社会的責任を自覚し、交通事故防止に向けて主体的に考え、行動することができるようにする。
- ② 生徒・家庭・学校の姿勢と責任の明確化
高校生は主体的に車社会の一員としての社会的責任を果すこと、家庭は親の立場と責任を認識し、子供を指導すること。学校は子供の実態を直視した交通安全教育を実施すること。
- ③ あらゆる場を利用した交通安全教育を
新運動への具体的取り組みとして、学校は、交通安全教育を年間計画の中に体系的に位置

づけ、教科・特別活動・H・R活動などあらゆる場を利用して交通安全教育を行うこと。また免許取得者の実態を正確に把握し、視聴覚機材等を積極的に活用するなどして生徒の安全運転意識を高めるとともに、安全運転技術講習会に参加させるなど具体的指導を充実すること以上の要点からも明らかなように「かながわ新運動」は、車社会を生きぬく高校生の自主性をはぐくむ交通安全運動といえよう。そのためには学校・家庭が相携えて、「4 + 1 ない」時代よりきめ細かな指導が求められることは言うまでもない。

「かながわ新運動」も実施後3年が経過し、現在それぞれの学校で定着に向け、さまざまな工夫がなされているところである。

ある程度浸透してきたという見方もあるが、保護者の2人に1人は、新運動などきいたこともないというアンケート調査結果もあるように、その理解度もまだまだというところであり、また理解はしていても、自分に都合よく受けとめている傾向も強いようである。その趣旨を正しく理解してもらうには、今後息の長い取り組みが望まれるところである。

新運動についての受けとめ方については、第6章ならびに巻末付録のアンケート結果を参照されたい。

(重田 光雄)

〈参考資料〉

- 1) 昭和59、60年度広域生徒指導研究報告書（神奈川県立厚木東高等学校）
- 2) 高等学校交通安全教育指導資料（神奈川県教育委員会）
- 3) 神奈川県高等学校交通安全教育資料（第1～10号）

（神奈川県高等学校交通安全教育研究会 神奈川県立高等学校校長会安全対策特別委員会）

第2節 インタビュー調査

1 目的と方法

神奈川県における、交通教育、とりわけ交通安全教育の変遷、「かながわ新運動」に至る経緯、「かながわ新運動」の現状分析などについては、前節において俯瞰されたとおりである。

本節では、「かながわ新運動」への転換に際して、神奈川県の教育現場が具体的にどのような問題を、いかに克服してきたのか、について調査検討を試みる。

この目的のために、下記の3名の先生に直接研究委員が面会し、インタビューを行なった。これら3人の先生方はいずれも、「4 + 1 ない運動」から「かながわ新運動」に至る期間に学校現場にあって、交通安全教育を含む生徒指導にあたって、積み上げ（摸索）を経験された方々である。

○伊藤晋二先生（県立大秦野高校校長）

前任校は県立秦野南が丘高校で、同校は「4 + 1 ない運動」時代から、高等学校で指導すべき

交通安全教育とは何かを求めて全校的に取り組み、公開授業もした学校である。伊藤先生はこの中心となって取り組み、大秦野高校へ赴任後もこれまでの蓄積の上に、「新運動」下の交通安全教育の推進に向け、積極的に取り組んでいる。なお、「4 + 1 ない運動」時代、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議のメンバーであった。

○小池喜一先生（県立川崎工業高校教諭）

昨年3月まで県立神奈川工業高校に長い間勤務し、生徒指導担当として自校の交通安全教育ならびに工業高校における交通安全指導に取り組むかたわら、横浜北部地区の交通安全集会の運営に工夫をこらしてきた。「4 + 1 ない運動」当初からの神奈川県高等学校交通安全運動推進会議のメンバーで、現任校でも交通安全指導をめぐる問題に前向きに取り組んでいる。

○島俊憲先生（県立柿生西高校教諭）

昭和59年からの神奈川県教育委員会が手懸けた高等学校交通安全教育指導資料第1号〈明日に生きる〉の作成委員として、新設校（県立磯子高校）での生徒指導の体験を生かして参加し、その後の高等学校交通安全教育指導資料づくりの基礎を築いた。その後転任した現任校も新設校で、多岐にわたる生徒指導の一環として交通安全指導に取り組んでいる。

以下では、上記3人の先生に対して行なわれたインタビューの要点を、主に次の項目について、各先生ごとに列挙することとする。

- (1) 「4 + 1 ない運動」推進時の実態と問題点
- (2) 「かながわ新運動」への展開時の方法・内容
- (3) 「かながわ新運動」転換後の教育・指導上の変化
- (4) 今後の「かながわ新運動」にかかわる問題

2 伊藤校長インタビュー調査（平成4年11月26日実施）

1) 「4 + 1 ない運動」推進時の実態・問題点

(1) 生徒・保護者に対する周知方法

次のような機会をとらえて保護者に呼び掛ける。

高校合格後（入学式前）の3月中旬に学校説明会。入学式（4月）。PTA総会（5月）。三者親子面談（6月）。PTA地区懇談会（7月）。秋は学級懇談会。

(2) 違反した生徒に対する対応

免許を隠れて取った生徒とその父母を学校に呼び、注意を与え、一回目は親預かり、二回目は学校預かり（大秦野高校）。他の学校では、免許を取ったことだけで、2、3日謹慎させるところもあった。

(3) 生徒、保護者、教職員の意識

・「4 + 1 ない運動」の最後の時期では、3割程度の生徒が免許を取っている。その時点で

はすでに禁止するメリットが薄れ、一部の父母の間から不満（本音）がでてくるようになった。「16歳からバイクに乗せて交通社会に適応させた方がいい」

- ・教師は、地域によって感じ方が異なる。川崎、横浜辺りでは、禁止が本来的な生徒指導であろうか、という声があった。秦野の地区では「免許は高校生にふさわしくない」という雰囲気があって、生徒指導に対する疑問の声は比較的少なくなかった。特別指導の90%は免許と喫煙で、毎週のように父母呼び出しや免許預かりがあった。

(4) 成果・問題点

- ・「乗った」、「乗らない」で生徒と教員との押問答、トラブルがあり、口にはださなかったけれども指導に疑問を持つ先生もいた。
- ・先生と生徒の関係は悪い。法律では、免許を16歳から取って良いことになっているのに学校が禁止しているわけだから、先生と生徒の意識が噛み合わない。喫煙は20歳からと法律で決められているのに比べ、二輪車は16歳から許されているので悪いことをしているという意識は生徒にはなかった。
- ・免許を保持する子の保護者は容認的であった。
- ・禁止していながら免許取得率が全県平均で3割もあったので、禁止の効果は実質的にはなかった、と見るべきであろう。
- ・禁止していながら事故も起きていた。大秦野高校では平成1年には死者が1人、平成2年には加害死亡事故が1件起きた。
- ・新運動への切り替えは本校では平成3年だった。平成2年に事故件数24件あったのが、切り替え後の平成3年では、かえって11件に減った。

2) 「かながわ新運動」への展開時の方法・内容

(1) 移行時の活動

- ・平成2年4月18日の「通知」ですぐ切り替ったのではなく、ほぼ一年間切り替えの方法を摸索してきた。
 - ① 新運動の内容を印刷したものを家庭へ郵送する。
 - ② 二輪車免許保有に関する調査をする。
 - ③ 免許を持っている生徒については、三者面談。

(2) 新運動の取り組み

- ・「新運動」への趣旨と免許取得についての注意と約束事項の徹底
- ・生徒へのはたらきかけ
 - ① ロングホームルームや集会で、精神面の教育。
 - ② 生徒会へのはたらきかけ……独自の運動を養成。
 - ③ 実技指導として神奈川県警主催のヤングライダースクールへの参加。

・保護者へのはたらきかけ

- ① 免許取得に関して子供との話し合いの進め方に関するパンフレットを配布。
- ② 「アルバイトをしてバイクを買うのはやめさせてください」と申し入れる。
- ③ これから免許を取る者については、家庭での話し合いを十分した後、三者面談をして決める。

・届け出制は今でも続いている

免許の届け出をしていないことが判明した場合、保護者召喚。学校長説諭。免許証3カ月学校預かり。

・通学にバイクを使用したときの指導はより厳しい内容になった。

・無免許運転に対しては、相当厳しく指導している。(学校の交通安全指導に従わないだけでなく、反社会的な行為であるため)。

・学校に申請書を提出する場合、親子で十分話し合ったことが前提となっている。

それによって三者面談の日が担任から通知されて、面談の後、申請を受け付けるかどうかを決める。担任が捺印して学校に提出すれば、申請は済む。免許を取ったら取得届けを出す。

(3) ヤングライダースクール

秦野と伊勢原の各警察署で行い、近い方に行くように指導。

なお、ヤングライダースクール開催の実績は、平成3年度で計8回であった。

P T Aの安全福祉委員会が参加者にテレホンカードを配布して、動機づけを行っている。

受けそこなった生徒については2学期末の放課後に学校でビデオを見せる(昨年度は27名くらい)。その後、原付免許の試験を受けさせる(45点以上が合格。不合格の時は再試験)。

(4) 交通教育を年間計画の中に体系的に位置付けることについて

ロング・ショートホームルーム、学年集会などを年間計画に位置付ける。また、免許保有者に対しては、課外活動としてヤングライダースクールへ参加させる。

(5) アルバイトとバイクとの関係

アルバイトは届け出制で、休業中に限って認めている。その内容によっては、時間帯、職種を変えるように指導する。授業期間中に行っている生徒については、保護者と本人に担任指導がされる。

アルバイトはバイクと違い、高校生が3年間を無事過ごすのにバイクほど命に関わる問題ではない。しかし、バイクを購入するためにアルバイトをして学業がおろそかになったり、アルバイトの行き帰りにバイクを使って事故を起こしたりして、学校生活に大きな影響を与えている。

(6) その他生徒・保護者の反応で気づいた点

- ・バイクに乗らない子もロングホームルームの交通教育は無関心ではない。(今現在乗って
いなくても、自分が将来原付などに乗る機会があるのを知っている)
- ・昔は「家で承知しないので、学校で子供に厳しく罰を加えて、乗らせないでください」
というのがあったが、最近ではあまり見かけない。

3) 「かながわ新運動」転換後の教育・指導上の変化など

(1) 生徒の行動

以前ほど無茶な運転をする子がいなくなった。新運動以前は「乗るな」だけだった。現在は、「乗るなら、こういう乗り方をしなさい」と教える。事故にあえば大変だということがわかってきたらしい。

(2) 保護者の意見

親同士のぎくしゃくした関係はなくなった。

以前は、禁止されているバイクに乗っている近所の子を見かけると、「あの子の親は全然指導力がないんだ」と言われ、肩身の狭い思いをしたが、それがなくなったようだ。

(3) 先生方の意識・負担

生徒との不毛な言い争いがなくなったことで、精神的な負担は軽減されたが、交通教育のための指導時間はかなり増えた。

(4) 生徒と教師との関係

不信感、不毛な言い争いがなくなった。

(5) P T Aと教師との関係

P T Aの「安全福祉委員会」は以前は、「免許を取らせないようにしましょう」という呼び掛けをやっていたが、徹底できなかった。新運動になってからは、ヤングライダースクール参加の呼び掛けなどを行って、有機的に機能している。

(6) 地域社会との関係

- ・以前は乱暴な運転をする生徒がいて、以前の勤務校である南が丘高校時代には町の住民から苦情をもらったこともあった。

「学校で禁止しているのに、おたくの学校の生徒がバイクに乗っているのを見た。どんな指導をしているのか」という電話もあった。

- ・最近では、乱暴運転する生徒も減り、また、バイクを運転しているだけで苦情を言われることもなくなった。

また、ヤングライダースクールなどの結びつきで、警察との連携が深まった。

4) 今後の「かながわ新運動」にかかわる問題

これまで、禁止による交通事故防止ではなく、教育による事故防止ということで進めているが、現時点での課題として、次のような点が挙げられるであろう。

- ① ロングホームルームの時間が足りない
- ② いかにすすめるべきかという体系化された交通安全教育のマニュアルがない
- ③ 日曜日に開催されるヤングライダースクールに参加したがる生徒が多い
(自分のためのヤングライダースクールという意識がまだ低い)
⇒本校では免許取得者全員に参加を義務付けしている
- ④ 教師主導型交通安全運動になっていて、まだ生徒会などが独自の運動をするところまでいっていない。
- ⑤ 規律意識や家庭の保護能力の低い生徒の多くいる学校の事故を今後いかに減らしていくかが問題（年間の事故件数が50件を下らない高校がかなりある）。

3 小池教諭インタビュー調査（平成4年11月25日実施）

1) 「4 + 1 ない運動」推進時の実態・問題点

(1) 生徒・保護者に対する周知方法

新入生を対象に、入学前説明会、入学式の折に「4 + 1 ない運動」の趣旨を伝達し、違反すれば指導措置（謹慎など）もありうることを周知徹底させる。

(2) 違反した生徒に対する対応

免許なしに事故を起こしたり、所持が発覚した場合などは、何日かの特別指導が行われたりした。

(3) 生徒、保護者、教職員の意識

- ・教職員は「4 + 1 ない運動」の趣旨を受け入れた。教職員の間では議論はあったが、実施されていた。
- ・異を唱える保護者は少なかった。
- ・生徒は、反発よりもむしろあきらめもあり、無関心に近かったように思われる。

(4) 成果と問題点

- ・「4 + 1 ない運動」発足当初は、事故件数が減ったことで、一応の成果有りとみるべきではないか。
- ・しかし、同時に、「乗らないぞ」という自主的な運動が展開されていたのではなく、安全運転指導も含む方向へ変革していった。

2) 「かながわ新運動」への移行時の方法・内容

(1) 強化・特別活動

「生徒指導」については、3年程前から「交通安全推進委員会」が主に行っており、「学級指導」として定着するに至っていない。その意味では、平成4年6月に生徒会主体の「交通安全委員会」が発足したことは、特筆すべき進展であろう。

(2) ヤングライダースクール

現任校は、平成4年10月に初めて参加した。生徒20名が参加した。(このうち10名は免許非保有者だったが、にもかかわらず、運転は上手だった。今後はこういう問題への視点も必要であろう)。

(3) 交通教育の年間計画

「交通安全日」(毎月)や「交通安全週間」を設定したり、また交通講話(全体・学年別)等による企画を実施している。

(4) 保護者からの相談事項

バイク免許取得については、あくまで家庭での親子の話し合いの結果を尊重することとしている。なお、保護者から教員に相談が持ちかけられれば、そのつど担任が話し合いの場を設定・指導する。(年間だいたい2～3件程度の相談がある。)

3) 「かながわ新運動」転換後の教育・指導上の変化など

基本的姿勢としては「4+1ない運動」の精神は尊重しながら新運動へ取り組んだが生徒の行動、保護者からの意見、先生方の意識など、交通教育の観点からみて、だいぶ好転したといえよう。たとえば、生徒と教師の間では、以前は二輪の話すらできなかったが、それが可能になったことにより、意思の疎通が良くなったといえよう。

4) 今後の「かながわ新運動」にかかわる問題

今後数年間は、「かながわ新運動」の理念をさらに周知させてゆく必要があるだろう。交通安全運動の推進は、「生徒主体、家庭での指導、学校での教育」がポイントになるだろう。

4 島教諭インタビュー調査(平成4年11月27日実施)

1) 「4+1ない運動」推進時の実態・問題点

(1) 当時の職員会議において、「学年集会、終業式などでバイクの危険性を理解させる」という県の通知に関して議論された形跡は見当たらない。

(2) 違反した生徒に対する対応

- ・55年9月26日の職員会議で交通安全推進委員会の設置が決定されているが、その後の具体的な活動内容・活動計画については明記されていない。
- ・55年12月17日の職員会議は、違反した生徒の免許をあずかる等の取り決めが職員会議でなされた様子だが、5年前(島先生赴任当時)はバイク免許はむしろ黙認されていた。したがって、バイクに乗っていることが学校に知れても、特に罰則はなかった。(但し、通学には使用禁止)

(3) 生徒、保護者、教職員の意識

生徒が禁止されているバイクに乗ることに関して、保護者から教職員に対しての要望や

苦情の声は特にはあがらなかった。また、教職員もバイク禁止を徹底的に守らせようという姿勢はなかった。

(4) 成果・問題点

成果・問題点としての評価は別として、学校が事実上「黙認」していたことで、現実的には多くの生徒がバイクに乗っていた。

2) 「かながわ新運動」への移行時の方法・内容

(1) ホームルームや全体集会

クラスごとに交通安全教育用のビデオを見せる（1～2クラスごと）。

(2) ヤングライダースクール

まだ参加していない。参加するには教職員の意識がまだ統一されていないように思われる。また、生徒に参加義務付けを課すと、教員からかなりの反発が予想されるだろう。

(3) 保護者からの相談事項

特にバイク問題に関して相談を受けたことはない。以前から学校が黙認に近い形で対応してきたので、「かながわ新運動」への移行時においては、生徒・教員ともにバイクに対して何の抵抗感もなく受け入れたのだが、保護者の意識もこれに近かったのではないと思われる。

(4) 三者面談

保護者から他の面で相談を申し込まれることはあるが、二輪車の問題についての相談はほとんどない。

3) 「かながわ新運動」転換後の教育・指導上の変化など

(1) 生徒の行動

転換時には、「これでバイクに自由に乗れるんだ」という評判はたったが、元来隠れて乗っていたので、表立った変化はなかった。

(2) 先生方の意識・負担

学校が交通安全教育を積極的に推進することに対しては、今なお抵抗感を感じる先生が少なくない。バイク問題について、興味のある先生とない先生との間のギャップは大きいと言わざるを得ない。

(3) 生徒と教師との関係

「かながわ新運動」以前からもバイクについては黙認に近かったので、生徒と教師との関係が変化したという印象はない。（「かながわ新運動」以前も、「おまえどんなバイクに乗ってんの？」などと教師が生徒に尋ねることができる雰囲気があった）。

(4) PTAと教師との関係

「あそこにバイクを止めているのは、おたくの生徒じゃないですか？」といった住民か

らの忠告はあるが、特に強い苦情があるわけではない。この点についても、「かながわ新運動」の前後で、あまり状況の変化は見られない。

4) 今後の「かながわ新運動」にかかわる問題

- ・正式なカリキュラムのなかに交通安全教育を組み込まないと、浸透しがたいであろう。
- ・交通安全教育と同時に生徒の生活指導全般に対して教育することも必要であろう。そのためにはまず、規則正しい生活を確立させるべく、家庭での指導を強化することも必要であろう。

5 まとめ

このインタビュー調査から明らかになったのは、高校側の「かながわ新運動」を受け入れる姿勢に違いがあったということである。交通安全教育に熱心な高校とその他の高校で、「かながわ新運動」の浸透度に濃淡があるであろうことは、この調査実施以前から想像されたことだった。進学校と就職率の高い高校とでは、交通安全教育に対する興味・必要性に差があると想像できたからである。

今回の調査は、前述したように三人の熱心な交通安全教育担当の先生方を対象に行なわれ、その意味では、交通安全教育、ひいては「かながわ新運動」に対する理解の深い、経験の豊かな先生方であることは共通していた。しかし、各先生方の前任校、現任校での取り組み方などについてのお話を聞くと、取り組み方の姿勢は、各学校の個性に大きく依存するのではないかということが読み取れるのである。

学校の個性とは、「かながわ新運動」以前からの交通教育に対する経緯、生徒の生活指導に対する対応方法、生徒の生活行動に対する意識、などによって学校ごとに違った現われ方をする。したがって、バイクの一律禁止を解いた「かながわ新運動」に対しても、これらの個性の違いが出てくるのだろう。今後、交通教育としての「かながわ新運動」が進展・浸透してゆくためには、このような学校・生徒などの個性に応じた運動の展開を進めることが必要となるに違いない。なぜなら、例えば二輪車免許の取得については、生徒自身の主体性ならびに家庭での話し合いの結果を尊重し、「生徒の個性を踏まえた二者面談・三者面談」等を行なうという姿勢が「かながわ新運動」の主旨である（巻末付録6「交通安全指導について（通知）」参照）。そうである以上、生徒・家庭・学校の取り組みが運動の有機的・継続的な展開の前提条件となるからである。したがって、学校・生徒などの多様性に目を向けた上で、このような多様性に応じて生徒自身の主体性を引き出し、保護者の意識の深化を促すことが重要になることが推測される。

ホームルームや学年集会などによる指導を今後も継続・強化すべきか、あるいは、生徒会などの生徒独自の運動に比重を移すべきか、といった問題は、それぞれの学校のおかれている状況に応じた選択をするべきである。

さて、このような多様性を踏まえて、「かながわ新運動」は今後さらに浸透・進展してゆく必要がある。そのためには県下のすぐれた実践事例、ならびに研究調査結果に基づく成果を全県に浸透させることも重要になってくる。現在まで神奈川県高等学校交通教育研究会などが担ってきた役割が、今後はさらにその重要度を増すであろう。それぞれの学校で独自に積み重ねられてきた経験や成果を相互に、自由に活用することは、新運動の主旨に沿ったものであり、そのためには、必要に応じて情報の選択・意見交換を効率的に行ない、各学校（教員）によって蓄積された経験・ノウハウならびに有効なカリキュラムと、これを適宜に提供できるセンター的な役割と機能が、今後ますます不可欠となることが予想される。

（新井 邦二郎、岩渕 制海、岡野 道治）

第3節 地区別交通安全集会による取り組み

ここでは、地区別交通安全集会について、その設定経緯や位置付け、さらに全体的な開催状況、個別に調査した同集会の具体的な展開内容、そして従来のもものと比較した中での考察を、調査者の感想も加えて述べる。

1 設定の経緯と位置付け

神奈川県における「地区別交通安全集会」は、第2章でも述べたように、昭和59、60年度の二輪車事故防止対策事業の「各種討論会」をルーツに、新運動転換以前から行われているものである。

すなわち、「新運動」転換発表の前年、同64年（平成元年）＝'89年から、今日と同じように県下10地区ごとに集会が持たれている。この時、各集会とも、生徒・保護者・教師の参加を得て、高校生の交通事故防止を目指して盛況の中に行われたと報告されている。ちなみに、後節で触れる「ストップ・ザ・交通事故 高校生大会」についても、同年10月、横浜市・関内ホールにおよそ700人が集い、高校生自身の進行によって実施されている。

したがって、新運動への理解——とりわけその「実践面」を訴求し、常に論議を深めながら文字通り運動としての盛り上げと浸透を図るべく位置付けられている地区別交通安全集会は、「ストップ・ザ・交通事故 高校生大会」の開催、さらには次項で詳述する平成3年度からの「地区別交通安全父母集会」とともに、いわば「集会三本柱」としての重要な役割を担い、「かながわ新運動」の特徴でもある三者一体の「地域意識の盛り上げ」を図る上で欠かせないものとなっている。

2 開催状況と内容

平成4年度における同集会は、表3-2に示すように、県内10地区で行われた。いずれの集会も、高校生・保護者・教師の三者が参加し、その参加人員、運営形式、開催場所などは、地区内

表 3 - 2 交通安全地区集会開催状況

(平成 4 年度)

地 区	期 日	会 場
横浜北	平成 4 . 11. 21 (土)	県立青少年会館
横浜中	平成 4 . 11. 7 (土)	横浜市教文センター
横浜南	平成 4 . 11. 21 (土)	横浜市婦人会館
川 崎	平成 4 . 10. 3 (土)	川崎市福祉センター
横・三	平成 4 . 11. 21 (土)	横須賀労働福祉会館
湘・鎌	平成 4 . 10. 3 (土)	藤沢市労働会館
中	平成 4 . 10. 3 (土)	秦野市文化会館
県 西	平成 4 . 9 . 19 (土)	開成町町民センター
県 央	平成 4 . 10. 31 (土)	厚木市総合福祉会館
県 北	平成 5 . 1. 23 (土)	相模原市教育会館

表 3 - 3 地区別交通安全集会の開催テーマなど

(平成 3 年度)

地 区	開催テーマ・スローガン
横浜北 (11月30日)	「ストップ・ザ・交通事故 高校生大会」 ＜かながわ新運動とわたしたちの交通安全＞
横浜中 (9月14日)	「横浜中地区交通安全集会」 ＜交通安全、わたしたちが主役＞
横浜南 (12月21日)	「横浜中地区交通安全推進集会」 ＜交通事故防止をめざして ルールを守ろう＞
川 崎 (11月16日)	「川崎地区高等学校交通安全推進集会」
横須賀・三浦 (10月26日)	「交通安全を私たちの手で」
鎌倉・湘南 (9月28日)	「かながわ新運動と交通安全一車社会を生き抜くために、今、君たちに何ができるか」
平塚・秦野 (7月13日)	「第 3 回高校生・交通安全の集い」
県 西 (11月9日)	「若いいのちを守ろう」 ＜高校生の交通安全を考える＞
県 央 (9月14日)	「平成 3 年度 ストップ・ザ・交通事故 高校生大会」
県 北 (11月9日)	「県北地区交通安全集会」 ＜高校生の命を交通事故から守る＞

「神奈川県高等学校交通安全教育研究会」資料より作成

の高校数及びそこに特徴的な自転車事故にねらいを絞ったりすることや、さらには開催担当高校の担当者の意識なども反映して、さまざまな展開内容に分かれることもある。

全体的には、表 3-3 に示すような開催テーマ・スローガンをもとに実施され、平成 3 年度開催の主な構成項目を集計すると、①パネルディスカッション、②講演、③交通安全ゲーム&トークキング、④手記朗読、⑤シンポジウム、⑦交通安全〇×ゲーム=Q&A、⑧交通安全標語・ポスター入賞者表彰、⑨交通安全映画・ビデオ、⑩事故事例発表などがみられる。

また、具体的に、各高校からの代表者については、運転免許を所持したり二輪車利用を行っていて学校に「届け出ている生徒」に対して、教師側が働きかけて出席する形のほか、そのこととは関係なく、たとえば「生徒会主体の交通安全委員会」代表が出席する例もある。

もとより同集会は、前項で述べた位置付けの中で、その開催目的や内容なども個々の高校に持ち帰り、さらには個々のクラスでも交通事故防止問題が発展するようにとの意図で行われている。

たとえば、交通安全全校集会やホームルームなどでそのための時間が確保された場合、代表出席生徒が進行役となって地区集会での「交通安全〇×ゲーム」がそのまま進められることも可能である。

3 具体的な展開内容

平成 4 年度に行われた一つの同集会開催状況について述べる。

1) 県北地区交通安全集会 (1993・1・23相模原)

(1) 主催

県北地区県立高等学校長会、県北地区県立高等学校交通安全教育担当者会議、県北地区県立高等学校 P T A 連絡協議会。

(2) 協賛

神奈川県高等学校安全振興会、相模原西ロータリークラブ。

(3) 主催・共催者の挨拶趣旨

- ・三者で交通安全を考えようと今年で 4 回目の開催。ルールを理解し技術を持つ人が安全プレーヤー。
- ・全国が「3 ない運動」を継承する中で、触れ合い教育を目指す神奈川は「新運動」に移行した。二輪車事故防止は大切。
- ・高校での総合安全を意図する中で、このような集会が開けるのは進歩。生命は自分達で守ることの大切さなどを友達にも話してほしい。
- ・生命を失うのは社会損失。今日の講演内容をビデオ収録して各高校に配るという社会奉仕をさせていただく。

(4) 時間配分など

全体で2時間強。まとめも含め全挨拶時間はおよそ20分。交通安全クイズは25分ほど。講演は質疑も含め1時間30分ほど。地区内18高校からの参加者は、およそ250人。

(感想)

集会開催に伴う経費には県費補助などはないという。この点、一考を要すると思われる。

(5) 交通安全〇×クイズ

「あなたの知らない交通常識」をテーマに20問のクイズを実施。それを解説するとともに成績優秀者にテレホンカードなどを贈呈という趣向。あらかじめプログラムに問題&正解(綴じ込み)を印刷。筆記具も封筒の中にある。さらにプログラム表紙に〇と×を描き、正解と思ったら表側、間違いだと思ったら裏側を掲げる方式。出題は、高校生事故件数・死者数をたずねたり、保険と補償問題、交通規則などに関するもの。

なお、会場には生徒からの募集の自転車事故防止を訴えた「地区大会ポスター」掲示も。

(感想)

- ・“ノリ”が良く参加者を引っ張る。この進行は、われらが先生→理科教師。県北地区の交通安全クイズの第一人者だという(司会者紹介)。
- ・交通安全教育研究会のメンバーでもある。こんな先生がもっと増えてほしい。
- ・講演時間を少し削り、そのクイズと解説の時間を増やすべきだったとの印象を持った。

(6) 講演「ホントのことを知っているかい？」

著名なバイクジャーナリストと国際A級ライセンス所持のプロライダーとのトーク形式によって進められた。壇上に自転車とスクーターを持ち込み、生徒を跨がらせたりしてのスピーチ。「正しい知識とトレーニングが安全運転の決め手」と訴えた。今度からは実技的な形での開催を希望するとも述べた。

(感想)

- ・スピーチの歯切れも良く、身体をよく動かしての講演。しかし、訴えるポイントとそのつなぎの話題は、参加者特に主役である高校生にとってやや難解かつ不明瞭で消化不良気味。約1時間20分の後半では特に居眠りが目立った。
- ・トーク相手も、打ち合わせ不足の感は別として、レースに特別の興味を抱く生徒以外にとっては“高校生同年代のプロ”だからというだけでは訴求性が弱いのでは？
- ・同集会関係者が事前準備などに十分に努力したあとがうかがわれるだけに、同講演内容をビデオ収録して各高校に配るなどの現時点の指導教育レベルは、さらに高められる必要があろうと感じた。
- ・なお、来賓として神奈川県高等学校交通安全教育研究会会長が出席。一般席で終始熱心に聴講していたのが印象的であった。

2) 従来の集会との比較

平成2年度('90年)、すなわち「かながわ新運動」転換の年の秋に開催された「横浜中地区交通安全集会」をとらえ、とりわけ当時の会場雰囲気や新運動への理解・認識面と、今日との変化などについて考察する。

当時の地区集会と今日の全般的な同集会開催状況を比較して考えた場合、その変化面には以下のような傾向がうかがわれる。

まず、今日、新運動に対する理解が大きく進んでいると考えられる。たとえば、平成2年度の横浜中地区集会では、参加者特に生徒の中にある種の「とまどい」がうかがわれた。このことは、主催者側にもうかがわれ、その挨拶内容についても、今日の集会挨拶でみられるような《全国が「3ない運動」を継承する中で、触れ合い教育を目指す神奈川は「新運動」に移行した》というような、いわば自信を持てのスピーチはなかった。

一方、参加生徒の雰囲気であるが、当時の「4+1ない運動」批判の追い風を受けてだろうか、いわば大人側の自信のないムードに比べ、逆にある種の自信または「シラケ感」とでもいうようなものがあつたように記憶される。その「シラケ感」の中には、《本当に「4+1運動」を軌道修正するのか?》とでもいった気持ちがあつたのではないだろうか。

また、この時、「新運動の趣旨について」と題した講話もあつたが、その中身は、今日のよう新運動の流れに至ると予感させるようなスピーチではなかったように記憶される。あるいは、「二輪車の構造と運転技術と安全性」と題した講演が行われたものの、その講師は今日、《4+1ない運動と新運動転換後での「運転免許取得の規制・禁止」に対する変化面などに、当時、必ずしも正確な認識を持っていなかったし、新運動が昨今のような流れをたどるものとは考えていなかった。およそ2年間の変化は大きい》と述べている。

加えて、以上のようなとまどいと自信のなかった状況で行われていたのではなかったか、ということは、そのプログラム・配布資料の中身からも感じられる。

そこに盛られている担当高校からの挨拶文や生徒からの事故防止提言、交通安全宣言文、さらには高校生の交通事故の発生実態と特徴などの資料についても、「高校生の交通事故防止」という目的は今日の同集会と全く同じだとしても、そこには、何か重苦しい、そのみ一色といった感じが強くうかがわれたのであつた。

したがって、運動のいわば「端境期」にあたる当時と今日を比べた場合、前項でもみてきたように、たとえば、楽しくクイズ形式なども取り入れるなどの運営上の多彩さを始めとして、今日の集会は大きく飛躍していると考えられる。それらの進歩面で、とりわけ浮上してとらえられることは、交通安全教育の「重要性・可能性」に対する人々の認識の深まりであろうと考えられる。

第4節 地区別交通安全父母集会による取り組み

ここでは、地区別交通安全父母集会について、その設定の経緯や位置付けなどを述べる。また、個別にわたる二つの同集会の具体的な展開内容に関して述べ、合わせて、今後の新運動展開に関する全体的な課題点も含めた調査者の感想を記述する。

1 設定の経緯

同集会は、いわゆる「新運動」への見直しに合わせ、神奈川県立高等学校PTA連合会が平成3年度からの「新規事業」として設定し、以降、引き続き開催しているものである。

すなわち、高校生の交通安全問題は、各家庭なかんずくPTA組織が主体的に「新運動」を進めることが不可欠であるという立場から、同PTA連合会の各地区協議会と共催するほか、県立高校長会、県立高校地区交通安全教育担当者会議、県教育委員会の後援を得ながら実施しているもの。「新運動」移行に合わせ、県立高PTA組織が直接（単独）主催している点に特徴がある。

2 位置付け

かつて「4+1ない運動」は、中学校（校長会）も含めた文教関係団体等のいわゆる大人社会が、いわば寄ってたかって一方的に推進する形となり、この運動推進の客体者である当時の高校生にとっては、他県以上の厳しきで展開されることとなった同運動に対して、「学校・教育、家庭・社会への不信」とでもいうようなものを増幅させながら、今日につながってきたととらえられる。

しかしながら、「新運動」への軌道修正に際して、何よりもこの問題は父母＝保護者の主体性が求められるという観点のもと、地区ごとの交通安全父母集会展開事業を新設定し、それを、県中央PTA組織が直接（単独）主催によって進めているところに同県ならではの独自性と先見性が認められる。

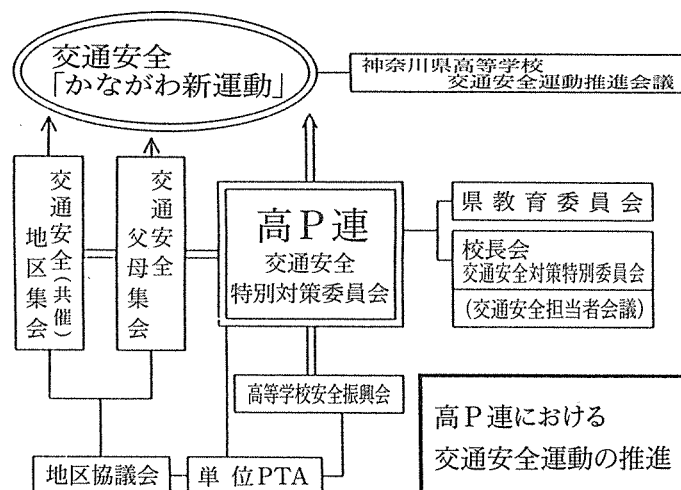


図3-2 高P連における交通安全運動の推進

そして、これら新規事業に取り組むことなどを述べている「高P連会報」（「かながわ新運動」特集号。平成3年6月25日付け）では、県立高P連における交通安全運動推進の流れを示す中で、父母集会開催を図3-2のように位置付けている。さらに、「できるだけ多くの保護者、特にお父様方の参加を」と呼びかけるなど、「新運動」の目指すところは各家庭の役割が大きく、そのための地区ごとの父母集会開催は、新運動のいわば牽引役としての重要な役割を担っているとまとめられる。

なお、この父母集会は、生徒・保護者・教師が一体的に参加し、生徒自ら企画・運営に関わって行われる「ストップ・ザ・交通事故 高校生大会」及び前節の「地区別交通安全集会」と、表裏一体的に位置付けられながら推進されている。したがって、いわば新運動移行に際してPTA組織が新たな行動を起こした点を象徴しながら、従来からの地区別交通安全集会に「上乘せ」して展開されているところに大きな特徴がある。

3 展開規模

平成4年度の交通安全父母集会は、従来同様、県内10地区に分かれて行われた(表3-4)。また、交通安全父母集会への参加人員(校)などは地区ごとの高校などで異なる。

表3-4 交通安全父母集会開催状況
(平成4年度)

地 区	期 日	会 場
横浜北	平成4.12.5(土)	神奈川公会堂
横浜中	平成4.9.5(土)	旭区民文化センター
横浜南	平成4.12.5(土)	横浜市開港記念会館
川 崎	平成5.1.30(土)	エポック中原
横・三	平成5.1.23(土)	久里浜行政センター
湘・鎌	平成5.1.30(土)	藤沢市労働会館
中	平成4.9.18(金)	平塚市市民センター
県 西	平成5.1.23(土)	開成町町民センター
県 央	平成5.1.23(土)	大和市中央文化会館
県 北	平成4.12.19(土)	相模原市あじさい会館

4 展開内容

平成4年度の県内二つの地区における交通安全父母集会の開催概況について述べる。

1) 中地区交通安全父母集会(1992・9・18平塚)

(1) 開催目的

- ・新運動の趣旨徹底を中心とした交通安全意識の啓発のため。
- ・併わせて、高校生の交通事故防止を目指したもの。

(2) 参加校と参加者

- ・平塚市及び秦野市を中心とした県中（なか）地区高校18校から、保護者代表（主にPTA役員）、一部高校からは、校長、教頭らの職員も参加して開催された。
- ・その参加名簿人員は196人。しかし、実質会場入場者は250人内外と認められる。
- ・当番担当校制で開催されているもの。

(感想)

- ・遅刻者、途中退場者も比較的少なく、また、参加者の表情にも傾聴ぶりがうかがわれ、予想以上の盛会状況と認められる。

(3) 開会式の内容

- ・全体としては2時間30分。開会式（30分）、講演（1時間）、研究・事例発表及び質疑応答（1時間）の内容で実施された。
- ・開会式では中地区高P連会長挨拶、会長高校長挨拶、来賓挨拶（県教委生涯学習課主事）などが行われた。
- ・その挨拶概要は、自らの体験をもとに高校生＝思春期の「疾風怒涛の時代」に対する理解を強調するもの、現時点の高校生事故防止への関心を高めるよう呼びかけるもの、3年目に至った新運動が今後どう根付いていくか正念場を迎えていると述べるものなどであった。

(感想)

- ・各挨拶者のスピーチとも、いわゆる紋切り型ではなく、参加者の傾聴ぶりがみられた。

(4) 講演の内容

- ・平塚署交通安全担当官が「交通安全問題について」と題して、高校生の交通事故発生状況を中心に、道交法改正内容などもスピーチした。

(感想)

- ・保護者に対してというよりも、運転者としての集会参加者にアピール。話法その他スピーチ内容はうまかった。
- ・難をいえば、当該集会の位置付け（新運動）を踏まえた交通警察からの「ひとこと」が必要ではないかと感じた。全体的には、企業従業員などを対象とした一般安全運転講習会でのスピーチ内容という印象が強かった。
- ・また、講演の内容からみて、免許更新時にメリットが付与される「特別講習」の価値があると考えられる。したがって、散会時、運転免許証に「受講済み印」を押すという手

順があれば、集会参加者の参画意識が一層期待できるものと思われ。このことの根底にあるのは、いわゆるタテワリ行政による限界であろうか。

(5) 研究・事例発表の内容

- ・「神奈川新運動に沿った取り組みについて」（高校生活指導部の交通安全担当教諭）と題した研究発表では、自分自身が新運動そのものを十分理解できていないと前置きした。
- ・教諭自身が高校生の頃、「4 + 1 ない運動」が展開されていたとのこと。新運動は広く環境問題なども包括して、交通社会との関わりやそのあり方を考えていくべきものでもあらうと述べた。

(感想)

- ・若い同教諭は進んで「加害死亡事故体験者」（四輪運転）である点を述べた。このような場所で自ら加害死亡事故体験を話すことについて、大きな「世代間格差」があるのではないか、といった感想を持った。
- ・「秦野市平沢地区におけるローリング族の迷惑について」（PTA＝主婦）は、ローリング走行の実態を紹介。子供の命を守ろうと訴え、親がしっかりしなければならないこと、子供は淋しいこと、先生だけに任せてはならないなどと強調した。

(感想)

- ・やや興奮気味の涙ながらのスピーチであった。そして、かつての全国の「三ない運動」及び「4 + 1 ない運動」は、このような「母親」の切実な訴えに学校当局や社会などが触発されて実施に踏み切られたものでもあろうと思われた。

2) 横浜北地区交通安全父母集会（1992・12・5 横浜市神奈川区）

(1) 開催目的と位置付け（プログラム文面より）

- ・一人一人が今交通戦争のただ中にいるという認識を新たにしたいと開かれる集会です。
- ・神奈川県では、今までの「4 + 1 ない運動」という高校生を交通戦争から隔離してしまう方向から、積極的に交通ルールを学ばせ守らせる「かながわ新運動」へと転換してまいりました。今年はその成果を問われる年といえましょう。

(2) 参加者・会場雰囲気

- ・横浜北地区の県立高校から保護者代表（主にPTA役員）を中心に参加。会場入場者はおよそ200人前後か。
- ・定時入場多し。途中退場者も比較的少なかった。参加者に傾聴ぶりがうかがわれた。「9・18中地区集会」とは、また異なった雰囲気で行われた。

(3) 集会の内容

- ・全体としては2時間30分。最初は交通安全映画「甘くみていませんか！ ミニバイク」

上映。

- ・主催・共催・来賓者の開会式挨拶要旨→高校生事故多い；新運動理解を；単位PTAそして家庭へ降ろせ。
- ・1時間20分の公開座談会の設定が特徴。パネラー5人には警察、損保、文教＝高校、ジャーナリストから。事故の場合の損害賠償に関して問題提起すべく損保関係者を招くなどパネラー選出面に腐心ぶりがうかがえる。
- ・パネラー発言内容で関心の高いものには会場から質問なども。各基調発言の要旨はプログラムに印刷してあり理解度を深めた。全体的には、《新運動＝高校生の交通安全は難しい問題だが、無関心では済まないことだ》といった公開座談会の開催目的を達したと認められる。

(4) 同集会などへの調査者の感想

- ・おひざもとである横浜市での新運動3年目の集会ということもあってか、主催及び共催者の周到な準備・企画ぶりがうかがえた。少なくとも、当番校だから、開催しなければならないことだから、といった消極的な側面は、その集会運営状況などにみられなかった。したがって、神奈川県全体の新運動推進側における当該問題への認識と意欲は、現時点で十分深まっている、深まってきつつあるものと推量できる。
 - ・また、新運動推進の立場にある関係者の多くは《新運動とバイク問題を短絡的に結びつけるな、バイク解禁ではない、交通安全指導の推進をするための運動だ》などと語るが、それはそのとおりだという反面、集会での各スピーチ、その配布・関連資料などの核心部分、さらには集会の主催及び共催者の挨拶内容、加えて集会参加者の意識、あるいは、今日までの「4＋1ない運動」から「新運動」に至る過程そのものにおいて、《新運動は、すぐれてバイク問題でもある》という感が拭えない。
 - ・クルマ社会化と交通事故発生が日常化している中で、同県の新運動推進に伴う当該集会及び一連のプログラムは、全国的にみても高く評価されるべき内容と斬新さをもっている。しかしながら、新運動そのものへの社会的要請でもある《高校生の特にバイク事故を十分抑止しつつ、将来への良好な運転者づくりを進めるべく交通安全指導・教育体制を新たに構築する》という点に関しては、およそ以下の諸点の是正を強力に進めなければ、現時点ですでに新運動の限界＝壁に突き当たっているのではないかと考えられる。
- ① すなわち、全国的な傾向でもあるが、同県高校生の原付・二輪事故死者の“ほとんど”は、免許取得後1～2年で発生している。したがって、単にこの年齢層の安全運転意識の欠如と呼べない如く、わが国の同免許取得及び再教育段階を含めた制度・内容の、より有効な機能の発揮や一層の高度化が不可欠となっている。さらには広く走

行・利用環境の改善が求められる。

- ② 家庭における主体的かつ当事者的な交通安全意識の醸成問題は別に考えた場合、新運動推進の主要部分の一つに「高校での指導・教育的対応」がある。しかしながら、新運動3年目の中で、特別活動やLHR時などでの交通安全指導がそれなりに進み、また、一部の高校において生徒と教師がともに運転実技講習に参加したり、生徒会に交通安全委員会を組織するといった望ましい方向がみられる半面、大半の高校においては今なお、「4+1ない運動」時と異ならない水準にあると推察される。そのことは、高校での指導・教育的対応を高めていくための、特に「制度的な改善策」が不足であることによるものと考えられる。したがって、いわば「考え方の新方向」を声高に叫ぶ中で壁に突き当たっている感じがある今、《高校生の特にバイク事故を十分抑止しつつ、将来への良好な運転者づくりを進めるべく交通安全指導・教育体制を新たに構築する》といった新運動の目的達成には、それでも努力しなければならないという点を十分確認しながらも、平坦でない道程にあると考えられる。
- ③すでに免許、バイクを持ってしまった高校生の安全運転指導には、いわゆる「思春期＝疾風怒涛の時代」の年齢層である点を踏まえて、他の一般的な二輪実技講習カリキュラムとは自ずから異なるものが求められる。したがって、他県に類例をみない年間62回＝延べ82高校＝2千人以上を対象（'92年度見込み）とした同県「ヤングライダーズスクール」展開内容についても、今後、その見直しを含めた一層の水準向上が期待されるところとなっている。

（岩渕 制海）

＜参考文献＞

- 1) (社)日本自動車工業会：モーターサイクル・インフォメーション、1989年12月
- 2) 神奈川県高等学校交通安全運動推進会議資料
- 3) 神奈川県高等学校交通安全教育研究会資料
- 4) 県北地区交通安全集会配布資料（1993・1・23相模原）
- 5) 横浜中地区交通安全集会プログラム（平成2年11月10日県立上矢部高校体育館）
- 6) 神奈川県高等学校PTA連合会：高P連会報「かながわ新運動特集号」、平成3年6月25日付け
- 7) 中地区交通安全父母集会配布資料（1992・9・18平塚）
- 8) 横浜北地区交通安全父母集会配布資料（1992・12・5横浜市神奈川区）

第5節 ストップ・ザ・交通事故高校生大会

1 設定の経緯と位置付け

平成4年10月17日、横浜市立横浜商業高等学校において、「ストップ・ザ・交通事故高校生大会」が開催された。

第2節で述べられたように、「交通安全地区集会」が神奈川県下10地区においてそれぞれ開催されるのに対し、今年で第5回目を数えるこのイベントは、全県レベルで高校生・父母・教師の代表らが参加する年1回の大会である。

大会の主要な目的は、「県内高校生自らが命の大切さと事故の悲惨さを認識し、交通事故防止に努めるとともに、交通安全にかかわる諸問題について広く相互に啓発する」ことにある。(註1)

「地区集会」が、各々の交通環境、学校・生徒の特性などの地域特性の枠内で企画・実施することにより「新運動」の地域内での主旨徹底をはかろうとするのに比べ、本大会は全県下において交通安全意識を「広く相互に啓発する」点に大きな特徴があり、また、同時に全県レベルでのイベントであるという意味においては、本大会はそれぞれの「地区集会」の集成ともいえるべき位置を占めている。

本年度で5回目を数える本大会は、すでに恒例行事になりつつあると言えるが、しかし、恒例化がマンネリに陥らず、むしろより一層の活性化・組織化・拡大の方向へ向けて努力されている。このことは、特に次のような点に現われている。

①第4回大会(平成3年)から、高校生が運営委員会に参画したこと

②第5回大会(平成4年)から、県立以外の高校の生徒・教員等が参加していること

①について言えば、「実行委員会」すなわち主催者側は、県教育委員会、県立高校校長会、PTA連合会などで構成されてはいるが、「実行委員会」のもとに置かれた「運営委員会」には各学校の生徒の代表が直接参加し、したがって、高校生が、当日の会場の受付・会場案内・総合案内・総合司会・シンポジウム司会など大会の運営を直接行なった。(註2)

次に②についてであるが、昨年度まで県立高校に限られていた参加者が、本年度から参加高校が拡張されて、横浜市立、川崎市立の高校も対象となった。また、これに関連して付け加えると、今回会場に横浜市立商業高校という県立以外の高校が選ばれたのは、過去4年間を振り返っても最初のことである。これを契機に、今後さらに大会の運営や参加に県立高校以外からの高校生・学校関係者が期待されている。

2 開催状況と内容

今回の大会の参加人員、テーマ、プログラムは下記のとおりである。

1) 参加人員 約1200名

2) テーマ

大会テーマ 「交通事故ゼロをめざして」

シンポジウム・テーマ 「広げよう新運動・みつめよう安全マインド」

3) プログラム

- (1) はじめの言葉「大会を迎えて」高校生運営委員 1 名
- (2) 講演「交通事故ゼロを願って―遺族のひとりとして―」
- (3) シンポジウム

- ① なぜ高校生の事故が増え続けているのか？
- ② 今こそあなどれない自転車事故！
- ③ わかっているのか、二輪車の危険性！
- ④ 高校生は事故防止にどう取り組むのか？

司会 県立高等学校生徒 2 名

フロア司会者 横浜市立高等学校生徒 4 名

パネラー 県立高等学校生徒 4 名

横浜市立高等学校生徒 1 名

スーパーバイザー（まとめ）

保護者 県立高等学校生徒の保護者 1 名

教員 大会運営委員長

- (4) 大会アピール 高校生運営委員 2 名

プログラムの中核をなすのは、一見して明らかなように、生徒自らが司会とパネラーの役を担い、また自由な討議の場であるシンポジウムである。このセッションでは、会場からの自由な発言・質問を受けて、壇上の高校生と相互に意見の交流がはかられた。会場にはマイクを持った高校生（フロア司会者）が 4 人待機していて、会場のあらかちからの挙手に対応したが、各意見を取りまとめながら進行させてゆくのも、壇上の生徒の代表である。したがって、今回の大会テーマである「交通事故ゼロをめざして」、とりわけ、シンポジウム・テーマの「広げよう新運動・みつめよう安全マインド」に沿って、運営を担う生徒代表がいかに聴衆の安全意識を喚起し、シンポジウムを実りある議論の場とするかが、大会の成否の鍵であると言っても過言ではなかった。大会に出席した 1200 名あまりの人員のうち、県内の高校生約 700 名、市立・私立の高校生約 70 名、保護者約 300 名、教員約 160 名（各校 1 名）である。これらの聴衆を、ひとつのテーマにひきつけ、かつまた、討論の進行に気を配る、という両面において、高校生自身による議事進行は成功したと言える。これは、選ばれた高校生自身の能力が優秀だったということのほかに、問題提起の仕方が的を得ており、準備の周到さが伺えるのである。

したがって、以下では、本大会の核心部分であったシンポジウムで出された意見を中心に記すこととする。

まず、司会者が、神奈川県の高校生の昨年度の事故件数が5千4百件も起こったという事に聴衆の注意を向けさせて、「なぜ高校生の事故が増え続けているのか」、「どうすれば高校生の事故は減るのか」という問題提起をした。さらに、「自転車事故の危険性」、「バイク事故の危険性」、「高校生の事故への取り組み方法」等の各論点をパネラーが順次提起する方法で進行された。

高校生の事故が多発している状況について、パネラーの高校生は、「バイクはアルバイトなどで簡単に高校生にも購入でき、乗る前は乗ることしか考えておらず、初心者が技能の劣ることを知ろうともせず、任意保険に入ろうとしないなど、事故の危険性に気づかないことが無謀運転につながっているのではないかと問題を提起した。これに対し、或る保護者から事故の危険性について次のような意見が出された。「息子が接触事故で怪我をしたとき、初めて事故というものが身近に感じ、生命の大切さをしみじみと親子で話し合った」また、「原付の法定速度が、自動車の多い県道などでも30キロに制限されている事は危険だが、これについてどう思うか」という会場からの質問は、法規が現実の交通事情から解離しているのではないかと、という問題提起だったが、パネラー役の生徒の一人は、「30キロで周囲の自動車に混じって走るのは危険だと思うので、自分は原付ではなく、自動二輪の免許を取った」と述べ、自分の免許取得時の判断基準のひとつが安全意識に基づいていたことを示した。二輪車運転の経験のある教員からは「免許を取得したことが即ち免許皆伝なのではなく、初心者のうちは常に未熟であることを意識する必要がある」と、免許取得後2年以内の初心者は特に安全に注意する必要があることが強調された。

続いて、自転車の危険性については、自転車事故の年齢別発生件数は十代が第一位であると問題提起がなされたあと、自転車および周囲の自動車などのルール無視による事故が多いことについて討議が行なわれた。

さらに、「バイクの危険性」、「高校生は事故を減らすにはどうしたら良いか」などについて活発な意見の交換が行なわれた。二輪車免許を取得したばかりで実技講習に参加したら、「初めて自分の運転技術の未熟さがわかった」というパネラーの実体験をもとに問題が提起された。これに対し、「かながわ新運動」に移行した今こそ、「学校での安全教育」や「警察や地域での協力のもとに技能講習」を行なうなどして対策が必要であるとの意見が保護者から出された。会場の保護者のひとりには、「バイク通学が全面的に禁止されているのはおかしい」という意見を述べて、場内の高校生の拍手を受けた。これに対し手を挙げた教師からは、「バイク通学は、学校の駐車場などの管理上の問題が多すぎるので、今のところ賛成できない」という回答がされた。また、同じく教師の意見として、「交通道德など、技能以外の座学については学校でも教育すべき」等の意見も出された。

これらの意見は、生徒のみならず、教師、保護者からも次々と出された。この事は、なぜ自分

は（生徒は、子供は、）バイクに乗ろうとするのか、乗ったときに事故を起こさない、事故にあわない為には何が必要なのか、等について真摯に考えている証左であることがうかがわれた。

3 まとめ

シンポジウムで提起された問題、および会場で挙手して述べられた参加者の意見は、どれも自己の体験に基づく意見・問題提起であった。これはまた、「かながわ新運動」の推進者だけが持つ問題意識なのではなく、交通教育、ひいては高校教育に密接に関連した内容であり、まさに本質的な問題であったといえる。いくつかの例を挙げるならば、初心運転者の事故率の問題は、現行の免許教習の内容にかかわる行政上の重要課題でもあるし、交通教育を学校で行なうことの是非とその内容に関する論議は、そのまま学校教育の在り方に繋がる大きな問題である。

さて、このような本質的な問題について、ただ一回のシンポジウムから具体的な結論が出ないことはむしろ当然のことであり、また、この大会の主旨が具体的な結論付け等にあったのではないことも明らかである。要するに、生徒の「交通安全意識を深め」、教師と保護者が「相互に協力・連携」するという「かながわ新運動」の意識を喚起することが今大会の本来の目的である。そしてその意味において本大会は今後の「かながわ新運動」の展開に重要な役割を果たしている。

ところで、平成元年以前において、すなわち、「かながわ新運動」が発意される前においては、二輪車の安全教育の在り方についての論議はありえなかった。このような二輪車の禁止のもとでは、二輪車に乗らないことが前提にあり、「安全への意識」を深めることは即ち「二輪車に乗らない」という事にほかならなかった。したがって、このような二輪車の一律禁止という条件のもとでは、安全に対する意識が本来各個人の備えている内面的な活動であることが忘れられ、バイクそのものが危険の唯一の原因であると短絡的に結論付けられていた、と言っても過言ではないだろう。

高校生がバイクに乗るという責任感を自ら感得し、安全に走るためには自分に何が欠けているかを考えることが「かながわ新運動」の目的のひとつである。生徒自身がこの大会の運営等に参画したことは、今後の「かながわ新運動」が生徒が自律的に考えるための契機であると思われるし、これは将来「かながわ新運動」そのものが、安全意識に目覚めた高校生の自発的な運動となるための重要なイベントである、と思われる。

註 1

神奈川県教育庁指導部高校教育課、「『ストップ・ザ・交通事故高校生大会』実行委員会の設置及び運営に関する要綱」

註 2

神奈川県教育庁指導部高校教育課、同上。

「運営委員会」は、「実行委員会の決定に基づき、大会の運営要領の策定とともに、準備及び当日の運営に当たる」とされている。

なお、高校生自身が運営に当たる当大会は、次のような新聞記事においても紹介された。

「高校生のバイクを禁止する「3 ない運動」を見直して、交通事故防止のための新運動を展開している神奈川県で、高校生たち自身が参加する大会が十七日、開かれる。この大会は県教育委員会などの主催だが、運営は高校生たちが当たる。」（ストップ・ザ・交通事故高校生大会」、毎日新聞、平成 4 年10月 9 日）

第4章 在校生と卒業生に対する意識調査

「かながわ新運動」が高校生にどの様に受け止められ浸透してきたかを知るために、在校生並びに卒業生に対して質問紙法による調査を行った。

第1節 調査の方法と対象者のプロフィール

1 調査の方法

調査対象の設定と方法は以下の通りである。

1) 在校生

「かながわ新運動」が行われている県立高校の中から、運動の取組みが比較的進んでいると思われる学校3校、中程度の学校4校、やや遅れていると思われる3校の計10校を選び、各々2年生の2クラス全員に対し担任の先生を通して「在校生用調査票」を配布回収してもらった。そのため回収率はほぼ100%に近いものとなっている。調査時期は1992年11月。

2) 卒業生

関東にある国立大学2校、私立大学3校の1、2年生に対して「卒業生用調査票」を約300部ほど配布回収した。また同じ関東にある専門学校に約200部の同調査票を配布回収した。

回収票の中から神奈川県にある高校の出身者を拾い集めたところ、大学生は71名（内女子1名）、専門学校生32名（内女子2名）あった。そこでサンプル数の少ない女子を除き男子のみ50名を神奈川県出身者サンプルとした。次に他県高校出身者サンプルから女子を除き、大学生7対専門学校生3の比率でランダム・サンプリングを行い、神奈川県卒業生と同じ数の50人を他県出身者サンプルとした。調査時期は1992年12月から1993年1月の間である。

2 分析の対象とした者のプロフィールと免許取得の状況・乗車状況

1) 対象者の属性

在校生の男女比は（図4-1）のように男子63.0%、女子37.0%である。

卒業生は上のような操作を行ったため全て男子となった。

年齢構成は（図4-2）のように、在校生は全て2年生である。

卒業生は19歳から21歳までが全体の94%を占める。

在校生はすべて県立高校生である。課程別（図4-3）には全日制普通科が71.5%と最も多く、ついで全日制職業科28.1%、定時制は0.1%となっている。

卒業生には私立高校出身者が31.0%含まれている。また課程別では全日制普通科89.0%、全日制職業科10.0%、その他1.0%となっている。

因みに神奈川県で「かながわ新運動」が実施されたのが平成2年4月からなので、これら

の卒業生の大半が高校在学中にこの運動を知ったことになる筈である。ただ既に述べたようにこの運動は県立高校を中心に推進されてきたので、私立高校卒業生の場合はそうした教育を受けていない可能性もあり、従って二輪車が依然として禁止されていた人も多いと思われる。

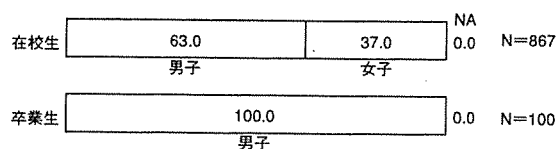


図 4 - 1 性別構成

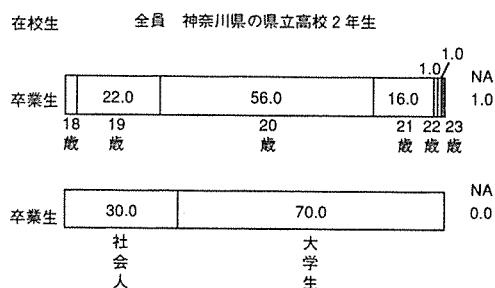


図 4 - 2 年齢・現在の状態

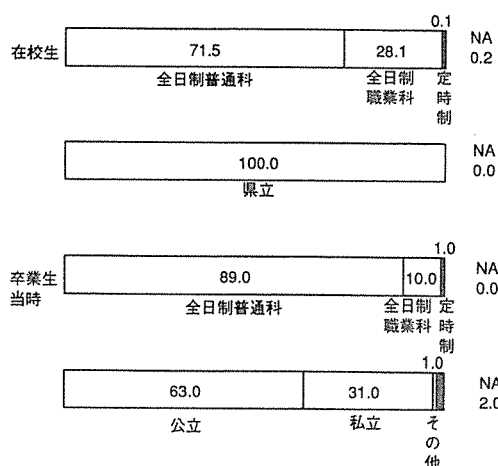


図 4 - 3 高校種別

2) 免許の取得

設問方式が若干異なっているので単純な比較はできないが、免許取得状況（図 4 - 4）は、在校生の場合「原付のみ」が21.3%、「自動二輪（当然原付も可能）」が9.9%で3割を超える者が二輪の免許を保有している。

他方、卒業生については高校当時を振り返ってその時の免許取得状況で回答してもらった。それによると「自動二輪」の免許を取っていた人が23.0%、「原付」をもっていた人（これには「自動二輪」を持つ人も含まれる）が33.0%となっている。卒業生には女子が含まれているので在校生の性別クロス（図 4 - 5）をとってみると、男子では在校生の方が約5%程度づつ免許保有率が高くなっている。

次に卒業生を神奈川県の高出身者と他県の出身者に分けて見ると（図 4 - 6）のように、いずれも4%ほど神奈川県卒業生の方が免許保有者が多くなっている。ただ別の見方をすれば、二輪免許取得が禁止されていることが多い他県の卒業生といえども、神奈川県の卒業生とさほど変わらないほど免許を取得しているのだということもできる。

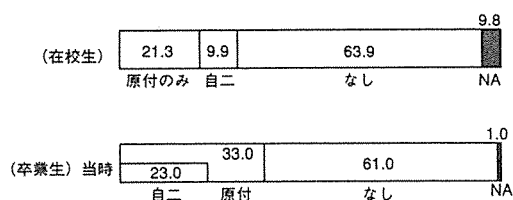


図 4 - 4 免許の有無

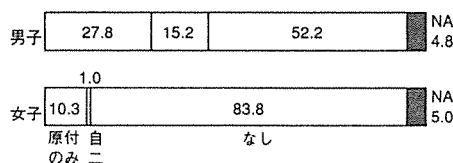


図 4 - 5 属性別免許の有無 1 (在校生)

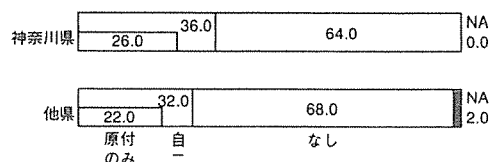


図 4 - 6 属性別免許の有無 2 (卒業生)

3) 免許取得の動機と取らない理由 (在校生)

在校生に対し免許取得の動機を13項目挙げ、それぞれがどの程度重要な要因だったか聞いてみた。その結果を大きい順に並べたのが(図4-7)である。神奈川県の県立高校でも通学に二輪を使うことは原則として禁止されているので、「通学に使うため」という項目を免許取得の動機として挙げた人はほとんどない。動機で最も大きいのは「通学以外の日常の足として使う」で、「大きな理由」は67.5%、「ある程度大きな理由」は19.2%となっている。以下、「遊びに使うため」、「二輪で走るのが好き」、「四輪免許をとるまでのつなぎとして」など、どちらかというとな要不急な要因が続くが「家の仕事やアルバイトに使う」などといった実用的な動機も小さいわけではない。

各要因について免許の種類別にみたところ、全般に原付より自動二輪の取得者の方に重要度が高くなっている。唯一その中で原付免許取得者の重要度が大きかったのは、(図4-8)のように「なんとなくとった」というものである。重要度に差があまり見られないのは「通学以外の足として」、「仕事、アルバイトに必要」、「遊びに使う」、「友人・知人に勧められて」、「親に勧められて」などの要因である。一方自動二輪の免許取得者が特に重要だと考えているのが「二輪で走るのが好き」、「メカが好き」、「カッコがいい」、「将来仕事に必要」などである。全体としてどちらかというとな自動二輪免許取得者のほうが趣味的な動機が強いように思われる。

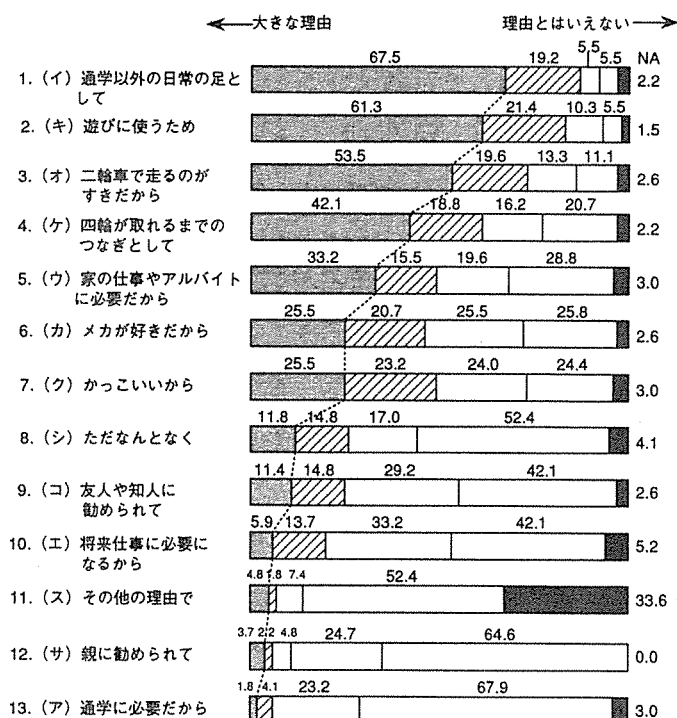


図 4-7 免許をとった動機 (在校生全体平均)

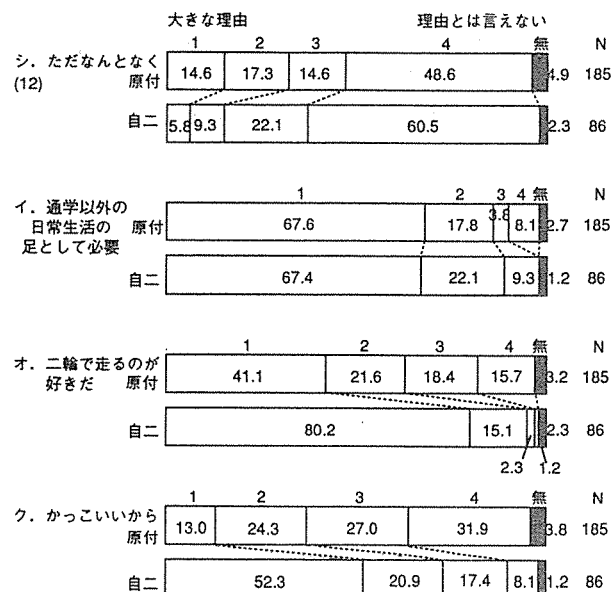


図 4-8 免許をとった動機 (免許別例)

4) 免許取得希望 (在校生)

現在免許を持っていない在校生554名(63.9%)に対して、いまそれを取りたいかどうか(図4-9)聞いてみた。それによると約半数の52.2%が「取りたいとは思わない」と答えているが、これは逆にいうとそれ以外の半数が取りたいと考えていることになる。

今免許が欲しい人の理由は、先に紹介した免許を持っている人のそれとほぼ同じなので結果は省略するが、今欲しいがまだ取っていない人と今のところ取るつもりのない人についてその理由(図4-9の下段)を聞いているのでそれを紹介しておこう。

今免許を取りたいが取らない人の理由の第一位「ヒマがない」(42.9%)からである。第二位は「父母の反対」(29.4%)、以下「経済的理由」(28.2%)と続くが、「いずれ取る予定」(26.1%)とした人も多い。他方運転への不安や安全の問題を挙げる人は少数しかいない。また親や親戚、先生などの反対を理由に挙げる人はあまり多くはないところからみて、彼等も受験勉強が終り貯金が溜まれば免許を取る人が少なくないと思われる。

他方、今二輪の免許を取得するつもりのない人の理由は、第一位が「興味がないから」で175人(60.9%)に達する。この人達こそ正真正銘二輪に興味の無い人達なのだが、それは今回調査対象となった在校生総数867名の20.2%にしかあたらない。つまり残りの8割は何らかの機会に免許を取得したいと考えていることになり、高校生の二輪に対する志向性やニーズの高さを物語っているともいえよう。なお「危険だから」とする人が33.9%あるのも注目さ

れるが、かといってそれが大勢を占めているわけでもない。また親などの反対や「特殊な目で見られる」といった外的要因を挙げる人は極めて少ない。高校生にとってもはや二輪は特別なものではなくなっているのかも知れない。

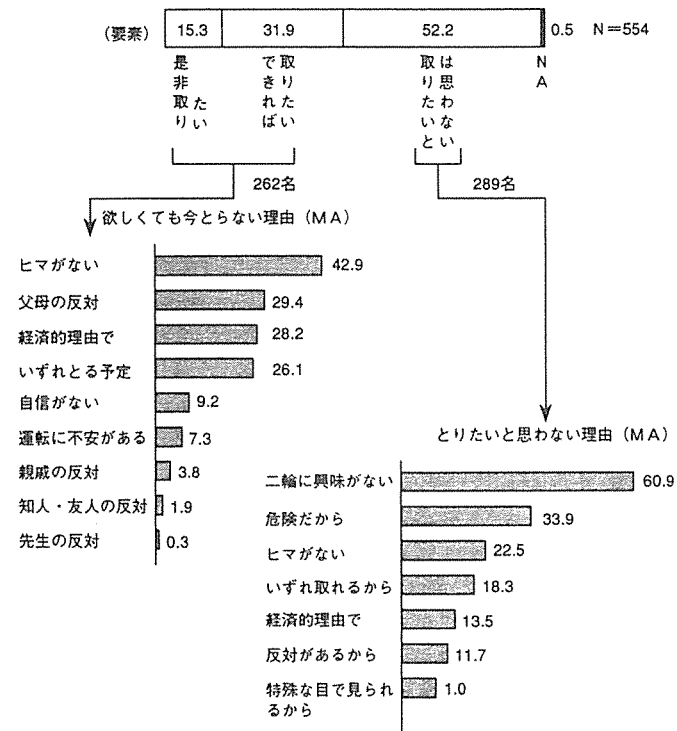


図 4 - 9 今免許を取りたいか (SA) (在校生)

5) 二輪車の保有状況と任意保険の加入 (在校生)

在校生のうち二輪車を持っている人は234名で、これは免許保有者271名の86.3% (図 4 - 10) にあたる。その購入方法は半数強が自分のお金で購入しているが、半数弱は親などの援助を受けており、14.5%の人は親などに全面的に依存している。

任意保険には74.4%が加入しているが、25.6%が加入していないか「わからない」と答えている点はいささか問題となろう。

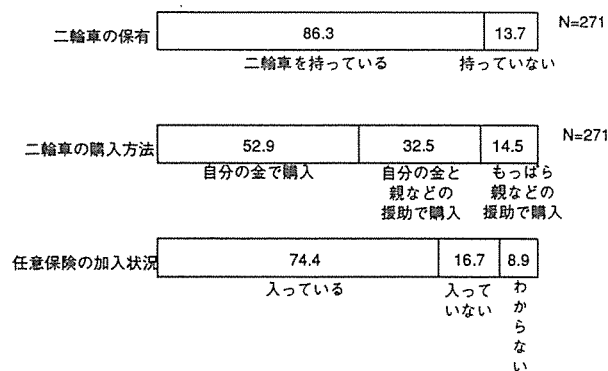


図 4 - 10 二輪車の保有状況・購入方法・任意保険の加入

6) 年間走行距離

在校生で二輪免許をもつ人の年間走行距離をみると（図4-11）のように、自動二輪免許保有者の方が長い傾向にある。全体としては1,000km以内に「原付のみ」が8割弱、「自動二輪」は9割強が収まっており、さほど長いわけではない。

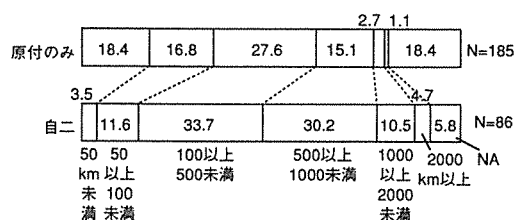


図4-11 年間走行距離（在校生免許ある者のみ）

第2節 二輪車禁止の是非と実際

1 二輪車禁止の是非

既に述べたように神奈川県では県立高校を中心に、幅広い安全教育を推進する中で生徒の二輪車乗用一律禁止を撤廃した。こうした問題について当の高校生たちはどのように考えているのだろうか。

1) 学校が二輪車を禁止することについて（在校生、卒業生）

「A：禁止はおかしい」-「B：禁止は当然だ」という2つの対立する見解への賛否（図4-12）を問うた。

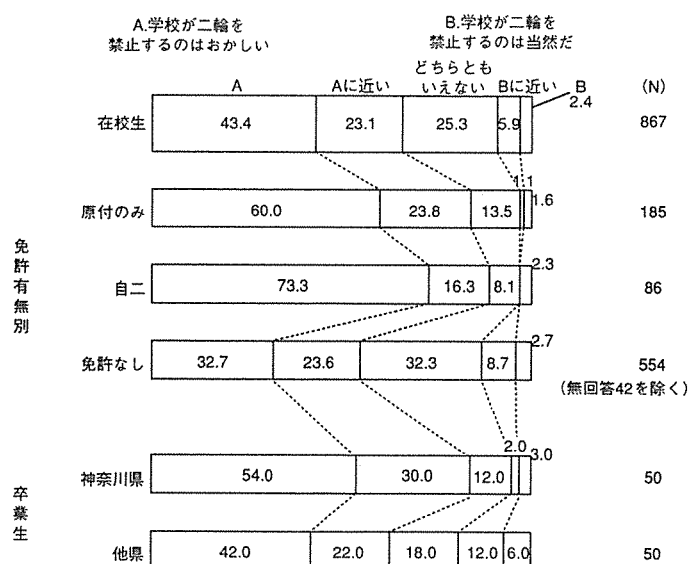


図4-12 二輪車禁止の是非

(1) 在校生

在校生の場合、全体の43.4%は「Aに賛成」で「どちらかというともAに近い」（23.1%）

と答えた人も含めると、66.5%もの生徒が禁止はおかしいと考えている。対して「禁止は当然」とするものは1割にも満たず、25.3%の人が「どちらともいえない」と意見を留保している。

免許保有別に見ると、「自動二輪」「原付」「免許なし」の順にAの意見に賛成する人が多くなる。注目すべきなのはむしろ免許を持っていない人々で、そういう人でもBに賛成するのは1割程度しかいないのである。

(2) 卒業生

卒業生には在校当時の気持ちを振り返って答えてもらった。対象が男子ばかりということもあってか在校生よりもAに賛成する人の比率は高い。注目すべきなのは禁止状態にある他県卒業生で、そうした状態にもかかわらず64.0%が禁止はおかしいとしており、当然だとする人は2割にも満たない。

以上のように圧倒的多数の高校生が、学校が二輪車を禁止するのはおかしいと考えているのである。

2) 禁止されるとどうなるか（在校生、卒業生）

「A禁止されるとかえって乗りたくなる」―「B無理して乗らなくなる」の2意見の賛否を求めた。（図4-13）

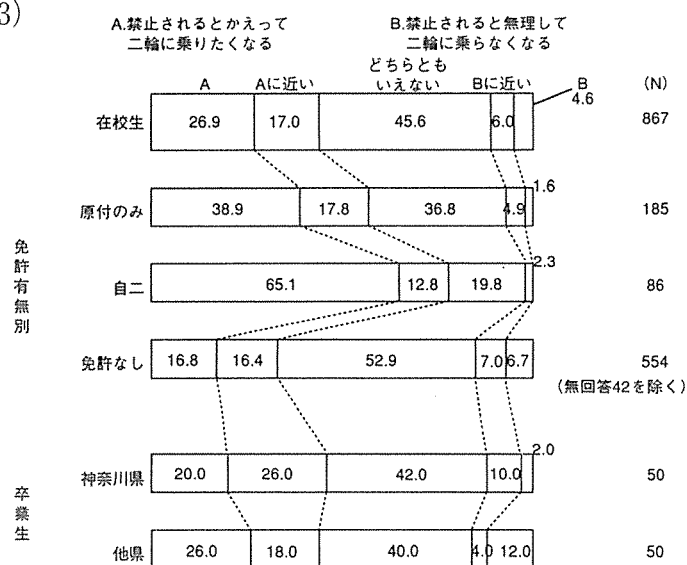


図4-13 禁止の効果

(1) 在校生

在校生では「どちらともいえない」とした人が45.6%と一番多いが、それに近い数の人が「かえって乗りたくなる」という意見に賛成した。逆に「無理して乗らなくなる」とする人は1割程度しかいない。そうした傾向は免許保有者で特に強く、自動二輪の免許保有者に至っては77.9%が「かえって乗りたくなる」と答えている。実際の免許取得や乗用経験の項で明らかにするが、こうした意識調査結果を見るにつけ、この問題には「潜在的逆

効果現象」ともいふべき事実があることが予想される結果になっている。

(2) 卒業生

卒業生も在校生と同じような考え方をしているようだ。注目すべきなのは他県の高校出身者である。彼等は神奈川出身者より「無理して乗らなくなる」というBの意見に賛成する人が若干多いのだが、逆に「Aに賛成」だと断言する人も多いのである。

以上のように卒業生も禁止はかえって逆効果になると考える人が圧倒的に多いのである。

3) 二輪車通学の是非（在校生、卒業生）

神奈川県でも二輪車による通学は、駐車場問題や近隣への騒音等様々な理由から原則禁止されている。しかしそれについても許可を求める声（図4-14）は強く、在校生の全体でも5割近くに達し、免許所得者では7-8割が二輪車通学の許可を求めている。

卒業生では他県高校出身者に若干Bに賛成の人が多い（22.0%）が、その倍数の44.0%の人が許可すべきだとしており、特に在校生と違った意見を持っているわけではない。

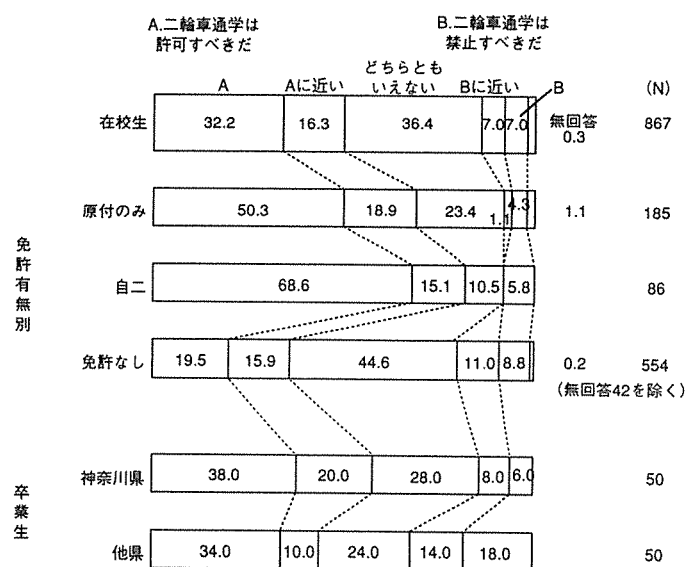


図4-14 二輪車通学の是非

2 二輪車禁止と実際の免許取得、乗用経験（卒業生）

1) 在学中の二輪禁止状況（卒業生）

卒業生に対し、在学当時の高校で二輪車に乗ることが禁止されていたかどうか質問した。神奈川県の県立高校の場合、今回回答を寄せた人達が卒業する頃にはすでに「かながわ新運動」が始まっていた。しかし運動は始まったばかりだったので県立高校といえどもまだそれが必ずしも徹底しているとは限らない。また同じ神奈川県高校出身者の中にも運動に加わっていない私立高校の卒業生が含まれているからである。

(図4-15)の通り神奈川県卒業者でも、他県の60.0%よりは少ないものの「全面禁止」「原付禁止」されていたと答えたのは46.0%にも達している。ただ「登下校を除き許可」「とくに禁止されていなかった」とする人は、他県では24.0%なのに対し、神奈川県卒業者では54.0%とかなり多くなっている。これを公立・私立別にみると、やはり神奈川県の公立出身者では禁止されていなかったとする人が62.2%と最も多かった。ただそれについて許可が多いのは他県の私立出身者で許可されているのが42.1%となっているが、こちらは逆に全面禁止も47.4%と最も多い。また神奈川県の私立でも25.0%が許可されていると答えている点も注目される。

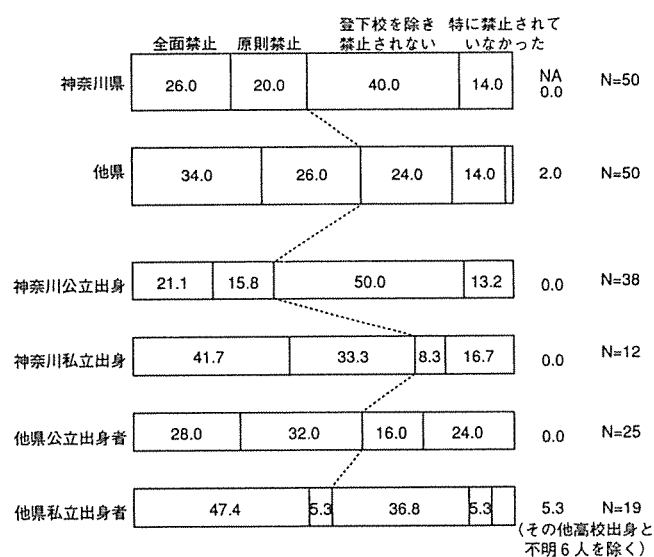


図4-15 二輪車の禁止（卒業生）

2) 在学中の二輪乗用経験とその理由（卒業生）

(1) 乗車経験

在校生および卒業生の二輪免許取得状況はすでに第1節で紹介したので、ここでは卒業生に対して実際に二輪に乗ったことがあるかどうかを聞いた結果（図4-16）を示そう。それによると神奈川県と他県出身者の間にはあまり差は無く、約4割の人が「免許を取ってよく乗っていた」と答えている。「免許は無いがたまに乗っていた」とする人も神奈川県で8.0%、他県では10.0%もいる。これを免許の禁止・許可別（図4-17）に見ると、神奈川県と他県で若干の違いはあるものの、禁止の有無にかかわらず「免許を取り乗っていた」という人が3-4割強もいる。特に他県で禁止されていた人の場合には免許を取って乗っていた人は33.3%と少ないが、免許なしに乗っていた人が16.7%もいる点が注目される。禁止の有無にかかわらず二輪車の免許は取得されているのである。

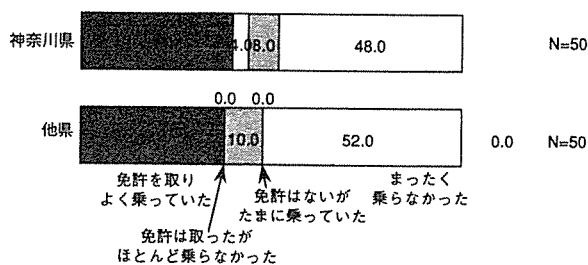


図 4-16 在学中二輪車に乗ったことはあるか (卒業生)

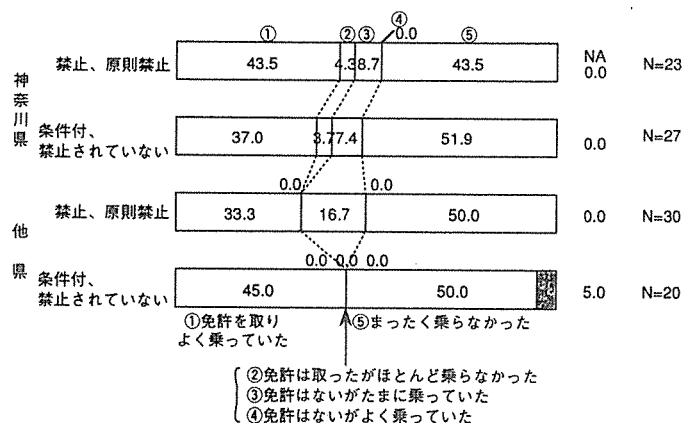


図 4-17 二輪車禁止別二輪車経験 (卒業生)

(2) 乗車理由

免許の有無は別として、彼等がなぜ二輪に乗ったのか5つの項目を挙げて聞いてみた。(図4-18)のように、「二輪が好きだから」「遊びに使う」「通学以外の足」の3要因が大きい。「二輪が好きだから」という項目以外には無回答が多いので、それを勘案すると「あそび」や「二輪が好き」などといったいわば趣味的な理由を挙げる人は神奈川県高校出身者より他県出身者が多く、「日常の足」など実用的な利用目的を挙げる人は神奈川県高校出身者に多いように思われる。こうした点は「禁止されるとかえって二輪に興味を持つ」という先の意識調査結果につながっているのかも知れない。

以上のように、二輪の免許取得や乗車経験は学校による禁止の如何にかかわらない。いやそれどころか若干ではあるがむしろ禁止されているところでかえって乗車経験が多くなるという皮肉な結果になっているのである。

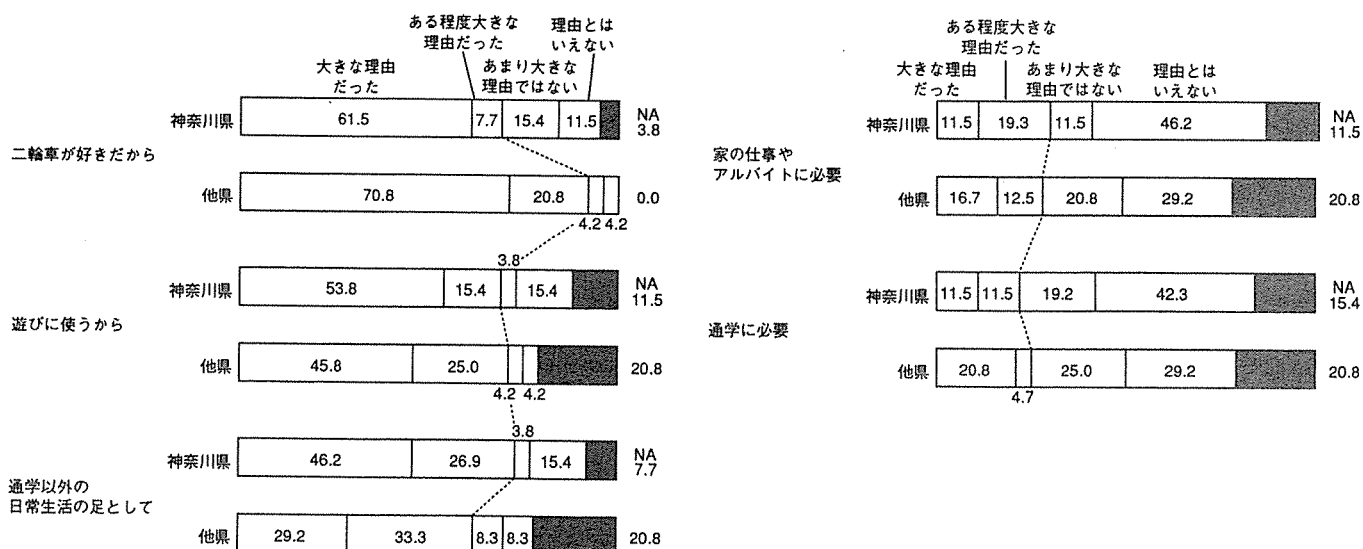


図 4-18 二輪車に乗っていた理由 (卒業生)

第3節 「かながわ新運動」への評価と高校における交通安全教育について

1 「かながわ新運動」の認知度（在校生、神奈川県高校卒業生）

在校生と神奈川県の卒業生に対し、ほとんど説明をつけずに「交通安全に対する『かながわ新運動』をどう思いますか」という質問をぶつけて見た。

結果は（図4-19）のように惨澹たる数字となって現れた。まず在校生をみると「学校で取り上げたし内容もよく知っている」とした人は僅かに5.0%しかおらず、「あまり取り上げなかったが内容はよく知っている」とした人2.5%を加えても1割に達しない。「学校で取り上げているようだがよく知らない」と答えた人（15.7%）はまだマシとしても、「あまり取り上げていなかったしよく知らない」（11.0%）とか「ほとんど知らない」（65.7%）と答えた人が圧倒的に多いのである。

この結果を免許取得別に見ると、免許保有者の方が若干ではあるが知っているものが多く、「学校では取り上げているようだが内容はよく知らない」（自動二輪免許保有者25.6%）とする人も多いのだが、それでもそうした人はごく少数派でしかない。

さらにこれを「新運動」教育の進展度別にみても、知っている人の比率は若干差はあるものの、やはり彼等も全くの少数派であることには変わりがない。

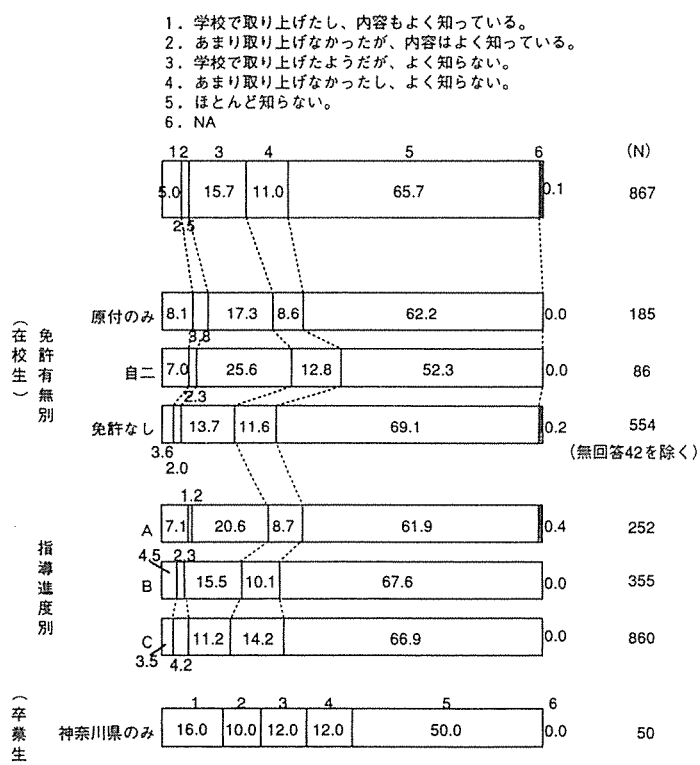


図4-19 「かながわ新運動」を知っているか

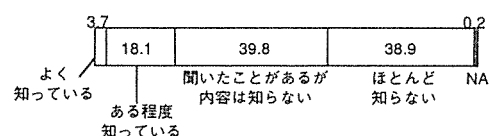


図4-20 「4プラス1」運動を知っているか（在校生のみ）

他方神奈川県高校の卒業生を見ると、16.0%の人が「学校で取り上げたしよく知っている」と答え、10.9%が「あまり取り上げなかったが内容はよく知っている」と答えた。在校生よりかなり認知度が高いのである。もっともこちらでも5～6割はよく知らないと答えており、全体としては認知度が高いとは決していえない。

このような結果になった背景としては、

- a 実際にこの運動の生徒間での認知度が必ずしも高くはないこと。因みにそれは後章に紹介される神奈川県高等学校交通安全教育研究会が行った調査でも明らかになっている。
- b 在校生の質問紙でこの設問が最初に位置しており、まったく説明をつけずに聞いているので、回答者が戸惑ったかも知れない。それに対し卒業生への質問紙では一連の二輪問題の設問を行った後に質問したので運動名を思い浮かべ易かった。
- c 卒業生達の頃は「4プラス1ない運動」から「新運動」へと転換した時期でもあり印象が強烈だったが今は薄らいでいる。あるいは最近では運動の名称よりも教育の実が取られているため名称が思い出せない。
- d 逆に最近は多少マンネリ化して印象が薄くなっている。などの理由が考えられる。しかしいずれにしてもこの運動が生徒の間で認知され理解されているというわけではないということだけは確かなのである。

なお在校生にはかつて行われていた「4プラス1ない運動」を知っているかどうか(図4-20)も併わせて質問している。こちらの方も「よく知っている」と答えた人は3.7%と少ないものの「ある程度知っている」とする人は18.1%おり、「ほとんど知らない」という人は38.9%とむしろ少数派である。運動の是非は別としてかつての運動のほうがより印象が強かったようである。その意味でも「新運動」はまだ初歩段階にあり、その理念や実際の教育は十分浸透しているわけではないというべきだろう。

2 交通安全教育の経験(在校生、卒業生)

以上のように「かながわ新運動」の認知度は決して高くない。しかしその運動の名称や基本的理念は別として、実際に学校で行われている交通安全教育の受講経験はどうなっているのだろうか。

1) 学校での交通安全教育

(1) 在校生

在校生について3つのレベルでの安全教育の受講状況(図4-21-1)をみると、「学年集会」が最も多く70.5%が受講したと答えている。ついで「ホームルーム」(63.7%)、「全校集会」(54.3%)の順となっている。これを「新運動」の指導進度別に見ると、最も進んでいるAでは、「全校集会」や「学年集会」はBよりむしろ少ないのだが、最も重要だといわれる「ホームルーム」での受講率が79.8%と最も高い数値になっている。

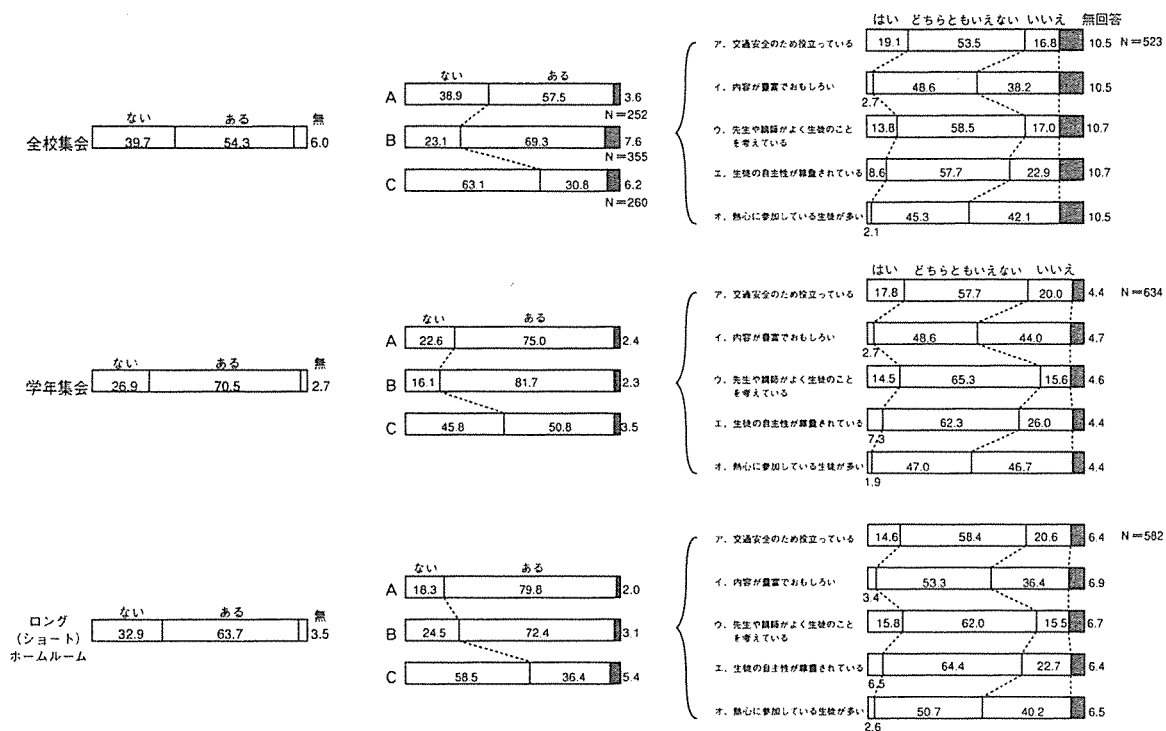


図 4-21-1 学校での交通安全教育への出席有無と教育への評価

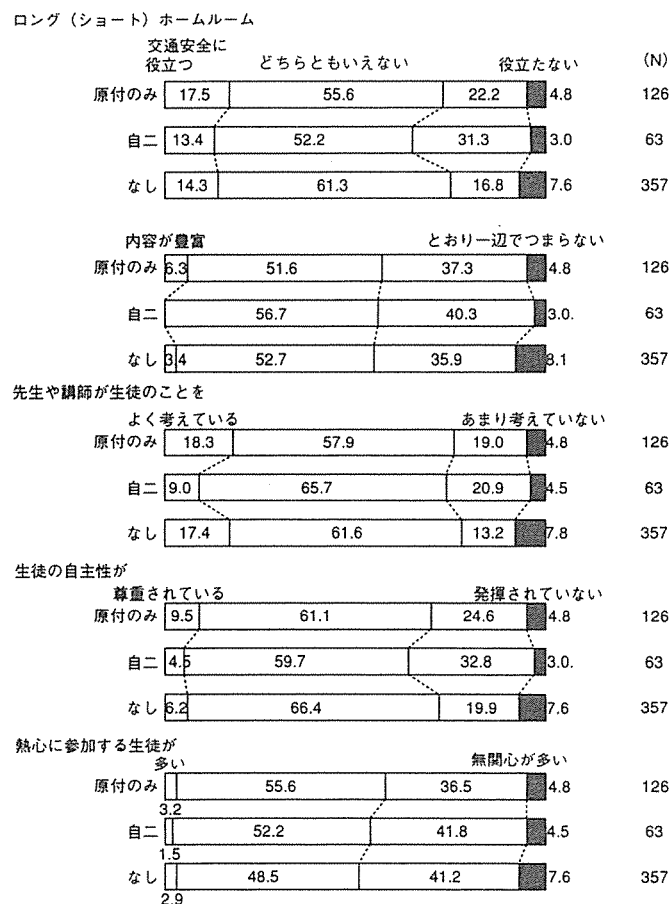


図 4-21-2 免許取得別教育への評価

次に各教育の受講者に対し、それぞれの教育内容について5つの観点から評価をしてもらった。その結果は全体としてみると「どちらともいえない」という意見保留をする人が最も多い。それを前提に5つの評価を概括すると、「『内容が豊富でおもしろい』とはいえず『生徒の自主性が尊重されている』ともいえないので『熱心に参加している生徒が多い』とはいえない。ただ先生や講師はそれなりに生徒のことを考えている部分もあり、多少は交通安全のために役立っている」といったところだろう。

因みに「ホームルーム」を例にとってその受講者の評価を免許取得別にみると（図4-21-2）のようになる。ここでも「どちらともいえない」という反応がどの層でも多いのだが、問題は自動二輪の免許取得者の評価が他より低くなっている場合が多いことである。それはとくに「交通安全に役立っている」とか「内容が豊富」「自主性が尊重」とかいう項目で著しい。いま学校で行われている交通安全教育は、二輪免許を取得している生徒にとってはいささか物足りない内容だと思われるのかも知れない。

(2) 卒業生

参考までに卒業生にも上の3つの教育の受講経験（図4-22）のみをマルチアンサーの形で聞いてみた。その教育内容は別として、受講経験を比較すると神奈川県では「学年レベル」の受講経験者が若干多い分だけ全体の受講率が高くなっているが、その差はあまりないといったほうが適切だろう。

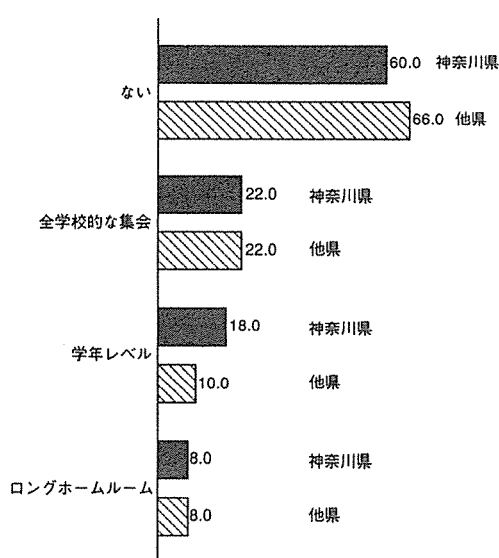


図4-22 学校での交通安全教育（卒業生のみ）

2) ヤングライダースクールへの出席と評価（在校生）

在校生の二輪の免許保有者に対してのみ、ヤングライダー教室への出席状況並びにその評価を答えてもらった。

(図4-23)のように、24.4%の人ですでに出席している。また出席率、認知率共に自動二輪の免許取得者の方が高く、「新運動」が進展している高校の生徒ほど顕著に高くなっているのが分かる。

4点にわたってその評価(図4-24)をしてもらったところ概して良好で、「役に立った」「おもしろかった」とする人がそうでなかったとする人を大きく上回った。内容については「難しかった」とする人の方が多いが、これは肯定・否定の基準とはならない。さらに「もっと開催すべきだ」とする人が4分の1以上いた点も注目される。

以上のように全体としてみると「かながわ新運動」は、学校における教育機会はそこそこあるものの、その評価はあまり芳しいものではない。対してヤングライダースクールは参加者は少ないもののその評価はかなり高い。学校で全員を対象とする教育より、該当者を募った教育の方が高い評価を得ているのである。

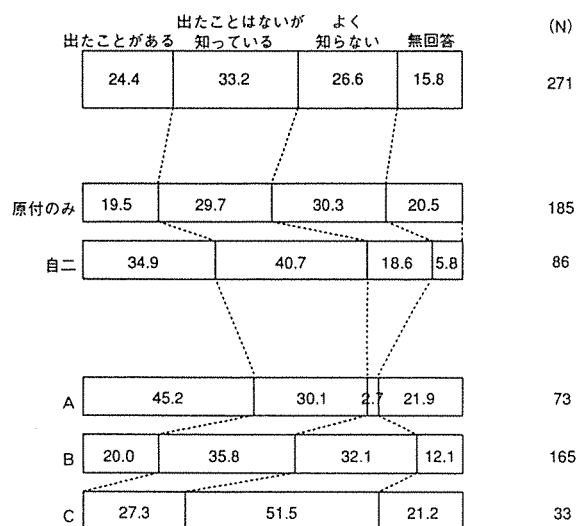


図4-23 ヤングライダースクールのような催しに参加したことがあるか
(在校生・免許所有者のみ)

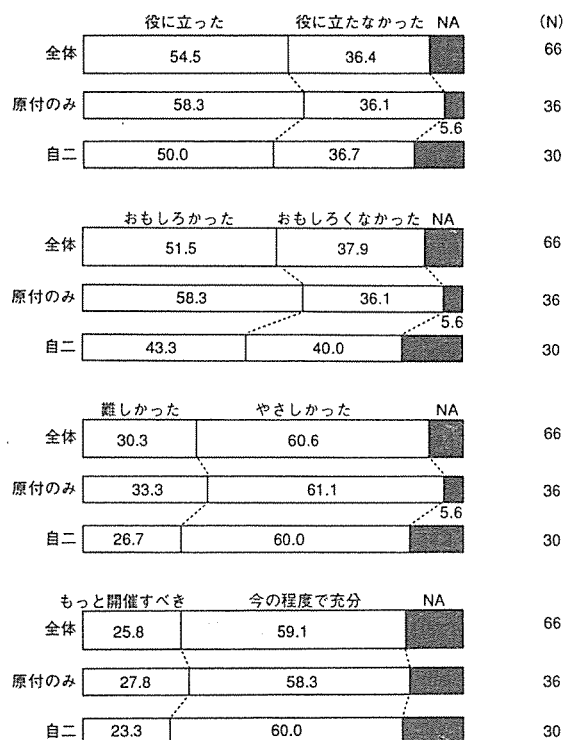


図4-24 ヤングライダースクール
(のような催し)の評価

3 「かながわ新運動」の評価(在校生)

現在学校で行われている「かながわ新運動」の全体的評価はあまり芳しくなかった。ただこれはその運動の理念や方向性がまだ良く知られていないことに起因する部分が大いと思われる。なぜなら以下に示すようにこの運動を少しでも知っている人達の間では、この運動の評価は必ずしも低くはないからである。その事実を紹介しておこう。

前問で「新運動」を少しでも知っている在校生に、以下のような5つの観点からこの運動の評価（図4-25）をしてもらった。なお卒業生にも同じ質問を行っているが対象サンプル数が少なくなってしまったのでそちらは省略する。

結果を見ると、「新運動」が「交通安全意識の向上に役立つ」とか「二輪車に乗る人の安全運転に役立つ」と評価する意見が圧倒的に強く、いずれの間でも5割以上の人々が「そう思う」と答えている。特に「二輪に乗る人の安全運転に役立つ」とする人（図4-26）は自動二輪の免許取得者に多くみられ、また指導進度別にみて指導が進んでいる学校に強い賛意を表明する人が多い。

「新運動」が交通安全そのものに寄与していることを評価する生徒が多いのである。もう一つ注目すべきなのは、運動が「生徒の責任感や自主性を高める」という項目に賛意を表明した人もかなり多い点である。この運動の基本理念には「生徒の自主的な取組」がうたわれ、実際にその方向で努力もなされている。そのことが評価されていると見るべきだろう。

他方「先生と生徒の信頼関係をよくする」とか「親と子の信頼関係が増す」といった人間関係上のいわば波及効果については、確かに反対意見よりは賛成意見が多いのだが、「どちらともいえない」という回答が圧倒的に多くなっている。因みにこれらの項目では免許取得状況や指導進度別にはほとんど差が見られない。従って生徒達はこうした波及効果については、ややクールな評価をしていると見るべきだろう。

以上のように、「かながわ新運動」の評価は全体としては認知度は低いのだが、少しでもそれを知っている人については、交通安全への実際上の効果や生徒の自主性の喚起という点でかなり高い評価を博している。だとすればこの運動の現状での問題点としては、第一にこの運動が教育現場でまだまだ十分に取組みられていないこと、第二にたとえ行われていても、その理念や目的が生徒にあまりよく理解されていないということにあるといえよう。

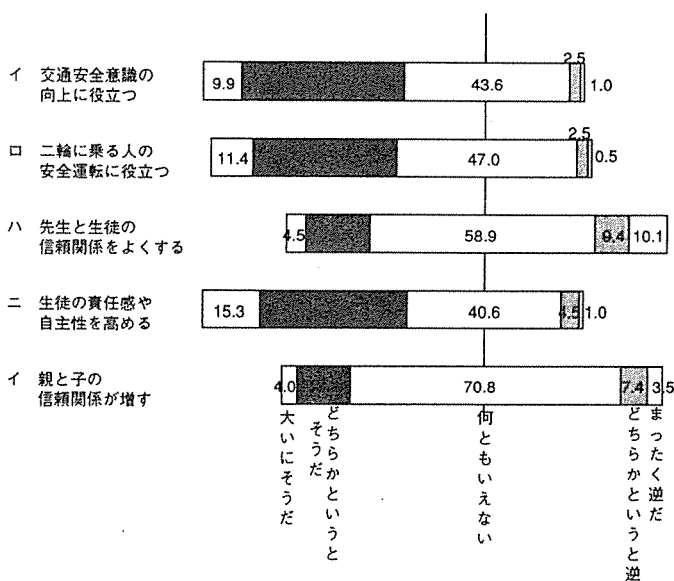


図4-25 かながわ新運動についてどう思うか
(在校生「運動を知っている人」202人のみ回答)

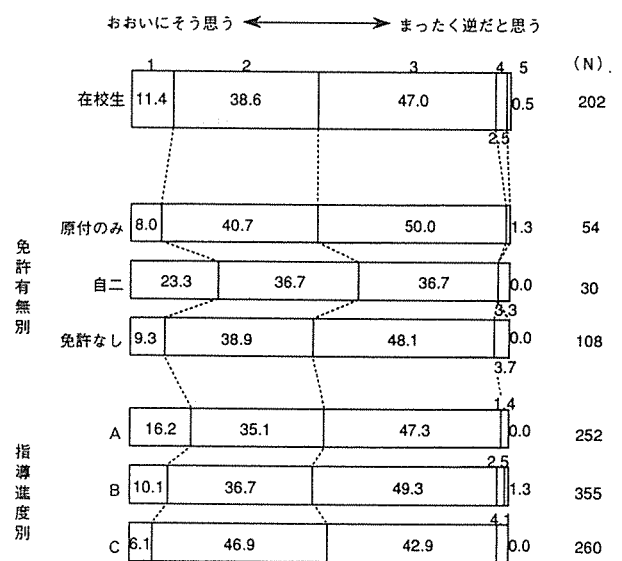


図4-26 二輪車に乗る人の安全運転につながるか (在校生)

4 高校での交通安全教育について

「かながわ新運動」は別として、一般論として高校で交通安全教育をすることについてどう考えるかを聞いてみた。質問は3点にわたり、それぞれ対立する意見への賛否を問うという形で行われている。

1) 安全教育を高校が行うこと（在校生、卒業生）

在校生では「高校でも十分な教育をすべきだ」（42.0%）という意見に賛成する人のほうが「なにも高校がすることではない」（21.4%）という意見に賛成する人の2倍近くに達する。（図4-27）注目すべきなのは免許取得の有無データが、むしろ今免許を持っていない人のほうが学校での教育に賛意を示す人が多い（46.8%）。交通安全教育が決して免許保有者だけの問題ではないと考えられているのである。

卒業生の意見はもっとはっきりしており、神奈川県高校出身者では「高校での教育が必要」とする人が不要とする人の3倍弱もあり、他県でも2倍半程度がそうした意見を持っている。卒業して社会人になると高校での安全教育の必要性を益々強く感じるようになるのだろう。

		A.交通安全教育は、何も 高校がやることではない				B.高校でも充分な 交通安全教育をすべきだ				(N)
		A	ややA	どちらともいえない	ややB	B	NA			
免許有無別	在校生	9.9	11.5	36.3	26.3	15.7	0.3	867		
	原付のみ	9.2	10.3	45.9	19.5	15.1	0.0	185		
	自二	17.4	11.6	40.7	20.9	9.3	0.0	86		
	免許なし	8.7	12.3	32.1	30.0	16.8	0.1	554 (無回答42を除く)		
指導進捗別	A	9.5	11.5	36.1	28.6	14.3	0.0	252		
	B	9.6	9.6	42.0	22.5	16.3	0.0	355		
	C	10.8	14.2	28.8	29.2	16.2	0.8	260		
卒業生	神奈川県	6.0	14.0	22.0	20.0	38.0	0.0	50		
	他県	8.0	14.0	26.0	24.0	28.0	0.0	50		

図4-27 安全教育を高校が行うことへの意見（在校生・卒業生）

2) 実技指導か講義か

ではもし高校で教育するとしたら、実技指導と講義のどちらを重視すべきか。

前問で「高校がすべき事ではない」とした人にも同時に聞いているので、回答（図4-28）は「どちらともいえない」（63.3%）とする人が多くなった。それを別とすると、「実技指導」（28.6%）を求める人が「講義」（7.9%）を求める人より圧倒的に多くなっている。

さらに、その実技指導の指導者は外部団体から招くべきか、高校の先生がすべきかを問うた結果が（図4-29）である。外部から招くべきという答えの方が多くなっている。

卒業生ではその傾向はもっと顕著で、「どちらともいえない」という人は極めて少なくなり「実技指導」を求める人が神奈川県高校出身者でなんと62.0%、他県出身者でも48.0%にものぼっている。禁止して車から遠ざけようとするより、実技指導を行って安全を確保すべきだという意見が大半を占めているのである。

3) 実技指導は高校の先生か外部講師か

(図4-29)のように、在校生では「どちらともいえない」とする人を別とすれば「外部講師を招くべきだ」とする人が圧倒的に多い。卒業生ではもっとはっきりしており、特に神奈川県高校出身者では学校の先生がすべきだとした人は皆無である。要するに実技指導は学校の先生では無理だと思われるのである。

もちろん本報告の事例研究のように、先生の中にはこの問題の専門家で熱心に取り組んでいる人も現にいらっしゃる。しかしそれはむしろ例外なのであって、一般には荷が重いと見るべきだろう。これまで見てきたように、通常学校で行われる教育の評価があまり芳しくないのに対し、ヤングライダースクールの評価が高かったのは、実はこれを教える側の技量の問題によるところが大きかったのかも知れない。こうした教育を充実されるためには、今後担当の教員の資質を向上させることは勿論だが、それに任せきりにするのではなく、然るべき専門家の助力が得られるような体制づくりが是非とも必要となろう。回調査結果はそのことを示唆しているのではないだろうか。

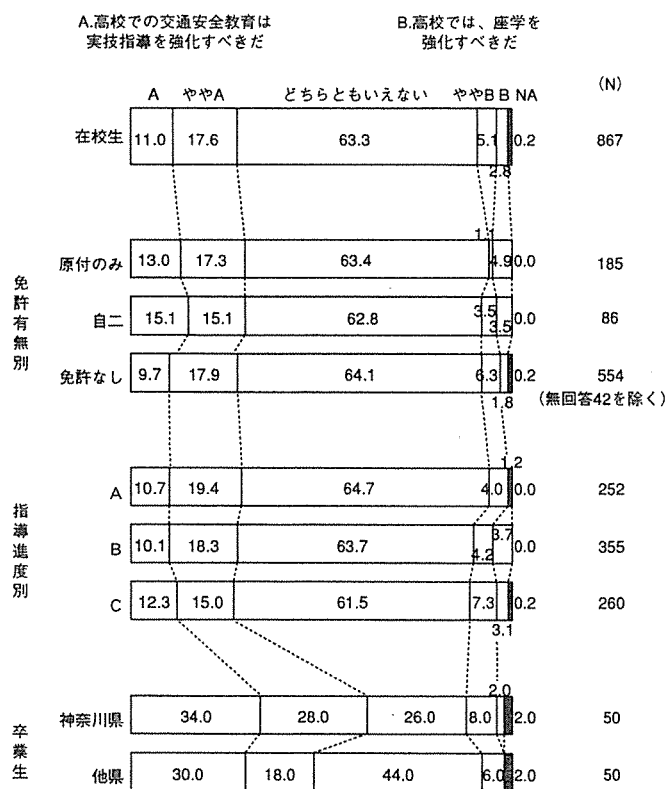


図4-28 実技指導と講義のどちらを重視すべきか

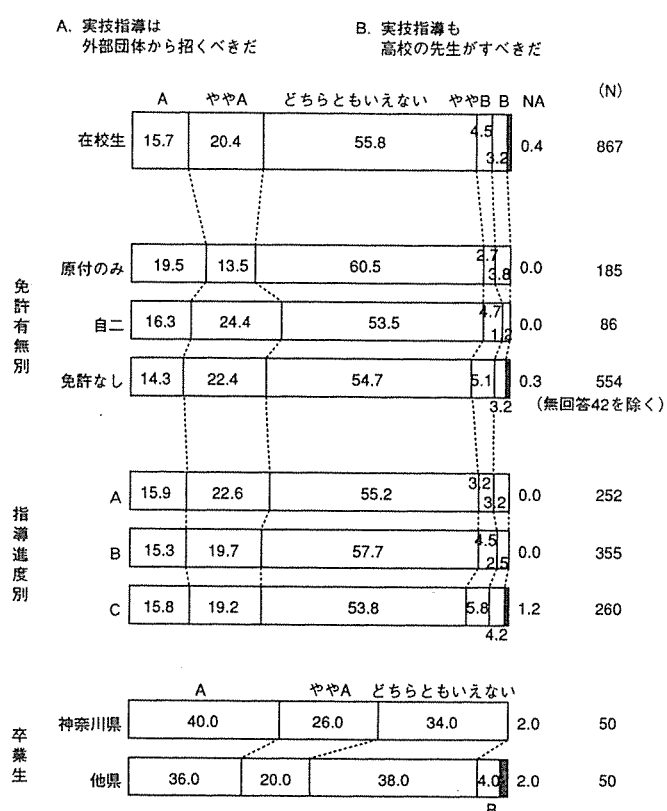


図4-29 実技指導の指導者は外部からか高校の先生か

第4節 日頃の運転行動

1 免許取得時や直後に感じたこと（在校生）

1) 免許取得時に感じたこと

免許取得時に感じたことを7点にわたりそれぞれの程度を答えてもらった。（図4-30）にはその結果を免許種類別に一括して示してある。

ある意味では当然だが、いずれの項目でも自動二輪の免許取得の方がはるかに様々な問題の重要性を感じている。中でもそう感じる事が最も強いのが「事故の場合の責任の重さ」と「費用負担の多さ」で、自動二輪取得者の9割近く、原付免許取得者でも7～8割の人がそう感じている。次が「二輪車の危険性」「交通法規の厳しさ」「交通安全の重要性」で自動二輪では7～8割、原付でも6～7割の人がそう感じている。ただ「二輪車の危険性」については原付の人で4割を超える人がそうは感じなかったと答えていることはかなり問題があるといえよう。そうした項目に対して「免許教科試験の難しさ」や「実技試験の難しさ」を感じた人は少なくなっており、特に原付ではそう感じなかったとする人のほうが圧倒的に多くなっている。原付の実技試験がやや安易に過ぎ、またその危険性が過少評価されているきらいがあるのではないかとと思われる。

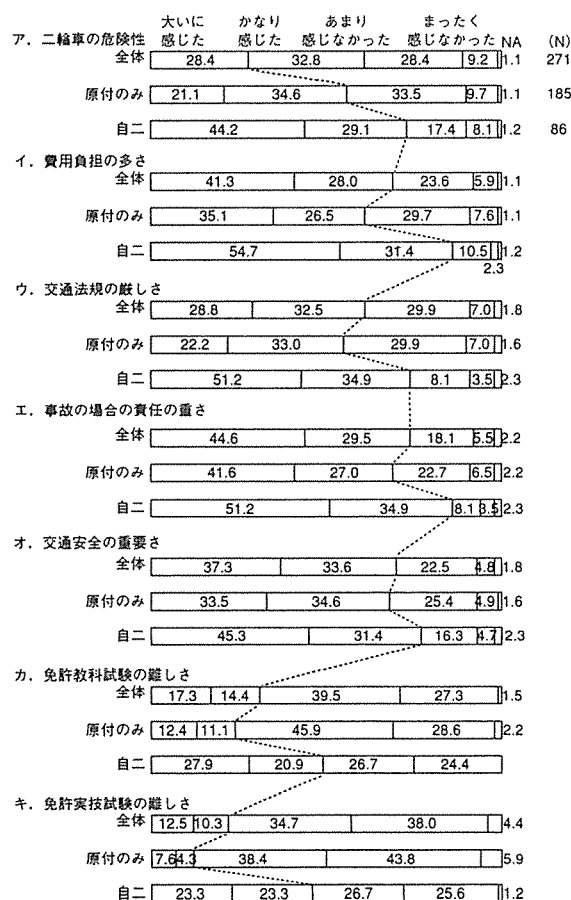


図4-30 免許をとる時感じたこと（在校生免許取得者271人）

2) 実際に二輪車に乗ってみて

それでは免許取得後実際に乗ってみた感想（図4-31）はどうだったか。マルチプル・アンサーの形で質問してみた。平均で最も多かったのは「思った以上におもしろい」（43.9%）だが、自動二輪免許取得者では「思ったより費用がかかる」（61.6%）が第一位になっている。

「思ったより難しい」とする人はあまり多くはないが、「思ったより危険だ」と答えた人は自動二輪で36.0%、原付で28.6%いる。また「思ったほど乗らない」と答えた人が自動二輪では7.0%しかいないのに、原付では21.6%もいる点は注目される。

全体としてみると、教習所で感じた諸問題が「おもしろさ」に押されて、ややともすると霞んでしまいがちになってるのではないかとと思われる。これはなにも高校生に限ったことではないが、免許取得後の安全教育が必要とされる所以だろう。

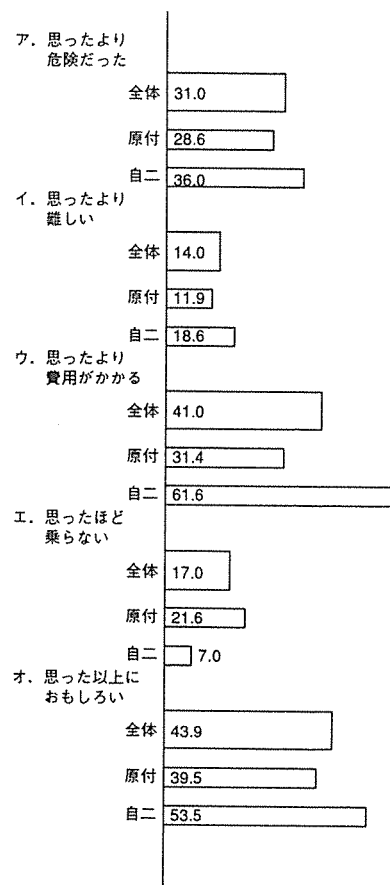


図4-31 実際に乗ってみて危険だったか

2 日頃の運転行動（在校生、卒業生）

1）在校生の運転行動

在校生の免許保有者の日頃の運転行動について、9項目のチェックをした(図4-32)。法規上も着用を義務づけられているヘルメットを被らずに乗車することがある人や、安全のために不可欠だと思われる手袋の着用をしなかったり半袖で乗車する人が2割を越えていることは問題だろう。また昼間点灯をしないことがある人は6割に達しているのもやはり問題である。ただ「先行車の視角に入らないように注意」「後続車に気をくばって運転」など日頃注意を払って運転している人が無回答者をいれても7割を越えていることや、「交差点で直進中右折車とぶつかりそうになる」「カーブでセンターラインをはみだしそうになる」といった無理な運転をしている人が2割内外しかいないことは、問題なしとはいえないまでもまだ少しは救いである。なお「運転中にヒヤリ、ハットした経験がある」とした人が7割近くいることは、問題の有無と直接は関係しないと思われるが、やはり二輪車運転の危険性をものごとがたっている。

	よくある	たまにある	めったにない	まったくない	N	
ア. ヘルメットをかぶらずに乗ること	5.9	15.9	22.7	36.5	19.0	
イ. 先行車の死角に入らぬよう気をつける		42.4	27.7	10.0	5.5	14.4
ウ. 交差点を直進中右折車とぶつかりそうになる	4.8	15.5	33.9	31.4	14.4	
エ. カーブでセンターラインをはみ出す	6.6	19.9	29.2	29.5	14.8	
オ. ヒヤリ・ハット		20.7	47.2	12.9	4	14.8
カ. 後続車に気を配る		45.4	26.6	8.1	5.9	14.0
キ. 昼間点灯をする		34.7	18.1	13.7	19.2	14.4
ク. 手袋をしなくて運転		33.6	26.9	12.9	12.5	14.0
ケ. 半袖で乗車		28.0	34.3	12.2	11.1	14.4

図4-32 日頃の運転行動（在校生）

	原 付	自二輪
ア. ヘルメットをかぶらずに乗ること	-1.61	-1.45
イ. 先行車の死角に入らぬよう気をつける	+1.37	+1.46
ウ. 交差点を直進中右折車とぶつかりそうになる	-0.03	+0.23
エ. カーブでセンターラインをはみ出す	-1.18	-0.53
オ. ヒヤリ・ハット	+0.56	+1.72
カ. 後続車に気を配る	-0.43	+0.73
キ. 昼間点灯をする	+1.08	+1.59
ク. 手袋をしなくて運転	-0.31	+0.92
ケ. 半袖で乗車	+0.61	+0.10

「よくある」 +2点
「たまにある」 +1点
「めったにない」 -1点
「まったくない」 -2点

不明を除く
加算平均値

表4-1 免許別加算平均値

	原 付		自動二輪	
	ヤングライダースクール 出席した	していない	ヤングライダースクール 出席した	していない
ア. ヘルメットをかぶらずに乗ること	-1.17	-0.73	-0.83	-0.90
イ. 先行車の死角に入らぬよう気をつける	-1.39	+0.94	+1.17	+1.02
ウ. 交差点を直進中右折車とぶつかりそうになる	-0.56	-1.00	-0.47	-0.80
エ. カーブでセンターラインをはみ出す	-0.86	-0.61	-0.33	-0.68
オ. ヒヤリ・ハット	+0.94	+0.71	+1.03	+0.71
カ. 後続車に気を配る	+1.17	+1.10	+1.17	+1.12
キ. 昼間点灯をする	+0.53	+0.37	+0.13	+0.73
ク. 手袋をしなくて運転	+1.03	+1.03	+0.33	+0.22
ケ. 半袖で乗車	+0.47	+0.79	+0.63	+0.51
サンプル数(N)	36	110	30	51

計算方式は前表に同じ

表4-2 免許種類別ヤングライダースクール出席別に見た日頃の運転

試みにこの結果を、無回答者を除いて原付・自動二輪別に加算平均（算出方法は表に示した）してみたところ（表４－１）のような結果となった。比較すると「半袖で乗車」以外は自動二輪の方が得点が高い。つまり自動二輪の免許保有者のほうが「後続車に気をくばる」といった安全のための確認行動も良くとっているのだが、逆にヘルメットを被らなかったり手袋をしないという危険な行動も多く、また危険な目に会ったという経験も多くなっている。

さらに「ヤングライダーズスクール」の参加経験別に加算平均をしてみると、（表４－２）を得た。全体を概観すると、原付免許保有者の場合にはスクールの出席者の方が、安全という観点からみて好ましい人が多いのだが、自動二輪免許保有者の方はむしろスクールの出席経験者の方が問題がある人が多い。その理由は定かではないが、だからこそこえってこうした活動が益々必要となることだけは間違いないだろう。

以上のように高校生達の日頃の運転行動を見る場合、その大多数には問題はないといえるものの、２～３割の人にはかなり問題があると指摘せざるを得ない。

２）卒業生

卒業生の日頃の運転行動について、５項目のチェックをしたところ（図４－３３）のような結果となった。全体としてはマナーを守らない人や違反や事故を起こしたものは神奈川県でも他県でも少数派ではあるが、結果から見る限り神奈川県出身者の方がやや運転マナーに難があり、違反や事故の発生頻度も多少多くなっていることは否めない。それ故卒業後の運転行動を見る限り、今の所は「新運動」の成果が高校卒業後にもひき続いてあったとはいえない状況にあることも忘れるべきではないだろう。

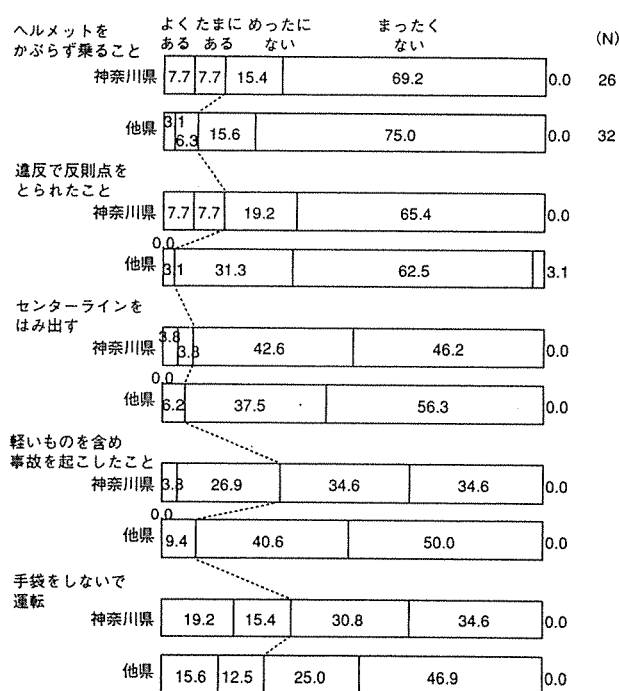


図４－３３ 日頃の運転行動（卒業生）

第5節 まとめ

以上の分析をまとめると以下のようになる。

高校生の二輪車の免許取得は約3割に達しており、うち自動二輪の取得者も1割はいる。こうした免許は卒業生の調査でも明らかなように、学校による二輪車禁止とはほとんど無関係に取得されている。

全般に高校生の二輪車への志向性はきわめて強く、今免許を取っていない者の大半もそのうち取得したいと考えており、まったく興味を示さないのは2割程度でしかない。

とはいっても二輪車へのニーズは必ずしも趣味的なものというわけではなく、特に原付を志向する人には日常生活の足として使いたいという人も多い。二輪車が何か特殊なモノであるという意識は薄らいでいるようだ。

従って、学校が一律にこれを禁じるということに対する反感は高校生の中で極めて強い。それどころか禁止されるとかえって二輪車に対する思いを強めてしまうのだという人が大変に多い。実際二輪の乗車経験は禁止の有無と関係ないどころか、若干ではあるが禁止されている場合の方が多くなっているのである。

こうした状況に対応すべく実施されている神奈川県「かながわ新運動」だが、平均的に見た場合それに対する認知度は極めて低いといわざるを得ない。それでも学校での交通安全教育に接する機会はかなり高いようである。ただその評価はかなり低調で、内容や教育方法が物足りず、効果も疑問だとする人が多い。

他方この運動の最初期を経験した神奈川県高校卒業生の評価はかなり高いものがある。また在校生の場合でも、この運動を少しでも知っている生徒はそれに対して極めて高い評価を与える傾向があり、それは交通安全のみならず自分達の自主性の喚起にも繋がるものだと考えられている。さらにまたヤングライダースクールのような、学外で重点的に行われる教育に対する評価も非常に高い。

従って、未だ進展初期段階にあるこの運動も、今後の取組如何によっては大きな共感を呼ぶものになり得るともいえる。ただこうした教育を学校の先生が担当するのは少々荷が重いと考えられており、様々なバックアップ体制が取られなければならないことを調査結果は示唆しているといえよう。

なお神奈川県在校生や卒業生の日頃の運転行動は、調査結果から見る限り全体としては問題はないものの、一部にはかなり問題のある人がいることも間違いがない。そうしたひとにはこの運動の趣旨が履き違えられる可能性すらないわけではないだろう。今後はこれまで述べたような、この運動の趣旨を理解し、共感を覚えている高校生達のような人を少しでも増やす努力がなされるべきであろう。

(尾形 隆彰)

第5章 保護者に対する意識調査

第1節 目 的

高校生の交通教育は、学校、家庭、地域の三者が一体となって進められていくことにより、いっそう効果的なものとなる。「かながわ新運動」も、PTAを母体とする「神奈川県高等学校交通安全運動推進会議」（平成2年3月20日）の提言に端を発している。しかし、問題は、この運動がどこまで学校や家庭、地域の中に浸透しているかである。本章では、「かながわ新運動」が家庭の中で、どのように浸透しているかを中心にして、保護者が高校生の交通安全教育について、どのような考え方をしているのかを、調査を通して明らかにすることを目的とする。

第2節 方 法

1 被調査者

全日制の神奈川県立高校に在籍する高校生をもつ保護者。学校は、交通教育の取り組みが進んでいる高校1校、取り組みが中程度の高校1校、取り組みのあまり進んでいない高校1校を抽出し、その3校の2年生（男女）の保護者を調査の対象とした。

2 調査手続き

調査の質問紙（質問の内容ならびに単純集計結果については、巻末付録2を参照）と回答用のハガキとを学校を通じて配布し、回答を記入したハガキのみを当学会宛てに投函することを求めた。調査紙配布総数は800で、そのうち回答ハガキ回収数は363であった。（回収率約45％）

3 調査の内容

1) フェイス項目：4項目

- * 回答者は父親か * 回答者の二輪車（原付きを含む、以下すべて同様）の利用の有無
- * 家族の二輪車の利用の有無 * 高校生（子ども）の性別と二輪車免許の所有の有無

2) 「かながわ新運動」の認知についての項目：2項目

- * この言葉を聞いたことがあるか * その内容をどの程度、知っているか

3) 「4 + 1 ない運動」の認知についての項目：1項目

- * この内容をどの程度、知っているか

4) 高校生の交通安全教育についての考え方の項目：1項目

- * 学校、家庭、地域の教育のあり方

5) 高校生の免許取得についての考え方の項目：1項目

- * 生徒、家庭、学校での話し合いのあり方

- 6) 二輪車や車の免許取得、購入に際して、親子で話し合そうなことと話し合えそうにないことについての項目：7項目
- * 人命の大切さ * 他者に対する思いやり * 事故の悲惨さ * 責任の重大さ
 - * 損害賠償 * 交通ルールやマナー * 技能講習への参加
- 7) 家庭から学校に相談しやすいことと相談しにくいことの項目：6項目
- * 免許取得 * 二輪車の購入 * 交通違反 * 交通事故 * 親子の話し合いの仕方
 - * 二輪車仲間
- 8) 家庭から学校の指導に希望・期待するものとしなないものについての項目：8項目
- * 歩行者としての交通ルールとマナー * 自転車利用者としての交通ルールとマナー
 - * 自転車の実技講習 * 二輪車の実技講習 * ホームルーム活動や特別活動による交通指導
 - * 事故を引き起こさないための交通安全指導
- 9) 子どもの二輪車免許の取得に対する態度とその理由の項目：2項目
- * 取らせないか取らせても良いか * 取らせないとしたときの理由
- 10) 子どもが二輪車の免許を取得したとき、子どもが自発的に守れそうに思われるものと守れそうにないことについての項目：11項目
- * スピードを出し過ぎない * ヘルメットの着用 * 二人乗りをしない
 - * 夜間運転しない * 二輪車の貸し借りをしない * 通学に使用しない
 - * アルバイトに使用しない * 門限を決める * 任意保険に入る
 - * 安全運転技術講習会に参加する * 騒音を出さない

4 調査期日

質問紙の配布は、1992年10月下旬。回答の回収は、同年12月上旬。

第3節 結 果

1 単純集計結果

1) フェイス項目

(1) 回答者の内訳

「母親」…285人 (78.5%)、「父親」…75人 (20.7%)、「その他」…3人 (0.8%)

(2) b 回答者自身の二輪車の利用

「良く利用する」…55人 (15.2%)、「少し利用する」…43人 (11.8%)、「利用しない」…264人 (72.7%)

(3) 家族の中の二輪車の利用の有無

「いない」…188人 (51.9%)、「いる」…142人 (39.1%)、無記入…33人 (9%)

(4) 家族の中の二輪車の利用者

「子ども」…81人、「親と子ども」…31人、「父親」…30人、「母親」…12人、「祖父母」…2人、「無記入」…17人

(5) 子ども（高校生）の性別

「男子」…227人（62.5%）、「女子」…134人（36.9%）、「無記入」…2人（0.5%）

(6) 子ども（高校生）の二輪車免許の所有の有無

「持っている」…105人（28.9%）、「持っていない」…252人（69.4%）、「わからない」…0人（0.0%）、無記入…6人（1.7%）

2) 「かながわ新運動」の認知項目

(1) 「かながわ新運動」の言葉の認知（聞いたことがあるか）…図5-1参照

この言葉を聞いたことのない人が47.2%で、聞いたことのある人は52.8%で、やや聞いたことのある人が多いものの、ほぼ半数ずつであった。

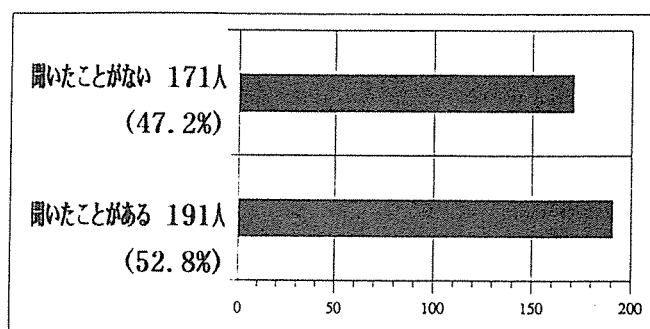


図5-1 「かながわ新運動」の言葉の認知

(2) 「かながわ新運動」の内容の認知（どの程度知っているか）…図5-2参照

まったく知らない人が40.2%であり、あまり知らない人の27.8%を合わせると、約7割近く（68.0%）の保護者が、「かながわ新運動」のついて知らないと回答している。一方、良く知っている人は4.7%に過ぎず、ある程度知っている人の27.3%を合わせても、約3割強（32.0%）にとどまっている。

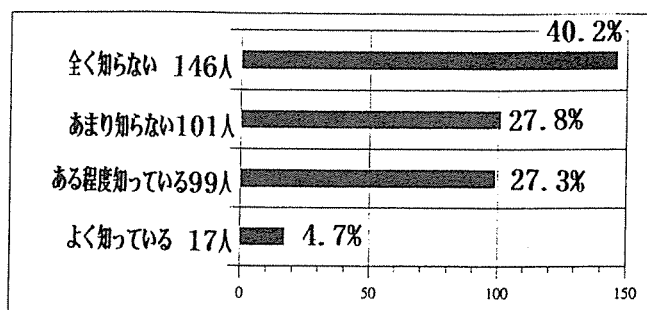


図5-2 「かながわ新運動」の内容の認知

3) 「4+1ない運動」の内容の認知（どの程度知っているか）…図5-3参照

よく知っている人が12.9%で、ある程度知っている人の36.4%を合わせると、約5割（49.3%）の保護者が知っていると回答している。一方、全く知らない人が24.2%で、「かながわ新

運動」について全く知らない」と回答している人より少ない。

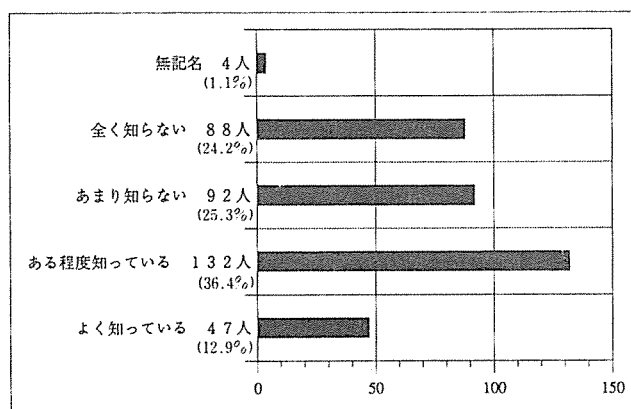


図 5 - 3 「4 + 1 ない運動」の内容の認知

4) 高校生の交通安全教育についての考え方の項目…図 5 - 4 参照

「学校、家庭、地域、が協力し実施する必要がある」が81.8%と最大の賛成を得ており、次いで「学校より家庭でもっと積極的に推進する必要がある」が 59.8%、「学校でもっと積極的に推進する必要がある」が55.9%と、いずれも過半数の賛成を得ている。一方、「地域社会や外部団体で実施すれば良い」は約 3 割弱 (27.3%) の賛成しか得ていない。

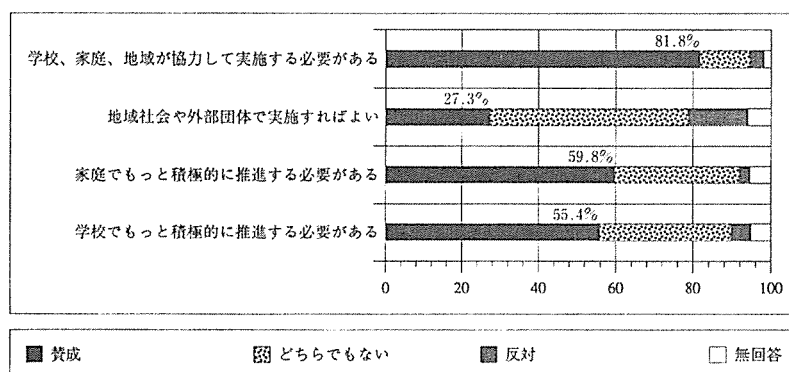


図 5 - 4 高校生の交通安全教育についての考え方

5) 高校生の免許取得についての考え方の項目…図 5 - 5 参照

「家庭で話し合って決める」が84.3%と圧倒的に賛成を得ており、次いで「学校と家庭で十分に話し合って決める」が61.4%で、一方、「生徒（子ども）の自主性にまかせても良い」は約 3 割 (33.1%)、「学校では特に関知しなくても良い」は15.4%の支持しか得ていない。

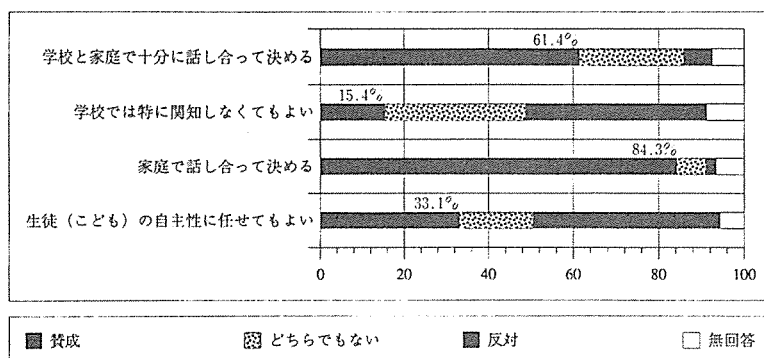


図 5 - 5 高校生の免許取得についての考え方

6) 二輪車や車の免許取得、購入に際して、親子で話し合そうなことと話し合えそうにないことについての項目…図5-6参照

全般的にどの項目も、親子で話し合えそうだとする回答率が約8、9割にのぼっており、一方、話し合えそうにないとする回答率は約1、2割にとどまっている。そのなかで、「技能講習への参加」は親子で話し合えそうが約6割（63.4%）にとどまり、その反対に話し合えそうにないが約3割（31.1%）になっている。

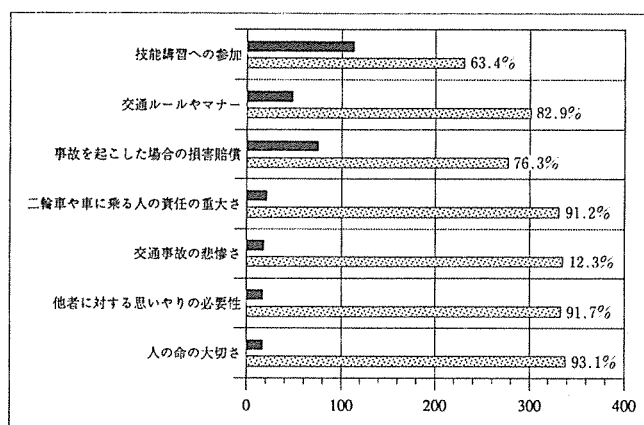


図5-6 親子で話し合えそうなこと

7) 家庭から学校に相談しやすいことと相談しにくいことの項目…図5-7参照

回答に3つのパターンが得られている。第1のパターンは、家庭から学校に相談しやすいとするものが相談しにくいとするものよりも割合が多い項目で、「二輪車の免許取得」の項目だけであった。

第2のパターンは、相談しやすいとするものと相談しにくいものとがほぼ同程度の項目で、「二輪車仲間」「交通安全についての親子の話し合いの仕方」「二輪車による交通事故」の3項目が該当する。

第3のパターンは、相談しにくいとするものが相談しやすいとするものよりも割合が多くなっている項目で、「二輪車による交通事故」「二輪車の購入」の2項目が該当している。

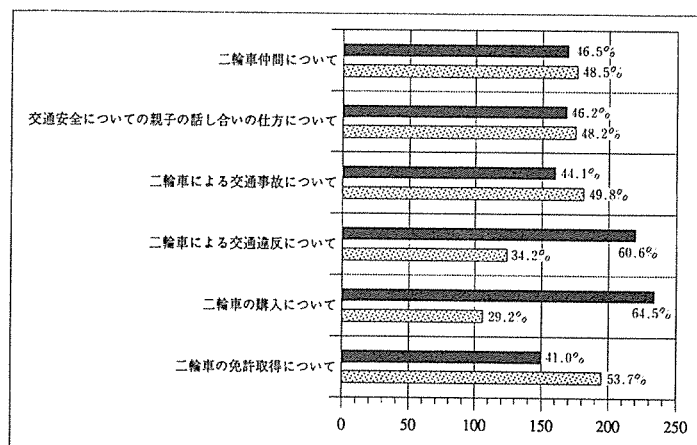


図5-7 家庭から学校に相談しやすいこと

8) 家庭から学校の指導に希望・期待するものとしなないものについての項目…図5-8

家庭から学校の指導に希望・期待が最もたくさん寄せられているものは、「事故に巻き込まれたり」、「事故を引き起こしたりしないための交通安全指導」であり、これらの項目はそれぞれ77.7%、75.5%と、約8割近く希望・期待が寄せられている。一方、「歩行者」や「自転車利用者」としての交通ルールやマナーは、それぞれ57.3%、63.1%と、約6割の希望・期待が寄せられているものの、希望や期待をしないとするものも約3、4割みられている。さらに、実技講習となると、「自転車」については41.3%と、約4割の希望・期待であるが、「二輪車」の場合は、55.9%と希望や期待が多くなっている。

また、交通安全指導の時間については、「ホームルーム活動や特別活動などの時間の指導」は73.3%と、約7割の希望・期待が寄せられているが、「教科の時間の指導」は、希望・期待しないものが53.4%と、希望・期待するものよりも多くなっている。

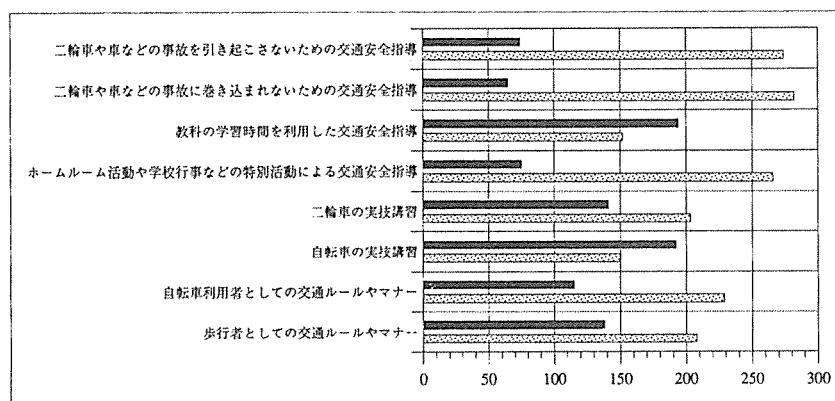


図5-8 家庭から学校の指導に希望・期待するもの

9) 子どもの二輪車免許の取得に対する態度とその理由の項目…図5-9、5-10参照

子どもが二輪車免許を取りたいと言ってきたとき、「取らせても良い」が55.4%と、「取らせない」の42.4%よりも、やや高いものの、ほぼ半数ずつに分かれている。

また、「取らせない」とする理由を多い順に並べると、「日常生活に必要なから」が55.2%、「危ないから」が42.9%、「勉強がおろそかになるから」が1%となっている。

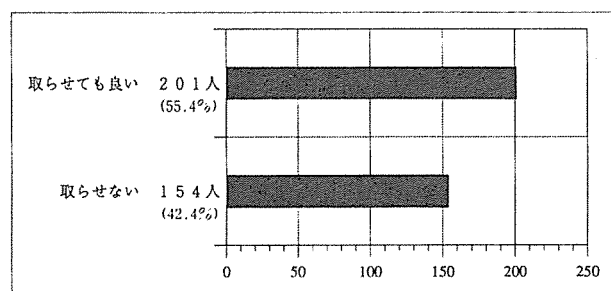


図5-9 二輪車免許の取得について

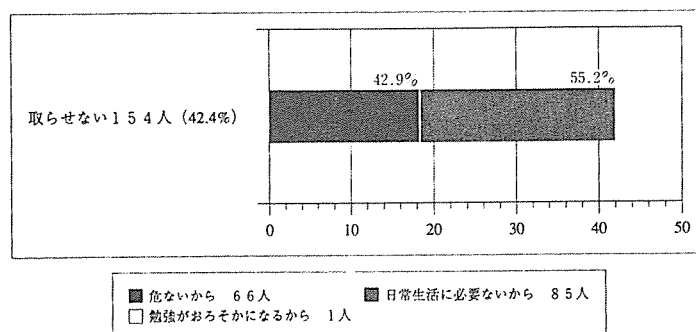


図5-10 取得させない理由

- 10) 子どもが二輪車の免許を取得したとき、子どもが自発的に守れそうに思われるものと守れそうにないことについての項目（「取らせても良い」とする人のみ回答）…図5-11参照

回答に3つのパターンがみられている。第1のパターンは、子どもが自発的に守れそうだとする項目で、「ヘルメットの着用」、「通学に使用しない」、「強制保険だけでなく、任意保険にも入る」、「他人の迷惑となるような騒音を出さない」が該当する。

第2のパターンは、守れそうだとするものがやや多いものの、守れそうにないものも多い項目で、「スピードを出し過ぎない」、「二人乗りをしない」、「二輪車の貸し借りをしない」、「門限を決める」が該当する。

第3のパターンは、自発的に守れそうにないものが守れそうだとするよりも多い項目で、「夜間運転しない」、「アルバイトに使用しない」、「地域の警察などが主催する安全運転技術講習会（ヤングライダースクール）等に参加する」が当てはまる。

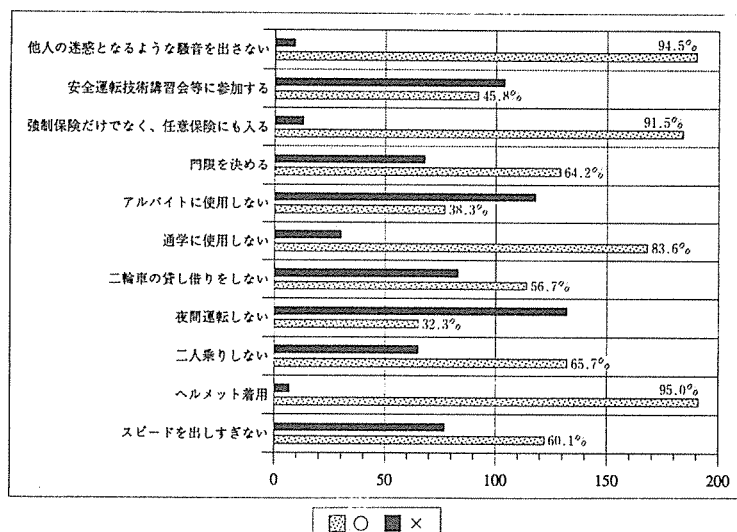


図5-11 子供が守れそうな項目

2 一次クロス集計結果

1) 「かながわ新運動」の言葉の認知との関係

(1) 父親・母親…図5-12参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことがある人は、父親が36.0%、母親が56.8%となっており、父親のほうにその言葉を聞いたことのある人が少ない。

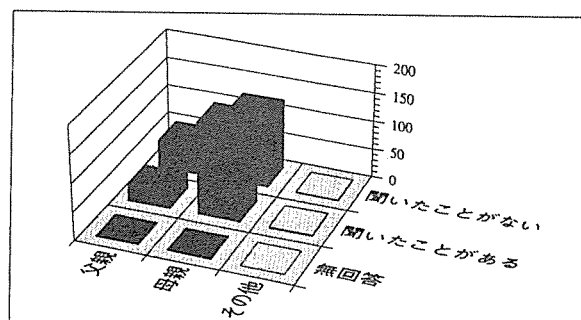


図5-12 「かながわ新運動」認知度／父母別

(2) 二輪車の利用…図5-13参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人は、二輪車を良く利用する人が50.9%、少し利用する人が41.8%、利用しない人が54.9%で、利用している保護者の場合のほうが利用しない保護者の場合よりもやや少ない。

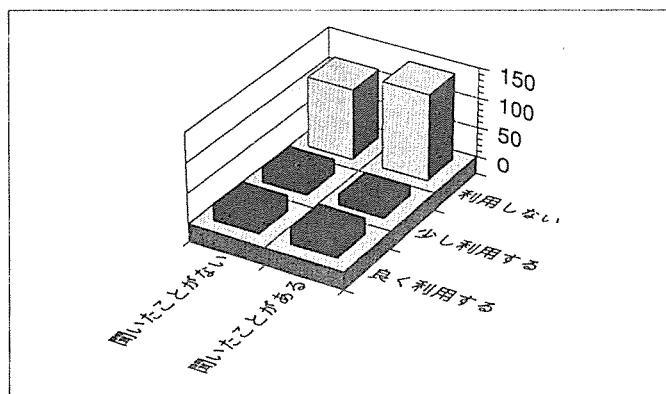


図5-13 「かながわ新運動」認知度／二輪車利用度

(3) 家族の中の二輪車の利用者の有無…図5-14参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことがある人は、二輪車の利用者が家族のなかにいない場合、52.6%、いる場合、51.9%で、違いはみられない。利用者にだれかがいる場合、父親自身が利用しているとき、66.7%と、他の利用者のときよりも聞いている人が多い。

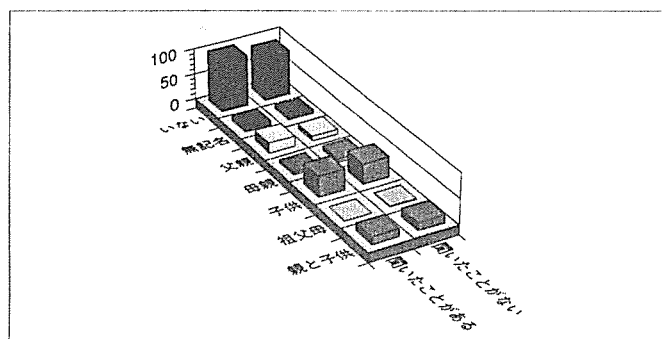


図5-14 「かながわ新運動」認知度／二輪車を利用する家族構成員別

(4) 子ども（高校生）の性別…図5-15参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことがある人は、子どもが女子の場合、57.4%、男子の場合、49.7%で、男子のほうがやや低めになっている。

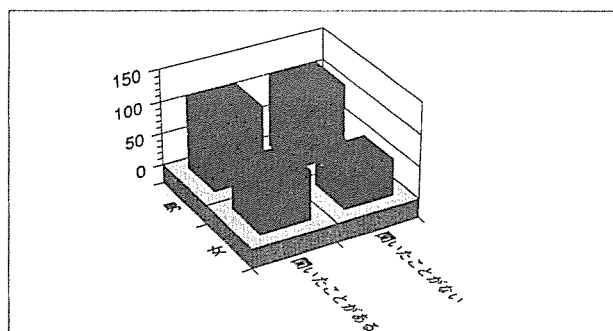


図5-15 「かながわ新運動」認知度／子ども男女別

(5) 子ども（高校生）の二輪車免許の所有の有無…図5-16参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことがある人は、子どもが二輪車免許の所有している場合、55.5%、所有していない場合、51.6%で、所有していない場合のほうがやや低くなっている。

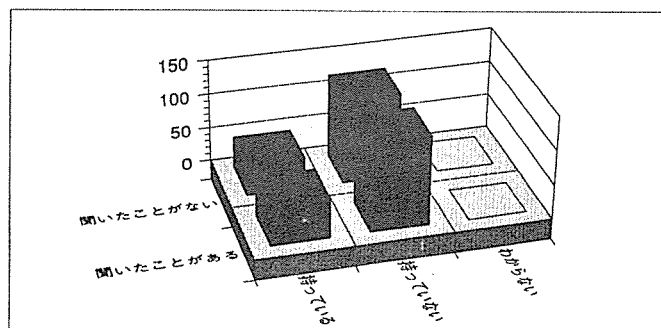


図5-16 「かながわ新運動」認知度／子どもの免許の有無別

(6) 子どもの二輪車免許の取得に対する態度…図5-17参照

子どもが二輪車免許を取得しても良いとする人は、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人が53.5%で、一方、聞いたことのない人が59.9%であり、聞いたことのある人のほうがやや低くなっている。

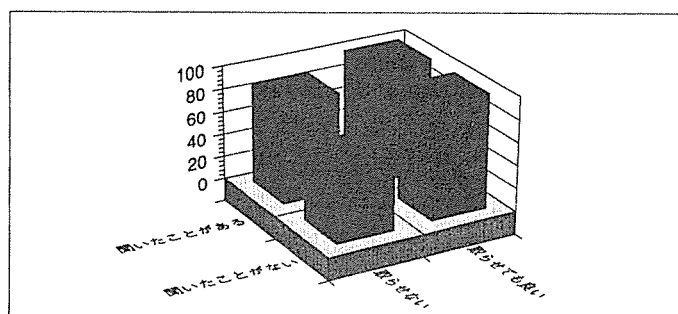


図5-17 「かながわ新運動」認知度／子どもの免許取得許容度

2) 「かながわ新運動」の内容の認知との関係

(1) 二輪車の利用…図5-18参照

「かながわ新運動」の内容を知っている人（「よく知っている」+「ある程度知っている」）は、二輪車をよく利用する場合、35.4%、少し利用する場合、23.3%、利用しない場合、32.9%で、少し利用する人の場合がやや低くなっている。

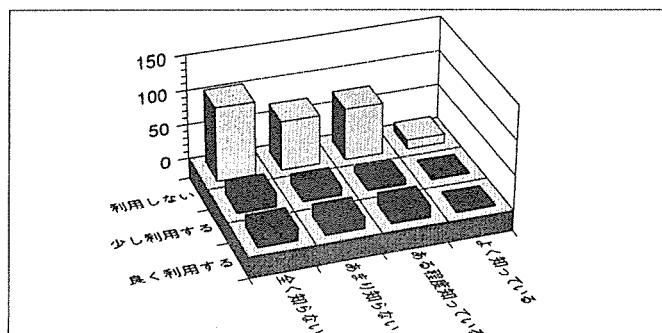


図5-18 「かながわ新運動」認知度／二輪車利用度別

(2) 子ども（高校生）の性別…図5-19参照

「かながわ新運動」の内容を知っている人（「よく知っている」+「ある程度知っている」）は、子どもが女子の場合、34.3%、男子の場合、30.4%で、男子の場合のほうがやや低めになっている。

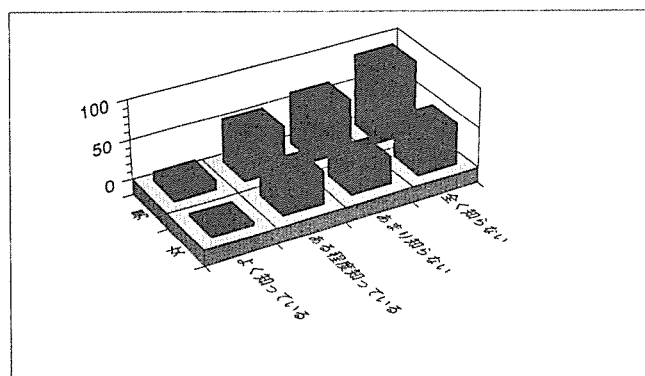


図5-19 「かながわ新運動」認知度／子供の男女別

(3) 子ども（高校生）の二輪車免許の所有の有無…図5-20参照

「かながわ新運動」の内容を知っている人（「よく知っている」+「ある程度知っている」）は、免許を所有している場合、29.5%、所有していない場合、32.1%で、所有している場合のほうがやや低めになっている。

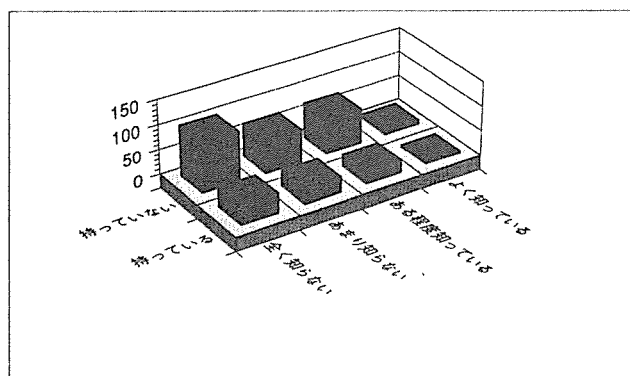


図5-20 「かながわ新運動」認知度／二輪車免許有無別

(4) 家族の中の二輪車の利用の有無…図5-21参照

「かながわ新運動」の内容を知っている人（「よく知っている」+「ある程度知っている」）は、二輪車の利用者が家族のなかにいない場合、32.4%、いる場合、33.8%で、違いはみられない。利用者にだれかがいる場合、父親自身が利用しているとき、43.3%と、子どもが利用しているとき、41.9%で、他の人の利用者のときよりも多い。

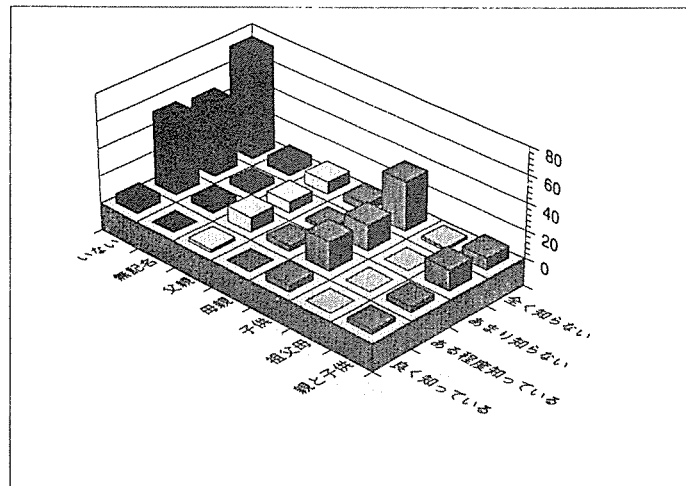


図 5-21 「かながわ新運動」認知度／二輪車を利用する家族構成員別

(5) 子どもの二輪車免許の取得に対する態度…図 5-22参照

子どもが二輪車免許を取得しても良いとする人は、「かながわ新運動」の内容をよく知っている人の58.8%、ある程度知っている人の52.5%、あまり知らない人の53.5%、全く知らない人の58.2%であり、それらの間に差違がみられない。

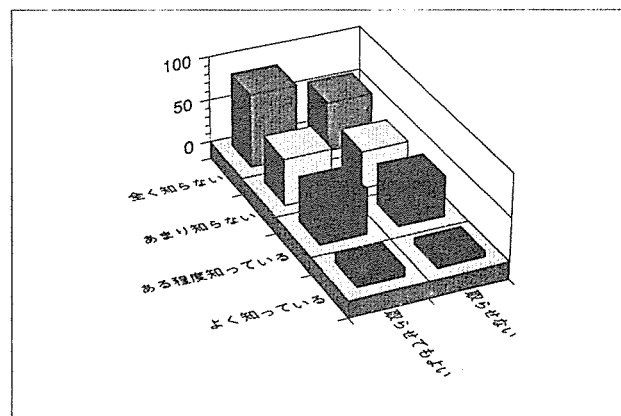


図 5-22 「かながわ新運動」認知度／子供の免許取得許容度

3 二次クロス集計結果

保護者が父親か母親か、二輪車を利用する（「良く」及び「少し」）か否か、子ども（高校生）が二輪車免許を所有しているか否かの3条件をクロスして、「かながわ新運動」の浸透度を分析した、父親、母親を次のような4つのグループに構成した。

	父親	母親
グループA 二輪車を利用する+子どもが免許を所有する	(13人)	(22人)
グループB 二輪車を利用する+子どもが免許を所有しない	(16人)	(45人)
グループC 二輪車を利用しない+子どもが免許を所有する	(16人)	(53人)
グループD 二輪車を利用しない+子どもが免許を所有しない	(28人)	(161人)

その結果を父親と母親とに分けて、示す。

1) 父親の結果

(1) 「かながわ新運動」の言葉の認知との関係…表5-1参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことがある人が、グループBとDとで少ない。このことは、父親の場合、本人が二輪車を利用するか否かに関係なく、子どもが二輪車免許を所有していない場合のほうが所有している場合よりも、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことがない人が多いと言えよう。

表5-1 父親／「かながわ新運動」の言葉の認知

	聞いたことあり	聞いたことなし	計
グループA	6人 46.2%	7人 53.8%	13人 17.8%
グループB	5人 31.3%	11人 68.8%	16人 21.9%
グループC	7人 43.8%	9人 56.3%	16人 21.9%
グループD	8人 28.6%	20人 71.4%	28人 38.4%
計	26人 35.6%	47人 64.4%	73人 100.0%

(2) 「かながわ新運動」の内容の認知との関係…表5-2参照

「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」+「ある程度」）人が、グループCで多い。一方、その内容を全く知らない人は、グループBやDで、多い。上の①の結果と同様である。

表5-2 父親／「かながわ新運動」の内容の認知

	よく知っている	ある程度知っている	あまり知らない	全く知らない	計
グループA	0人 0%	2人 15.4%	5人 38.5%	6人 46.2%	13人 17.8%
グループB	1人 6.3%	2人 12.5%	2人 12.5%	11人 68.8%	16人 21.9%
グループC	0人 0%	4人 25.0%	5人 31.3%	7人 43.8%	16人 21.9%
グループD	0人 0%	5人 17.9%	9人 32.1%	14人 50.0%	28人 38.4%
計	1人 1.3%	13人 17.8%	21人 28.8%	38人 52.1%	73人 100.0%

2) 母親の結果

(1) 「かながわ新運動」の言葉の認知との関係…表5－3参照

「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人が、グループCで多い。次いで、グループBとDが続き、最も少ないのがグループAである。このことは、母親の場合、子どもが免許を所有しているとき、自身が二輪車を利用していない母親は「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人が多いが、反対に自身が二輪車を利用している母親はそれを聞いている人が少ないということを意味していよう。

表5－3 母親／「かながわ新運動」の言葉の認知

	無記入	聞いたことあり	聞いたことなし	計
グループA	0人 0%	10人 45.5%	12人 54.5%	22人 7.8%
グループB	0人 0%	25人 55.6%	20人 44.4%	45人 16.0%
グループC	1人 1.9%	35人 66.0%	17人 32.1%	53人 18.9%
グループD	0人 0%	91人 56.5%	70人 43.5%	161人 57.3%
計	1人 0.4%	161人 57.3%	119人 42.3%	281人 100.0%

(2) 「かながわ新運動」の内容の認知との関係…表5－4参照

「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」＋「ある程度」）人の多いのが、グループAで、次いでグループDが続き、最も少ないのがグループBとCである。この結果は、上の(1)の結果と異なる。二つの結果をまとめると、グループAは、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人が少ないが、その内容を知っている人は多い。反対に、グループCは、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人が多いが、その内容を知っている人は少ない。

表 5 - 4 母親／「かながわ新運動」の言葉の認知

	よく 知っている	ある程度 知っている	あまり 知らない	全く 知らない	計
グループA	1人 4.5%	8人 36.4%	4人 18.2%	9人 40.9%	22人 7.8%
グループB	1人 4.5%	13人 28.9%	19人 42.2%	12人 26.7%	45人 16.0%
グループC	4人 7.5%	12人 35.8%	19人 35.8%	18人 34.0%	53人 18.9%
グループD	8人 5.0%	51人 31.7%	37人 23.0%	65人 40.4%	161人 57.3%
計	14人 5.0%	84人 29.9%	79人 28.1%	104人 37.0%	281人 100.0%

第 4 節 まとめ

1 「かながわ新運動」の保護者への浸透度は、まだまだ不十分なものと言わざるを得ない。

調査の結果によれば、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある保護者は52.8%と、約半数の保護者にとどまっている。また、「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」+「ある程度」）人は31.0%にとどまっており、一方、全く知らないとする人は40.2%にものぼっている。比較のために尋ねた「4 + 1 ない運動」は、その内容を知っている（「良く」+「ある程度」）保護者は49.3%にのぼっており、一方、全く知らないとする保護者は24.2%となっている。

2 母親よりも、父親に対する浸透度が低い。

調査の結果によれば、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある母親が56.8%であるのに対して、父親のそれは36.0%にとどまっている。子どもの教育や行動についてのふだんの関与の仕方に母親と父親とで違いがあることも、一因かもしれない。

3 子どもが女子生徒の場合よりも、男子生徒の場合のほうが、保護者に対する浸透度がやや低い。

調査の結果によれば、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある保護者は、子どもが女子生徒の場合、57.4%であるのに対して、男子生徒の場合、49.7%にとどまっている。学校と家庭とのコミュニケーションが、男子の場合、女子よりも少なくなりがちであることも関係があるかもしれない。

4 二輪車を利用していない保護者よりも、利用している保護者のほうに、「かながわ新運動」の浸透度がやや低い。

調査の結果によれば、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある保護者は、二輪車を利用していない場合が54.9%であるのに対して、利用している場合は46.9%にとどまっている。また、「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」+「ある程度」）保護者は、二輪車を利用していない場合が32.9%であるのに対して、利用している場合は29.6%にとどまっている。

5 家族の中で二輪車を利用している人がいるか否かと「かながわ新運動」の浸透度とは関連がみられていない。

調査の結果によれば、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある保護者は、家族で二輪車を利用している人がいる場合51.9%、利用している人がいない場合、52.6%であった。また、「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」+「ある程度」）保護者は、家族で二輪車を利用している人がいる場合、33.8%、利用している人がいない場合、32.4%であった。

6 子ども（高校生）が二輪車免許を所有しているか否かと「かながわ新運動」の浸透度とは関連がみられていない。

調査の結果によれば、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある保護者は、子どもが二輪車免許を所有している場合が55.5%で、所有していない場合が51.6%になっているが、他方、「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」+「ある程度」）保護者は、子どもが二輪車免許を所有している場合が29.5%で、所有していない場合は32.1%になっている。

7 父親の場合は、子どもが二輪車の免許を所有しているとき、「かながわ新運動」の浸透度がやや高くなるが、母親の場合は、そうした傾向がみられない。

8 「かながわ新運動」を知っている保護者は、子どもの二輪車免許の取得にやや慎重な態度の傾向を示す。

調査の結果によれば、子どもに免許を取らせても良いとする保護者は、「かながわ新運動」の言葉を聞いたことのある人の場合、53.5%で、聞いたことのない人の場合、59.9%になっている。また、「かながわ新運動」の内容を知っている（「良く」+「ある程度」）人の場合、53.4%で、知らない（あまり、または全く）人の場合、58.2%となっている。

（新井 邦二郎）

第6章 学校・教職員に対する実態調査

「かながわ新運動」も3年目を迎え、それぞれの学校で独自の取り組みがされているが、神奈川県高等学校交通安全教育研究会では、「新運動」への移行に伴って、県内の高校の交通安全教育がどのように変化し、各学校で何が推進されているかを調査するため、昨年7月全県立高校にアンケートを依頼した。また同9月に県内の県立高校8校の教師・生徒・保護者の三者に「新運動」を基本とした交通安全に関する意識及び実態調査を行った。

そこで当プロジェクトでは、この中から、①全県立高校対象のアンケートについては、その集計結果および分析とアンケート全文（巻末付録8参照）、②8校（教師・生徒・保護者）への意識調査については、教師対象のアンケートの集計結果および分析とアンケート全文（巻末付録7参照）を引用させていただき、本研究の参考資料とさせていただくことにした。

なお、神奈川県高等学校交通安全教育研究会によるこの2つのアンケートは、同研究会の熱心な取り組みにより、平成4年度内に一応の集計・分析を終えているが、今後さらにより深く、多角的分析を行い、平成5年8月頃までに総合的なまとめを完成することになっている。

第1節 交通安全教育担当者に対する高校実態調査

- 1 調査対象 県立高等学校165校191課程
- 2 集計総数 県立高等学校160校183課程（回収率96%）
- 3 集計方法 全日制・普通科を全県10地区に分割して集計。職業科、定時制、通信制をそれぞれ集計した。
- 4 概略

これは、県下の全県立高校の交通安全担当者に回答を依頼したもので、各校が「新運動」に沿って、交通安全教育をどのように展開しているかを知るための実態調査であり、結果として、大変興味深い全県的傾向や、地域的特性が表れた。

あくまで、学校側からの視点で回答したアンケートではあるが、生徒、保護者に対する「新運動」に関する情報提供や働きかけを、実質的には学校が担うことを考えれば、この結果は、「かながわ新運動」の現時点での捉えられ方と言えるであろう。「新運動」を展開する上での検討材料としていきたい。

以下、7部構成の設問別に概略を示す。

1) 交通安全の指導方針について

交通安全教育についての年間計画の有無と、その指導方針について尋ねた。

多くの学校が年間計画をもち、また「新運動」を基本線とした指導方針を執っている。

年間計画については21校12%、指導方針については、15校8%に特別な取組が見られない。

また、地域によって差が見られる点が注目される。

2) 交通安全の校内組織について

「新運動」は、生徒、家庭を巻き込んで展開されるべきもの。この点から、交通安全推進委員会の組織率が77校42%という数字は、いかにも残念である。今後、委員会の位置付け、在り方まで含めて活性化することが望まれる。

3) 免許取得について

まず、各校の免許取得への対応を尋ねた。

「4 + 1 ない」から「新運動」への移行に伴って、“届出制”が43校24%から110校60%と倍増した。反面、この趣勢の中にあって“対応なし”が、高い数字を見せていることが注目できる。

免許保有状況の把握は、程度、方法の差こそあれ、167課程91%で行われている。

しかし、生徒側には、諸般の理由により、届出や、申し出に必ずしも協力的ではなく、的確に実態把握ができていない学校は、26校16%にとどまる。

4) 「かながわ新運動」について

前半は、「新運動」の浸透度、後半は、実際の取り組みや実効について尋ねた。

学校が、「新運動」についてのイニシアティブを執っていく以上、教師側に指導方針に対するコンセンサスが、必要なのではないか。

その点から、交通安全教育についての校内研修が望まれるが、実施したことがある学校は12校とごく少数である。

「新運動」のプラス面、マイナス面も、三年間が経過した時点での総括として注目したい。

“幅広い交通安全指導が可能になった”(68校)、“生徒との意志疎通がスムーズになった”(65校)に回答が集中したのは、「新運動」の理念と考え合わせれば評価できる。マイナス面では圧倒的に、“変化なし”が多いことが興味深い。議論の分かれるところである。

5) 「かながわ新運動」の具体的展開について

交通安全教育の二本柱は、ホームルーム活動(L・H・R)と集会のようで、前者は50%強、後者は80%の学校で実施されている。ヤングライダースクールに関しては、実施回数、場所、形態、時期などについての調査結果がでた。また、交通安全集会についての回答の中には、今後の在り方につき、いくつかの示唆が見出せる。

第2節 教員に対する意識調査

- 1 調査対象 県立高等学校 8 校の教師（各校50名）、2 年生生徒（各校 2 クラス）、同保護者（各校 1 クラス）
- 2 集計総数 教師307名（回収率77%）、生徒605名（回収率84%）、保護者238名（回収率66%）
- 3 集計方法
 - ・地域別
甲地域（市街化が進んでいる地域）→横浜、川崎、鎌倉、湘南の 4 校
乙地域（その他の地域）→県西、県北、横須賀、三浦地区の 4 校
 - ・グループ別
A グループ……………比較的交通問題を多く抱えている学校
B グループ……………他と比べて平均的な学校
C グループ……………あまり交通問題を抱えていない学校

4 概略

このアンケートは、上記のように県立高校から 8 校を抽出。教員、生徒、保護者を対象として実施した「新運動」と、そして高校で行われる「交通安全教育」についての意識調査である。

ここでは「4 + 1 ない運動」の定着率の差異によるものと思われる地域的な傾向や、学校グループ間に見られる明らかな特性が如実に表れている。

前節アンケートと比較検討することによって、今後の交通安全教育の展開に関する数々の示唆が、より具体的に得られるものとする。

- ・「新運動」はバイク問題等を基本的には家庭の問題とし、かつ学校においてもバイクを含めた交通安全教育を積極的に進めようとする運動であるとする見方が 6 割を占めている。また「新運動」当初は免許取得者が増加することが心配されたが、多くの教師は特に増加したとは思っていないようである。しかし、交通問題を抱えている学校ではやはり増加したと感じている教師の率が多くなる。生徒への対応ではバイクを含めた交通安全の話しがしやすくなったとする教師も半数近くいるが、それ以上（6 割）の教師は変化なしと答えている。
- ・高校での「交通安全教育」に対する意識については、「ある程度」と考える教師が 5 割、「積極的に」と考える教師が 3 割である。その教育の場面は 7 割がホームルーム活動（L・H・R）でと答え年間 3 回程度が適当であるとしている。
- ・バイクの実技指導については 3 割強が「積極的に」、4 割強が「外部のものを紹介する程度」としている。

- ・ 高校生の事故原因については、自動車の増加という社会的側面と、自己中心的、ルール無視の傾向など生徒自身の側面が多く指摘されている。
- ・ 最後に免許取得の実態調査についての問いには、5割強が「必要」、3割強が「無記名などで実施し、徹底の必要なし」と答えている。

第3節 まとめ

以上2つのアンケート調査の結果（分析）から、「新運動」はある程度定着し、それぞれの学校に合った独自な取り組みがはじまっているといえよう。しかし「新運動」の趣旨が正しく理解されての定着といえるかについては、かなり疑問が残るところでもある。そこで「新運動」の定着に向けての課題やこれからの交通安全教育の方向について、いくつかのポイントをしばって考えてみた。

1 「かながわ新運動」の現状（問題点）

1) 「新運動」の理解度（受けとめ方）

教師の新運動についての理解度は、かなり高いが、保護者・生徒の理解度は、2人に1人は新運動等きいたこともないという保護者向けアンケートの結果が示すとおり、まだまだというところである。また一応理解はしていても教師もふくめ多分に自分に都合よく受けとめている者が多いのではないだろうか。生徒はただ乗っていいという側面だけをとらえている懸念があり、今後、機会をとらえては、家庭・生徒にその正しい内容（特に高校生の自覚を促す）を啓発していく必要があろう。

2) 免許取得——実態把握の難しさ

「新運動」では、学校は生徒の実態を正確に把握した交通安全指導をとっているが、現状はまだその一部をつかんでいるに過ぎないという学校が多いのではないだろうか。「4 + 1 ない運動」時代と違って、ホーム・ルームで生徒と意思疎通をしやすくなったという「新運動」の利点をいかし、生徒1人1人に合った指導を工夫しながら、より正確な実態把握をすることが、「新運動」下の交通安全指導の第1歩ではなかろうか。

2 これからの交通安全教育

1) 校内研修

「新運動」では「交通安全教育の充実」が大きな柱となっているが、「4 + 1 ない」時代ずっと禁止・規制による指導に力を入れてきた後だけに、交通安全教育といっても何をどう指導したらよいのか戸惑いがあるというのが多くの学校の実態ではないだろうか。生徒の実態を把握しながら自分の学校に合った交通安全教育を摸索する中で、高等学校で指導すべき交通安全教育の内容を吟味してみる必要があろう。とりわけこれまで見落とされがちだった心の内

面にせまる交通安全教育を考えていくことが大切ではないだろうか。高校生の加害事故が増加している中で、他の人への思いやりの心を持ち、相手の立場にたって通行できることこそが、車社会を生きる者の一つの大きな要件であることおさえておきたいものである。

2) 指導内容を深める工夫も

「新運動」では、教科、特別活動、H・R活動などあらゆる場を利用して交通安全教育も行うこととしているが、現状ではH・Rと講話が大きな柱になっているようである。その一つ講話については、「4 + 1 ない運動」時代から行われてきたものだが、「新運動」も4年目を迎える現在、自然に生徒の興味を引くような内容にまで高めていく努力も必要ではないだろうか。日頃生徒に接し、生徒の実態を熟知している校内の教師が講師になり、身近かな具体例を引用しながら話すのも効果的だし、また時には外部の専門的な講師を招いて、いちだんと深い内容の話をきく中から、教師も交通安全指導についての新しい視点を学びとることもできるのではなかろうか。

3) 交通安全推進委員会の活用

「4 + 1 ない運動」(昭和55年) がスタートした時に、交通安全指導の徹底を図るため、各学校に設置された交通安全運動推進委員会。その後の情勢の変化の中で、委員会は設置していても、ほとんど活動していない学校もあると思うが「4 ない運動」の役割から一歩ぬけだして、「新運動」での望ましい交通安全教育(家庭での親の役割・学校での指導のあり方)について、PとTがじっくり話し合う場として積極的な活用が望まれる委員会である。「新運動」への理解が足りない家庭をどう啓発していくか、また学校の指導状況について、たがいに情報交換しながら、「新運動」の定着に向けて新らたな役割が期待されるところである。

(重田 光雄)

第7章 総括と提言

本調査研究は、高校生の交通安全問題に関し、バイクに対する「4 + 1 ない運動」という全国でも最も厳しい規制的措施をとっていた神奈川県が、長い摸索の努力を続けた後「4 + 1 ない運動」を発展的に解消し、生徒の主体性と学校・家庭の教育的役割を重視する「かながわ新運動」へと大きな転換を行ったことに注目した。“生涯にわたる交通安全教育”、“学校における交通安全教育の充実”が求められるようになってからすでに久しいが、高校における交通安全対策としては、いまなお「3 ない運動」が全国的に実施されている中であって、全県単位でこのような変革を行ったのは神奈川県が初めてだったからである。平成2年4月の「かながわ新運動」発足以来、満2年が経過した段階で、この「新運動」がいかなる変化をもたらしたか、また問題点は何かを事後評価することが本調査研究の中心的な目的である。

第1節 基本的な立場——なぜ事故の増減を主たる評価基準としなかったか——

さまざまな調査の結果は、これまでの章で報告されてきたが、高校生のバイク事故死者推移等については、第3章できわめて簡単に触れたのみである。本調査研究で明らかになったことの総括を行う前に、当研究委員会が事故の問題に対し、どのような基本的立場に立ってどのように考えたかだけは述べておく必要がある。

「3 ない運動」は、急増する高校生の二輪車事故を何とかして防ぎたい、そのためにはあえて高校生をバイクから隔離する方法もやむを得ないとして始まった運動である。「3 ない運動」が完徹されれば、高校生の二輪車事故はゼロにすることすら不可能ではないはずの方策である。にもかかわらず、事故は容易に減少しないということが「3 ない運動」の悩みであるが、逆に「3 ない運動」を止めた場合、事故が減るという保証は何もない。むしろ事故は増えると考えた方が自然であろう。「3 ない」を止めて事故が増えたら、その責任は誰が負うのかというような考え方をしていくと、多くの府県で「3 ない」を容易に止めることができない理由も理解されるのである。

神奈川県が「4 + 1 ない」を見直し「新運動」に転換した背後には、「4 + 1 ない」によって失われたものの貴重さに気づき、それを取り戻すことを含めながら、事故防止にも可能な限り努めることが本来のとるべき道であろうとの英断があったものと思われる。事故が減るにこしたことはないが、事故の増減をもって「新運動」の決定的な評価基準とすることはしないという考え方があったようである。

しかし社会的に最もわかりやすいのは、「新運動」による事故の増減という“数字”である。もし高校生の二輪車事故が著増し、それが「新運動」の結果だとして社会的な指弾を受けるようなことが起きれば、長い間摸索し、検討に検討を重ねて生まれてきた「新運動」が挫折し、再び「4 +

1 ない」に戻らざるを得ないことになるかもしれない。全国でも先駆的な運動であるだけに、このような危惧は、「新運動」推進のために尽力された県の関係者にひとしく抱かれているようである。県教育委員会も事故の問題に対しては、きわめてセンシティブであった。

県高等学校交通安全教育研究会の佐分正典会長は、「学校教育における『新運動』は、交通事故防止に止まることなく、“車社会”に象徴される科学技術文明の将来の在り方や、地球環境の保全についての学習にまで発展させていく視点や方向性をもつ必要がある」と長期的な展望を述べられながら、一方で毎年移りゆく生徒と教師にこの運動が「新しい運動」として自覚され続けることの困難性と、交通事故減少に向けてたえず社会的要請にさらされ続けている厳しい現実について語られた。

以上のようなこともあって当研究委員会は、事後評価の調査項目として交通事故の問題を取り上げることをあえてしなかった。従って、当初は誰もが考える神奈川県内高校生の二輪車事故統計分析とか、「新運動」に対する取組み姿勢の地域や学校による相違と事故発生頻度との相関分析といった調査も一切行っていない。県内高校生の免許取得数や二輪車購入台数の年次推移といった数字も、この報告書に盛られることはない。その意味で、包括的な事後評価として本調査研究が十分なものではないと言われれば、それは甘受するしかないであろう。

財団国際交通安全学会は、昭和49年秋の設立直後に取組んだ「暴走族と青少年問題の研究」以来、青少年の交通安全教育の問題にかかわり続けてきた。さまざまな考察や研究成果を通して、折から全国に波及していく「3ない運動」に対しても、このような消極策には問題が多いとする批判論と改善のための提言を繰り返してきた。交通安全を確保するためには、幼児段階から免許取得の年齢段階に至るまで、積み上げのきく一貫した交通安全教育が重要であり、青少年の発達段階（関心や能力）に対応した適期の交通教育を着実に行うことこそが、生命にかかわる実践的な人間教育になるばかりでなく、長期的・根本的な交通安全対策になると信じてきたからである。望ましい交通教育が着実に実施されるならば、事故も必ず減少するという考え方は、ドイツの学校における交通教育やバイクをいかに安全に利用させるかに端を発して、幼・小・中・高一貫した交通安全教育を実施するようになった徳島県生光学園の実績等を通して揺らいではない。

しかし神奈川県の場合、「新運動」はまだ緒についたばかりで、「新運動」のコンセプトがやっと浸透しつつあるという段階であると考えれば、交通事故の増減をもって運動の効果を評価するのは時期尚早であると、当研究委員会は判断したのである。従って以下の総括的評価は、主として教育上の観点から見た変化、効果を中心とするものになっている。

第2節 総括的評価

1. 高校における生徒と教師・学校間に教育的な相互信頼の土台ができ、コミュニケーションも改善された。

「4＋1ない運動」を行っていた時は、少なくともことバイク問題に関しては、生徒と教師は異なる立場に立っていたと言ってもよい。一方は規制される立場であり、一方は規制する立場である。法律が許容する権利であるとして、約30%の生徒が全面的な規制に違反する免許取得を行っていたとされる神奈川県において、生徒と教師の間に教育的な信頼を確保することは容易でなかったにちがいない。生徒と教師の間には力関係において大きな差がある。免許を取るか取らないかということは、いわば価値観の相違にかかわることであり、納得できない価値観を力によって強制された生徒には、教師や学校に対する信頼をもつこと自体が危ぶまれたとしてもやむを得ないであろう。二輪車またはバイクという言葉そのものが生徒と教師の間でタブーに近くなり、それがひいては教育の場にあって最も大切な信頼関係までも蝕みはじめていたという切実な訴えも出はじめていた。

「新運動」になってからは、生徒の自主的な判断と責任の主体性が尊重され、学校と家庭は生徒の安全と成長のために教育的な役割を果たすものとなった。生徒は、これまでの運動の客体から「新運動」の主体となり、異なる立場だった生徒と教師とは、共通の教育的目標をもつ関係へと変化した。この変化こそ180度のコンセプト転換であり、ここに「新運動」の最も大きな教育的効果があるのではないかと思われた。

県立高校165校の交通安全教育担当者（教師）に行われた高校実態調査によれば、「新運動」実施後の効果として「生徒との意志疎通がスムーズになった」とする教師評価が23%で、効果の第2位に挙げられている。

但し、高校2年の在校生867人に行われた意識調査では、新運動の内容を理解している生徒202人の評価として、「先生と生徒の信頼関係を良くする」としたのは約21%で、約51%が「何とも言えない」と答えている。「4＋1ない運動」以来の経過を体験している教師がコミュニケーションの改善を効果とし、入学以来「新運動」しか知らない生徒が恵まれている現状を特に意識化しないということは十分考えられる。しかし、こうした生徒も「生徒の責任感や自主性を高める」と54%が認めているので、標記のような総括は十分成立するものと考えられる。

2. これまでかくされていた免許取得やバイク保有について、生徒の実態把握が可能になり、実情に応じた学校の教育的対応が行われるようになった。

生徒のバイクのかかわり方については、できるだけ正確に実態を把握することが指導の前提と

なるが、「新運動」以前は、調査すること自体矛盾するものであり、仮に調査しても生徒に学校への不信感があれば、実態をとらえることは不可能であった。高校実態調査によれば、「学校が的確に把握している（15.7%）」「ほぼ（7～8割）実態を把握している（46.6%）」であり、この点は大きく改善されたと見ることができる。

3. その明らかな具体化として、警察等地域社会と連携しての実技講習も行えるようになり、ヤングライダースクールの高校生参加者が大巾に増大した。

神奈川県に限らず「3ない運動」の実施県にはどこでも共通の現象であろうが、警察等が実技講習の機会を提供しても、これまでは学校の規制があるため高校生の参加者はほとんどなかった。バイクをかくれ乗りする高校生が、自己の運転の未熟さを自覚することもできなかった。

高校実態調査によれば、教師から見た「新運動」の効果の第3位は「二輪車の実技講習が可能になったこと（17.3%）」である。ヤングライダースクールへの参加指導により、運転者教育の質的向上も図れるようになったのである。

4. 「新運動」によって交通安全教育は、単にバイクのみならず歩行者・自転車を含めた巾の広い教育が可能になった。

教師から見た「新運動」の効果の第1位（24.1%）はこの点である。バイクを規制する“交通安全対策”では、二輪車の安全教育ができないばかりでなく、より広い交通安全教育もできなかったことが明らかとなった。「新運動」を実施してみて、改めて学校における体系的な交通安全教育へのニーズが発見されたと言ってもよいであろう。

このことに関連して

5. 高校生の能力と関心にマッチした適切・有効な教育内容（特別活動における交通安全に関する指導カリキュラム）を開発し、これを実施していくことの必要性が、特に指導的な立場にある教師に認識されてきた。

6. 「新運動」は生徒の交通安全意識を向上させ、バイクに乗る高校生の安全運転に役立っていると考えることができる。

教師から見た場合、「新運動」によって「生徒の交通安全意識が高まった（6.3%）」とか「生徒の交通マナーが向上した（1.4%）」と、生徒に対する実際的な交通安全上の効果を評価する比率は低い。

しかし「新運動」を理解している高校生は、「交通安全意識に役立つ（53%）」「二輪車に乗る人

の安全運転に役立つ（67％）」と、この運動を評価している。

質問方法と比率のとり方が2つの調査では異なる点を十分考慮しても、この明らかな違いはどこから来るものであろうか。「3ない」実施県でバイクに乗る高校生は、学校や社会に対する負い目感をもっていることが知られている。バイクに乗ることでアウトローのように見られ、教師の目も恐れなければならない。バイク事故を起こした高校生は立場が弱いので、事故の相手からも“いじめられやすい”ということまで指摘されている。

今回の生徒意識調査でも、「禁止されるとかえって乗りたくなる」か「乗らないようになる」かを問うた設問に対し、神奈川県高校の在校生も卒業生も、他県（「3ない」実施県）高校の卒業生もまったく共通の反応を示した。すなわち、いずれの回答群においても「禁止されるとかえって乗りたくなる」者が45％程度に達し、「乗らないようになる」者は10％程度にとどまったのである。反抗と懐疑の思春期特性をもつ高校生が、「潜在的逆効果現象」とも言えるこのような“禁止効果”を示すものだとすれば、一方にアウトローとも見られる心理的負担に耐えながら、“ツッパッて”無理にでもバイクに乗ろうとする傾向にあることが理解されてくる。安全な運転のためには、ほとんど有害無益であるこのように屈折した心理は、本人の責任においてバイクに乗ることが許される「新運動」の後では、解消してきていると解釈できよう。

生徒意識調査で、「学校が免許取得を禁止するのはおかしい」と感じている者は、在校生（66％）、他県卒業生（64％）であるに比し、「4＋1ない運動」を体験してきた神奈川県の卒業生は実に84％が「禁止はおかしい」としている。「新運動」は、高校生に重苦しかった心理的抑圧感をとりぞいたものとして、教師には思いがけないほどのプラス効果をもたらしている可能性がある。

安全なバイク運転のための当事者は、生徒であって教師ではないということを考える時、「新運動」に対する効果評価としては、生徒の方のとらえ方こそ重視すべきである。

7. 高校生のバイク事故死者は、「新運動」以後、危惧されたほど増えてはいない。

第1節で述べた通り、本調査研究では高校生のバイク事故に関する分析・評価を行っていない。「新運動」は、その基本的な考え方（コンセプト）がようやく浸透しつつある段階であり、事故の増減をもって評価の尺度とするところまで、十分な教育内容がまだ実施されているわけでもないからである。

しかしながら、「新運動」以後の事故推移を現象としてのみ見ると、高校生のバイク事故死者は、「新運動」前の平成元年（61人）をピークに同2年（45人）、3年（39人）と急減した後、平成4年（40人）の微増にとどまっている。高校生の事故発生件数は5,000件台で、漸増傾向を見せていることもあって、死者が減ってきていることと「新運動」との因果関係も明確ではない。

しかし、少なくとも「新運動」の実施前に危惧されたほど、死者が増えたわけではないとは言えるであろう。

8. 「かながわ新運動」は、以上のようなプラス効果をもつだけでなく、いくつかの問題点・今後に残された課題ももっている。にもかかわらず、この先駆的な「新運動」は、高校生に対する「新しい交通教育の一方策」として高く評価されるべきものと思われる。

第3節 問題点・今後の課題

「かながわ新運動」は全国的にも先駆をなす、いわゆる「ポスト・3ない」の新しい試みであり、その基本的な考え方と、それがもたらしたプラスの効果は高く評価されるものがある。しかし、その一方で次のような問題点があり、今後の課題となっている。

1. 「新運動」に対する認知度は、県高等学校交通安全教育研究会の調査によれば、生徒（44%）、保護者（47%）程度であり、教師（68%）ほど高くない。地域により、学校により「新運動」の浸透度には違いがあり、都市部の高校や、進学校など交通問題が生徒指導の中心的課題となっていなかった学校ほど「新運動」への理解も低い傾向にある。当委員会の調査では、在校生の「新運動」認知度はさらに低く（23%）、内容をよく知っている生徒ほど「新運動」の効果を評価しているという結果が出た。保護者についても、「新運動」の言葉を聞いたことがある母親は57%であるのに対し、父親のそれは36%にとどまっている。今後ともなお一層の啓発活動を続けていく必要がある。

2. 「新運動」の理解の仕方は、かなり多面的であることがわかった。県高等学校交通安全教育研究会が教師と保護者に行った意識調査には、「新運動」の趣旨を一通り解説した後で、理解の仕方について6つの選択肢から2つを選ぶという設問があるが、その結果は「学校がバイク問題を家庭に投げ返したもの」「学校で交通安全指導を積極的に進めようとするもの」「バイク禁止は解除したが、『届け出制』を強く進めるので、実質的には『4+1ない』の時とたいして変わっていないもの」など多くに分散している。「新運動」の趣旨は広く知らされていても、受け取る人の主観によって多様な理解をされる余地が確かにある。

事実、指導的な立場にある教師から「新聞などでは大転換のように書かれたが、『4+1ない』と『新運動』とは連続性がある。生命尊重の理念は不変だし、『新運動』もバイクに乗ることを勧めているわけでは決してない」という説明がなされたこともある。「高校生が主体的に考えた結果、バイクに乗らないことを選ぶようにさせたい。『新運動』は“一人称の3ない”と考えるべきだ」という教師の言葉もあった。バイクの運転に対して消極的・抑制的な教師の“親ごころ”は確かに残っているのである。高校実態調査でも、交通安全の基本的な指導方針として「新

運動」をそのまま取入れている学校（61%）、「新運動」を取入れているがバイクには乗らない方がよいとの指導方針を明確にしている学校（30%）となっている。「4 + 1 ない」を全面的な失敗とは考えていない人々も巻きこんでいかざるを得ない「新運動」の微妙な揺らぎや難しさも、こんなところにあると思われる。

3. 「新運動」の具体的な教育展開はまだ十分ではない。

- 「新運動」の趣旨を踏まえた交通安全教育を授業の中で行っているか否かについては、97%の高校が「取組んでいない」と答えている。
- 授業以外でまとまった交通安全教育を行うとすれば、特別活動におけるホームルームの時間が最適である。多くの学校は年間1～3回の一単位時間のロングホームルーム活動（以下LHRと記す）を実施しているが、70校・38%の学校ではLHRでも交通安全教育がまったく行われていない。
- ヤングライダースクールを実施した学校は、72校・39%である。

4. 現在行われている学校の交通安全教育（LHR、学年集会、全校集会）の内容に対し、生徒の評価は高くない。内容が通り一遍でつまらない、交通安全に役立たない、無関心な生徒が多いという回答が目立っている。高校生の心に訴えて、態度変容を期待できるような教育内容へと変えていく必要がある。

5. 第2節の2では、免許保有状況など生徒の実態を学校が正しく把握できるようになったことを挙げて、生徒と教師に相互信頼の土台ができたことの傍証とした。しかし、調査結果を仔細に見れば、「まあまあ（5～6割程度）の実態把握（24.2%）」、「実態把握とはかけ離れていると思われる（13.3%）」というデータがある。学校が実態を把握しきれない理由としては、生徒が免許保有を知られることによって特別に面倒な指導を受けさせられると心配したり、学校への不信感や自らの罪悪感をもっているため届け出をしないのだと解されている。このような面を見るとまだまだ生徒と教師のわだかまりは解消されきっていないとも考えられる。

6. 高校実態調査では、「新運動」に伴うマイナス面も回答されている。これによると、最も多かった「特に変化はない（53%）」の意味をどうとらえるかは解釈の分かれるところであるが、「事故が増加した」「免許保有者が増加した」「通学にバイクを使ってしまう生徒が増えた」の3つがほぼ同数で、各10%強の数値となる。

神奈川県の高校は、「新運動」後も全県的にバイク通学を禁止している。これは、①ラッシュアワールのバイク通学には危険が伴うこと、②学校に駐車場整備の余裕がないこと、③通学にバ

イク使用を認めると、バイクを競い合うようになり学習への影響が心配されること、などを理由としているが、生徒の解禁希望も強く、議論がたえない問題である。県高等学校交通安全教育研究会は、別の調査でもかくれたバイク通学者が少なくないことを明らかにして、「新運動」の趣旨理解がいまだに徹底していないとしているが、今後の課題の一つである。

7. 在校生意識調査によれば、任意保険に加入していないバイク保有者が原付で約2割、二輪で4割いる。その主な理由は「お金がない」「手続きが面倒」である。全国的に見たバイク保有者の任意保険加入率は3割弱とされているようなので、神奈川県高校生の加入率が65%程度あることは、極めてよい数値であるという見方もできる。しかしバイク保有者には任意保険に入することを指導している教師の側から見れば、まだ、生徒の側に交通社会への参加者として責任の自覚が足りない、或いは保護者の認識が十分でないという問題意識があるようである。このような見地からの生徒および保護者への啓発活動はむろん必要であるが、その一方、米ハイスクールにおけるドライバー教育修了者には保険割引が賦与される例もあり、「新運動」を行っている神奈川県の高校生には、何らかの保険サービスにより無理なく簡易な手続きで任意保険に加入できるようにする工夫を含めて新しい支援方策が、これからは考えられてもよいのでないだろうか。

8. 「新運動」推進に伴う教師の負担増

「4+1ない運動」にも「新運動」にも熱心に取り組んできたある教師に、指導担当教師の職務としては「かつてと今とどちらの方がたいへんですか」と尋ねたことがある。答えは次のようだった。「『4+1ない』の時は、どうしてもバイクに乗りたがる生徒を説得するのが大変だったが、杓子定規のやり方でやれないこともなかった。今は『新運動』の考え方が明確なので説得もしやすいが、その代わり事故を起こさせないようにすることがたいへんで、今の方がしんどい。」この答えから、「新運動」の推進に積極的な教師ほど、負担も大きくなっていることがよく理解できるのである。

9. 「新運動」の考え方は浸透しつつあるにしても、現実の教育的展開はまだ決して十分行われているとはいえない。高校における交通安全教育が遅々とした歩みしかできないことの背後には、高校教師がどこまで交通安全教育の担い手としての役割を負うかについて、まだしっかりとしたコンセンサスができていないことがあるように思われる。

県高等学校交通安全教育研究会が8高校の教師307名に行った意識調査によれば、「高校における交通安全教育はどのようにあるべきと考えるか」との質問に対し、「積極的に推進すべき(30%)」と「ある程度は高校でも担うべき(48%)」を合わせて、教師の78%が高校における交通

安全教育の必要性を認めている。しかし、15%の教師は「本来家庭もしくは義務教育で行われるべきもので、高校で担うものではない」と答えている。これは「ある程度」の答えの“質”の問題とともに考えていかなければならない重要課題である。

実技指導も「新運動」の重要な柱であるが、これについても教師の心の揺らぎが伺われる。「今日的状況では高校でも積極的に取組んでいくべき(33%)」と「ヤングライダースクールなど外部のものを紹介する程度でよい(45%)」を合わせれば一応78%の教師が実技指導の必要性を認めている。しかし、「高校でそこまでやる必要はない(20%)」という考え方もあり、「紹介する程度でよい」が最多意見であることを思えば、実技指導に高校がどこまでかかわるべきものなのか、今後さらに議論が必要になるであろう。

第4節 提 言

〈提言に当って〉

“生涯にわたる交通安全教育”とりわけ幼児段階から免許取得の年齢段階に至るまでの時期に、連続性・整合性のある交通安全教育が重要であるとの立場に立つ時、組織的・系統的な教育を行う場として学校に期待されるものは決して少なくない。交通安全教育の系統性から見れば、今日学校で行われている交通安全教育は、一応制度的には整っているかのように見える。幼・小・中・高の各学校段階において交通安全指導の目標、内容及び各教育課程における位置づけは「学習指導要領」によって明確にされ、具体的な指導内容等も「安全指導の手引」において明示されている。自転車に対する安全指導などは、小・中・高にわたって詳細な「手引」が“完備”されているのである。さまざまな学校教育の現場において、すぐれた交通安全の教育・指導を実施している学校があることも承知している。

しかしながら、わが国の学校における交通安全教育をその総体的な実態として見るとき、幼少段階の歩行者教育と小学校段階における自転車教育を別にすれば、次第に教育的指導よりいわゆる管理的指導の色合を濃くしたものになっていく傾向がある。そしてその端的な表われが、高校における「3ない運動」であると指摘されてきた。この強力な規制的措施があるため、高校における交通安全教育は、免許取得の年齢段階にある高校生に対し、プレドライバー教育及び運転者教育の機能をほとんどもたないことが危惧されている。本章第2節の3、4、5に挙げた事実は、神奈川県の高校における交通安全教育がこれまでにいかなるものであったかを明らかにするものであろう。

学校における交通安全教育の体系性を実質的に失わせている「3ない運動」が、いかにして始まりどのような経過をたどってきたかについては、第2章に詳述されているので繰り返さないが、青少年の交通安全教育研究にかかわり、長い間、「3ない運動」の問題を考え続けてきた立場から、次のような指摘を加えておきたい。

- (1) 「3ない運動」は単なるバイクの安全問題あるいは、交通安全教育の問題にとどまらず、わが国の学校教育の在り方そのものにかかわる“教育問題”でもあること。

先進国の交通社会に類例のない「3ない運動」が、なぜかくも強固に“定着”し続けてきたか。わが国は高度に二輪車が普及した国であるという国情も、「3ない運動」の存在に無縁ではないであろう。しかし高校生年代の若者が二輪車に強い関心を抱くこと、“疾風怒濤”の思春期特性に運転初心者期間の未熟性が加わって、この年代に事故率が高くなることは、わが国にのみ独自の現象ではない。

独自のものは、学校管理下外の生徒の生活にかかわることにまで学校が規制の権限をもち、責任を負おうとする在り方そのものであるといえる。このことは「3ない運動」のみならず、いわゆる「校則問題」のかなりの部分についても指摘されるであろう。

ドイツやアメリカの交通安全研究者あるいは学校教育関係者には、「3ない運動」をいかに説明しても理解してはもらえない。彼らの国では、教育法上、学校は学校管理下にある時間についてのみ生徒に対する責任と権限をもっているのであって、それ以外の時間については生徒と保護者の個人領域である。学校が個人領域に何らかの規制権を及ぼすことは、生徒の人権、保護者の教育権に対する侵害であるとみなされる。

アメリカは高校で実技を含むドライバー教育を行うことで知られているが、これも生徒が希望し保護者が承認する場合にのみ実施されるのであって、ドライバー教育修了後は、生徒の運転に対し学校は原則として何らの責任ももたない。生徒が事故を起こしてもそれは本人と保護者が責任を負う問題であって、学校が関係するとすれば、学校のドライバー教育に瑕疵があったとして生徒や保護者から訴えられた場合に限る。外国人から見れば「学校は責任を負うべきでもなく、また責任の負いようもない学校外の生徒になぜそのような権利をもとうとするのか？」ということになる。「3ない」が保護者から学校への要請にもとづいて行われていることについても、それが生徒の意志でないならば子供の権利の無視になり、親の教育権の放棄ないし譲渡になるのであって本来ありえないことだというように考える。

権利と責任の観念が明確な外国人からは、以上のように考えられる「3ない運動」であるが、外国の考え方が常に正しいというわけでもない。わが国の教育にはわが国の事情や背景があるのであって、それが今日の社会的な常識に適うのであれば問題はないのである。

しかし今日学校が余りに強い校則適用力を学校外の場合にも及ぼそうとすることについては、少なからざる人々が疑問を感じている。当学会が5年前、神奈川・埼玉・千葉3県の3市の市民約3600人を対象に行った交通安全教育に関する意識調査には、生徒の事故に対する学校の責任範囲を問う設問があるが、その結果は、「生徒の生活全般について学校はなにがしかの責任があるのだから、どこで生徒の事故が起きようとやはり責任がある」とする者は15%程度の少数派で、「在校中と登下校時の事故については責任がある(約55%)」「在校中の事

故に対してのみ責任がある（30％弱）」となっていた。

〔小林 實他「わが国の交通安全教育の実態に関する調査研究報告書」(財)国際交通安全学会〕
1988年6月〕

学校と家庭が子供の教育において役割・責任を分担すべきことにまで、学校が過剰な責任を背負っているのではないかという指摘はつとに行われてきたが、わが国でなぜこのようなことが起き、今もなお大勢として続いているのか。

- ① 企業社会と学歴社会が進行する中で、家庭は徐々に本来もつべき家庭の教育機能を低下させ、学校依存を強めていった。学校・教師は負担増をかこちながら見るに見かねて責任範囲を拡げていった。という見方がよく行われる。
- ② しかし最近、教育界のある一部から校則見直しの提言に関連して、別の観点からの新しい指摘が行われた。

（静岡県高校校則検討委員会「校則・懲戒の見直しのために（提言）」1992年4月）

この提言書によれば、子供や親よりも強い学校権限を裏から支えるものとして校則があるとする。戦後、学校教育は、教育基本法と学校教育法が新憲法に沿って民主的なものに改革されたが、児童・生徒の日常生活を律する校則は、明治6年の「生徒心得」がその原形となって戦後も生き続け、現代の価値観や感覚に合わないルールへの一方的な服従を強いていると見るのである。従って校則の見直しとは小手先の修正ですむことなく、基本的な精神と学校全体の「内部の制度」を含めて改革されるべきものとする。具体的な提言としては、「生徒の人間としての権利・尊厳を保障する観点に立って校則を改善すること」、「校外生活は校則による規制から外し、保護者の監督に任せること」等の6項目を掲げている。

校則の見直しについては、文部省も改善への指導を進めているところであり、急進的にも見えるこの提言書にはさまざまな見方があることであろう。しかし児童・生徒を教育の主体におくという考え方は、「かながわ新運動」とも共通するものがあると思われる。

- (2) 現実としてはさまざまな今後への課題を内包しながらも、「かながわ新運動」が高く評価されるのは、生徒の主体性を尊重し、学校と家庭とが生徒の安全と成長のために教育的役割を分担しようとするそのコンセプトが今後の望ましい教育に向けて、正しい方向を示していると考えるからである。

もしこれをこれからの時代の流れとでも言うとするれば、同じような流れの方向を示すいくつかの兆候がすでに表われている。

- ① 昭和62年度の臨教審・中教審の答申をうけ、平成元年3月に告示された新学習指導要領の存在である。この新要領の改訂方針は「社会の変化に受け身でなく、自ら対応して生き

ていける資質を育てる」ことにあり、「主体的に自ら学び判断できる人間」「学校での教育が生涯学習の基礎となるような自己教育力」の育成を目指すものである。小・中学校においてはすでに実施され、高校においては平成6年度から実施に入るこの新要領が教育改善への力となることが期待される。

- ② 平成元年11月の国連総会で採択され、ひとつの国際法となった「児童の権利条約」の影響がある。子供にも自己決定権や自己表明権等、人間としての基本的な権利があることを認めるこの条約について、わが国は目下批准のための検討が進められている。21世紀を見据えたこの条約の思想は、わが国の教育界にも徐々に浸透していくことであろう。
- ③ 正科偏重主義と偏差値中心教育は見直しの機運にあり、生徒の多様な能力や関心に合わせて多様な学科選択を可能にする埼玉県伊那学園高校のような総合高校制がひろまりつつある。すでに東京都の東海大学付属望星高校が実施しているように、「交通安全」を選択科目の一つとして単位を与えるような正規授業の交通安全教育が広がっていくことも考えられる。

〈提 言〉

「かながわ新運動」が今後に残された課題を克服し成果を实らせるために、また「3ない運動」実施県が、望ましい交通安全教育を行えるようになるために、高等学校における新しい交通教育への方策として次のように提言する。

- 1. 「かながわ新運動」の基本的な考え方と取組みが、県の内外によりよく理解されるよう社会の支援が必要であること。
- 2. 生徒・保護者・教師がコミュニケーションを行う機会を多く設定したことが、「新運動」の特色であり、このような活動は今後とも継続し充実していくことが望まれること。
- 3. 交通安全教育指導者の校内における位置づけと専門性を高めること。このために
 - (1) 高校教師が、交通安全教育の担い手となることの必要性について、県としての指針を明確にすること。
 - (2) 交通安全教育指導者としての資質を高めるため、都道府県における指導者研修会をさらに充実すること。
 - (3) 将来的には、大学における教員養成課程に「交通教育」を科目として導入し、制度的にその専門性を確立すること。
- 4. 高校生の能力と関心に合った交通安全教育の指導カリキュラムを開発し、その活用を図る

こと。

5. ヤングライダースクール等の実技講習において、運転技能、危険予知力を高める指導と共に、交通社会人としての在り方に関し修得させるなど内容の充実を図ること。
6. バイク保有の高校生に任意保険の加入率を高めるための支援方策について、損害保険業界の協力が望まれること。
7. 都道府県において先進的な取組みを行っている高等学校に対しては、予算措置を講ずるなどの配慮が望まれること。
8. 神奈川県教育委員会、神奈川県警察本部、神奈川県庁が高校生の交通安全問題に対し共通の基盤に立ち、連携と協力の体制を築いたことが「新運動」への原動力になったことから、今後も協力体制の堅持が望まれること。
9. 「新運動」に対する事後評価を今後も継続して行い、評価内容を生徒・保護者・教職員に還元するなど広報活動を充実していくこと。

付 記

当研究委員会が望ましい交通安全教育の在り方を求める時、なぜ“交通教育”という言葉を用いたかについて付記する。

これまでの“交通安全教育”には、「事故に遭わない」「事故を起さない」ための教育、単なる事故防止教育という限定的なイメージがつきまとっている。教育の目的も人命尊重という理念になっているが、事故の害悪は当事者が死傷するという悲惨だけでは終らない。今やシステムとなっている道路交通に事故が起れば、それは交通の秩序を広範囲に混乱させ、多大な社会的迷惑を及ぼすことになるのに、このことへの想像力を喚起させる教育にはなっていない。

多用される“交通社会の一員としての責任”も、事故を起した時の結果責任が中心であり、交通の場に参加することが多数の他者に影響を与えることになる行為責任にまで言及されることも少ない。交通安全教育はもっと豊かなイメージのものへと変わっていかなければ、人々を動かす力とはならないように思われる。

このように考えて当研究委員会は、“交通教育”を単なる事故防止のみでなく、交通が人間・社会に果している役割や省エネルギー・環境の問題を含め、街づくりへもつながるような広がりをもつ教育として発展させる必要があると認識しているのである。 （小口 泰平、尾崎 憲一）

付 録

付録1「神奈川県立高校在学生に対する意識調査」、質問票および単純集計結果

問1 あなた自身のことをうかがいます。該当する数字を○で囲んでください。また、□の中に数字を記入してください。

(1) 性別 1 男 2 女

(1)

男	5 4 6	(6 3 %)
女	3 2 1	(3 7 %)

(2) 学年 年生

(2)

2 年生	8 8 6	(9 9 . 9 %)
------	-------	---------------

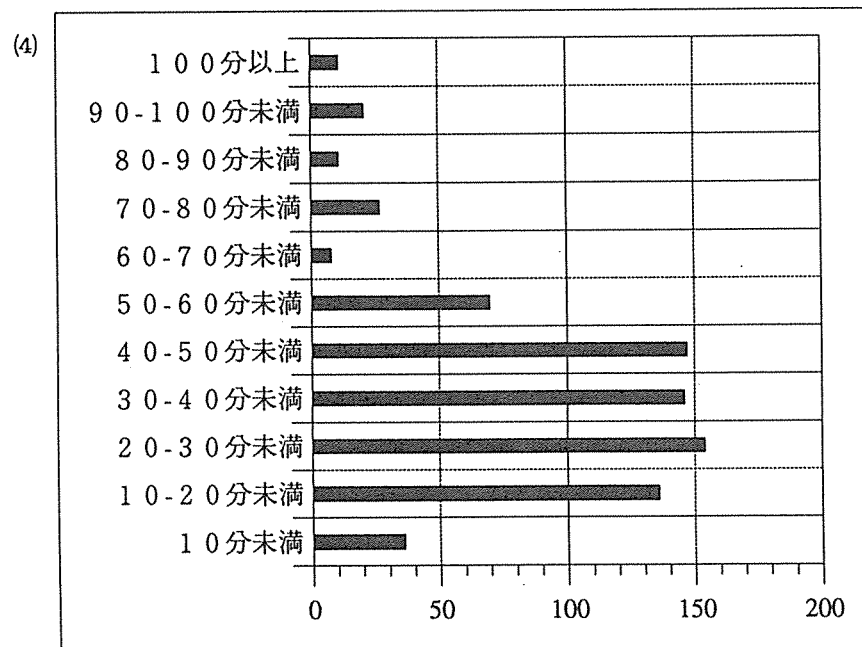
(3) 通っている高校・クラスに○を付けてください。

全日制課程 — 1 普通科
2 職業科

定時制課程 — 3 普通科
4 職業科

全日制普通科	6 2 0	(7 1 . 5 %)
全日制職業科	2 4 4	(2 8 . 1 %)
定時制普通科	0	(0 . 0 %)
定時制職業科	1	(0 . 1 %)

(4) 自宅から学校までの所要時間 片道 約 分



問2 神奈川県で以前行なわれていた「4プラス1ない運動」を知っていますか？ 1～4までのひとつを、○で囲んでください。

1. よく知っている
 2. ある程度知っている
 3. 聞いたことはあるが、内容は知らない
 4. ほとんど知らない

問2	よく知っている	3 2	(3.7%)
	ある程度知っている	1 5 6	(18.1%)
	聞いたことはあるが、内容は知らない	3 4 5	(39.8%)
	ほとんど知らない	3 3 2	(38.3%)

問3 交通安全に対する「かながわ新運動」を知っていますか？1～5までのひとつを、○で囲んでください。

1. 学校で取り上げたし、内容もよく知っている
2. あまり取り上げてはいないが、内容はよく知っている
3. 学校で取り上げているようだが、よく知らない
4. あまり取り上げていないし、よく知らない
5. ほとんど知らない

問3	学校で取り上げたし、内容もよく知っている	4 3	(5.0%)
	あまり取り上げてはいないが、内容はよく知っている	2 2	(2.5%)
	学校で取り上げているようだが、よく知らない	1 3 6	(15.7%)
	あまり取り上げていないし、よく知らない	9 5	(11.0%)
	ほとんど知らない	5 7 0	(65.7%)

問4 高校生が二輪車に乗車することについて、どう思いますか？ A, Bの双方の意見のうち、あなたの考えに近い1～5の数字に○を付けてください。

	A				B	
	A	どちらかという Aに近い	どちらとも いえない	どちらかという Bに近い	B	
(1) 学校が二輪車を禁止するのは、おかしい	1	2	3	4	5	学校が二輪車を禁止するのは当然だ
(2) 禁止されるとかえって二輪車に乗りたくなる	1	2	3	4	5	禁止されると無理して乗らなくなる
(3) 二輪車通学は許可すべきだ	1	2	3	4	5	二輪車通学は禁止すべきだ

問 4		A	どちらかという Aに近い	どちらとも いえない	どちらかという Bに近い	B	合計
	(1)	3 7 6 (43.2%)	2 0 0 (23.0%)	2 1 9 (25.2%)	5 1 (5.9%)	2 4 (2.8%)	8 7 0 (100.0%)
	(2)	2 3 3 (27.0%)	1 4 7 (17.0%)	3 9 5 (45.6%)	5 1 (5.9%)	4 0 (4.6%)	8 6 6 (100.0%)
	(3)	2 7 9 (32.3%)	1 4 1 (16.3%)	3 1 6 (36.6%)	6 4 (7.4%)	6 4 (7.4%)	8 6 4 (100.0%)

問5 「かながわ新運動」についてどう思いますか？ 当てはまる箇所を○で囲んでください。

	大いにそう思う	どちらかという そう思う	どちらともいえない	どちらかという 逆だと思う	まったく逆だと思う
ア 交通安全意識の向上に役立つ	1	2	3	4	5
イ 二輪車に乗る人の安全運転に役立つ	1	2	3	4	5
ウ 先生と生徒の信頼関係を良くする	1	2	3	4	5
エ 生徒の責任感や自主性を高める	1	2	3	4	5
オ 親と子の信頼関係が増す	1	2	3	4	5

問5		大いにそう思う	どちらかという そう思う	どちらともいえない	どちらかという 逆だと思う	まったく逆だと思う	合計
	ア	6 4 (7.4%)	2 2 0 (26.1%)	5 2 1 (61.7%)	1 6 (1.9%)	2 3 (2.7%)	8 4 4 (100.0%)
	イ	7 6 (9.0%)	2 1 3 (25.2%)	5 1 8 (61.4%)	1 8 (2.1%)	1 9 (2.3%)	8 4 4 (100.0%)
	ウ	2 9 (3.4%)	6 4 (7.6%)	6 2 7 (74.3%)	7 1 (8.4%)	5 3 (6.3%)	8 4 4 (100.0%)
	エ	6 8 (8.1%)	1 6 0 (19.0%)	5 6 6 (67.1%)	2 9 (3.4%)	2 1 (2.5%)	8 4 4 (100.0%)
	オ	2 6 (3.1%)	7 2 (8.5%)	6 6 0 (78.2%)	5 4 (6.4%)	3 2 (3.8%)	8 4 4 (100.0%)

問6 高校での交通安全教育について、どう思いますか？ A, Bの双方の意見のうち、あなたの考えに近い1～5の数字に○を付けてください。

	A	どちらかという Aに近い	どちらとも いえない	どちらかという Bに近い	B
(1)交通安全教育はなにも高校がすることではない	1	2	3	4	5 高校でも十分な交通安全教育をすべきだ
(2)高校での交通安全教育は実技指導を強化すべきだ	1	2	3	4	5 高校では講義指導を強化すべきだ
(3)実技指導者は外部団体から招くべきだ	1	2	3	4	5 実技指導も高校の先生がすべきだ

問6		A	どちらかという Aに近い	どちらとも いえない	どちらかという Bに近い	B	合計
	(1)	8 6 (9.9%)	1 0 0 (11.6%)	3 1 5 (36.4%)	2 2 8 (26.4%)	1 3 6 (15.7%)	8 6 5 (100.0%)
	(2)	9 5 (11.0%)	1 5 3 (17.7%)	5 4 9 (63.5%)	4 4 (5.1%)	2 4 (2.8%)	8 6 5 (100.0%)
	(3)	1 3 6 (15.7%)	1 7 7 (20.5%)	4 8 4 (56.0%)	3 9 (4.5%)	2 8 (3.2%)	8 6 4 (100.0%)

問 7 あなたの学校で行なわれている、交通安全教育に関する全校集会・学年集会・ロング（ショート）ホームルームなどに出席したことがありますか？ また、出席したものについては、どのような感想を持ちましたか？ 出席したことがあるものについて、それぞれの項目の「1. 左に賛成、2. どちらともいえない、3. 右に賛成」のいずれかに○をつけてください。

A 全校集会 （全校集会の一部として行なわれた安全教育も含む）

1. 出席したことがない 2. 出席したことがある



	左 に 賛 成	ど ち ら と も い え な い	右 に 賛 成	
ア 交通安全のために役立っている	1	2	3	役立たない
イ 内容が豊富でおもしろい	1	2	3	内容がとおり一遍でつまらない
ウ 先生や講師がよく生徒のことを考えている	1	2	3	あまり考えていない
エ 生徒の自主性が尊重されている	1	2	3	自主性が発揮されていない
オ 熱心に参加している生徒が多い	1	2	3	無関心な生徒が多い

問 7 - A

出席したことがない	3 4 4	(4 2 . 2 %)
出席したことがある	4 7 1	(5 7 . 8 %)
合計	8 1 5	(1 0 0 . 0 %)

		左に賛成	どちらともいえない	右に賛成	合計
出席 した こと が あ る	ア	1 0 0 (2 1 . 4 %)	2 8 0 (5 9 . 8 %)	8 8 (1 8 . 8 %)	4 6 8 (1 0 0 . 0 %)
	イ	1 4 (3 . 0 %)	2 5 4 (5 4 . 3 %)	2 0 0 (4 2 . 7 %)	4 6 8 (1 0 0 . 0 %)
	ウ	7 2 (1 5 . 4 %)	3 0 6 (6 5 . 5 %)	8 9 (1 9 . 1 %)	4 6 7 (1 0 0 . 0 %)
	エ	4 5 (9 . 6 %)	3 0 2 (6 4 . 7 %)	1 2 0 (2 5 . 7 %)	4 6 7 (1 0 0 . 0 %)
	オ	1 1 (2 . 4 %)	2 3 7 (5 0 . 6 %)	2 2 0 (4 7 . 0 %)	4 6 8 (1 0 0 . 0 %)

B 学年集会 （学年集会の一部として行なわれた安全教育も含む）

1. 出席したことがない 2. 出席したことがある



	左 に 賛 成	ど ち ら と も い え な い	右 に 賛 成	
ア 交通安全のために役立っている	1	2	3	役立たない
イ 内容が豊富でおもしろい	1	2	3	内容がとおり一遍でつまらない
ウ 先生や講師がよく生徒のことを考えている	1	2	3	あまり考えていない
エ 生徒の自主性が尊重されている	1	2	3	自主性が発揮されていない
オ 熱心に参加している生徒が多い	1	2	3	無関心な生徒が多い

問7-B

出席したことがない	2 3 3	(2 7 . 6 %)
出席したことがある	6 1 1	(7 2 . 4 %)
合計	8 4 4	(1 0 0 . 0 %)

		左に賛成	どちらともいえない	右に賛成	合計
出席したことがある	ア	1 1 3 (1 8 . 6 %)	3 6 6 (6 0 . 4 %)	1 2 7 (2 1 . 0 %)	6 0 6 (1 0 0 . 0 %)
	イ	1 7 (2 . 8 %)	3 0 8 (5 1 . 0 %)	2 7 9 (4 6 . 2 %)	6 0 4 (1 0 0 . 0 %)
	ウ	9 2 (1 5 . 2 %)	4 1 4 (6 8 . 4 %)	9 9 (1 6 . 4 %)	6 0 5 (1 0 0 . 0 %)
	エ	4 6 (7 . 6 %)	3 9 5 (6 5 . 2 %)	1 6 5 (2 7 . 2 %)	6 0 6 (1 0 0 . 0 %)
	オ	1 2 (2 . 0 %)	2 9 8 (4 9 . 2 %)	2 9 6 (4 8 . 8 %)	6 0 6 (1 0 0 . 0 %)

C ロング(ショート) ホームルーム

1. 出席したことがない

2. 出席したことがある



		左に賛成	どちらともいえない	右に賛成	
ア	交通安全のために役立っている	1	2	3	役立たない
イ	内容が豊富でおもしろい	1	2	3	内容がとおり一遍でつまらない
ウ	先生や講師がよく生徒のことを考えている	1	2	3	あまり考えていない
エ	生徒の自主性が尊重されている	1	2	3	自主性が発揮されていない
オ	熱心に参加している生徒が多い	1	2	3	無関心な生徒が多い

問7-C

出席したことがない	2 8 5	(3 4 . 1 %)
出席したことがある	5 5 2	(6 5 . 9 %)
合計	8 3 7	(1 0 0 . 0 %)

		左に賛成	どちらともいえない	右に賛成	合計
出席したことがある	ア	8 5 (1 5 . 6 %)	3 4 0 (6 2 . 4 %)	1 2 0 (2 2 . 0 %)	5 4 5 (1 0 0 . 0 %)
	イ	2 0 (3 . 7 %)	3 1 0 (5 7 . 2 %)	2 1 2 (3 9 . 1 %)	5 4 2 (1 0 0 . 0 %)
	ウ	9 2 (1 6 . 9 %)	3 6 1 (6 6 . 5 %)	9 0 (1 6 . 6 %)	5 4 3 (1 0 0 . 0 %)
	エ	3 8 (7 . 0 %)	3 7 5 (6 8 . 8 %)	1 3 2 (2 4 . 2 %)	5 4 5 (1 0 0 . 0 %)
	オ	1 5 (2 . 8 %)	2 9 5 (5 4 . 2 %)	2 3 4 (4 3 . 0 %)	5 4 4 (1 0 0 . 0 %)

問 8 原付・自動二輪の免許を持っていますか？ あてはまる数字を○で囲んで、指示された問いに進んでください。

1. 原付免許のみ持っている _____

2. 自動二輪（51cc以上）の免許を持っている _____

3. 持っていない _____

問 9 へ進んでください ⇒

（付問 1）いまあなたは二輪の免許が取りたいですか？

1. 是非とりたい →（付問 2）へ進んでください

2. できればとりたい →（付問 2）へ進んでください

3. 取りたいとは思わない _____

（付問 4）へ進んでください

（付問 2）免許を取る理由として、以下のようなことがありますか？ 該当する数字を、いくつでも○で囲んでください。

1. 通学に必要なから	2. 通学以外の日常生活の足として必要なから
3. 家の仕事やアルバイトに必要なから	4. 将来仕事に必要なになるから
5. 二輪車で走るのが好きだから	6. メカが好きだから
7. 遊びに使うため	8. かっこいいから
9. 四輪が取れるまでのつなぎとして	10. 友人や知人に勧められて
11. 親に勧められて	12. ただなんとなく

13. その他の理由で（具体的に _____）

（付問 3）いま免許を取らない理由は何ですか？ 該当する数字を、いくつでも○で囲んでください。

1. いずれ取る予定だ	2. 父母の反対
3. 父母以外の家族・親戚の反対	4. 知人・友人の反対
5. 先生の反対	6. 経済的理由で
7. ヒマがない	8. 自信がない
9. 運転に不安があるから	

（付問 4） 付問 1で「3.とりたいとは思わない」に○をつけた人のみ回答して下さい。免許を取りたいと思わない理由は何ですか？いくつでも○を付けてください。

1. 反対があるから	2. いずれ取れるから	3. ヒマがないから
4. 二輪に興味がない	5. 危険だから	6. 経済的理由で
7. 特殊な目でみられるから		

問 8	原付免許のみ持っている	185	(22.4%)
	自動二輪（51cc以上）の免許を持っている	86	(10.4%)
	持っていない	554	(67.2%)
	合 計	825	(100.0%)

（付問 1）	是非とりたい	85	(15.4%)
	できればとりたい	177	(32.1%)
	取りたいとは思わない	289	(52.5%)
	合 計	551	(100.0%)

(付問2)

通学に必要なだから	2 5
通学以外の日常の足として必要なだから	2 0 1
家の仕事やアルバイトに必要なだから	3 7
将来仕事に必要なだから	1 8
二輪車で走るのが好きだから	6 0
メカが好きだから	2 6
遊びに使うため	1 1 6
かっこいいから	4 3
四輪が取れるまでのつなぎとして	7 8
友人や知人に勧められて	1 8
親に勧められて	7
ただなんとなく	6 0
その他の理由で	1 6

(付問3)

いずれ取る予定だ	7 0
父母の反対	7 7
父母以外の家族・親戚の反対	1 0
知人・友人の反対	5
先生の反対	1
経済的理由で	5
ヒマがない	1 1 2
自信がない	2 1
運転に不安があるから	1 9

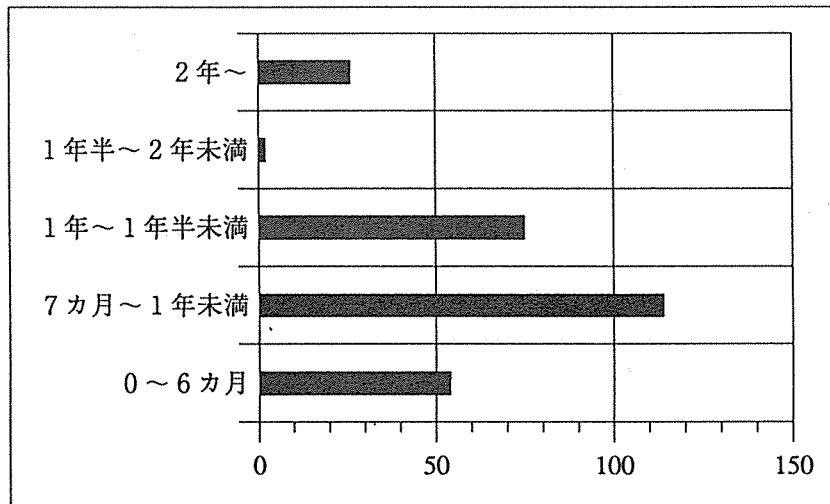
(付問4)

反対があるから	3 4
いずれ取れるから	5 3
ヒマがないから	6 5
二輪に興味がない	1 7 6
危険だから	9 8
経済的理由で	3 9
特殊な目でみられるから	3

問 9 二輪・原付の免許を持っている人のみ答えてください。
他の人は、以上で完了です。どうもありがとうございました。

(付問 1) 免許はいつ取りましたか？

□ 年 □ □ か月前



(付問 2) あなたが免許を取った動機は何ですか？ 下記のそれぞれの項目について、1～4のあてはまるものに○をつけてください。

	大きな理由だった	ある程度 大きな理由だった	あまり大きな 理由ではなかった	理由とはいえない
ア 通学に必要なだから.....	1	2	3	4
イ 通学以外の日常生活の足として必要だから.....	1	2	3	4
ウ 家の仕事やアルバイトに必要なだから.....	1	2	3	4
エ 将来仕事に必要なになるから.....	1	2	3	4
オ 二輪車で走るのが好きだから.....	1	2	3	4
カ メカが好きだから.....	1	2	3	4
キ 遊びに使うため.....	1	2	3	4
ク かっこいいから.....	1	2	3	4
ケ 四輪が取れるまでのつなぎとして.....	1	2	3	4
コ 友人や知人に勧められて.....	1	2	3	4
サ 親に勧められて.....	1	2	3	4
シ ただなんとなく.....	1	2	3	4
ス その他の理由で..... (具体的に.....)	1	2	3	4

(付問 3) 免許を取るときに以下の様なことを感じましたか？ 当てはまる箇所を○で囲んでください。

	大いに感じた	かなり感じた	あまり 感じなかった	全く 感じなかった
ア 二輪車の危険性	1	2	3	4
イ 費用負担の多さ	1	2	3	4
ウ 交通法規の厳しさ	1	2	3	4
エ 事故の場合の責任の重さ	1	2	3	4
オ 交通安全の重要さ	1	2	3	4
カ 免許教科試験の難しさ	1	2	3	4
キ 免許実技試験の難しさ	1	2	3	4

(付問2)

	大きな理由だった	ある程度 大きな理由だった	あまり大きな 理由ではなかった	理由とはいえない	合 計
通学に必要なだから	5(1.9%)	11(4.1%)	63(24.0%)	184(70.0%)	263(100.0%)
通学以外の日常生活の足として	183(69.1%)	52(19.5%)	15(5.7%)	15(5.7%)	265(100.0%)
家の仕事やアルバイトに必要なだから	90(34.2%)	42(16.0%)	53(20.2%)	78(29.6%)	263(100.0%)
将来仕事に必要なになるから	16(6.2%)	37(14.4%)	90(35.0%)	114(44.4%)	257(100.0%)
二輪車で走るのが好きだから	145(54.9%)	53(20.1%)	36(13.6%)	30(11.4%)	264(100.0%)
メカが好きだから	69(26.1%)	56(21.3%)	69(26.1%)	70(26.5%)	264(100.0%)
遊びに使うため	166(62.2%)	58(21.7%)	28(10.5%)	15(0.6%)	267(100.0%)
かっこいいから	69(26.2%)	63(24.0%)	65(24.7%)	66(25.1%)	263(100.0%)
四輪が取れるまでのつなぎとして	114(43.0%)	51(19.2%)	44(16.6%)	56(21.1%)	265(100.0%)
友人や知人に勧められて	31(11.7%)	40(15.2%)	79(29.9%)	114(43.2%)	264(100.0%)
親に勧められて	6(2.3%)	13(5.0%)	67(25.7%)	175(67.0%)	261(100.0%)
ただなんとなく	32(12.3%)	40(15.4%)	46(17.7%)	142(54.6%)	260(100.0%)
その他の理由で	13(7.2%)	5(2.8%)	20(11.1%)	142(78.9%)	180(100.0%)

(付問3)

	大いに感じ た	かなり感じ た	あまり感じ なかった	全く感じな かった	合 計
二輪車の危険性	77(28.7%)	89(33.3%)	77(28.7%)	25(9.3%)	268(100.0%)
費用負担の多さ	112(41.8%)	76(28.4%)	64(23.9%)	16(5.9%)	268(100.0%)
交通法規の厳しさ	78(29.3%)	88(33.1%)	81(30.5%)	19(7.1%)	266(100.0%)
事故の場合の責任の重さ	121(45.7%)	80(30.2%)	49(18.4%)	15(5.7%)	265(100.0%)
交通安全の重要さ	101(38.0%)	91(34.2%)	61(22.9%)	13(4.9%)	266(100.0%)
免許教科試験の難しさ	47(17.6%)	39(14.6%)	107(40.1%)	74(27.9%)	267(100.0%)
免許実技試験の難しさ	34(13.1%)	28(10.8%)	94(36.3%)	103(39.8%)	259(100.0%)

問 1 0 自分の原付・二輪車を持っている人のみ答えてください。
他の人は、以上で完了です。どうもありがとうございました。

(付問 1) あなたのもっているのは、原付、自動二輪のどちらですか？ 1、2のうち該当する数字に○をつけてください。

1 原付を持っている 2 自動二輪を持っている

(付問 1)

原付	1 6 3	(6 0 . 1 %)
自動二輪	7 1	(2 6 . 2 %)
無回答	3 7	(1 3 . 7 %)
合計	2 7 1	(1 0 0 . 0 %)

(付問 2) 購入の方法は次のうちどれですか？ ひとつに○を付けてください。

1. 自分の金で 2. 自分の金と親などの援助で 3. もっぱら親などの援助で

(付問 2)

自分の金で	1 2 4	(4 5 . 8 %)
自分の金と親などの援助	7 6	(2 8 . 0 %)
もっぱら親などの援助	3 4	(1 2 . 5 %)
無回答	3 7	(1 3 . 7 %)
合計	2 7 1	(1 0 0 . 0 %)

(付問 3) 二輪車を買う場合は、強制保険に入ることが義務付けられておりますが、この強制保険のほか
に、任意保険にも入っていますか？ ひとつに○を付けてください。

1. 入っている 2. 入っていない 3. わからない

(付問 3)

入っている	1 7 4	(6 4 . 2 %)
入っていない	3 9	(1 4 . 4 %)
わからない	2 1	(7 . 7 %)
無回答	3 7	(1 3 . 7 %)
合計	2 7 1	(1 0 0 . 0 %)

(付問4) 一カ月の走行距離は、およそ何キロですか？ ひとつに○をつけてください。

1. 50㎞未満 2. 50～100㎞未満 3. 100～500㎞未満
4. 500～1000㎞未満 5. 1000～2000㎞未満 6. 2000㎞以上

(付問4)	50㎞未満	37 (13.7%)
	50～100㎞未満	41 (15.1%)
	100～500㎞未満	80 (29.5%)
	500～1000㎞未満	54 (19.9%)
	1000～2000㎞未満	14 (5.2%)
	2000㎞以上	6 (2.2%)
	無回答	39 (14.4%)
	合計	271 (100.0%)

(付問5) 実際に二輪に乗ってみてどうでしたか？ 該当するものにいくつでも○を付けてください。

1. 思ったより危険だ
2. 思ったより難しい
3. 思ったより費用がかかる
4. 思ったほど乗らない
5. 思った以上におもしろい

(付問5)	思ったより危険だ	84
	思ったより難しい	38
	思ったより費用がかかる	111
	思ったほど乗らない	46
	思った以上におもしろい	119
	無回答	14

(付問6) 以下のようなことがよくありますか？ 1～4のうち、該当する箇所に○を付けてください。

	よくある	たまにある	めったにない	全くない
ア ヘルメットをかぶらずに乗ることがある	1	2	3	4
イ 先行車の死角に入らないように気をつけて乗っている	1	2	3	4
ウ 交差点を直進中、右折車にぶつかりそうになる	1	2	3	4
エ カーブを走行中センターラインをはみ出す	1	2	3	4
オ 運転中にヒヤリ・ハッとしたことがある	1	2	3	4
カ 後続車にも気を配りながら走行している	1	2	3	4
キ 昼間点灯をすることがある	1	2	3	4
ク 手袋をしないで運転することがある	1	2	3	4
ケ 半袖の服装で乗車することがある	1	2	3	4

(付問6)

	よくある	たまにある	めったに ない	全くない	合 計
ヘルメットをかぶらずに乗ること	16(6.9%)	43(18.5%)	75 (32.1%)	99 (42.5%)	233(100.0%)
先行車の死角に入らないように	115(49.6%)	75(32.3%)	27 (11.6%)	15 (6.5%)	232(100.0%)
交差点を直進中、右折車にぶつか	13(5.6%)	42(18.1%)	92 (39.7%)	85 (36.6%)	232(100.0%)
カーブを走行中センターラインを	18(7.5%)	54(22.5%)	79 (32.9%)	89 (37.1%)	240(100.0%)
運転中にヒヤリ・ハッとしたこと	56(24.2%)	128(55.4%)	35 (15.2%)	12 (5.2%)	231(100.0%)
後続車にも気を配りながら走行	123(52.8%)	72(30.9%)	22(9.4%)	16 (6.9%)	233(100.0%)
昼間点灯をすることがある	94 (40.6%)	49(21.1%)	37 (15.9%)	52(22.4%)	232(100.0%)
手袋をしないで運転する	91 (39.1%)	73(31.3%)	35(15.0%)	34 (14.6%)	233(100.0%)
半袖の服装で乗車することがある	76 (32.8%)	93(40.1%)	33 (14.2%)	30(12.9%)	232(100.0%)

(付問7) ヤングライダースクールのような催しに出たことはありますか？

1. 出たことがある。
2. 出たことはないが、知っている。
3. よく知らない。

出たことがある人に感想をお尋ねします。1、2のどちらかに○をつけてください。

ア	1 役に立った	2 あまり役に立たなかった
イ	1 おもしろかった	2 おもしろくなかった
ウ	1 難しかった	2 やさしかった
エ	1 もっと開催すべき	2 今の程度で充分

ご協力ありがとうございました。

(付問7)

出たことがある	66 (24.4%)
出たことはないが、知っている	90 (33.1%)
よく知らない	72 (26.6%)
無回答	43 (15.9%)
合 計	271 (100.0%)

					無回答
ア	役に立った	36	あまり役に立たなかった	24	6
イ	おもしろかった	34	おもしろくなかった	25	7
ウ	難しかった	20	やさしかった	40	6
エ	もっと開催すべき	17	今の程度で充分	39	10

付録2「神奈川県立高校在学生の保護者に対する意識調査」、質問票および単純集計結果

問1 このアンケートに、いま回答をされている方は、次のどなたでしょうか？

1 父親 2 母親 3 その他（ ）

問1

父親	75 (20.7%)
母親	285 (78.5%)
その他	3 (0.8%)

問2 あなたご自身は、二輪車（原付を含む）を利用しますか？

1 良く利用する 2 少し利用する 3 利用しない

問2

良く利用する	55 (15.2%)
少し利用する	43 (11.8%)
利用しない	264 (72.7%)

問3 ご家族の中で、二輪車を利用する人はいますか？

1 いない 2 いる（どなたですか？）

問3

いない		188 (51.8%)
いる	無記名	17 (4.7%)
	父親	30 (8.3%)
	母親	12 (3.3%)
	子供	81 (22.3%)
	祖父母	2 (0.5%)
	親と子供	31 (8.5%)
小計		173 (47.7%)
無記名		2 (0.6%)

問4 高校生二年生のお子さまについてうかがいます。

(1)性別 ア 男 イ 女

(2)高校生のお子さまは二輪車（原付）の免許を持っていますか？

ア 持っている イ 持っていない ウ わからない

問4

(1)性別

男	227 (62.5%)
女	134 (36.9%)
無記名	2 (0.6%)

(2)

持っている	105 (28.9%)
持っていない	252 (69.4%)
わからない	0 (0%)
無記名	6 (1.7%)

問5 「高校生の交通事故を防止するかながわ新運動」（以下、「かながわ新運動」と略します）という言葉がこれまでに聞いたことがありますか？

ア 聞いたことがある イ 聞いたことがない

問5

聞いたことがある	191 (52.6%)
聞いたことがない	171 (47.1%)
無記名	1 (0.3%)

問 6 「かながわ新運動」について、どの程度知っていますか？

ア よく知っている イ ある程度知っている ウ あまり知らない エ 全く知らない

問 6

よく知っている	17 (4.7%)
ある程度知っている	99 (27.3%)
あまり知らない	101 (27.8%)
全く知らない	146 (40.2%)

問 7 神奈川県で以前行なわれていた「4+1ない運動」の内容については、いかがですか？

ア よく知っている イ ある程度知っている ウ あまり知らない エ 全く知らない

問 7

よく知っている	47 (12.9%)
ある程度知っている	132 (36.4%)
あまり知らない	92 (25.3%)
全く知らない	88 (24.2%)
無記名	4 (1.1%)

問 8 高校生の交通安全教育や二輪車免許の取得についてどのようにお考えでしょうか？

次のような意見について、それぞれ、1.賛成、2.どちらでもない、3.反対、の該当する箇所に○印をつけてください。

A 交通安全教育について

	賛成	どちらでもない	反対
(1)学校でもっと積極的に推進する必要がある.....	1	2	3
(2)学校より家庭でもっと積極的に推進する必要がある.....	1	2	3
(3)地域社会や外部団体で実施すれば良い.....	1	2	3
(4)学校・家庭・地域が協力して実施する必要がある.....	1	2	3

B 高校生の免許取得について

(1)生徒（こども）の自主性にまかせても良い.....	1	2	3
(2)家庭で話し合って決める.....	1	2	3
(3)学校では特に関知しなくても良い.....	1	2	3
(4)学校と家庭および生徒（子供）で充分に話し合って決める.....	1	2	3

問 8

A

	賛成	どちらでもない	反対
学校でもっと積極的に	203 (55.9%)	123 (33.9%)	18 (5.0%)
学校より家庭で	217 (59.8%)	117 (32.2%)	9 (2.5%)
地域社会や外部団体で	99 (27.3%)	187 (51.5%)	55 (15.2%)
学校・家庭・地域が協力	297 (81.8%)	46 (12.7%)	13 (3.6%)

B

	賛成	どちらでもない	反対
生徒（こども）の自主性	120 (33.1%)	63 (17.4%)	159 (43.8%)
家庭で話し合い	306 (84.3%)	24 (6.6%)	9 (2.5%)
学校は関知しなくて良い	56 (15.4%)	121 (33.3%)	154 (42.4%)
学校と家庭で話し合って	223 (61.4%)	89 (24.5%)	24 (6.6%)

問 9 次に挙げる項目について、二輪車や車の免許取得、購入などの機会をとらえて、あなたのご家庭でじっくりと親子で話し合えそうなものには○を、その反対にじっくりと親子で話し合えそうにないものには×をつけてください。かならず、いずれかの印を記入するようにお願いします。

- | | | |
|---------------------|-------------------|-------------|
| 1. 人の命の大切さ | 2. 他者に対する思いやりの必要性 | 3. 交通事故の悲惨さ |
| 4. 二輪車や車に乗る人の責任の重大さ | 5. 事故を起こした場合の損害賠償 | |
| 6. 交通ルールやマナー | 7. 技能講習への参加 | |

問 9	○	×
人の命の大切さ	3 3 8	1 7
他者に対する思いやりの必要性	3 3 3	1 7
交通事故の悲惨さ	3 3 5	1 8
二輪車や車に乗る人の責任の重大さ	3 3 1	2 1
事故を起こした場合の損害賠償	2 7 7	7 5
交通ルールやマナー	3 0 1	4 8
技能講習への参加	2 3 0	1 1 3

問 1 0 次に挙げる項目について、あなたの家庭から学校に相談しやすいと思うものに○、その反対に相談しにくいと思うものについては×をつけてください。かならず、いずれかの印を記入するようにお願いします。

- | | | |
|-------------------|----------------------------|-------------------|
| 1. 二輪車の免許取得について | 2. 二輪車の購入について | 3. 二輪車による交通違反について |
| 4. 二輪車による交通事故について | 5. 交通安全についての親子の話し合いの仕方について | |
| 6. 二輪車仲間について | | |

問 1 0	○	×
二輪車の免許取得について	1 9 5	1 4 9
二輪車の購入について	1 0 6	2 3 4
二輪車による交通違反について	1 2 4	2 2 0
二輪車による交通事故について	1 8 1	1 6 0
交通安全についての親子の話し合いについて	1 7 5	1 6 8
二輪車仲間について	1 7 6	1 6 9

問 1 1 次に挙げる項目について、家庭から学校の指導に希望・期待するものに対して○を、その反対に希望・期待しないものに対しては×をつけてください。かならず、いずれかの印を記入するようにお願いします。

- | |
|----------------------------------|
| 1. 歩行者としての交通ルールやマナー |
| 2. 自転車利用者としての交通ルールやマナー |
| 3. 自転車の実技講習 |
| 4. 二輪車の実技講習 |
| 5. ホームルーム活動や学校行事などの特別活動による交通安全指導 |
| 6. 教科の学習時間を利用した交通安全指導 |
| 7. 二輪車や車などの事故に巻き込まれないための交通安全指導 |
| 8. 二輪車や車などの事故をひきおこさないための交通安全指導 |

問 1 1	○	×
歩行者としての交通ルールやマナー	2 0 8	1 3 8
自転車利用者としての交通ルールやマナー	2 2 9	1 1 5
自転車の実技講習	1 5 0	1 9 2
二輪車の実技講習	2 0 3	1 4 1
ホームルーム活動や学校行事による交通安全指導	2 2 6	7 5
教科の学習時間を利用した交通安全指導	1 5 2	1 9 4
二輪車・車などの事故に巻き込まれないための交通安全指導	2 8 2	6 5
二輪車・車などの事故をひきおこさない交通安全指導	2 7 4	7 4

問 1 2 お子さまが二輪車の免許を取りたいと言ってきたら、どうしますか？ 次の、1～2のうちひとつを選んでください。

1. 取らせない・・・・・・・・付問 1 に答えてください
2. 取らせても良い・・・・・・・・付問 2 に答えてください

付問 1

その理由は何ですか？ ひとつに○をつけてください。

ア 危ないから イ 勉強がおろそかになるから ウ 日常生活に必要なないから

付問 2

二輪車を運転するにあたって、あなたのお子さまが自発的に守れそうだと思う項目には○を、その反対に守れそうにないと思われるものに×をつけてください。必ずいずれかの印を記載するようにお願いします。

1. スピードを出しすぎない 2. ヘルメット着用 3. 二人乗りしない 4. 夜間運転しない
5. 二輪車の貸し借りをしない 6. 通学に使用しない 7. アルバイトに使用しない
8. 門限を決める 9. 強制保険だけでなく、任意保険にも入る
10. 地域の警察などが主催する安全運転技術講習会（ヤングライダーズスクール）等に参加する
11. 他人の迷惑となるような騒音を出さない

ご協力どうもありがとうございました。

問 1 2

取らせない	1 5 4 (42.4%)
取らせても良い	2 0 1 (55.4%)

(付問 1)

危ないから	6 6 (18.2%)
勉強がおろそかになるから	1 (0.8%)
日常生活に必要なないから	8 5 (23.4%)

(付問 2)

	○	×
スピードを出しすぎない	1 2 2	7 7
ヘルメット着用	1 9 1	7
ふたり乗りしない	1 3 2	6 5
夜間運転しない	6 5	1 3 2
二輪車の貸し借りをしない	1 1 4	8 3
通学に使用しない	1 6 8	3 0
アルバイトに使用しない	7 7	1 1 8
門限を決める	1 2 9	6 8
強制保険だけでなく、任意保険にも入る	1 8 4	1 3
ヤングライダーズスクールなどに参加する	9 2	1 0 4
他人の迷惑となる騒音を出さない	1 9 0	9

付録3「高校卒業生に対する意識調査」(質問票)

(集計・分析結果については第4章を参照)

〈アンケートご協力のお願ひ〉

このアンケートは、(財)国際交通安全学会の交通安全教育に関する研究プロジェクトの一環として、高校生の交通安全教育と二輪車問題を取り上げたものです。

皆さんが、現実の交通環境や安全教育などについて、日頃どのように感じているのか、どのような意見を持っているのかを回答いただき、今後の交通安全教育のあり方を検討する資料にさせていただきますと考えております。

なお、当学会は、交通とその安全に関する諸問題について、適切な解決策を検討する目的で昭和49年に設立された研究財団です。

皆さんにお答えいただきましたご意見は、統計的に処理いたしますので、ご協力いただきます皆さんのお名前が出ることはありません。皆さんのお考えのまま、率直にご回答くださいますようお願いいたします。

財団法人 国際交通安全学会
405プロジェクト
委員長 小口 泰平
(芝浦工業大学システム工学部長)

問い合わせ先：(財)国際交通安全学会
〒104 東京都中央区八重洲2-6-20
☎03(3273)7884 事務局 柿沼 徹

I あなた自身のことをうかがいます。該当する数字を○で囲んでください。また、()の中に数字や都道府県名を記入してください。

- (1) 性別 1 男 2 女
- (2) 年齢 満()歳
- (3) あなたが卒業した高校の所在地(中退などされた方は、17歳頃の居住地でお答えください)
()都、道、府、県 (あてはまるものに○)
- (4) その高校は
- | | | | | |
|---|--|--|-----|--|
| a | 全日制 | <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">1. 普通校</div>
 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">2. 職業校</div> </div> | 定時制 | <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">3. 普通校</div>
 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;">4. 職業校</div> </div> |
| b | 1. 公立 2. 私立 3. その他 | | | |

II 高校時代の二輪車の運転に関することなどについて、うかがいます。

(1) 現在までに、以下の運転免許を取得したことがありますか。

a 原付(50cc未満)の免許

1. ない
2. ある

免許を取得したのは
高校を卒業する

1. 以前 2. 以後

b 自動二輪の免許

1. ない
2. ある

免許を取得したのは
高校を卒業する

1. 以前 2. 以後

c 普通免許

1. ない
2. ある

免許を取得したのは
高校を卒業する

1. 以前 2. 以後

(2) あなたの出身高校では、在校生が二輪車（原付、自動二輪）に乗ることが禁止されていましたか。

- 1 全面的に禁止されていた
- 2 特殊な理由がある場合を除き、原則的に禁止されていた
- 3 禁止されてはいなかったが、登下校時の使用禁止などは制限があった
- 4 特に禁止されていなかった

(3) それではあなたは高校在学中に二輪車に乗ったことがありましたか

- 1 免許を取り、よく乗っていた
- 2 免許は取ったが、ほとんど乗っていなかった
- 3 免許はないが、たまに乗っていた
- 4 免許はないが、よく乗っていた
- 5 まったく乗らなかった

1～4と答えた人のみ

(付問1)へ

(付問1) その理由として、次の項目はどの程度大きなものでしたか。

	大きな理由だった	ある程度大きな理由だった	あまり大きな理由ではなかった	理由とはいえない
通学に必要なだったから	1	2	3	4
通学以外の日常生活の足として必要だったから . . .	1	2	3	4
家の仕事やアルバイトに必要なだったから	1	2	3	4
二輪車が好きだったから	1	2	3	4
遊びに使うため	1	2	3	4
その他の理由で	1	2	3	4
(具体的に _____)				

(4) 高校在学中に、あなたの高校で以下のような交通安全教育や活動を受けたことがありますか。
次のうち該当する項目を、いくつでも○で囲んでください。

- 1 ない
- 2 全校的な講習・集会活動
- 3 学年レベルでの講習・集会活動
- 4 ロングホームルームでの講習・集会活動
- 5 サークルなどでの自主的活動

2～5と答えた人のみ

(付問1)へ

(付問1) そうした教育についてあなたはどのように評価しますか

	左に賛成	どちらいらない	右に賛成	
交通安全のために役立っている	1	2	3	役立たない
内容が豊富でおもしろい	1	2	3	内容が通り一遍でつまらない
先生や講師がよく生徒のことを考えている . . .	1	2	3	あまり考えていない
生徒の自主性が尊重されている	1	2	3	自主性が発揮されていない
熱心に参加している生徒が多い	1	2	3	無関心な生徒が多い

- (5) 高校生当時、生徒が二輪車に乗ることや高校での安全教育について、どう考えていましたか。また現在ではどう考えていますか。

〈高校生が二輪車に乗ることについて〉

A		どちらかというといえど				B	
A		Aに近い				B	
学校が二輪車を禁止するのはおかしい						学校が二輪車を禁止するのは当然だ	
・高校の時の考え方	1	2	3	4	5		
・現在の考え方	1	2	3	4	5		
禁止されるとかえって二輪車に乗りたくなる						禁止されると無理して乗らなくなる	
・高校の時の考え方	1	2	3	4	5		
・現在の考え方	1	2	3	4	5		
二輪車通学は許可すべきだ						二輪車通学は禁止すべきだ	
・高校の時の考え方	1	2	3	4	5		
・現在の考え方	1	2	3	4	5		

〈高校が行なう安全教育について〉

A		どちらかというといえど				B	
A		Aに近い				B	
交通安全教育はなにも高校がすることではない						高校でも充分な交通安全教育をすべきだ	
・高校の時の考え方	1	2	3	4	5		
・現在の考え方	1	2	3	4	5		
高校での交通安全教育は実技指導を強化すべきだ						高校では座学（講義指導）を強化すべきだ	
・高校の時の考え方	1	2	3	4	5		
・現在の考え方	1	2	3	4	5		
実技指導は外部団体から招くべきだ						実技指導も高校の先生がすべきだ	
・高校の時の考え方	1	2	3	4	5		
・現在の考え方	1	2	3	4	5		

Ⅲ この部分は、神奈川県の高校の出身者の方だけにうかがいます。他の方はⅣに進んでください。

- (1) 交通安全に対する「かながわ新運動」を知っていますか？ 1～5までのひとつを○で囲んでください。

1. 学校で取り上げたとし、内容もよく知っている
2. あまり取り上げてはなかったが、内容はよく知っている
3. 学校で取り上げていたようだが、よく知らない
4. あまり取り上げていなかったし、よく知らない
5. ほとんど知らない

3～5と答えた人
次頁Ⅳへ進んでください

- (2) あなたは「かながわ新運動」についてどう思いますか。

	どちらかというといえど		どちらかというといえど		
	おおいにそう思う		そう思う		全く逆だと思う
交通安全意識の向上に役立つ	1	2	3	4	5
二輪車に乗る人の安全運転に役立つ	1	2	3	4	5
先生と生徒の信頼関係をよくする	1	2	3	4	5
生徒の責任感や自主性を高める	1	2	3	4	5
親と子の信頼関係が増す	1	2	3	4	5

IV 現在の車の運転についてうかがいます。

現在あなたは免許を持っていますか。次の該当する番号をいくつでも○で囲んでください。

1. 全くない	→	これで質問は終わりです。 ありがとうございました。
2. 原付	→ (付問1)へ進んでください	
3. 自動二輪		
4. 四輪	→ (付問2)へ進んでください	

(付問1) あなたは自動二輪(原付)を運転しますか。

1. よくする 2. たまにする 3. 全くしない

(付問1-1) 以下のようなことがよくありますか。

	よくある	たまにある	めったにない	全くない
ヘルメットをかぶらずに乗ることがある・・・	1	2	3	4
違反で反則点を取られることがある・・・	1	2	3	4
カーブを走行中センターラインをはみ出す・・・	1	2	3	4
軽いものを含め事故を起こしたことがある・・・	1	2	3	4
手袋をしないで運転することがある・・・	1	2	3	4

(付問2) 四輪を運転しますか。

1. よくする 2. たまにする 3. 全くしない

(付問2-1) 以下のようなことがよくありますか。

	よくある	たまにある	めったにない	全くない
シートベルトを締めないことがある・・・	1	2	3	4
違反で反則点を取られることがある・・・	1	2	3	4
急ブレーキを踏むことがある・・・	1	2	3	4
軽いものも含め事故を起こしたことがある・・・	1	2	3	4

(付問3) 免許を取ってから学んだことは多いと思いますが、次のうちあなたの安全のために特に役立っているものはどれですか？ いくつでも○をつけてください。

- | | | |
|---------------------|------------------|-----------------|
| 1. 駐車車両の避け方 | 2. ふたり乗りのコツ(二輪車) | 3. すり抜け方(二輪車) |
| 4. 車幅感覚(四輪車) | 5. 高速道路の走り方 | 6. まわりの車の動きの読み方 |
| 7. ころび方(二輪車) | 8. 修理の仕方 | 9. 危険予知 |
| 10. カーブでのスピードコントロール | | |

(付問4) 上の問いで○をつけた事柄を、あなたは主にだれから教わりましたか？
あてはまるものすべてに○をつけてください。

- | | | | |
|------------|-------------------|--------------|---------|
| 1. 友人 | 2. 本や雑誌 | 3. 先輩 | 4. お店の人 |
| 5. 自分の体験から | 6. 家族 | 7. セーフティスクール | |
| 8. 自動車学校 | 9. その他(具体的に_____) | | |

御協力どうもありがとうございました

高第297号

昭和 55 年 9 月 10 日

各県立高等学校長 殿

神奈川県教育委員会教育長

交通安全指導について（通知）

高校生の交通事故防止については、かねてから格段の御配慮を願っているところでありますが、去る8月18日、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議会長から、別添1の通り強力依頼がありました。

問題の重要性にかんがみ、家庭・関係機関等とも十分連携をとり、生徒の生命の尊重、望ましい人間性の育成等の見地から、下記により指導の徹底をなお一層図るようお願いいたします。

なお、下記の3.については、別添2の「免許取得の制限等の指導措置について」に従って指導さるようお願いいたします。

記

1. 学校における交通安全教育の徹底を図ること。

- (1) 生命尊重の理念に基づき、小・中・高一貫の安全教育を推進する。
- (2) 教科及び教科外の教育活動を通して指導を展開し、生徒の自覚を促すよう努める。

2. PTAを中心とする交通安全運動に協力すること。

- (1) 「免許を取らない」「車を持たせない」「車を運転しない」「車に乗せてもらわない」子供を育成し、「子供の要求に負けない」親の姿勢を確立しようとする運動に積極的に協力する。
- (2) 家庭と十分連携をもち、父母との相談に積極的に応じるなどの援助をする。

3. 免許取得の制限等の指導措置を講じること。

- (1) 運転免許取得については、原則として認めない方向で強力に指導する。
- (2) すでに所持している免許証及び就職をするために取得した免許証は、生徒及び保護者と十分協議の上、卒業まで学校が保管する。
- (3) 交通安全指導の徹底を図るため、各学校に交通安全運動推進委員会を設置する。

（事務担当は、高校教育課）

神奈川県高等学校交通安全運動について

高校生の二輪車等による交通事故は依然として減少の傾向を見せず、まことに憂慮すべき状態にあります。

このような事態を打開するため、高等学校・同PTA関係者が中心となり、準備をすすめてまいりましたが、本日、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議を発足させ、次のような運動を強力に進めていくことになりました。

関係当局におかれましては、この運動の趣旨を御理解いただき、格段の御配慮御支援を賜りますようお願い申し上げます。

記

I 基本的な考え方

生命尊重の理念に基づき、事故の絶無を期すため、家庭と学校が互いに協力しながら各々の役割分担に応じて、交通安全運動を推進し、免許取得制限等の指導措置を講じる。

II 交通安全運動の推進

1. 学校における交通安全教育を徹底する。

特に、小・中・高一貫の安全教育の推進を図る。

2. PTAを中心とする「4 + 1 ない」運動を展開する。

この運動は、「免許を取らない」「車を持たない」「車を運転しない」「車に乗せてもらわない」子供の育成と、「子供の要求に負けない」親の姿勢の確立をめざす運動である。

3. 免許取得制限等の指導を強化する。

(1) 原則として、高校生の免許取得や車の運転は認めないこととする。

(2) すでに所持している運転免許証は、本人、保護者の同意を得た上で、卒業まで学校で保管する。

(3) 職業のために必要とする生徒、通勤、通学のために必要とする生徒、学業を継続するためのアルバイト等に必要とする生徒及び就職をするために必要とする生徒に対しては、特別の配慮を加える。

III 交通安全運動推進のための組織

1. 県に「交通安全運動推進会議」を設置する。

2. 各高等学校に「交通安全運動推進会議」を設置する。

3. 各地区に「交通安全運動推進会議」を設置する。

昭和 55 年 8 月 18 日

神奈川県教育委員会教育長 殿

神奈川県高等学校交通安全運動推進会議
会長 雨 宮 清

免許取得の制限等の指導措置について

I 交通安全運動推進委員会

1. 学校側委員 5 名、PTA側委員 5 名、合計 10 名程度の人数で委員会を構成する。
2. 推進委員長は、学校長をもってこれに充てる。
3. 所掌事項は次の通りとする。
 - (1) 交通安全振興の推進に関すること。
 - (2) 免許取得や車の運転等の同意に関すること。
 - (3) その他
4. 委員会は 9 月 20 日を目途に設置する。
5. この委員会と同様の機能を果たすことのできる既存の組織がある場合は、これをもって代えることができる。

II 免許取得制限等に関する指導措置について

1. 免許取得の同意について
 - (1) 生徒及び保護者と十分協議の上、真に免許の取得が必要であると認められる生徒に対してのみ、推進委員長が同意書を発行する。
 - (2) 受験の際、同意書と受験カードを受付に提示するように指導する。
 - (3) 同意書、受験カードは全県統一の用紙とし、書式は別に定める。
 - (4) 再受験者には同意書を再発行する。
2. 免許証の学校保管について
 - (1) すでに所持している免許証及び就職のために取得した免許証は、生徒及び保護者と十分協議の上、願い書とともに卒業まで学校が保管する。
 - (2) 真に車が必要であると認められる生徒に対しては、推進委員長が運転同意書を発行し、免許証の所持を認めるものとする。
 - (3) 運転同意書は、全県統一の用紙とし、書式は別に定める。
 - (4) 免許証を学校で保管する場合には、預り証を発行する。
3. 真に免許の取得が必要な生徒及び車の運転が必要な生徒として認められる者は、次の通りとする。
 - (1) 職業及び家業に従事するために必要とする生徒。
 - (2) 通勤、通学のために必要とする生徒。
 - (3) 学業を継続するためのアルバイトに必要とする生徒。
 - (4) 就職をするために必要とする生徒。
4. 車の運転について
 - (1) 運転中は、運転同意書を携帯するよう指導する。
 - (2) 交通検問時等に提示を求められた場合には、これに応じるよう指導する。
 - (3) 紛失等により免許証の再交付を受ける時は、運転同意書を受付に提示するよう指導する。
 - (4) 必要以上に大きな排気量の車は、使用しないよう指導する。

III 自動車学校等の入校について

入校手続きの際、II の 1. の (3) と同じ書式の同意書を提示するよう指導する。

III 指導措置の実施

上記指導措置は、昭和 55 年 10 月 1 日から実施する。

1. 運転免許取得同意書

(B 5)

運転免許取得同意書		No. _____
氏 名	性別 (男・女)	
住 所	年 月 日生	
課 程	全日制、定時制、通信制	
課・学年	科	年 組
保 護 者 名		
免許の種類	普通、自二、原付、その他 ()	
免許取得の理由	1. 職業及び家業に従事するため 2. 通勤、通学のため 3. 学業を継続するためのアルバイトに必要 4. 就職をするために必要	
上記の理由により、運転免許の取得に同意します。		
昭和 年 月 日		
○○○○高等学校交通安全運転推進委員長 ○○○○高等学校長		
氏 名		公印

2. 受験カード

(B 6)

受 験 カ ー ド		受験月日	昭和 年 月 日
氏 名 (性別)	(男・女)	生年月日 (年齢)	昭和 年 月 (日 歳)
学 校 名	県立、市立、私立 高等学校		
同 意 書	有 無	受験免許種別	普通、自二、原付、その他 ()
受験場所	1. 試験場 2. 警察署 (署名)		

3. 運転同意書

(名刺大)

原付・自動車等運転同意書			
生徒氏名	(男・女)	保護者名	
生年月日	年 月 日生	(続柄)	()
住 所			
(課程)学年	(全、定、通)	科	年 組
免許の種類	普通、自二、原付、その他()		
昭和 年 月 日 ○○○○高等学校交通安全運転推進委員長 ○○○○高等学校長 氏 名 公印			

9月10日付、交通安全指導についての教育長通知について

1. 別添2に「交通安全運動推進委員会を、9月20日を目途に設置する。」とありますが、設置の期日については、学校の運営やPTAの態勢等を十分に考慮して、無理のないように弾力的に対応して下さい。
2. 別添2に「上記指導措置は、昭和55年10月1日から実施する。」とありますが、これは10月1日から免許取得同意書の発行や、所有している免許証の保管を各学校が一斉に開始するという趣旨ではありません。
この指導措置を講じるに至った趣旨をふまえ、教職員の共通理解や父母との連携を十分に図り、指導を開始するようにして下さい。

高第10号

昭和 60 年 4 月 17 日

各県立高等学校長 殿

神奈川県教育委員会教育長

交通安全指導について（通知）

高校生の交通事故防止については、昭和55年9月以来、各高等学校において「4 + 1 ない運動」の展開その他さまざまな取り組みがなされてきこととありますが、去る2月19日、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議会長から、別添の通り協力依頼がありました。

この数年間の交通情勢や社会環境の変化に即し、あらためて生命の尊重、望ましい人間性の育成等の指導理念を確認するとともに、下記による指導の徹底をなお一層図るようお願いいたします。

記

1. これからの交通安全運動推進の視点（原点の再確認）

- (1) 生命の尊重
- (2) よりよい高校生活の充実
- (3) 親（家庭）の主体的な姿勢の確立

2. 学校における指導のあり方

(1) 「4 + 1 ない運動」の基本路線は今後も踏襲する。

学校は、「4 + 1 ない運動」を人間尊重の精神を基盤にした運動としての位置づけを再確認し、交通安全教育をさらに充実推進する。

ア. 学校は、安全教育の一環として交通安全教育を年間計画の体系的に位置づける。

イ. 学校は、生徒の交通安全に対する主体的な意識の高揚を図る。

そのために、HR・学年・全校集会等における生徒の交通安全についての討議の場を一層拡充することによって、交通安全に対する生徒の主体的な係わりの重要さを認識させる。

ウ. 学校は、「4 + 1 ない運動」の推進の視点を踏まえ、本来的な生徒指導の一環として位置づける中で指導の徹底を図る。

なお、生徒の二輪車に係わる実態をできるだけ把握することにつとめ、二輪車に係わる問題をもつ生徒に対して、生徒の理解を深める指導を推進する。

(2) 生徒の交通事故防止を推進するために、学校・家庭・地域・警察等との連携を積極的に促進する。

ア. 学校は、生徒の事故防止のために、家庭の主体的な役割や、家庭相互の連携協力の必要性について啓蒙・啓発する。

イ. 学校は、地域の自治体・町内会と連携して、地域のもつ教育力が生徒の交通安全に有効に機能するよう協議する。

ウ. 学校は、地域の警察のもつ専門的な指導力を活用するために、警察との効果的な連携のあり方について研究する。

(3) 学校は、上記(1)(2)を踏まえ、その共通基盤の上にたって、各学校の主体的な取り組みを相互に尊重する。

神奈川県高等学校交通安全運動について

昭和59年9月以来、公私立高校において展開されてまいりました「4 + 1 ない運動」は、高校生の交通事故防止を図る上でかなりの抑止力となって、それなりの効果をあげてまいりました。しかし、高校生の二輪車等による交通事故は依然として減少の傾向を見せず、まことに憂慮すべき状態にあります。

このような事態を打開するため、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議は、高等学校・同PTA関係者はもとより各層にわたって交通安全運動のあり方について意見を聴取して、協議してまいりましたが、本日このような運動を一層強力に推進していくことになりました。

関係当局におかれましては、この運動の趣旨を御理解いただき、格段の御配慮御支援を賜りますようお願い申し上げます。

記

交通安全対策の充実について

1. 「4 + 1 ない運動」の課題

昭和55年9月以来、公私立高校において展開されてきた「4 + 1 ない運動」は、二輪車をめぐる激しい時代の変化の中であって、高校生の交通事故防止を図る上でかなりの抑止力となってそれなりの効果をあげてきた。

しかし、各高等学校における真剣な取り組みにもかかわらず、以下のことが現実の課題として提起されており、それらを克服することが、今、求められている。

それでも乗っている、それでも事故の起きている現実、どう、対応するのか。
その背景として次のことが考えられる。

- (1) 学校の指導に従わずに、免許を取得する生徒が漸増していること。
- (2) 運動開始後、一時的に事故の減少をみたものの、総じて減少につながっていないという意見もあること。
- (3) 事故のほとんどが学校管理外で発生していること。
- (4) バイクを取りまく社会的環境が変化したこと。
(車輦台数の激増、自転車がわりという認識、低価格等)
- (5) 学校や地区によって取り組みに相当な格差が生じてきたこと。
- (6) 親の子供に対する指導力が低下してきていること。

2. これからの交通安全運動推進の視点（原点の再確認）

- (1) 生命の尊重
- (2) よりよい高校生活の充実
- (3) 親（家庭）の主体的な姿勢の確立

3. 学校における指導のあり方

- (1) 「4 + 1 ない運動」の基本路線は今後も踏襲する。

学校は、「4 + 1 ない運動」を人間尊重の精神を基盤にした運動としての位置づけを再確認し、交通安全教育をさらに充実推進する。

ア. 学校は、安全教育の一環として交通安全教育を年間計画の体系的に位置づける。

イ. 学校は、生徒の交通安全に対する主体的な意識の高揚を図る。

そのために、HR・学年・全校集会等における生徒の交通安全についての討議の場を一層拡充することによって、交通安全に対する生徒の主体的な関わりの重要性を認識させる。

ウ. 学校は、「4 + 1 ない運動」の推進の視点を踏まえ、本来的な生徒指導の一環として位置づける中で指導の徹底を図る。

なお、生徒の二輪車に係わる実態をできるだけ把握することにつとめ、二輪車に係わる問題をもつ生徒に対して、生徒の理解を深める指導を推進する。

(2) 生徒の交通事故防止を推進するために、学校・家庭・地域・警察等との連携を積極的に促進する。

ア. 学校は、生徒の事故防止のために、家庭の主体的な役割や、家庭相互の連携協力の必要性について啓蒙・啓発する。

イ. 学校は、地域の自治体・町内会と連携して、地域のもつ教育力が生徒の交通安全に有効に機能するよう協議する。

ウ. 学校は、地域の警察のもつ専門的な指導力を活用するために、警察との効果的な連携のあり方について研究する。

(3) 学校は、上記(1)(2)を踏まえ、その共通基盤の上になって、各学校の主体的な取り組みを相互に尊重する。

昭和 60 年 2 月 19 日

神奈川県教育委員会教育長 殿

神奈川県高等学校交通安全運動推進会議
会長 小林 武

高第10号

平成2年4月18日

各県立高等学校長 殿

神奈川県教育委員会教育長

交通安全指導について（通知）

高校生の二輪車による交通事故防止については、昭和55年以来、^(※1)神奈川県高等学校交通安全運動推進会議が主唱する「^(※2)4 + 1 ない運動」の展開を中心として、各学校の実態に応じたさまざまな取組みがなされてきたところであります。

しかしながら、このような取組みにもかかわらず、高校生の二輪車事故は依然として増加の一途をたどっていることから、^(※3)今までの取組みについて反省と検討を加えることが必要であると指摘が各方面からなされてきたところであります。

このような状況を踏まえ、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議で協議を重ねられた結果、このたび同推進会議会長から、^(※4)別添写の通り新しい視点に立った運動を推進することとしたので、各県立高等学校に対し、協力要請をしてほしい旨の依頼を受けました。ついては、各高等学校にあっては、当該運動の趣旨を十分に踏まえ、「車社会を生き抜く、高校生の、高校生による、高校生のための交通安全運動」として、次の高校生の二輪車による交通事故防止について積極的に取組まれるよう通知します。

(※1) 神奈川県高等学校交通安全運動推進会議

〔構成団体等〕 県立・市立各高等学校長会 私立中学高等学校長会 公立中学校長会
県立・市立各高等学校PTA連合会 私学父母連合会 神奈川県PTA協議会
高等学校生徒指導担当者

(※2) 「4 + 1 ない運動」の展開

昭和50年代前半、暴走族の問題や高校生の二輪車事故多発という現実に対処するため、生命尊重の基本理念に立ってこの運動が始まった。その内容は、「免許を取らない」「車を持たせない」「車を運転しない」「車に乗せてもらわない」という子供の育成と、「子供の要求に負けない」という親の姿勢を求めたものである。

(※3) 今までの取組みについて反省と検討

- ① 学校において、二輪車免許取得等を禁止・規制する指導が先行し、運動本来の目的である生命尊重を基盤として高校生の交通安全意識の涵養を図ることが十分に果たされているとは言えない。
- ② 高校生自身がこの運動の主体となっていない。
- ③ 高校生の約3割以上の者が二輪車等の免許を取得していることに対して、学校における実態把握と具体的指導が十分とは言えない。

- ④ 高校生の安全を考えた家庭の話し合いや、家庭間の連携が一層求められている。
- ⑤ 高校生の交通事故防止を目的とした警察等との具体的連携が、学校において十分に図られていない面もある。
- ⑥ 家庭の価値観が多様化し、「子供の要求に負けない」という保護者の考え方が、現在は高校生のすべての親の気持ちではないと言われている。

(※4) 別添写

平成2年3月22日付け神奈川県高等学校交通安全運動推進会議が関係機関に宛てた「高校生の交通事故を防止する かながわ・新運動 について」

記

1 「新運動」は、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議の構成員であるPTA及び私立高等学校等を包括する立場で展開されるものである。

そこで、県立高等学校にあっては、^(※1)「新運動」の基本的趣旨に基づき、^(※2)「車社会を生き抜く、高校生の、高校生による、高校生のための交通安全運動」をキャッチフレーズとして取組まれない。

(※1) 「新運動」の基本的趣旨

生命尊重の精神を基盤として、高校生みずからが「車社会」の一員としての社会的責任を自覚し、交通事故の防止に向けて主体的に考え、行動することができるようにする。そのために、家庭と学校とが相互に協力連携しつつ、それぞれの役割を果たす。

(※2) 「車社会を生き抜く高校生の、高校生による、高校生のための交通安全運動」

高等学校交通安全運動推進会議が出した文書のうち、「高校生の取組み」を踏まえたキャッチフレーズ。

2 生徒に対しては、「新運動への取組み」の中の^(※1)「高校生の取組み」を踏まえて、^(※2)高校生みずからが車社会の一員としての自覚を持ち、主体的に二輪車問題に取り組むよう動機づけのための啓発指導等を行うこと。

(※1) 「高校生の取組み」

- ① 高校生は、みずから進んで「車社会」の一員としての社会的責任を果たし、交通安全意識を深める。
- ② 高校生は、みずからの安全と高校生活の充実に努め、免許取得の希望については、家庭・学校で十分に話し合う。

- ③ 高校生は、学校の交通安全教育に係る指導と、家庭の交通安全指導を進んで受け、車には便利さがある反面、痛ましい事故が起こりやすいことなどを十分に認識する。そのうえで、二輪車等の免許を取得した場合は、安全運転実技講習会等に積極的に参加し、みずからの安全運転意識と安全運転技術の向上に努める。
- ④ 高校生は、新運動の主体として、生徒会・委員会・ホームルーム活動等を通して交通安全意識を相互に啓発する。

(*2) 高校生みずから「車社会」の一員としての自覚

- ① 自他の生命の尊重という基盤に立って、生涯を安全に生きるという自覚と責任を強く持つ。
- ② 高校生といえども、免許を取得し、車を運転する際は、大人と同様な社会的責任が伴う。特に、加害事故については、刑事・民事・行政の責任が問われる。

- 3 ^(*1) 家庭における取組みについては、県立高等学校PTA連合会が主体的に運動を展開するものではあるが、各学校にあっては単位PTAとの連携の中で、協力の要請・啓発を行うこと。

(*1) 家庭における取組み

- ① 家庭は、交通安全について常に話し合い、生命尊重の意義や、ルール・マナーを守ることの大切さ、また、車には便利さがある反面、痛ましい事故が起こりやすいなどを子供に十分理解させる。
- ② 家庭は、子供が免許取得を希望した場合には、子供の安全についての親の立場と責任を認識し、学校との連携も図って適切に子供を指導する。
- ③ 家庭は、真剣かつ十分な話し合いの結果として、子供の免許取得を認めた場合には、子供を安全運転実技講習会に参加させるなど、子供の安全のための具体的な指導を充実する。
- ④ 家庭は、子供の安全指導の第一義的な役割を果たすために、家庭相互の連携・啓発を図るとともに、地域の教育力を子供の交通事故防止に役立てるよう努める。

4 学校における指導のあり方

学校は、高校生一人ひとりが高校生活の意義を自覚し、生き生きとして高校生活を過ごすとともに、みずから「車社会」の一員としての社会的責任を自覚し、^(※1)生涯を安全に生きることができるよう、^(※2)各教科・特別活動等を通して交通安全教育を行う。

ア 学校は、交通安全教育を^(※3)年間計画の中に体系的に位置づけるとともに、ホームルーム活動、^(※4)学年・全校集会等において、生徒に交通安全について考えさせる場を設け、生徒が主体的に交通安全意識を深めるよう努力する。

イ 学校は、生徒の安全と高校生活の充実を目指して生徒を指導し、生徒が家庭での話し合いをもとに免許取得を希望する場合には、^(※5)家庭の話し合いとその結果を尊重し、^(※6)生徒一人ひとりに応じた交通安全指導を徹底する。

ウ 学校は、^(※7)二輪車等免許取得者の実態を正確に把握し、免許取得者に対しては、視聴覚教材等を積極的に活用するなどして、生徒の安全運転意識の高揚を一層図るとともに、専門的指導力を持つ警察等と連携して、安全運転技術講習会に参加させるなど、具体的な指導をする。

(※1) 生涯を安全に生きる

高等学校生活の中で交通事故に遭遇しないことは言うまでもなく、卒業後も終生にわたり安全に生活できる素地を育てる。

(※2) 各教科・特別活動等を通して

社会・理科、保健体育・家庭・工業・ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事などで関連して扱う。

(※3) 年間計画の中に体系的に位置づける

学校保健安全計画（学校保健法第二条）を作成し、各教科・特別活動等の教育内容を系統立てて指導する。具体的には、3年間を通した全体計画（全体的に交通安全指導を組織的・計画的に推進するための年間計画）、指導計画（ホームルーム活動や学校行事などにおける指導を進めるための年間計画）を立てる必要がある。

(※4) 生徒が主体的に交通安全意識を深める

高校生自身が、自他の生命の大切さを自覚し、生徒会活動の交通安全委員会による安全教室の開催や文化祭等での啓発活動などに取組めるようにする。

(※5) 家庭の話し合いとその結果を尊重

免許取得等を決めるのは家庭・本人の問題であって、学校が可否を決めるべきものではない。相談があった場合は、判断材料等を提供する。

(※6) 生徒一人ひとりに応じた交通安全指導

生徒の個性を踏まえた二者面談・三者面談などの交通安全指導を行う。また、運転適性検査・生活検査等を活用した指導もある。

(※7) 二輪車等免許取得者の実態を正確に把握

個々の免許取得実態を知ることから、各校の実態に即した具体的な安全指導が考えられる。

5 県立高等学校における高校生の二輪車事故防止については、かねてより「4 + 1 ない運動」にあわせて、安全運転技術講習の実施など現実直視の取組みも行うよう指導してきたところであるが、この取組みについては各校に差がみられるのが実情である。

したがって、現実直視の取組みを行ってきた学校にあっては、「新運動」の趣旨を踏まえて、一層その推進に努めることとし、学校の実態によって現実直視の取組みを行っていない学校にあっては、「新運動」を契機として見直しを行い、^(※1)「新運動」の趣旨に沿った取組みを積極的に行うよう努めること。

(※1) 「新運動」の趣旨に沿った取組み

少なくとも次の事項については、早急に取り組む必要がある。

- ① 免許取得・乗車については、規制・禁止を取除く方向で取り組む。
- ② 校内の研修会を開いたり、父母に対する説明会を開く。
- ③ 二輪車等免許取得者の実態を正確に把握する。
- ④ 交通安全に関する年間指導計画を作成し、各教科・特別活動等を通じて計画的に指導する。

付録7 「かながわ新運動」についてのアンケート集計結果—教師編—

神奈川県高等学校交通安全教育研究会

「かながわ新運動」についてのアンケート 集計結果 教師編

*回答総数 : 307名
 *Qにある()は回答結果で左の数字が実数、右の数字は回答総数に対する割合を示している。
 *複数回答の場合には、別に[]内に回答者数に対する割合を示している。
 *表は学校グループ別回答結果、数値は回答総数に対する割合を示している。

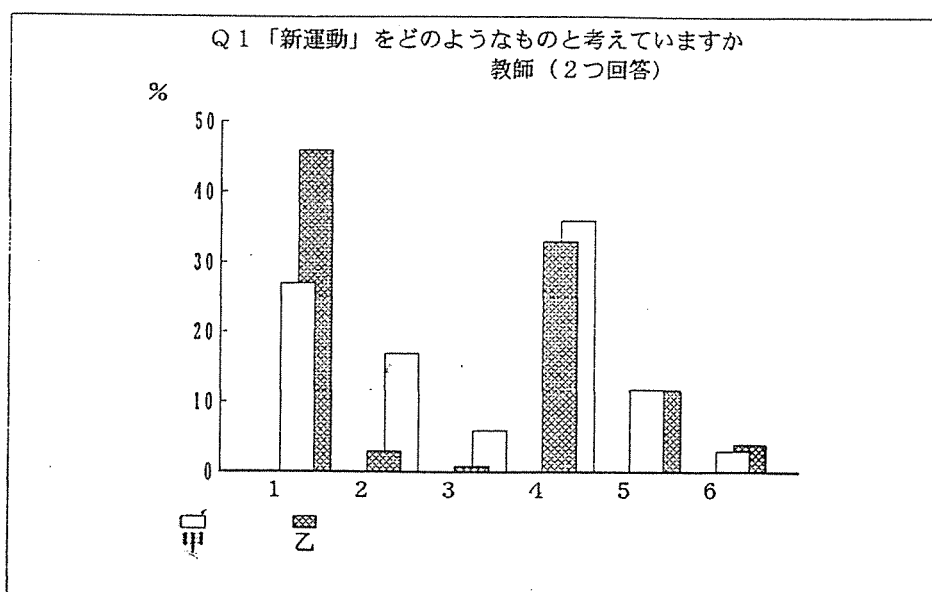
Q1 「新運動」の趣旨は上記のようなものですが、あなたは「新運動」をどのようなものであるとお考えですか？ 以下より2つ選択して下さい。

- 1 交通安全の問題は基本的には家庭の問題であり、バイク問題等を家庭に投げ返したもの (188、36%) [61%]
- 2 バイクについての実技指導を展開しようとするもの (50、10%) [16%]
- 3 バイク禁止は解除したものの、「届け出制」を強く進めるので実質的には「4+1ない」の時とたいして変わっていないもの (18、3%) [6%]
- 4 学校でバイクも含めた交通安全指導を積極的に進めようとするもの (182、35%) [59%]
- 5 結局バイク乗車を学校が認めたもの (63、12%) [21%]
- 6 その他(具体的に) (18、3%) [3%]

	甲グループ	乙グループ	A	B	C
Q1 1	27%	46%	30%	42%	45%
2	17	3	13	8	5
3	6	1	4	6	0
4	36	33	35	28	42
5	12	12	15	4	6
6	3	4	4	2	3

[Q1について]

新運動が学校における交通安全教育を考えるとともに家庭との連携をうたっていること、さらに選択肢が2つであることを考えると、1と4の回答が多いのは妥当である。特に1の回答が乙グループにおいて比率の高いのが注目されるが、乙グループでは「4+1ない運動」に積極的に取り組んだ学校が多く、これの反動であろうか。新運動を考えるにあたっては、家庭との連携をあげているが、家庭にすべてをゆだねるものではないことと、バイクにかかわる問題が重要であるが、バイクだけに目を奪われてはならないことの2点を常に我々の視野に入れておくことが大切である。



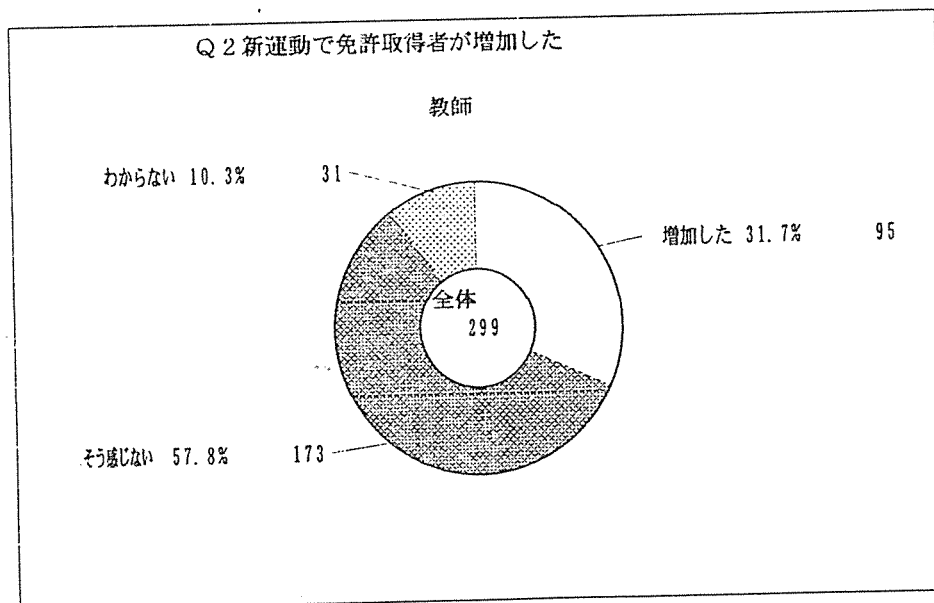
Q2 この「新運動」への変更で、バイク免許取得者は増加したと思いますか？
(あなたの学校での印象で結構です。)

- | | | |
|---|--------------|-----------|
| 1 | やはり増加したと思う | (95、32%) |
| 2 | 特にそのようには感じない | (173、58%) |
| 3 | 分からない | (31、10%) |

		甲グループ	乙グループ	A	B	C
Q2	1	26%	38%	39%	35%	12%
	2	60	56	51	52	81
	3	15	6	10	13	7

[Q2について]

半数の教師はほとんど変化なしと回答しているが、乙グループにおいて「増加した」との回答が多くなるのは、これもQ1と同じで「4+1ない運動」が徹底していたからであろうか。



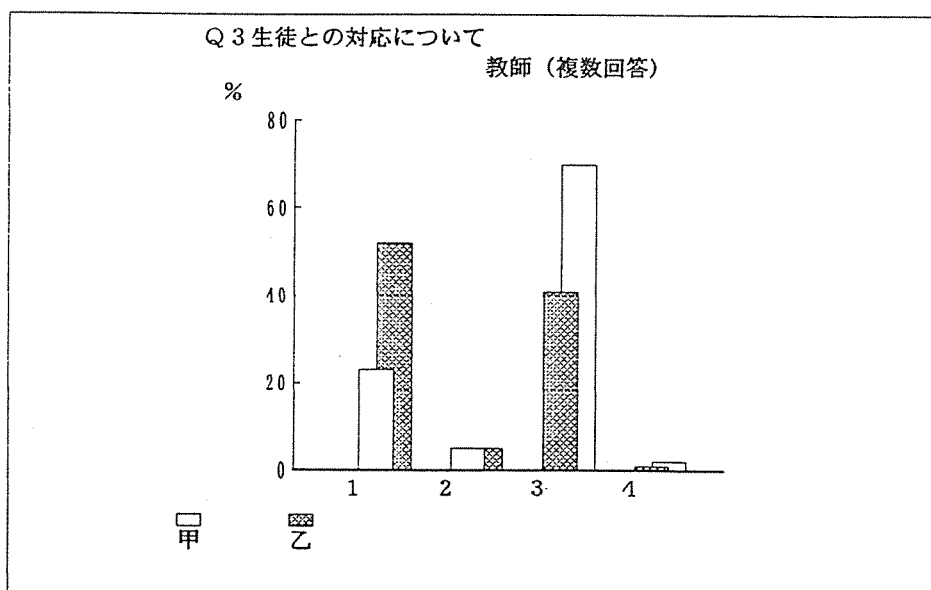
Q 3 この変更後、交通安全について生徒との対応の仕方に変化があったでしょうか？ 複数回答で結構です。

- 1 バイクの話なども生徒とわだかまりなくできるようになり、交通安全の話も積極的にできるようになった (124、38%) [40%]
- 2 生徒指導全般にわたって生徒との交流がスムーズになった (18、5%) [6%]
- 3 たいして変わっていない (182、55%) [59%]
- 4 その他 (具体的に (4、1%) [1%])

	甲グループ	乙グループ	A	B	C
Q 3 1	23%	52%	35%	27%	60%
2	5	5	6	8	1
3	70	41	58	64	39
4	2	1	1	0	0

[Q 3について]

新運動に変わって、「生徒との意思疎通がスムーズになった」の回答が半数ちかくあるのは、この運動のプラス面であろう。そしてこの答が乙グループに多いのはやはり「4+1ない運動」の裏返しであろうか。しかし、「たいして変わっていない」の答えはそれ以上に多く、新運動を踏まえた交通安全教育への取組みにまだ努力する余地がある証しといえるのではないだろうか。



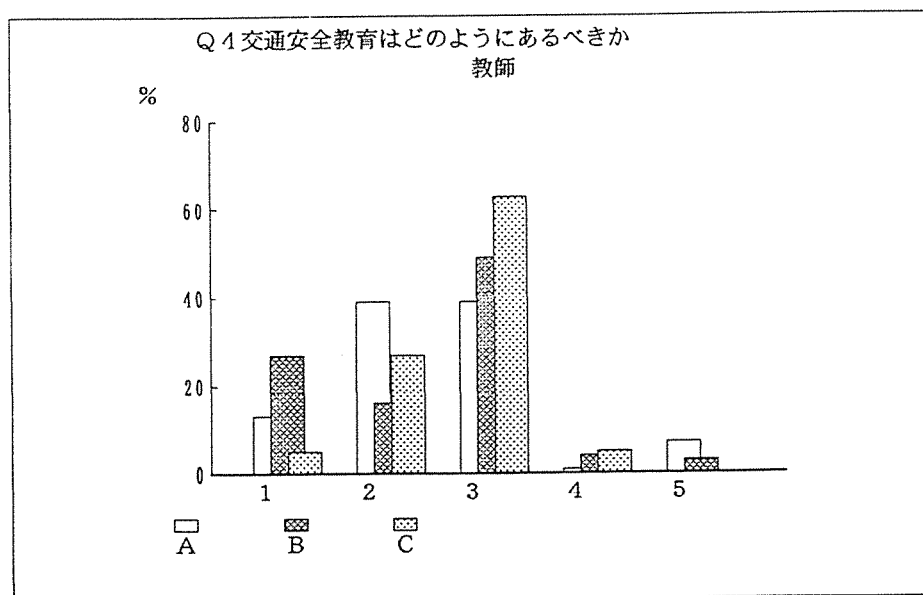
Q4 高校における交通安全教育はどのようにあるべきであるとお考えでしょうか？

- 1 「交通安全教育」は本来、家庭もしくは義務教育で行われるべきものであり、高校では担うものではない (46、15%)
- 2 今日的状況の中では高校でも積極的に交通安全教育を推進すべきである (90、30%)
- 3 ある程度の交通安全教育は高校でも担うべきである (144、48%)
- 4 何ともいえない (10、3%)
- 5 その他(具体的に (13、4%)

	甲グループ	乙グループ	A	B	C
Q4 1	13%	17%	13%	27%	5%
2	32	27	39	16	27
3	47	47	39	49	63
4	4	3	1	4	5
5	3	6	7	3	0

[Q4について]

「積極的に」と「ある程度」を合わせて、教師の78%が高校における交通安全教育の必要性を認めている。しかし、15%の人が「高校では担うべきものではない」と答えている。これは「ある程度」の答えの「質」の問題とともに、考えていかなければならない重要課題であろう。

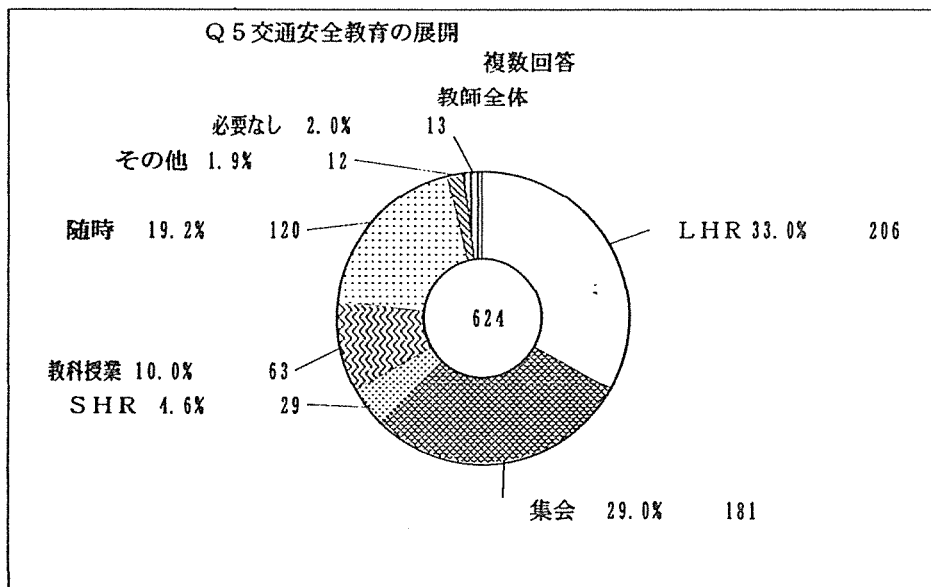


Q5 高校における「交通安全教育」はどのような場面で展開されるべきでしょうか
複数回答で結構です。

1	HR活動（LHR）	(206、33%)	[68%]
2	集会	(181、29%)	[59%]
3	朝の会、帰りの会（SHR）	(29、5%)	[9%]
4	教科授業	(63、10%)	[21%]
5	各教師が随時	(120、19%)	[39%]
6	その他（具体的に	(12、2%)	[4%]
7	必要なし	(13、2%)	[4%]

〔Q5について〕

HR活動（LHR）で展開されるべきとの回答がもっとも多く、集会がそれに続く。これは現在行われている指導場面が反映したものと思われる。

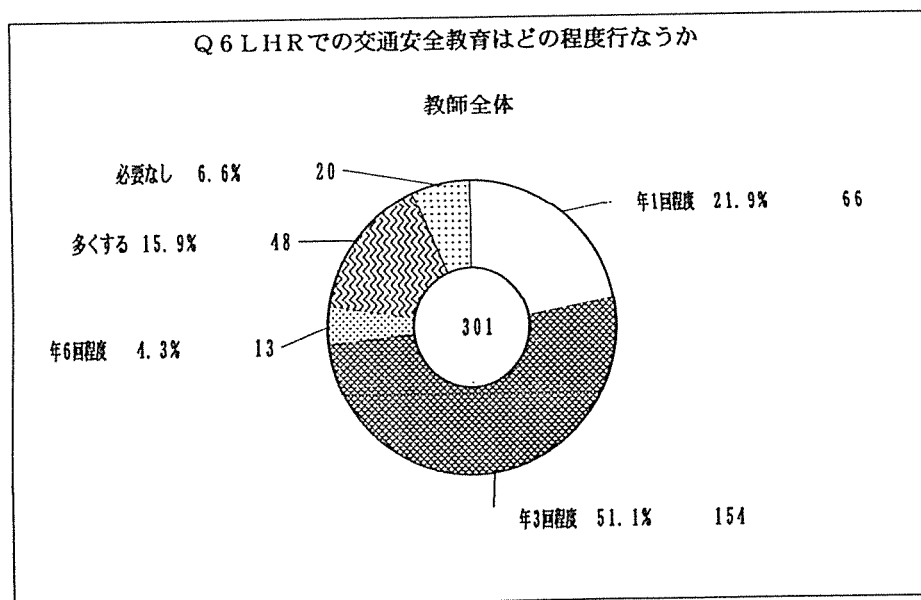


Q 6 HR活動（LHR）での「交通安全教育」はどの程度実施されるべきだと思いますか？

- | | |
|---------------|-----------|
| 1 年間1回程度 | (66、22%) |
| 2 年間3回程度 | (154、51%) |
| 3 年間6回程度 | (13、 4%) |
| 4 できるだけ多く実施する | (48、16%) |
| 5 必要なし | (20、 7%) |

〔Q 6について〕

HR活動は「年3回程度」の回答が半数を占め、「6回」「できるだけ多く」を合わせると、数値は7割になる。交通安全教育をきめ細かく推進するには、できるだけ多くの実施が必要であろう。しかし、各校の交通安全教育担当にお願いした「アンケートⅠ」の交通安全教育実態調査では、交通安全のHR活動の実施状況は年1回程度がもっとも多く、考え方と実施状況の間にギャップがある。その問題点を早急に解決し、積極的な対応が望まれる。

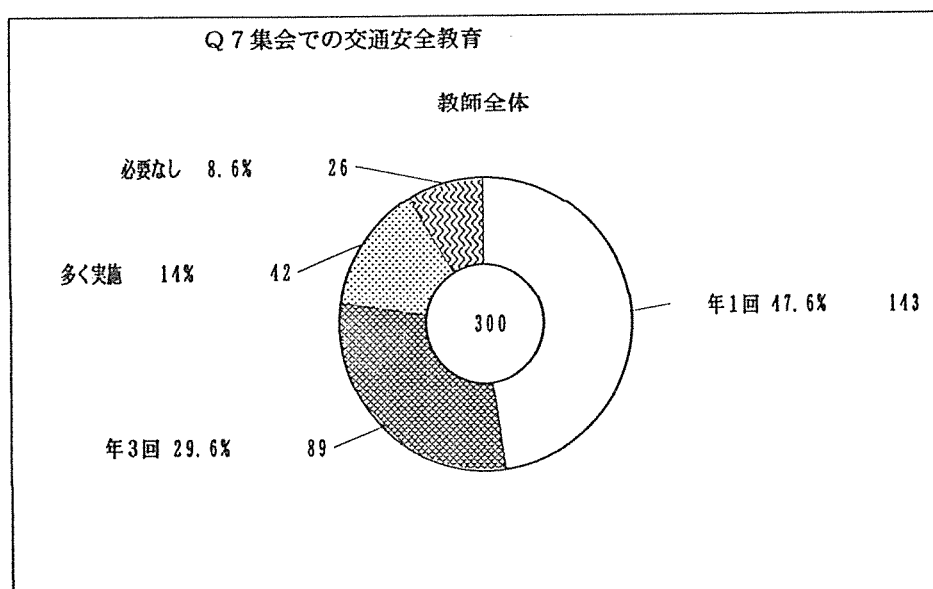


Q 7 集会形式での「交通安全教育」はどの程度実施されるべきだと思いますか？

- | | |
|---------------|-----------|
| 1 年間1回程度 | (143、48%) |
| 2 年間3回程度 | (89、30%) |
| 3 できるだけ多く実施する | (42、14%) |
| 4 必要なし | (26、 9%) |

[Q 7について]

集会形式は「1回程度」の回答が最も多い。従来はこの形式が多かったように思われるが、48%という数値は集会の持ち方や講師の問題で難しいとの認識であろうか。各校の実情に合わせて、LHRとも兼ね合わせた計画的な設定が望まれる。



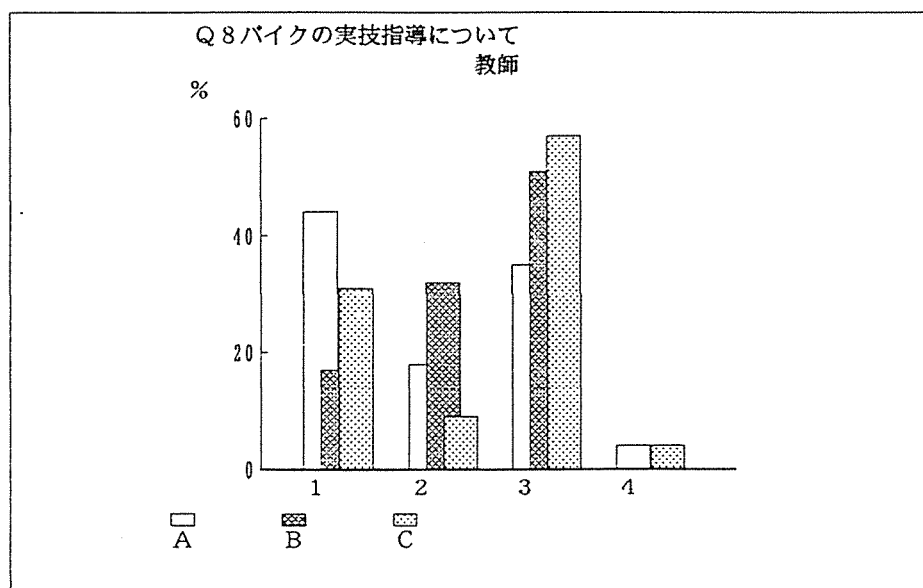
Q 8 バイクの実技指導についてのお考えをお聞かせ下さい

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| 1 今日的状況では学校でも積極的に取り組んで行くべきである | (103、33%) |
| 2 高校でそこまでやる必要はない。 | (62、20%) |
| 3 ヤングライダー・スクールなど外部のものを紹介する程度でよい | (140、45%) |
| 4 その他 | (8、3%) |

	甲グループ	乙グループ	A	B	C
Q 8 1	38%	27%	44%	17%	31%
2	18	21	18	32	9
3	40	50	35	51	57
4	4	1	4	0	4

[Q 8について]

「積極的に」と「外部のものの紹介」を合わせて、教師の78%が実技指導の必要性を認めている。しかし、「必要なし」も20%ある。新運動の重要な柱の一つであるこの実技指導については今後、その方法論などについてより論議を深める必要があろう。

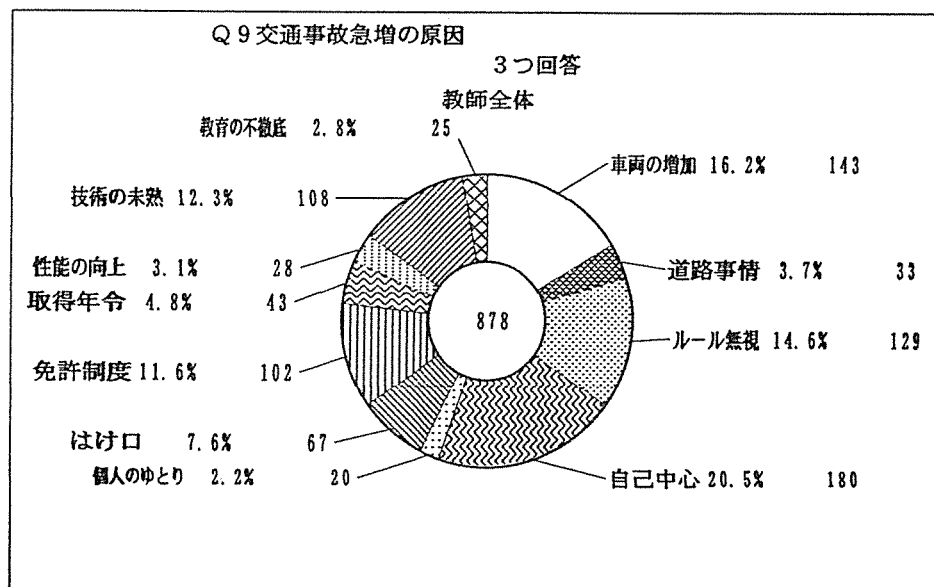


Q 9 高校生の交通事故件数の急激な増加の原因はどこにあるとお考えですか？
あなたが主としてお考えのものを3つ以内でお選び下さい。

1	豊かさや流行を背景としたバイク、自動車の増加	(143、16%)	[47%]
2	道路事情の悪化	(33、4%)	[11%]
3	ルール無視の横行	(129、15%)	[42%]
4	自分中心的な考えの蔓延	(180、21%)	[59%]
5	各個人のゆとりのなさ	(20、2%)	[7%]
6	高校生のストレスのはげぐち	(67、8%)	[22%]
7	免許取得のありかた（試験が簡単、原付では実技試験がないなど）	(102、12%)	[33%]
8	免許取得可能になる年齢の低さ	(43、5%)	[14%]
9	バイク性能の不適切な向上	(28、3%)	[9%]
10	運転技術の未熟	(108、12%)	[35%]
11	交通安全教育の不徹底	(25、3%)	[8%]

[Q 9について]

事故原因では自動車の増加・自己中心的・ルール無視の3つが比較的多くあげられ、運転技術の未熟と免許取得の在り方がそれに続いている。社会的背景の問題とともに、学校教育で取り組むべき課題も多い。交通安全は「心」の問題であるといわれる所以である。

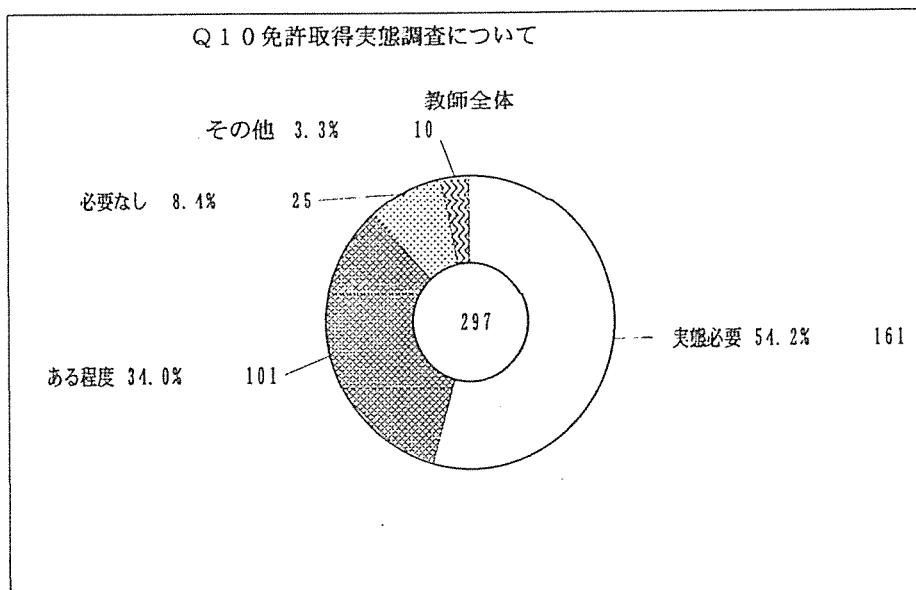


Q10 免許取得実態調査についてのお考えをお聞かせ下さい。

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| 1 生徒の実態を知るのは教育の基本であり、必要。 | (161、54%) |
| 2 無記名調査などある程度はよいとしても、徹底する必要はなし。 | (101、34%) |
| 3 本来、生徒のプライバシーに関するもので調査すべきではない。 | (25、8%) |
| 4 その他(具体的に) | (10、3%) |

	甲グループ	乙グループ	A	B	C
Q10 1	50%	59%	56%	31%	82%
2	37	31	34	48	15
3	7	10	7	15	3
4	6	1	3	6	0

「実態調査は必要」との回答が80%を越えるが、「徹底する必要なし」を否定的にとらえるなら、「調査すべきではない」との回答も合わせて40%を越える。実態把握は交通安全教育を進める上で重要であり、調査方法などに工夫が必要である。



付録8「交通安全教育担当教諭を通しての調査」

神奈川県高等学校交通安全教育研究会

〔交通安全教育担当教諭を通しての調査〕

I 交通安全の指導方針について

Q1 交通安全教育についての年間指導計画がありますか。

1 ある (160)

2 ない (21)

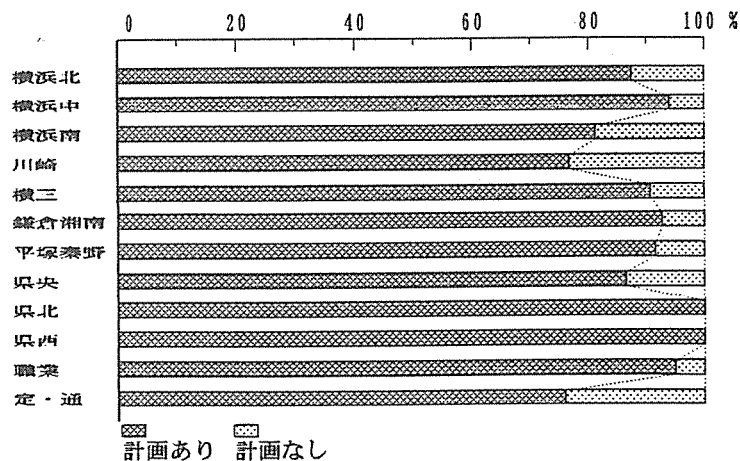
地区	回答数	ある		ない		不明	
		実数	%	実数	%	実数	%
全県	183	160	87	21	12	5	1
横浜北	16	14	88	2	12	0	0
横浜中	19	16	84	1	5	2	11
横浜南	16	13	81	3	19	0	0
川崎	13	10	77	3	23	0	0
横三	11	10	91	1	9	0	0
鎌倉湘南	14	13	93	1	7	0	0
平塚秦野	12	11	92	1	8	0	0
県央	15	13	87	2	13	0	0
県北	16	16	100	0	0	0	0
県西	7	7	100	0	0	0	0
職業	21	19	95	1	5	1	0
定・通	23	16	70	5	22	2	9

〔Q1について〕

今日における交通安全教育の重要性を考えると、全県で21校・12%もの学校が年間指導計画を持っていないのは、大きな問題である。とくに、横浜・川崎の地域においてその比率が高く、全ての学校で計画がある県北・県西地区との対照が注目される。

また、この間からは把握できないものの、計画の内容の充実も今後の課題であろう。

Q1 交通安全年間指導計画



Q2 交通安全に対する基本的な「指導方針」はどのようになっていますか。

- 1 「新運動」をそのまま取り入れている (104)
- 2 「新運動」を基本的には取り入れているが、バイクには乗らない方がよいとの指導方針を明確にしている (52)
- 3 指導方針は作っていない (15)

地区	回答数	1		2		3		不明	
		実数	%	実数	%	実数	%	実数	%
全 県	183	104	57	52	28	15	8	12	7
横浜北	16	6	38	8	50	2	13	0	0
横浜中	19	11	58	4	21	1	5	3	16
横浜南	16	8	50	6	38	2	13	0	0
川崎	13	8	62	4	31	1	8	0	0
横三	11	11	100	0	0	0	0	0	0
鎌倉湘南	14	10	71	4	29	0	0	0	0
平塚秦野	12	6	50	5	42	0	0	1	8
県央	15	10	67	5	33	0	0	0	0
県北	16	10	63	6	38	0	0	0	0
県西	7	6	86	1	14	0	0	0	0
職業	21	11	55	7	35	1	5	2	10
定・通	23	7	30	2	9	8	35	6	26

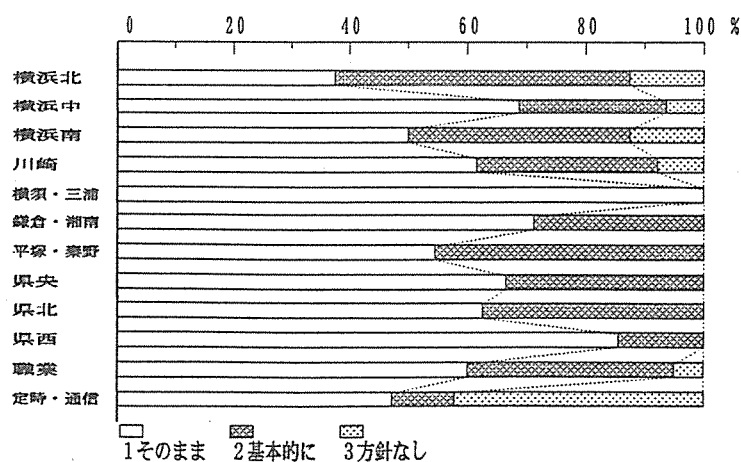
〔Q2について〕

「新運動をそのまま」、ないしは「基本的」に取り入れている学校が併せて156校で85%を占めているが、これは新運動が定着しつつあると考えることができるが、その156校の具体的な指導等については、新運動が目指しているものに照らして十分なものであるかどうか疑問がある。

また、2の回答の52校についての受け取り方にも二通りある。一つは「4+1ない運動」から「新運動」への移行に対する若干の戸惑いとも受け取れるし、もう一つは「新運動」＝「バイクOK」ととらえられる誤解を防ぐために学校としてのバイクに対する考え方を明確にしたものと受け取れる。

Q2の問に対しても「指導方針は作っていない」学校が15校あり、早急な対策が望まれる。

Q2 基本的な指導方針について



II 交通安全の校内組織について

Q3 学校内に交通安全に関する特別な組織が存在しますか。また、分掌以外の組織については、活動状況もお知らせ下さい。(複数回答可)

- 1 生徒指導部内の交通安全担当係 (169)
- 2 分掌を離れた交通安全委員会 (24) (1 難している 17 2 ほとんど難していない 5)
- 3 PとTの交通安全推進委員会 (77) (1 難している 43 2 ほとんど難していない 24)
- 4 生徒会の交通安全委員会 (10) (1 難している 3 2 ほとんど難していない 5)
- 5 その他 (4) (Pのみの交通安全推進委員会等)

SQ1 分掌以外の組織が設置されていない学校に質問します。

- 1 組織作りを検討中である (6)
- 2 組織を作る予定はない (81)

地区	回答数	1	2		3		4		5			
			(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)				
全 県	183	169	24	17	5	77	43	24	10	4	5	4
横浜北	16	14	4	4	0	3	1	1	2	1	1	1
横浜中	19	15	2	1	0	7	3	0	0	0	0	0
横浜南	16	15	3	1	2	5	3	2	1	1	0	0
川崎	13	13	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0
横・三	11	9	1	1	0	6	3	3	1	0	1	1
鎌倉湘南	14	12	1	0	0	7	3	4	0	0	0	0
平塚秦野	12	12	1	0	1	9	7	1	1	0	1	0
県央	15	14	4	3	1	11	6	5	2	0	2	0
県北	16	16	0	0	0	10	6	2	0	0	0	0
県西	7	7	1	1	0	4	1	2	1	1	0	0
職業	21	19	7	6	1	8	6	2	1	1	0	0
定時通信	23	23	0	0	0	3	2	1	1	0	0	0

[Q3について]

生徒指導部内の組織率が169校で92%と最も多いのは当然と思われる。しかし、PとTの交通安全推進委員会の組織率が77校の42%と半数に満たず、さらに組織が機能しているとする学校が43校・24%に止まっているのは残念なことである。

また、SQ1で分掌以外での組織作りの予定なし、としている学校が81校・44%もあるのは「新運動」の趣旨からすると、生徒・家庭をも巻き込んだ取組みをしようとする点において大きな課題である。

III 免許取得について

Q4 原付、二輪の免許取得についてどのように対応されていますか。

SQ1 「4+1ない運動」のとき

1 禁止(68) 2 許可制(24) 3 届け出制(43) 4 対応なし(44)

SQ2 「かながわ新運動」以降

1 禁止(2) 2 許可制(9) 3 届け出制(110) 4 対応なし(59)

SQ1「4+1ない運動」のとき

1 禁止 2 許可制 3 届け出制 4 特に対応なし

地 区	回答数	1		2		3		4		不明	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	183	68	37	24	13	43	24	44	24	4	2
横浜北	16	9	56	0	0	3	19	4	25	0	0
横浜中	19	2	11	2	11	4	21	9	47	2	10
横浜南	16	5	31	1	6	7	44	3	19	0	0
川 崎	13	5	38	0	0	5	38	3	23	0	0
横・三	11	8	73	0	0	3	27	0	0	0	0
鎌・湘	14	4	29	0	0	3	21	7	50	0	0
平・秦	12	7	58	2	17	3	25	0	0	0	0
県 央	15	8	53	3	20	3	20	1	7	0	0
県 北	16	9	56	1	6	3	19	3	19	0	0
県 西	7	3	43	2	29	1	14	0	0	1	14
磯 菜	21	6	29	7	33	5	24	3	14	0	0
定・通	23	2	9	6	26	3	13	11	48	1	4

SQ2「かながわ新運動」以降

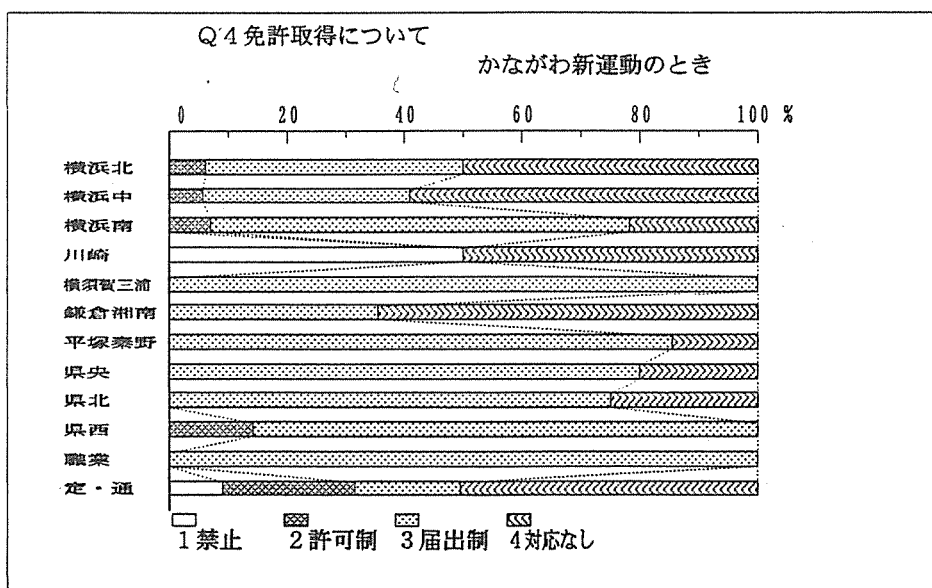
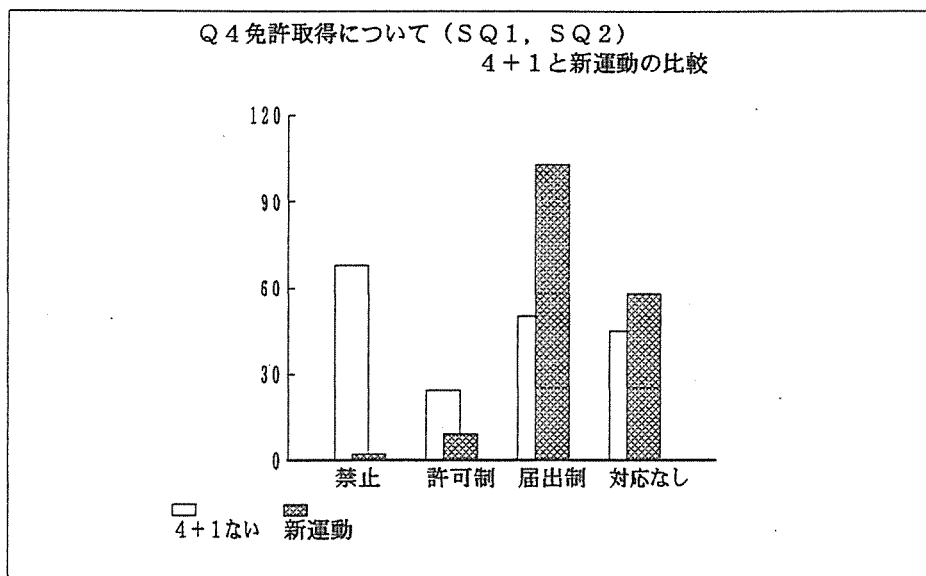
1 禁止 2 許可制 3 届け出制 4 特に対応なし

地 区	回答数	1		2		3		4		不明	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	183	2	1	9	5	110	60	59	32	3	2
横浜北	16	0	0	1	6	7	44	8	50	0	0
横浜中	19	0	0	1	5	6	32	10	53	2	10
横浜南	16	0	0	1	6	12	75	3	19	0	0
川 崎	13	0	0	0	0	7	54	6	46	0	0
横・三	11	0	0	0	0	11	100	0	0	0	0
鎌・湘	14	0	0	0	0	5	36	9	64	0	0
平・秦	12	0	0	0	0	10	83	2	17	0	0
県 央	15	0	0	0	0	12	80	3	20	0	0
県 北	16	0	0	0	0	12	75	4	25	0	0
県 西	7	0	0	1	14	6	86	0	0	0	0
磯 菜	21	0	0	0	0	18	86	3	14	0	0
定・通	23	2	9	5	22	4	17	11	49	1	4

[Q4について]

SQ1とSQ2の回答数をみると「禁止」が62校から2校に激減し、「許可制」も24校から9校に減り、「届け出制」が50校から103校・56%へと倍増している。これは運動の流れからすると、当然のことと思われる。一方、新運動への移行に伴って「特に対応なし」も増えているが、これは、移行と共に、生徒・家庭にこの問題を委ねた学校がやや増えているとも考えられる。

新運動が「生涯を通して交通社会の一員として安全に生きること」を願うものであるという視点からすると、前向きな取り組みが望まれる。



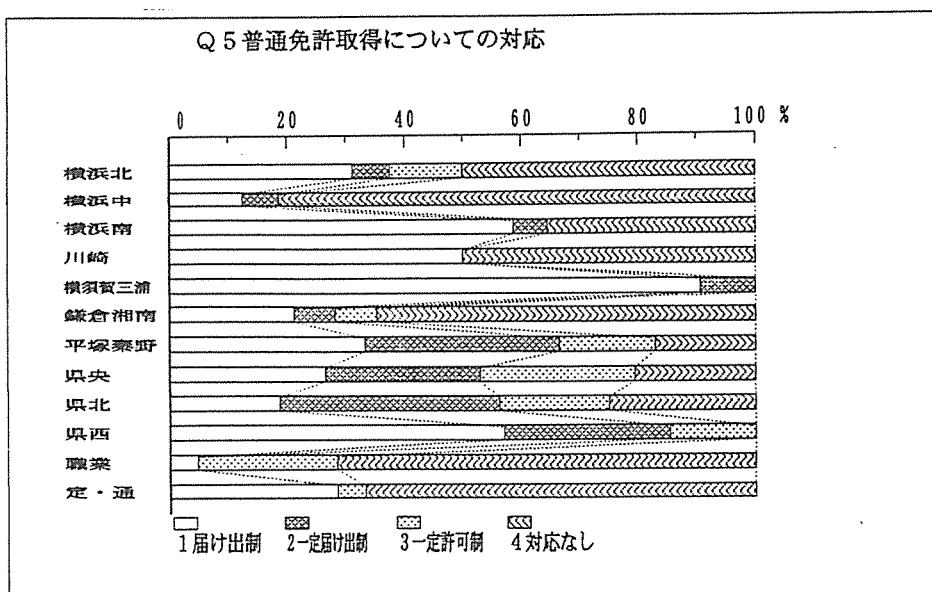
Q5 普通免許の取得についてはどのように対応されていますか。

1 届け出制(67)	2 一定の時期以降の届け出制(27)
3 一定の時期以降の許可制(14)	4 対応なし(69)

- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1 届け出制(67) | 2 一定の時期以降の届け出制(27) |
| 3 一定の時期以降の許可制(14) | 4 対応なし(69) |

地 区	回 答 数	1		2		3		4		不 明	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 县	183	67	37	27	15	14	7	69	38	6	3
横浜北	16	5	31	1	6	2	13	8	50	0	0
横浜中	19	2	11	1	5	0	0	13	68	3	16
横浜南	16	10	63	1	6	0	0	5	31	0	0
川 崎	13	6	46	0	0	0	0	6	46	1	8
横・三	11	10	91	1	9	0	0	0	0	0	0
藤・湘	14	3	22	1	7	1	7	9	64	0	0
平・藤	12	4	33	4	33	2	17	2	17	0	0
県 央	15	4	27	4	27	4	27	3	20	0	0
県 北	16	3	19	6	38	3	19	4	25	0	0
県 西	7	4	57	2	29	1	14	0	0	0	0
職 業	21	10	48	6	29	0	0	5	24	0	0
定・通	23	6	26	0	0	1	4	14	61	2	9

普通免許取得に関しては、対象生徒が3年生に限定され、学年の後半が中心になること、また、就職者に対しては免許の取得が要請される場合があることなどから、学校も二輪車ほど神経質になっていないのではないかし、98校・54%が「届出制」か「許可制」の対応をしている。これについても地域によって対応がだいぶ異なっている。



Q6 「届け出制」や「許可制」以外に、生徒の原付・二輪・普通の免許保有実態を把握されていますか。

- | | |
|---|------|
| 1 生徒からの申請のみで把握している | (42) |
| 2 特定の時期に一斉に記名方式で調査している | (49) |
| 3 特定の時期に一斉に無記名方式で調査している | (55) |
| 4 保護者面談の際などに個別に聞き取り調査をしている | (23) |
| 5 各担任に任されている | (10) |
| 6 その他(安全講話受講印の押印時、車輛通行許可制、保護者にはがきを郵送しバイクの関連事項を記入してもらう等) | (8) |
| 7 把握していない。 | (16) |

Q7 学校が把握している生徒の免許保有状況は、どの程度実態を反映していると思いますか。

- | | |
|-------------------------|------|
| 1 適確に実態を反映している | (26) |
| 2 ほぼ(7~8割程度)実態を反映している | (77) |
| 3 まあまあ(5~6割程度)実態を反映している | (40) |
| 4 実態とかなりかけ離れていると思われる | (22) |

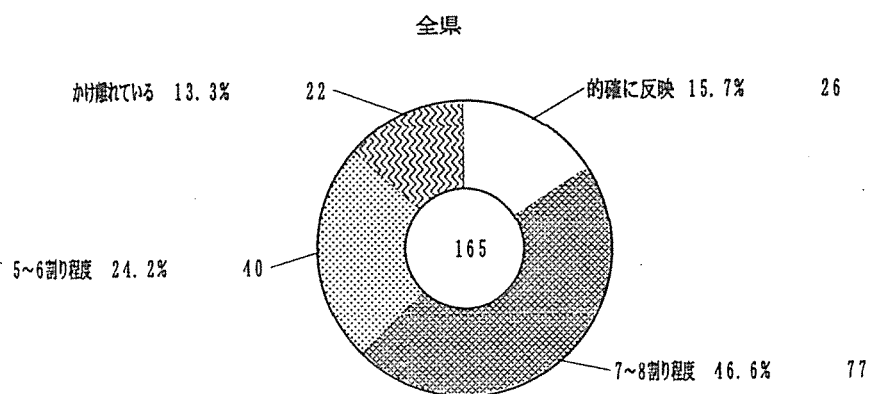
Q8 学校が生徒の免許保有状況を把握しきれない理由はどのようなことだと思いますか。
(複数回答可)

- | | |
|--|-------|
| 1 届け出ると特別に面倒な指導を受けてしまうと思っている
(ライダー・スクールへの参加義務付けなど) | (89) |
| 2 「4+1ない運動」の名残で生徒が学校へ不信感を持っている | (26) |
| 3 生徒が免許取得に対して罪悪感を持っている | (26) |
| 4 生徒は届け出をするのを面倒に思っている | (100) |
| 5 調査方法に問題がある(具体的に) | (6) |
| 6 その他(回答:生徒が無気力で回答しない、交通安全教育の必要性が教師に理解されていない、学校での指導に無理がある、自由意志による申告、等) | (10) |

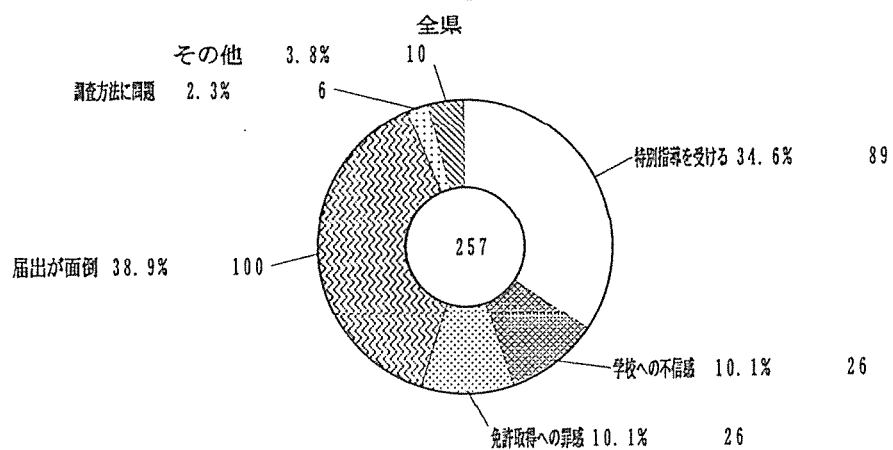
[Q6~Q8について]

免許保有状況の把握について、完璧なものとは困難にしても、できるだけ正確に実態を掴むことが指導の前提であり、その意味からも一層の努力が望まれる。把握しきれない理由として、生徒が免許保有を知られることによって不利益を被ることを心配したり、彼ら自身が免許取得に罪悪感をもっていることが挙げられている。この点についても、新運動の精神を踏まえた生徒・教師双方が意識を変えることが望まれる。

Q 7 学校が把握している免許保有状況の実態



Q 8 学校が把握出来ない理由
複数回答



Q9 免許保有者に対して他の生徒と異なる指導を行なっていますか。

1 行なっている(70)

2 行なっていない(107)

SQ1 1と回答された学校はその具体的指導方法についてお答え下さい。(複数回答可)

1 ライダースクールへの参加を義務付ける (31)

2 放課後などに招集し交通安全についての特別指導をする (31)

3 プリント配布などによる指導をする (22)

4 その他(回答:ライダースクールへの参加呼び掛け等) (12)

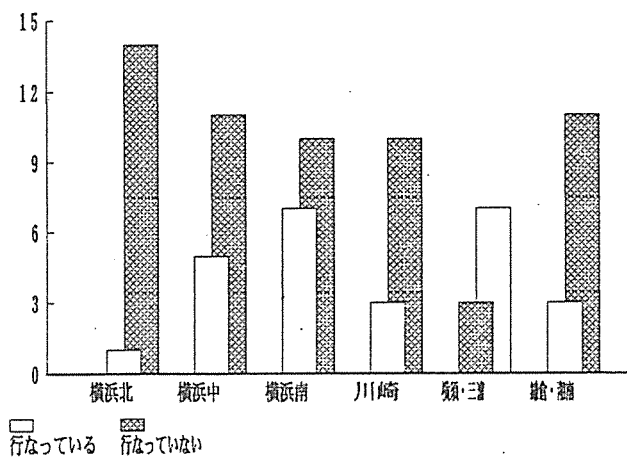
地 区	回答数	い る		いない		不 明	
		数	%	数	%	数	%
全 県	183	70	38	107	58	6	3
横浜北	16	1	6	14	88	1	6
横浜中	19	5	26	11	58	3	16
横浜南	16	6	38	10	63	0	0
川 崎	13	3	23	10	77	0	0
横・三	11	7	64	3	27	1	9
鎌・湘	14	3	21	11	79	0	0
平・秦	12	6	50	6	50	0	0
県 央	15	7	47	7	47	1	6
県 北	16	4	25	12	75	0	0
県 西	7	6	86	1	14	0	0
職 業	21	14	67	7	33	0	0
定・通	23	8	35	14	61	1	4

地 区	回答数	1		2		3		4	
		数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	70	31	32	31	32	23	24	12	12
横浜北	1	1	33	0	0	1	33	1	33
横浜中	5	2	22	3	33	2	22	2	22
横浜南	7	3	30	6	60	1	10	0	0
川 崎	3	2	50	2	50	0	0	0	0
横・三	7	4	36	2	18	5	45	0	0
鎌・湘	3	0	0	1	50	1	50	0	0
平・秦	6	3	27	4	36	4	36	0	0
県 央	7	2	20	3	30	4	40	1	10
県 北	4	0	0	2	50	0	0	2	50
県 西	6	1	33	1	33	0	0	1	33
職 業	13	7	41	3	18	3	18	4	24
定・通	8	6	46	4	31	2	15	1	7

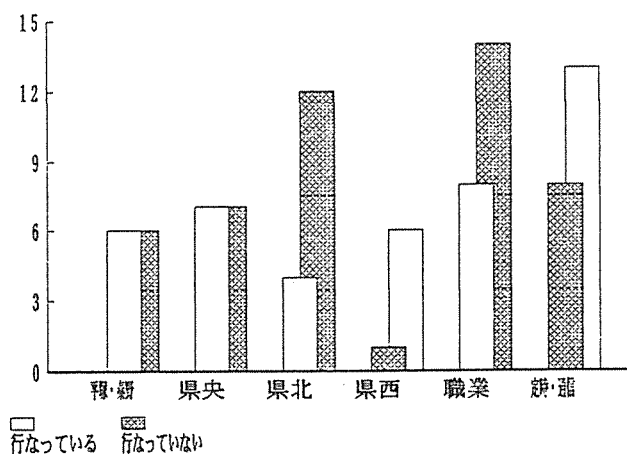
〔Q9について〕

新運動の趣旨からすれば、なんらかの指導が行われてしかるべきだが、「行っていない」学校が、107校・59%もあるのは問題である。この背景には他の生徒と異なる指導を「行なう」ことを前提とした免許保有状況の把握は難しいという事情もあるようだ。

Q9 免許保有者和其他の生徒と異なる指導をする



Q9 免許保有者和其他の生徒と異なる指導をする



IV 「かながわ新運動」について

Q10 教員の「新運動」に対する理解度はどの程度ですか。（記入者のおよその判断で書き下さい）

- | | |
|------------------|---------|
| 1 よく理解している | (25) |
| 2 どちらかという理解している | (122) |
| 3 どちらかという理解していない | (31) |
| 4 理解していない | (2) |

Q11 生徒の「新運動」に対する理解度はどの程度ですか。

- | | |
|------------------|--------|
| 1 よく理解している | (9) |
| 2 どちらかという理解している | (78) |
| 3 どちらかという理解していない | (63) |
| 4 理解していない | (12) |
| 5 判断できない | (17) |

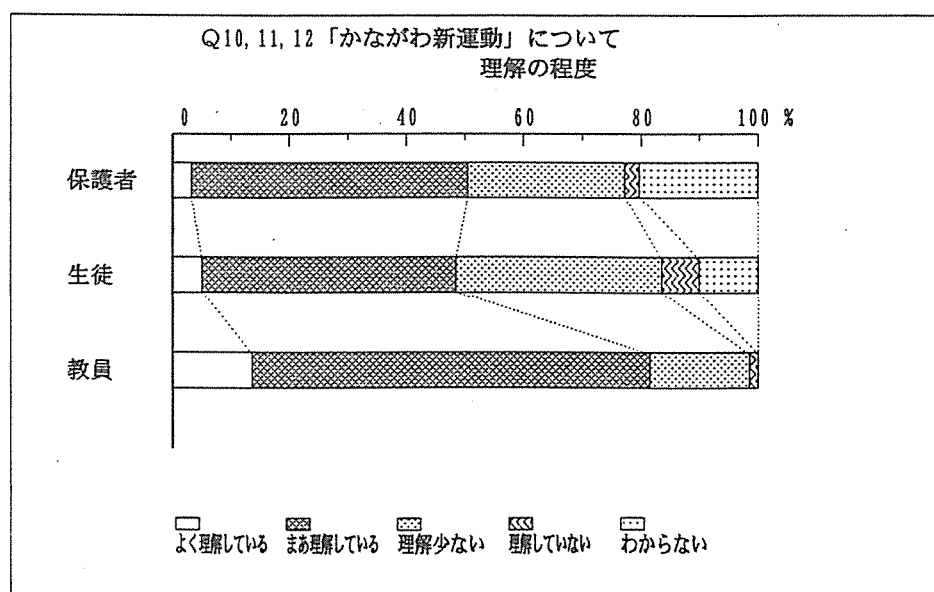
Q12 保護者の「新運動」に対する理解度はどの程度ですか。

- | | |
|------------------|--------|
| 1 よく理解している | (6) |
| 2 どちらかという理解している | (86) |
| 3 どちらかという理解していない | (49) |
| 4 理解していない | (5) |
| 5 判断できない | (36) |

[Q10～Q12について]

教師が「よく理解している」と「どちらかという理解している」を合わせると、80%で比較的理解度が高いのに対し、生徒・保護者のそれは、それぞれ47%・50%と理解度は低い。しかし、教師の理解度は高い割には、他のアンケート項目の結果からみると具体的取り組みへあまり反映されていない様子が見え、その点を見ると理解度の中身が問われることになるであろう。

生徒・保護者の理解度が不十分であるとすれば、新運動について従来以上の啓発が必要であり、そのためには、まず教師側が十分に理解した上で指導に取組むことが必要である。



Q13 「新運動」以前、平成元年度において貴校では交通安全に対する具体的施策としてどのようなものがありましたか。年間回数もお書き下さい。（複数回答可）

- 1 全体に対する集会指導（全校、学年に対しての講演、映画等）年（ ）回
- 2 LHRにおける指導 年（ ）回
- 3 街頭指導 年（ ）回
- 4 自転車点検 年（ ）回
- 5 折に触れてのSHRでの指導 年（ ）回
- 6 実技講習 年（ ）回
- 7 その他（回答：交通安全ジャズコンサート、自転車通学者説明会等）
- 8 やっていない

Q14 「新運動」以降、平成3年度において貴校では交通安全に対する具体的施策にはどのようなものがありますか。年間回数もお書き下さい。（複数回答可）

- 1 全体に対する集会指導 年（ ）回
- 2 LHRにおける指導 年（ ）回
- 3 街頭指導 年（ ）回
- 4 自転車点検 年（ ）回
- 5 折に触れてのSHRでの指導 年（ ）回
- 6 実技講習 年（ ）回
- 7 その他（回答：ふれあい寄席、事故パネル展示、学年別にテーマ設定し指導、標語募集、救急法講習会、交通問題研究会等）
- 8 変化したものは特になし

施策	1～2 回		3～4 回		5～6 回		7～8 回		以 上	
	元	3	元	3	元	3	元	3	元	3
1	99	82	37	40	9	10	2	3	5	3
2	62	72	30	29	4	6	0	1	1	2
3	29	26	21	19	10	15	2	1	10	12
4	54	64	15	13	0	0	0	1	0	1
5	12	13	21	19	19	17	0	0	41	40
6	19	45	4	7	0	2	1	1	0	1
7	12	14	0	1	0	0	0	0	0	0
8	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0

〔Q13～Q14について〕

交通安全指導については、実技講習が増えたことを除けば、内容・回数ともに新運動以前と以後では大きな変化は見られない。しかし、学校による格差は顕著であり、この点は検討課題といえよう。新運動実施下においては、生徒を主体とした系統的な計画と、きめ細かい指導に向けての方策が肝要である。

Q15 平成4年度に生徒への交通安全教育の徹底を図るため校内研修が開かれたことがありますか

1 ある(12)

2 ない(136)

3 検討中(30)

[Q15について]

研修が行われた学校が12校と1割に満たない数ではあるが、この問題に限らず校内研修の開催そのものが難しいなかで、実施されていることは評価できるが、より多くの学校での取り組みが望まれる。また、検討中が30校もあるのは今後に期待したい。

Q16 「新運動」が実施されて効果があったとすれば次のどれですか(複数回答可)

- 1 交通事故が減少した (6)
- 2 2輪車の実技講習が可能になった (49)
- 3 歩行者・自転車・バイク等を含めた幅広い交通安全教育が可能になった (68)
- 4 生徒との意思疎通がスムーズになった (65)
- 5 生徒の交通マナーが向上した (4)
- 6 教師の交通安全に対する意識が深まった (19)
- 7 生徒の交通安全に対する意識が深まった (18)
- 8 保護者の交通安全に対する意識が深まった (22)
- 9 その他(回答:効果のある、なしに係わらず実感できない、特別指導が減少した等)

1 交通事故減少

2 実技講習可能

3 幅広い交通安全教育可能

4 生徒との意思疎通スムーズ

5 交通マナー向上

6 教員の意識向上

7 生徒の意識向上

8 保者の意識向上

9 その他

地 区	町数	1		2		3		4		5		6		7		8		9	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	282	6	2	49	17	68	25	65	23	4	1	19	7	18	6	22	8	31	11
横浜北	27	0	0	6	23	7	26	7	26	0	0	2	7	1	4	2	7	2	7
横浜中	25	1	4	3	12	7	28	8	32	0	0	1	4	0	0	1	4	4	16
横浜南	27	0	0	4	15	7	26	3	11	0	0	2	7	4	15	2	7	5	19
川 崎	14	0	0	2	14	3	22	3	22	0	0	1	7	1	7	2	14	2	14
横・三	15	0	0	4	27	5	33	3	20	0	0	0	0	2	13	1	7	0	0
鎌・湘	19	0	0	3	16	4	21	6	32	1	5	1	5	0	0	1	5	3	16
平・秦	22	2	9	4	18	6	27	6	27	0	0	1	5	2	9	1	5	0	0
県 央	24	0	0	4	17	8	33	6	25	0	0	1	4	1	4	3	13	1	4
県 北	22	1	5	0	0	11	50	5	22	0	0	2	9	0	0	1	5	2	9
県 西	16	0	0	3	19	2	13	5	31	1	6	1	6	1	6	3	19	0	0
職 業	45	0	0	12	27	7	16	10	22	1	2	4	9	4	9	5	11	2	4
定・通	26	2	8	4	16	1	4	3	12	1	4	3	12	2	8	0	0	10	40

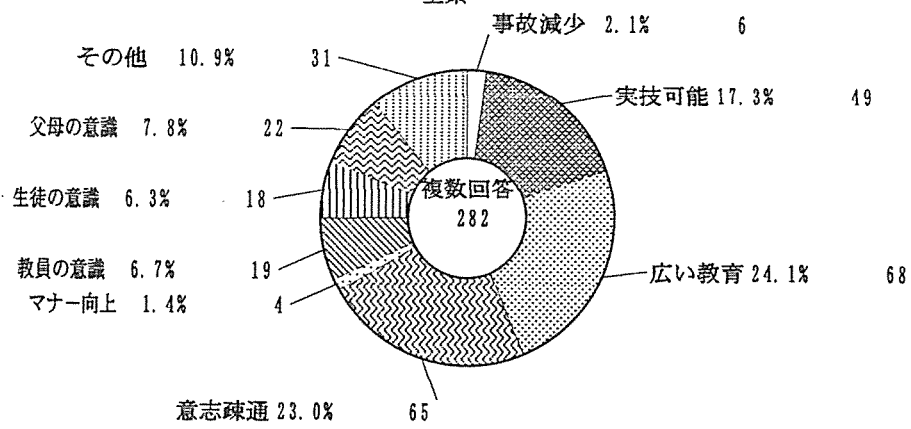
[Q16について]

歩行者・自転車にバイクを含めた幅広い交通安全教育が可能になり、生徒との意思疎通がスムーズになった、ことについての評価が高い。反面、生徒の交通マナーの向上や事故の減少にはほとんど効果を認めていない点が注目される。

Q 1 6 かながわ新運動の効果

交通安全での効果

全県



Q17 「新運動」に伴うマイナス面をあげて下さい。(複数回答可)

- 1 交通事故が増加した (24)
- 2 生徒の免許保有数が増加した (29)
- 3 通学バイクを使用してしまう生徒が増加した (29)
- 4 免許取得及びバイク購入に関するトラブルが増加した (6)
- 5 特に変化はない (112)
- 6 その他(回答: バイク乗車を家庭では押さえきれないので、学校で禁止しないと困る、安全指導を学校に押付けるイメージがある、バイクが危険な乗り物であるという意識が薄れた、具体的施策が何も示されてない等) (12)

1 事故増加 2 免許増加 3 バイク通学増加 4 トラブル増加
5 変化なし 6 その他

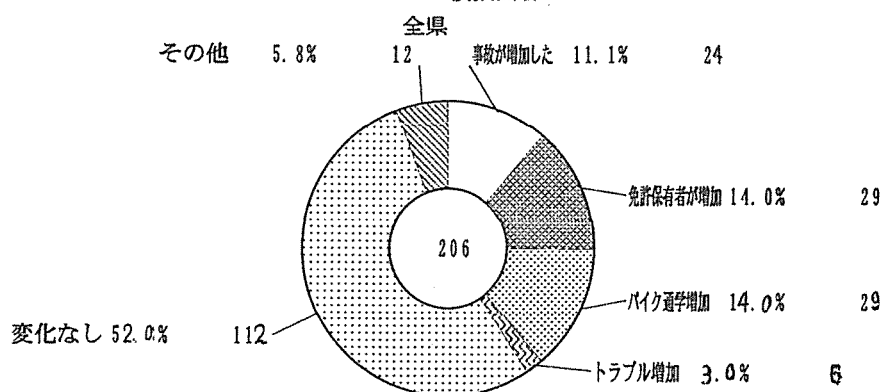
地 区	回 答	1		2		3		4		5		6	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	212	24	11	29	14	29	14	6	3	112	52	12	6
横浜北	22	3	14	5	22	3	14	1	5	9	40	1	5
横浜中	19	3	16	1	5	1	5	0	0	12	63	2	11
横浜南	20	1	5	3	15	3	15	0	0	13	65	0	0
川 崎	15	2	13	1	7	3	20	1	7	8	53	0	0
横・三	14	2	14	2	14	2	14	1	7	6	44	1	7
鎌・湘	18	1	6	2	11	3	17	0	0	11	60	1	6
平・秦	16	2	13	4	25	2	13	0	0	7	43	1	6
県 央	24	4	17	7	29	4	17	2	8	5	21	2	8
県 北	17	2	12	0	0	1	6	0	0	14	82	0	0
県 西	6	0	0	1	17	2	33	0	0	3	50	0	0
職 業	22	3	14	3	14	3	14	0	0	12	54	1	4
定・通	19	1	5	0	0	2	11	1	5	12	63	3	16

[Q17について]

1、2、3がほぼ同数で1割強の数値である。1は県警の統計でも増加の一途をたどっており、3は各学校での実情なのであろう。これらの問題もさることながら、5の「特に変化はない」の112校・52%は、新運動がまだ定着していないとの判断をされているのか、あるいは、新運動以前においても、現在もさほど関心を持っていないのか、とらえ方は容易ではない。

いずれにしても各学校において教師が中心となり、生徒・保護者を含めた三者の実情に合わせた交通安全教育を模索し実践するのが新運動の一面であることを付け加えたい。

Q17 「新運動」のマイナス効果
複数回答



V 「かながわ新運動」の具体的展開について (授業での取り組みについて)

Q18 授業の中で「新運動」の趣旨を踏まえた交通安全教育に取り組んでいますか。

- | | |
|---------------------|-------|
| 1 教科としてまとまって取り組んでいる | (3) |
| 2 個人的にはあるが取り組んでいる | (7) |
| 3 取り組んでいない | (167) |

[1、2の回答]

- ・交通安全に関する作文・ポスターの作成
- ・乗り物と環境問題についての講義
- ・ビデオ・パンフレットを使用しての講義
- ・保険についての学習

(LHRでの取り組みについて)

Q19 交通安全教育がLHR活動の中に位置付けられて実施されていますか。

(特別ワクの合同クラスでの展開なども含めて下さい)

- 1 実施している(104) 2 実施していない(70)

SQ1 実施されている学校ではLHRを年間何回実施されていますか。

- 1回(33) 2回(23) 3回(39) 4回(3) その他(6)

SQ2 その際のLHRの企画はどこが担当しますか。

- 1 担任(16) 2 学年(17) 3 生徒指導部(94)
4 生徒会指導部(2) 5 LHR委員会(1)
6 校内の交通安全に関する組織(10)

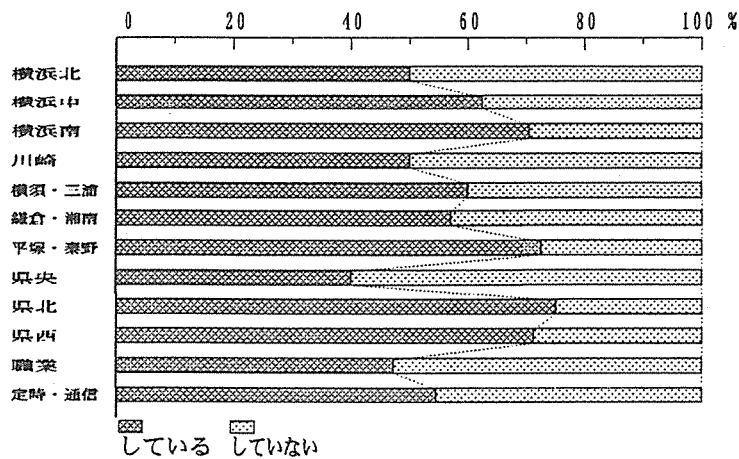
SQ3 そのLHRはどのような内容で実施されていますか。

- 1 討論会形式 (6) 2 視聴覚教材を用いて(66)
3 教員の講義形式(32) 4 プリント形式 (55)

[Q19について]

まとまった交通安全教育が授業以外で行われるとすれば、ホームルーム活動(LHR)での展開が最も適しているであろう。多くの学校で年間1～3回実施されているが、70校・38%の学校ではまったく行われていない。回数は県平均で1.1回である。

Q 1 9 L H Rでの交通安全教育の位置付け



Q 1 9

地 区	回答数	い る		い ない		不 明	
		数	%	数	%	数	%
全 県	1 8 3	104	57	70	38	9	5
横浜北	1 6	8	50	8	50	0	0
横浜中	1 9	10	53	6	32	3	16
横浜南	1 6	12	75	4	25	0	0
川 崎	1 3	6	46	6	46	1	8
横・三	1 1	6	55	4	36	1	9
鎌・湘	1 4	8	57	6	43	0	0
平・秦	1 2	8	67	3	25	1	8
県 央	1 5	4	27	6	40	5	34
県 北	1 6	12	75	4	25	0	0
県 西	7	5	71	2	29	0	0
職 業	2 1	8	38	11	52	2	10
定・通	2 3	12	52	10	43	1	4

S Q 1

地 区	調査数	1		2		3		4		5	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	1 0 4	33	32	23	22	39	38	3	3	6	6
横浜北	8	3	43	1	14	3	43	0	0	0	0
横浜中	1 0	5	56	0	0	3	33	0	0	1	11
横浜南	1 2	8	62	3	23	1	8	0	0	1	9
川 崎	6	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
横・三	6	3	50	0	0	2	33	1	17	0	0
鎌・湘	8	4	50	2	25	2	25	0	0	0	0
平・秦	8	0	0	4	44	3	33	1	11	1	11
県 央	4	2	22	2	22	4	44	1	11	0	0
県 北	1 2	0	0	3	27	7	64	0	0	1	9
県 西	5	0	0	3	60	2	40	0	0	0	0
職 業	8	2	22	3	33	3	33	0	0	1	11
定・通	1 2	0	0	1	9	9	82	0	0	1	9

S Q 2

地 区	調査数	1		2		3		4		5		6	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	1 0 4	16	11	17	12	94	87	2	1	1	0	10	7
横浜北	8	0	0	1	9	7	84	0	0	0	0	3	27
横浜中	1 0	0	0	3	20	10	67	1	7	0	0	1	7
横浜南	1 2	1	7	3	20	10	67	0	0	1	7	0	0
川 崎	6	1	13	1	13	6	75	0	0	0	0	0	0
横・三	6	2	25	0	0	5	63	0	0	0	0	1	13
鎌・湘	8	0	0	1	11	8	89	0	0	0	0	0	0
平・秦	8	1	10	2	20	7	70	0	0	0	0	0	0
県 央	4	0	0	1	11	7	77	0	0	0	0	1	11
県 北	1 2	1	8	2	15	10	77	0	0	0	0	0	0
県 西	5	0	0	2	29	4	57	1	14	0	0	0	0
職 業	8	3	20	0	0	8	53	0	0	0	0	4	27
定・通	1 2	7	37	1	5	11	58	0	0	0	0	0	0

S Q 3

地 区	調査数	1		2		3		4	
		数	%	数	%	数	%	数	%
全 県	104	6	4	66	42	32	20	55	35
横浜北	8	0	0	5	38	4	31	4	31
横浜中	10	1	7	8	53	2	13	4	27
横浜南	12	0	0	6	38	2	13	8	50
川 崎	6	0	0	3	30	3	30	4	40
横・三	6	0	0	5	63	0	0	3	37
鎌・湘	8	0	0	6	48	3	23	4	31
平・奈	8	1	8	5	38	3	23	4	31
県 央	4	1	7	6	43	2	14	5	36
県 北	12	0	0	7	39	3	17	8	44
県 西	5	1	13	3	37	1	13	3	37
職 業	8	0	0	6	50	2	17	4	33
定・通	12	2	11	5	28	7	39	4	22

Q20 交通安全教育に関するさまざまな教材、資料が各学校に配布されていますが、ご存じでしょうか。知っているものにはマル、また、使用したことのある教材には二重マルをおつけください。

- | | | |
|------------------------------|-------|------|
| | ○ | ◎ |
| 1 交通安全教育ビデオ（県教委作成） | (128) | (37) |
| 2 交通安全教育指導資料（県教委の冊子） | (139) | (19) |
| 3 交通安全教育資料（研究会作成のパンフレット） | (134) | (23) |
| 4 日本交通安全普及協会作成の指導資料 | (64) | (5) |
| 5 学校で独自に作成した資料 | (64) | (22) |
| 6 その他（日本損害保険協会の資料、地区警察作成資料等） | (36) | (12) |

[Q20について]

交通安全教育についての教材・資料はよく知られていることがわかる。それに比較して利用度は低く、ホームルーム活動（LHR）での活用をはじめ、これらの教材・資料を生かすための取組みが望まれる。

(ヤングライダースクールについて)

Q21 ヤングライダースクールを実施したことがありますか。

- 1 実施したことがある(73) 2 実施したことはない(106)

SQ1 実施したことのあつた学校では、その実施回数は何回ですか。

	1回	2回	3回	4回
H2年度	(26)	(5)	(2)	(1)
H3年度	(32)	(21)	(6)	(1)
H4年度	(30)	(21)	(5)	(1)

SQ2 実施場所はどこですか。

- 1 学校(27) 2 自動車学校(45)
3 その他(回答: 県警機動隊本部、読売ランド駐車場、中原土木事務所、公園等8)

SQ3 実施時期はいつですか。

1月(3)	2月(10)	3月(17)	4月(2)	5月(5)	6月(8)
7月(38)	8月(5)	9月(13)	10月(17)	11月(12)	12月(12)

SQ4 計画立案の主体はどこですか。(複数回答可)

- 1 学校(40) 2 警察(58) 3 二輪車普及協会(9)
4 その他(回答: PTA、綾瀬市、ホンダ、コヤマドライビングスクール等7)

SQ5 参加生徒はどのように選んでいますか。

- 1 希望者(31) 2 バイクに関する特別指導を受けたもの全員(15)
3 バイクに関する特別指導を受けた者の中の希望者(8) 4 免許取得者全員(12)
5 免許取得者の中の希望者(13) 6 免許取得者を対象に声を掛ける(23)
7 スクールに参加することを免許取得の条件にしている(4)
8 その他(回答: 免許取得予定者、バイク通学者全員2)

SQ6 参加生徒に、当日のみ適用の保険をかけていますか。

- 1 かけている(70) 2 かけていない(12)

SQ7 スクールで使用するバイクはどのように調達していますか。

- 1 生徒自身のもの(58) 2 主催者の用意したもの(25)

SQ8 実施したことのない学校は、その理由をお聞かせください。(複数回答可)

- 1 適当な場所がない(10)
2 生徒の参加が得られない(25)
3 当日の生徒のバイクでの往復に問題がある(16)
4 「新運動」への移行が十分でない(8)
5 生徒の免許取得率が低いので必要がない(13)
6 実技指導は学校が担うものではないと考えている(20)
7 その他(回答: 免許取得者の届け出が不十分、事故が少ない、基本的には新運動へは移行しない方針、新運動イコール実技指導とは理解していない等)(20)

SQ9 今後の予定についてはいかがでしょうか。

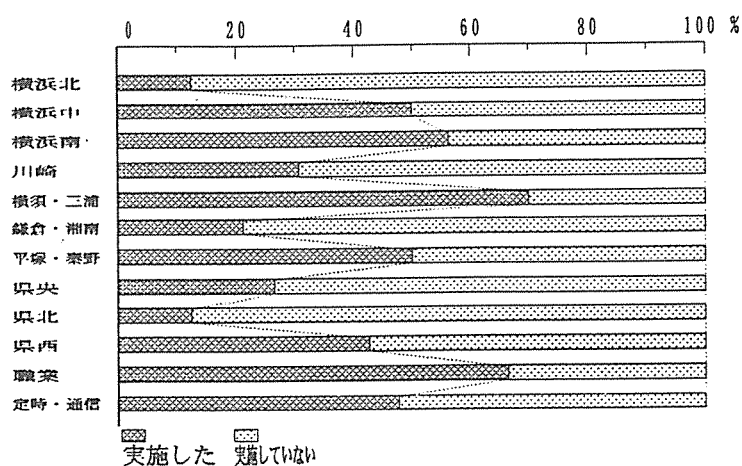
- 1 実施の方向で検討中(34) 2 実施は考えていない(68)

地 区	調査数	あ る		な い		不 明	
		数	%	数	%	数	%
全 県	183	72	39	107	59	4	2
横浜北	16	2	13	14	87	0	0
横浜中	19	8	42	8	42	3	16
横浜南	16	5	31	7	44	0	0
川 崎	13	4	31	9	69	0	0
横 三	11	7	64	3	27	1	9
鎌倉・湘南	14	3	21	11	79	0	0
平塚・秦野	12	6	50	6	50	0	0
県 央	15	4	27	11	73	0	0
県 北	16	2	12	14	88	0	0
県 西	7	3	43	4	57	0	0
職 業	21	14	67	7	33	0	0
定・通	23	11	48	12	52	0	0

〔Q21について〕

72校・39%が実施しているが、実施場所が学校は27校あり、計画立案の主体が学校が40校ある。この数は全体からすると少ないが、新運動後の学校側の踏み込んだ指導の現われとみることもできる。また、実施に際して12校が保険を適用していないが、早急の対策が必要である。今後の実施予定については34校が検討中であると回答しているが、この企画に関しては内容・対象生徒等についての議論を深める必要があろう。

Q21 ヤングライダースクールの実施



(校内の交通安全行事について)

Q22 学校で交通安全のための集会を開催していますか。(講演や映画など)

- 1 開催している(147) 2 開催していない(31)

SQ1 開催している学校では対象をお聞かせください。

- 1 全学年(95) 2 特定学年(57. 1年:42, 2年:15) 3 その他(5)

SQ2 講演の講師はどのような方ですか。

- 1 校内の教員(43) 2 警察の方(88) 3 保険会社の方(25)
4 市役所などの交通安全指導員(8) 5 その他の講師(回答:自動車学校教官等 13)

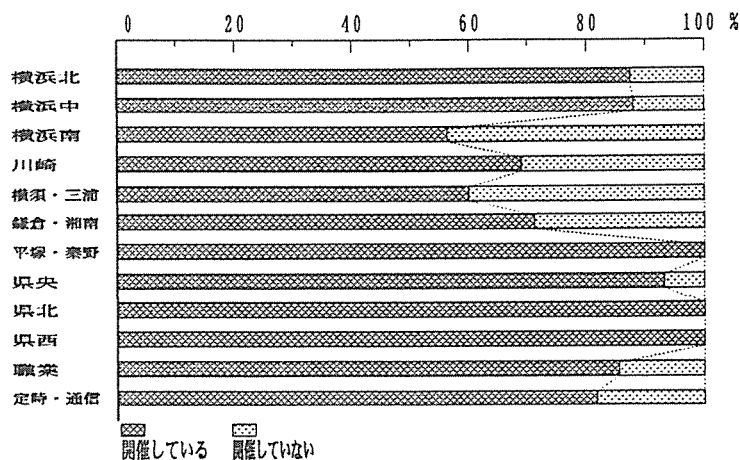
Q22 学校で交通安全のための集会を開催していますか(講演や映画など)

地 区	調査数	あ る		な い		不 明	
		数	%	数	%	数	%
全 県	183	147	80	31	17	5	3
横浜北	16	14	87	2	13	0	0
横浜中	19	15	78	2	11	2	11
横浜南	16	9	56	7	44	0	0
川 崎	13	9	69	4	31	0	0
堺 三	11	6	55	4	36	1	9
鎌倉・湘南	14	10	71	4	29	0	0
平塚・秦野	12	12	100	0	0	0	0
県 央	15	14	93	1	7	0	0
県 北	16	15	94	0	0	1	6
県 西	7	7	100	0	0	0	0
磯 菜	21	18	86	3	14	0	0
定・通	23	18	78	4	17	1	5

[Q22について]

現在のところ、本県の交通安全教育の機会として、ホームルーム活動(LHR)と並ぶもう一つの柱が集会であるが、それだけに機会をこなすだけの消極的な取り組みをするのではなく、その内容にひと工夫を加えてほしい。一方、開催していない学校が31校・17%もある。

Q 2 2 交通安全集会の開催について



Q23 街頭指導を実施していますか。(複数回答可)

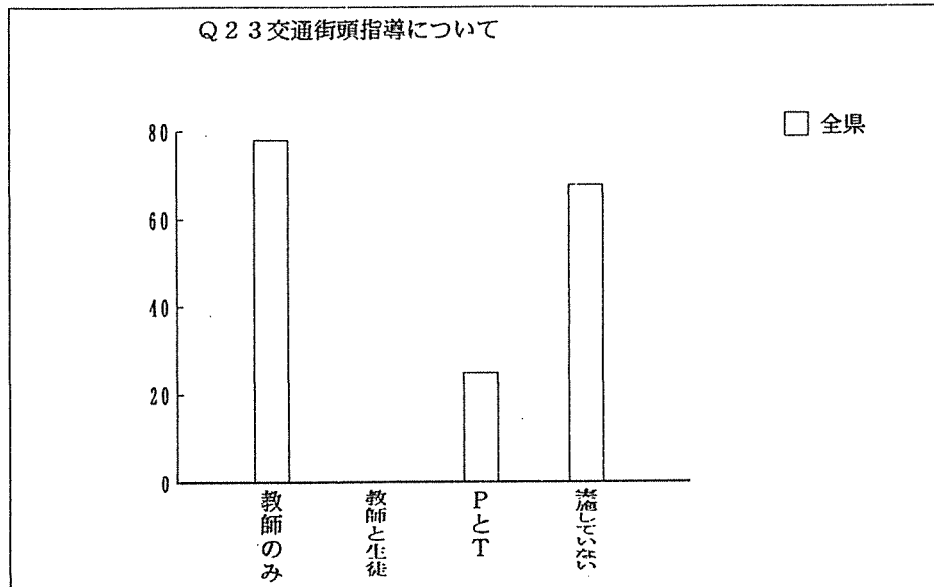
- 1 教師のみで実施している (75) 2 教師と生徒で実施している (0)
 3 教師とPTAで実施している (35) 4 実施していない (57)

- 1 教師のみで実施している 2 教師と生徒で実施している
 3 教師とPTAで実施している 4 実施していない 5 不明

地 区	回答数	1		2		3		4		5	
		数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
全体	187	75	40	0	0	35	19	57	30	20	11
横浜北	16	10	63	0	0	3	19	2	13	1	5
横浜中	19	5	26	0	0	2	11	5	26	7	37
横浜南	16	8	50	0	0	0	0	4	25	4	25
川 崎	13	5	38	0	0	1	8	7	54	0	0
横・三	11	4	36	0	0	1	9	4	36	2	19
鎌・湘	9	7	78	0	0	0	0	0	0	2	22
平・秦	15	7	47	0	0	8	53	0	0	0	0
県 央	21	6	29	0	0	11	52	4	19	0	0
県 北	16	10	63	0	0	3	19	2	13	1	5
県 西	7	4	57	0	0	2	29	1	14	0	0
職 業	21	6	29	0	0	4	19	9	43	2	9
定 通	23	3	13	0	0	0	0	19	83	1	4

[Q23について]

街頭指導を数多く行っている学校と、全く行っていない学校との差が顕著である。生徒の通学実態を把握するためには、街頭指導など学校外での指導について検討する必要があるのではないか。



(ストップ・ザ・交通事故高校生大会及び地区交通安全集会について)

Q24 参加生徒をどのように選んでいますか。(複数回答可)

- | | |
|-------------------------------------|-------|
| 1 希望者 | (64) |
| 2 バイクに関する特別指導を受けた者全員 | (5) |
| 3 バイクに関する特別指導を受けた者の中の希望者 | (7) |
| 4 免許取得者の中の希望者 | (6) |
| 5 免許所有者に声を掛ける | (18) |
| 6 交通安全集会に参加することを免許取得の条件にしている | (0) |
| 7 クラスに人数を割り当てる | (8) |
| 8 生徒会役員・クラス委員から | (100) |
| 9 その他(回答: 学年に人数割当て、風紀委員、校内優秀ライダー等) | (23) |

[Q24について]

このような集会への参加者を募るのは、いろいろ苦慮するところではあるが、やはり生徒会の役員等が中心となっている場合が多い。

Q25 集会の内容などを他の生徒に伝え啓発していますか。

- | | |
|--------------|----------------|
| 1 伝えている (61) | 2 伝えていない (111) |
|--------------|----------------|

SQ1 伝えている学校ではどのような方法をとっていますか。

- | | | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| 1 全校集会などで発表 (5) | 2 LHRなどで発表 (10) | 3 印刷物にして配布 (32) |
| 4 その他(回答: 学年ごとに口頭伝達、SHR、学校新聞 14) | | |

[Q25について]

集会の内容を他の生徒に伝えていない学校が111校・60%もあるのは、多すぎるのではないだろうか。このことは、集会に生徒が主体的に参加していないことに一因があるとも考えられる。そうであるとすれば、内容・動機付け・指導する教員側に工夫の余地があるといえよう。

(生徒の取組みについて)

Q26 生徒会活動の中で交通安全に関する行事が行われていますか。

- 1 行われている (20) 2 行われていない (158)

SQ1 行われている場合はその内容はどのようなものですか。

- 1 生徒どうしの話し合い (3) 2 生徒・教員の話し合い (5)
3 生徒・教員・保護者の話し合い (3) 4 文化祭での展示 (6) 5 標語の募集 (12)
6 ポスターの募集 (8) 7 弁論大会 (1) 8 その他 (3)

[Q26について]

生徒会活動そのものが沈滞している現状にあっては、20校の学校で実施されているのは評価できる数であるが、教師の働き掛けを基本にし、生徒会での交通安全委員会などの組織化が要であろう。

(保護者への取組みについて)

Q27 保護者への交通安全に関する取組みが行われていますか。

- 1 行われている (137) 2 行われていない (44)

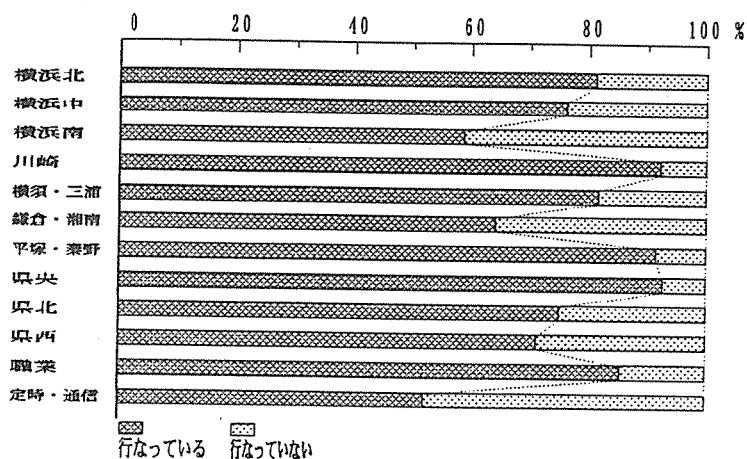
SQ1 取組みの内容はどのようなものですか。

- 1 地区懇談会での話し合い (45) 2 PTA主催の講演会 (9)
3 交通安全資料の配布 (105) 4 その他 (4)

- 1 行われている 2 行われていない 3 不明

地 区	回答数	1		2		3	
		数	%	数	%	数	%
全 県	183	137	75	44	25	2	0
横浜北	16	13	81	3	19	0	0
横浜中	19	13	68	4	21	2	11
横浜南	16	10	62	6	38	0	0
川 崎	13	12	92	1	8	0	0
横・三	11	9	82	2	18	0	0
鎌・湘	14	9	64	5	36	0	0
平・秦	12	11	92	1	8	0	0
県 央	15	13	87	2	13	0	0
県 北	16	12	75	4	25	0	0
県 西	7	5	71	2	29	0	0
職 業	21	18	86	3	14	0	0
定 通	23	12	52	11	48	0	0

Q 2 7 保護者への交通安全指導の取組



Q28 保護者が参加した交通安全集会の内容を他の保護者に伝え啓発していますか

1 伝えている (66)

2 伝えていない (88)

SQ1 伝えている場合その方法はどのようなものですか。

1 PTA総会での発表 (9)

2 PTA各種委員会で発表 (18)

3 生徒を通して報告書を配布 (12)

4 PTA広報紙への掲載 (44)

5 その他 (1)

(地域との連携について)

Q29 交通安全に関して地域と連携した活動を行なっていますか。

1 行なっている (37)

2 行なっていない (139)

SQ1 行なっている学校はその内容を具体的にお書き下さい。

〔回答〕

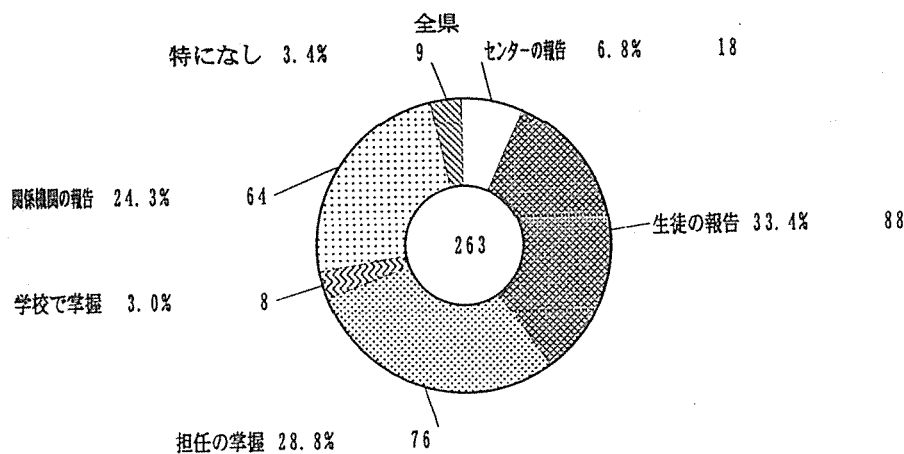
- ・ 立て看板設置, 地区懇談会等を市と共催
- ・ 自動車学校との懇談会
- ・ 学警連
- ・ 自治会との懇談会
- ・ 地区スクールゾーン連絡会
- ・ 中学・町内会の三者協議会

VI 生徒の交通事故実態について

Q30 生徒の交通事故実態を把握する方法はどのようなものですか。(複数回答可)

- | | |
|----------------------------|------|
| 1 保険や学校健康センターの申請などで把握している | (18) |
| 2 少しの事故でも生徒に報告させるように指導している | (88) |
| 3 担任レベルで把握している | (76) |
| 4 学校独自の基準で把握している | (8) |
| 5 関係諸機関からの報告で把握している | (64) |
| 6 把握していない | (9) |

Q30 交通事故実態の把握の方法



Q31 事故を起こした場合の指導はどのようにしていますか。それぞれの場合でお書き下さい。

〔回答〕

- | | | | |
|------------|--------------|--------------------|---------|
| ・特別指導 | ・事故報告書提出 | ・該当生徒より他の生徒に対し注意する | ・指導部注意 |
| ・保護者を召喚し注意 | ・本人、家庭から事情聴取 | ・担任注意 | ・免許証預かり |

VII 最後に

Q32 交通事故防止のために、学校は何をすべきでしょうか。また、何ができるでしょうか。

〔交通安全教育担当者の生の声です〕

- ・ 生徒が事故に巻き込まれる可能性から極力引き離す一方で、現実を直視した交通安全教育を行う。
- ・ 安全についての指導は、あらゆる面に渡って学校の仕事だと思います。「生きる」に係わる基本的な部分は、具体的に展開されるべきだと考えます。事故の実態、運転技術、人間の心理など多くの部分が必要です。本校では毎回アンケートを実施していますが、自転車通学に関する16mmフィルムの上映では、「知らないことばかりで役に立った」という感想が多く、指導の成果を感じています。
- ・ 「いけない、いけない」ばかりではなく、世の中の流れを踏まえた指導が必要だと思います。それが何なのかは難しく毎年頭を抱えています。
- ・ 事故防止のために、日頃からどんなことを注意しておくべきか、まずは「担任が日常的に話す」「家庭でも交通安全について話してもらうように学校から願う」「講演会や集会を開く」「実際に事故に遭った生徒の話等で事故防止の注意を促す」
- ・ 学校が必要以上に指導しすぎている。ある意味では過保護になりすぎている。適性を欠く表現かもしれないが、もっと学校は突き放してもいい。
- ・ 新運動になって校内で運転技術に関する指導も可能になったわけだが、加えて我々教員が車社会の先達として経験談を話すことも生徒の事故防止の予知能力を養うことになるであろう。
- ・ 二輪車だけでなく、歩行中、自転車乗車中のマナーが問題になっている学校もあります。本校も交通安全指導は自転車を中心に実施しています。
- ・ あらゆる機会を通じて生徒への注意喚起をはかる。
- ・ バイクは現代社会の交通事情から言って危険な乗り物であるから、本当に必要でない限りは、免許を取得しない。免許取得可能年齢を引き上げるか、又は条件付きとするよう行政に働き掛ける。
- ・ 「4+1ない」運動にこだわるか、または、ホームルーム活動での指導、学年集会、車輛点検、ヤングライダーズスクールへの参加等を徹底する。
- ・ 交通事故の起こりやすい状況のパターンを生徒に教える。また、事故後の補償問題についても理解させる。
- ・ 行政や教育委員会主催の催しには何か疑問を感じる。かといって職員の交通安全教育に対する理解と認識は低い。そんな中で、交通安全担当者として何かをしなければというジレンマに陥っている。
- ・ 学校全体で交通安全教育に取り組み、あらゆる機会、あらゆる場所で交通安全の意識を高めるよう働きかける。
- ・ ヤングライダーズスクールを将来的には学校単位から県警で免許取得者対象の講習に義務付ける方向にもって行く。
- ・ 二輪車=学校になじまないという考え方から脱却して、家庭・学校・行政の協力で、あるべきライダー作りに向けて努力する。
- ・ ホームルーム活動の活発な活動が第一である。
- ・ PTA総会・地区懇談会等で保護者との理解と協力を深める。
- ・ 生徒との信頼関係のもとに運転免許取得実態を正確に把握し、技術指導を含めた交通安全教育を行う。
- ・ 免許更新の講習会を学校レベルで実施できるようにする。
- ・ 交通安全に関する知識の指導は学校でやるべきだが、実技指導は学校が率先すべきではない。
- ・ 「4+1ない運動」から新運動への変化が唐突で節操がなさすぎる。
- ・ 交通関係の出張が多すぎる。学校の授業をつぶしてまで行かなければならないのは困る。内容を精選して欲しい。
- ・ 交通安全担当者会議は、地区集会を実施するための準備機関になっていて、情報交換や、共同研究は二の次になっている。ポスターを募集したり、集会を催せば事故が減るものでもない。
- ・ 学校で実技指導の斡旋までするのは疑問がある。学校は法律や保険、事故の分析等の教育をすべきである。
- ・ 新運動の趣旨を保護者・生徒によく理解してもらい、学校と家庭との連携を強める。特に家庭で不足しがちな交通安全教育を学校が補う。
- ・ 生徒と教師がバイク等の話しを腹を割ってできるような関係が必要である。本校では担任がホームルーム活動でいかに実体験を交えた話しができるか工夫している。また、小さな事故でも朝の会・帰りの会（SHR）で扱い、教員側から命の大切さを啓発している。
- ・ 新運動においても免許取得の届け出をさせ、車輛番号を控えているのは「4+1ない運動」への逆もどりでないか。
- ・ 5月に全校生徒への免許取得調査を記名で行ったが9分9厘現状を把握することができた。
- ・ 免許取得方法・年齢、道交法を現実に即したものに改めるように関係機関に働きかける。
- ・ 教育課程の中に位置付けて、安全教育と地域への特別活動を行う。
- ・ 定時制の場合、生徒が車を自由に購入できる状況で、交通事故防止に学校が貢献できる部分は意外に少ない。
- ・ 「4+1ない運動」を守っているが、これが事故防止に役立っていると思う。

- ・ 学校側が学校外のことに深く介入し過ぎる。家庭・地域社会に返すことを訴えるべきである。
- ・ 普通自動車の乗り方を講習して欲しい。
- ・ 幼児教育から命の尊重を教え込むべきである。
- ・ 在学中はできるだけ免許を取らないよう指導する。



(財) 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences