

イギリスにおける小学生向けの新しい交通安全教育カリキュラム

K. W. ジョリー*

1973年10月、大規模な交通安全教育の調査計画が、レディング大学の教育学部で発足した。この計画は政府運輸省の後援によるもので、同省内の道路交通調査研究所(TRRL)が窓口となった。

この調査計画の目的は、イギリスの学校における現行の交通安全教育方法を詳細に検討して、適切な教材と教授法の開発を計り、これをもって交通安全教育の効果と範囲を高め、拡大しようとするものであった。

ここではまず、この計画の背景となった事情を解説する。ついで計画の進行中に生じた問題点や用いた方法を述べ、最後に、プロジェクトチームが開発した新たな教材に盛り込まれた交通安全教育の原理を解説する。この教材により、イギリスの小・中学校における交通安全教育が、恒常的かつ重要なカリキュラムの一環となることが期待されている。

The Development of a New Road Safety Education Curriculum for the 5-13 Age Group in the United Kingdom

K.W. JOLLY*

In October 1973 a large scale Road Safety Education Research Project was established in the School of Education at the University of Reading in England. This work was sponsored by the Government's Department of Transport through its Transport and Road Research Laboratory.

The purpose of this research and development program was to examine in detail existing methods of teaching road and traffic safety education in U.K. schools and then to develop materials and methods whereby the effectiveness and the incidence of such programs might subsequently be increased.

The article first describes the background to this project. It goes on to discuss some of the problems faced and the methods employed. Finally it explains the rationale of traffic education which is reflected in the new materials developed by the project team, which it is hoped will help to establish traffic studies as a more permanent and positive feature of the curricula of primary and middle schools (i.e. 5-13 age group) in the U.K.

1. はじめに

イギリス文部省は既に1941年の時点で、イギリス全土の学校に対し、適切な交通安全教育をカリキュラムに組み入れるよう公式に促している。1967年には、政府公刊の白書「交通安全——新たなアプローチ」が発行された。交通事情に関する政府の声明のうち、本書がおそらく最も意義深いものであり、イギリスにおける交通事故問題の極めて深刻な事情を相当程度詳しく述べたものである。対策として提案された方法のうち、特に目立ったものとしては、道路を安全に使用するための教育研修の実施がある。同白書

はこれに続いて、学校での交通安全教育の機会が十分活用されることを望む旨述べて、若年層に対する同教育の重要性を強調している。

白書の発表に続き、学校における交通安全教育の調査を交通調査研究所（現行の道路交通調査研究所）が行ない、当時、学童・生徒に対して実施されていた交通安全教育の範囲と性格とを調査した。この調査結果は1971年に公表されたが、小・中学校いずれにおいても、全般的にごくわずかな時間しか安全教育に割かれていなかったことが判明した。この結果は、教育者自身が教育課題としての安全教育を冷遇していたことの反映として、おそらく意義深いものである。系統的なカリキュラムが皆無に近かったばかりではない。カリキュラムに組み込まれていた場合でも、教授責任はたいてい担任の教師ではなく、

* イギリス・レディング大学教授
Professor, Univ. of Reading, U. K.
原稿受理 昭和53年2月27日

警察と交通安全監視員が全面的に負わされていた。それでも相当数の学校長が、交通安全教育の指導法についてのガイダンスを歓迎する意向を示したことは注目に値する。

学校における交通安全教育を、全国規模の交通事故防止運動の重要な一環にしたいとする政府の意向に立てば、質量両面で現行の学校交通安全教育に少なからぬ不足があることは明らかである。こうした状況をふまえ、突っ込んだ問題の検討を行なうべく、カリキュラム調査開発計画をスタートさせる断が下されたのである。

続いて1973年10月に、レディング大学教育学部で「交通安全教育計画」が発足した。道路交通調査研究所後援のこの計画には、計画の遂行中に実施されることに決まった、明確な2つの課題があった。

それは第1に、イギリスの学校における現行の交通安全教育を再検討して、その結果を報告することであり、第2に、この結果も含めた情報を総合して、安全教育の効果と範囲の向上・拡大に役立つ教材と教育法を開発することであった。

当初この計画は、その適用範囲をある特定の年齢層やグループに限定することはなかったのであるが、調査チームと後援側との話し合いの結果、プロジェクトチームはその対象を小・中学校の生徒に絞って、その要件を検討することとした。不安定な要素の非常に多い5～13歳の年齢層の歩行者、乗客、自転車利用者に対しては、年長者に比較してそれまで十分な関心が向けられていたとは言い難かったという事情もある。ここではこの計画の性格、活動原理及び成果について述べる。

2. 学校交通安全教育の検討

この計画がスタートしてから数ヵ月にわたり、様々な個人、グループとの話し合いが行なわれた。以下に示すように、こうしたディスカッションの参加者には、教育一般、特に交通安全教育における業績が調査チームの目的に最もかなっていると判断された人々が選ばれた。

- a. 交通安全教育に深い関心をもつ国家・地方公務員
- b. 地元の交通安全運動の推進に活躍する警察及び民間の交通監視員
- c. 交通安全教育をカリキュラムの一環として既に採用している学校の校長と教師
- d. 学校衛生教育協議会とそのメンバーのうちオックス

フォードを活動の中心とする教諭グループ。こうした話し合いから生まれた考え方と経験は、学校を主体として行なわれる交通安全教育の性格と状況を示すうえで重要であり、今後の新たなカリキュラムとその開発のための原型となるべき原理の形成に役立つものとなった。さらに、このディスカッションから、後にイングランド、スコットランド、ウェールズ全土の小・中学校で実施される運びとなった、大規模な調査計画の立案に使われる貴重な情報が得られたのである。

小・中学校における交通安全教育の全国調査

郵送形式で行なわれたこの調査は、1973-74学校年度の夏期休暇中に実施された。対象となったのは1,500校におよぶイングランド、スコットランド、ウェールズの小・中学校（つまり5～13歳年代）である。

この調査の目的は特に次の点にあった。

- a. 交通安全教育の現行の教育法についてデータを得ること。
- b. 安全教育カリキュラムに対する学校長の考え方を検討し、カリキュラムの開発、向上の必要性を探ること。
- c. 学校側からのカリキュラムの開発側に対する要望を明確にすること。
- d. 各年齢層に対してカリキュラムの開発が最も待たれる分野を浮彫りにすること。
- e. 交通安全教育の最近の進展状況を明らかにすること。
- f. 交通安全教育カリキュラムの開発作業の基礎となる情報を得ること。

この調査結果に関する報告は1975年1月に発表された²⁾。同報告書の縮刷版は1976年に道路交通調査研究所が刊行している³⁾。

当初の一連のディスカッションと全国スケールの調査から得られた情報は、イギリスで使用中の教材を詳しく検討したデータ、及び諸外国で広く使われている教材とイギリスのそれとをよく比較した結果得られたデータによって、さらに補完された。

3. 現場から——交通安全教育の特色

こうした調査活動の結果、交通安全教育における目立った特色が明らかとなり、続くカリキュラムの開発作業の性格を大きく左右することになった。

この調査に参加した学校長の大部分（94%）が、道路の通行と交通事情に関して生徒の安全を計るた

め、準備教育を行なうことは自分の学校の特に目的とするところであると異口同音に述べている。かく謳われた方針の根拠となる理由のうち、最も一般的なものは次のとおりであった。

- (1)交通事情の理解は全生徒に必要な教育の一部である。それは生命、独立心および社会的責任感に関わるものである。
- (2)近年の錯綜した交通事情に対処する上での困難が日ごとに増すなかで、学童生徒に適切かつ正式な準備教育を行なって、これに対処させることが不可欠である。
- (3)学校と教師はその立場上、学ぶ必要のある項目とその教授法を特によく理解できる。
- (4)教師には生来生徒に対する愛情が備わっており、このため彼らを危害から守るためには全力を尽す意向である。

こうした素晴らしい建て前論は、しかし、その目標を達成するかにみえる教育現場の事情が、多くの場合不十分なものであるという事実の前に色あせる。

伝統的な教科が当然そうであるような正規の、体系的、もしくは、ひとつの完結したカリキュラムがあるという証拠は無に等しかった。どうやらこの点で学校がなした唯一の貢献は、系統立った教育ではなく、自然発生的な目標の謳い上げに終わったかたちである。こうした状況のなかで、学童生徒の安全教育が、重大な怠慢と無用の繰り返しを特徴とする傾向にあったことが明らかとなった。

交通安全教育の正式な教育活動に関しては、大部分の学校は警察や地元の交通監視員といった外部の非教育機関に依存している模様であった。たいていの場合、こうした組織が安全教育計画の立案と、既存の計画の実施という両面にわたって責任を負うことが常であった。

確かに、こうした機関は交通事故問題に関する長い経験と広範なデータを有し、また、問題それ自体が、彼らのこの分野における活動を促し続けるものだといえる。しかし、こうした一方的な努力も成功する見込みがないとされる理由がいくつかある。第1に彼らは教育者としての訓練を受けておらず、従って、現代的教育理論やその実施について、ほとんど理解を示すことがなく、また、生徒の成長過程や、授業中の各段階で学習に伴って生ずる問題を評価し、理解することが極めて困難である。第2に人員数の制約があるため、各生徒とは年にせいぜい1、2回の接触が保てるのみであった。第3に、こうした機

関のスタッフが、安全教育実施のため学校を訪問することはごくたまにしかないため、学校によっては年齢・能力が開き過ぎる生徒をグループにして授業を行っていた。このため、普通の教師であれば許容できないような不備な学習環境のなかで、交通安全教育が実施されるという結果となった。

こうした事情からすれば、既存の学習カリキュラムに、少なからぬ欠点が指摘されたことも驚くにはあたらない。

(1)傾向としては、これら機関の活動は知識の習得にほとんど限定され、交通法規の学習だけで事足りりとするものが多く、この情報に、生徒が各自どのように意義づけを行なうかという問題まではカバーできなかった。

(2)安全教育の内容を、生徒の特定の欲求、能力もしくは知識のレベルに関連づけようとする試みも、ほとんど行なわれなかったといつてよい。

これから明らかかなことは、1971年発表の道路調査研究所レポート³⁾が初めて指摘した、学校中心の交通安全教育の構成と実施における基本的な弱点が、まだ克服されていなかったということである。

4. 今後の必要性

交通安全教育が学童生徒の交通事故を減少させるという目的を達成するためには、皮相的な改革は全く不十分であることが明らかとなり、抜本的なカリキュラムの改変が不可欠となった。まず他を差し置いて俎上にのせられたものは、この教育の目的、採用すべき教育法と教材、カリキュラムの効果の評価方法、さらに学童生徒を対象とした交通安全教育という概念を支える根拠である。

これら一連の改革の実行には特に3種の分野におけるデータを検討する必要がある。それは第1に、生徒の成長自体に関するもの、第2に、教育理論に関するもの、そして第3には、学童生徒の事故率とそのパターンの分析に関する情報である。

こうしたデータをもとに、以下の基本的な5項目の質問に対して回答を得ることができ、今後の着実な進展の基礎作りを行なうことができた。質問事項は次のとおりである。

- i) 交通安全を期するために、5-13歳年代の学童生徒に必要な知識と行動は何か。
- ii) 子供がその成長過程で、どの段階に至れば必要な知識と行動を学ぶことができるのか。
- iii) カリキュラムの目的達成のためには、どのよ

うな教育方法と授業を採用すればよいか。

iv) 目標とすべき理想的な教育と、現在の経済上の制約を考慮したうえで、学習効果を高める教材にはどのようなものが必要か。

v) 学校内外の人材を最大限に活用するにはどうしたらよいか。

要約すれば、何を学ばせるべきか、生徒の成長過程のいつごろこの学習を始めたらよいか、そして、どのようにして誰がこれを教えるかを定めることが必要となったのである。

4-1 何を教えるか

5-13歳年代向きカリキュラムに、どういったテーマを盛り込むかという問題が最も簡単であったといえる。イギリス内外の多様な教材を検討した結果、内容に相当程度共通点のあることが判明した。特に交通安全の専門家筋で見立てたこの共通性は、全国規模の調査に参加した学校長らが再確認するかたちとなった。各種文献、パンフレットを検討し、教育・交通両関係者との接触を経て、約25項目の安全要項を盛り込んだリストを用意し、これをアンケート形式で教師に提示した結果、追加や削除を希望する者は皆無に近かった。学校長の間では意見が一致した点は、新しいカリキュラムに含まれるべきテーマばかりではなく、各項目の重要順位についても一致をみている。こうした点について、教諭らの見解を分析した結果、幼稚園、小・中学校、高校及び各種学校を通じて相当程度の意見の一致が確認できた。

4-2 各テーマを教える時期

(1) 学校長と交通安全監視員の見解

各テーマをいつ教えるかという問題は、第1の問題より難問ではあったが、ここでもまた、アンケートに現れた教師の見解に大きな一致がみられた。若年層の教育で強調された点は、道路交通を支配する基本原則を理解させよう、正しい行動と習慣を身につけさせるということであった。これが成果を収めた段階ではじめて、交通法規の無視、無理解から生ずる社会的、法的制裁に関する複雑な知識を教えるべきである、とする意見が彼らより提示された。

こうした見解は、年少者に道路の横断や自転車の乗り方を指導することを、第一の努めとする交通安全推進機関の方針と大体一致するものであった。

(2) 児童心理学者の見解

残念ながら、一方では、教師と交通安全推進機関との間で、他方では、心理学の各種の事例の間で、いつ基本原則を教えるかという点での意見の一致が

みられなかった。例えば、道路の横断は5、6歳の頃教えるべきであるとする教師の見解に対し、道路の安全な横断に必要なと考えられる知覚、判断力および運動神経はこの年齢層では、普通まだ発達段階にあるに過ぎないということを示す反証が少なくない。

子供の交通問題に関するサンデルスの10年にわたる調査は、⁴⁾11歳頃までは、子供が複雑な交通環境に一人で満足に対処することは不可能であるという結論に達した。運動と速度の子供の知覚能力に対応した成長過程を扱ったピアジェの調査も、⁵⁾交通環境に適用すればサンデルスの見解を支持するものとみられた。

(3) 事故統計の示すもの

イギリスの年次事故統計が毎年示すように、若年層、特に9歳以下の歩行者の事故率が高い。このデータはカリキュラムの作成者をジレンマに追いやる傾向がある。例えば、この事実を教育の必要性と解し、道路交通基本原則の早期教育を説く意見の傍証ともできれば、一方、若年層には、交通環境に一人で対処するための心理的能力がもともと欠如していると説の確証にも用いることができるためである。

(4) 新たなカリキュラム

複雑なこうした証拠や見解から生まれたカリキュラムのパターンは、2つの対立する見解の妥協の産物というより、むしろ、各見解が基本的に正しいことの確認を示すものであった。従って、このカリキュラムが第1に目的とすることは、生徒の必要性を満たそうとする教師と交通監視員の資格要件を一致させることであり、このため教程の早い時期に基本事項を教えてしまう。しかし、その後導入される段階的、漸進的な学習過程のなかに、子供の成長に関する研究の影響を直ちに読みとることができる。もともと危険な技能である道路の通行法を教えるこの段階的アプローチでは、各教程が困難度と危険度に依じて配列され、歩行者技能の教育に関するシェパードの提案⁷⁾に準じて構成されている。

4-3 教え方

どの分野でも、教育に携わる者は、生徒の態度や信念に影響を与えるより、自分の知識を増すだけの場合が多いようである。とはいえ、彼らの最も手ごわい仕事は、生徒の実際の行動に望ましい永続的な変化をもたらすことなのである。いずれの交通安全教育カリキュラムにおいても、その最大の目的は、上記第3の最も困難な目的、すなわち実際の交通環境に接したときに、学童生徒に正しい行動をとらせ

ることである。

これまで学校で行なわれていた交通安全教育の方法に対して2つの大きな批判がある。ひとつは、重要事項を適切な段階で教えるための計画性の欠如、加えて継続性の欠如である。こうしたカリキュラムの実施は、交通安全監視員か警察官が学校を訪問できるかどうかといった事情、もしくは大きな事故が地元か国内で起こり、これに刺激されて学校長が全校集会で訓辞を述べるといった事情に左右されていた。

いうまでもなく、子供の事故件数を教育によって減らすには、教育法と学習法のカリキュラムに連なった基準が満たされねばならなかった。

- a. 計画的、かつ適切な構成であること
- b. 一時的でなく継続的であること
- c. 断続的でなく持続的、規則的であること。

交通安全教育がこうした基準を満たすには、必ずしも言語、数学、科学といった伝統的かつ不可欠な教科と同等な課目として扱う必要はなかった。実際、安全教育の内容を詳細に検討した結果、いわばそれ自体で存在理由のある課目ではないことがわかったのである。むしろそれは行動のパターンであり、その必要性は、既に学校がほとんど一様に認めていたものであった。それは気持の姿勢であり、ほとんどすべての教師がごくまれにであれ、無意識的であれ、その発展のために何らかの貢献をしてきたものである。実のところ、新しいカリキュラムは既存の事実を体系的に拡大したものと定義できる。これは交通安全教育の目標を明確にし、この目標を達成するための適当な方法を提案することを目的とするものであった。

「交通安全教育」なる概念は、それ自身の枠組を超えて、現在、学校の教える幅広い課目のなかで表現でき、また、こうすることが適当である。交通安全に必要な考え方は数学、科学、作文、工作、演劇、体育といった数多くの重要な課目の授業のなかに含まれることが可能である。

すべての教師が言語の教師であるとはよく言われることであるが、これはあらゆる課目を通じて言葉による伝達の技術が基本条件となるからである。この論法で、同様の確信をもって、すべての教師には生徒の安全を確保する可能性と責任があるといえよう。学童生徒の身の安全が保障されなければ、学業には意味がないのであるから。

このように、事故防止教育は正常な、健康的でいくらかスリリングな生徒の余暇を締めつける退屈な

規則の集合を、はるかに越えたものである。むしろ、子供が一人で交通環境に対処するための知識を、現行のカリキュラムの枠内で教えようとするひとつの方法であり、いわば「安全意識」を植えつけるための手段である。この意識が、未知の状況も含めたあらゆる交通環境での指針となり、子供は危険をよく見きわめ、危険性のある行動に伴う責任を計算して、行動範囲を広げることが可能となろう。目的とするところは、若年層に彼らの置かれる複雑な交通環境をよりよく理解させることにより、成長過程の適当な段階で身の安全を守る特定の技能を習得させることにある。

4-4 教材

イギリスのすべての小学校について間違いなくいえることは、おそらくただひとつ、それらが皆それぞれに違うということである。もちろん、これは職員の構成や校舎の規模といった当然違いの生ずる事柄をさすのではない。注目してほしいことは、各学校で大きく異なる教育方針や教育法に応じて課目の範囲が極めて多岐にわたり、こうした状況で生徒は授業を受けているという事実である。そればかりではない。各校、またある程度までは同じ校内でも、各教師に対し、学究的な課目と実践的な課目の配分の裁量が任されている。重点は正規の授業からスポット的なテーマにわたり、保守的、進歩的なあらゆる段階に立場がとられている。

こうしたもともと複雑な現場の教育事情に加えて、広範囲な課目にわたる新たなテーマや教材が絶えず導入されている。ただ、導入のペースが早すぎて、新しい教材、思想、テーマの間断ない洗礼を受けている現場の教師には、一種の「爆弾性ショック」がここ数年来はつきりと見受けられるようになった。

こうした事情から当初心配されたことは、教職者が、交通安全教育の改革を、教師の抜本的な再教育や特別な施設、および最も得難い資源である「時間」の再配分を必要とする改革のひとつとみなした場合、この改革を教師の手で早い時期から成功裡に実施できる可能性は、幾分減るのではないかという点であった。

この調査計画の発足当初予定されたことは、教師のための指導要領、生徒の使うワークブック、それに授業をフォローするスライド、フィルム、テープといった一連の教材をまとめたわかりやすい学習セットの開発であった。しかし、2、3の要因のためこの計画は変更を余儀なくされた。

第1に、こうした教材が望ましいものとはいえ、当時の経済事情では、高価な学習セットを購入できない学校は、ほとんどなかったという点である。

第2に、開発後の不可欠な段階である普及活動を考えた場合、少なくとも最初は、簡単に親しみやすいデザインを心がけることが適当と思われたことである。

さらに、教材を導入する教育現場のさまざまな状況を考慮したうえで、これを使用する教師の裁量も尊重する必要がある。

もうひとつ大切なことは、開発された教材が何であれ、交通安全教育には全く素人である大部分の教師によく使用できるようなものであることである。

こうした方針と制約を考慮した結果、新たなカリキュラムは、基本的に教師中心の構成とし、次の二重の目的を満たす必要があるとの結論がでた。

- a) 教師に対し、テーマ自体とその根拠となる原則についての必要な知識を与えること。
- b) 教師が生徒に適切な学習環境を与えることができるようなアイデア集を提供し、これにより教材の意図するところを達成するための、さまざまな教室内外の活動を行なわせること。

教師中心の教材の利点として、さらに挙げられることは、1クラスまたは1グループにつき教材1セットで十分である点である。生徒を中心とした教材ではこれにひきかえ、その性質上多額の経費を必要とする。

この基準に従って教本3冊が作製された。

- i) 第1巻は幼児向（5-7歳対象）
- ii) 第2巻は低学年向（7-9歳対象）
- iii) 第3巻は中高学年向（9-13歳対象）

こうして各年代別に教えるテーマをはっきりと配分した結果、教師は数多くの可能性から、正規のカリキュラムの枠内で目的を達成するための適切な方法を選択できることになった。従って、この教材を採用しても、クラスの運営や教え方で教師の側に重大な変化が要求されることはない。特定の価値判断が求められるわけでもなく、進取的すぎて抵抗を招くような活動も不要である。

教本の形式

教本を構成する基本的なテーマは次のとおりである。

- i) 交通安全に関する基本的な事実、規則および原則の解説
- ii) こうした知識を体得させるための各種のクラ

ス単位の活動。これは現行の教育課目のほとんどすべてに関連する。

- iii) 校外の実際の交通環境に接しての実地研修。これを通じて生徒は身体の安全を守ることを学ぶ。

既に検討した理由により、教師用の教本はそれぞれ必要に応じて、あらゆる小・中学校で普通入手できる以外の手段を用いず、交通安全を教えることができるよう構成されている。しかしながら、カリキュラムの進行につれて、テーマの内容と範囲を拡大して、教育効果を高めるための予備教材が必要になるに違いないとする意見が関係者の認めるところとなった。その結果、こうした需要を満たすための教材カード、幼児向副読本、スライド等の開発が始められた。さらに、廉価な教材を需要に応じて直ちに、また継続して供給するため、王立交通事故防止協会は、従来同協会が作製してきたスライドその他の教材の形式と内容を、新たな「子供と交通安全」カリキュラムに合わせることに同意した。

4-5 教師と交通監視員の上手な活用

新カリキュラムの指導と実施の責任は誰が負うか、従って、誰が新たな教材を使用するかという問題は、ユニークとはいわぬまでもカリキュラムの開発スタッフをとまどわせる問題ではあつたろう。これまでに開発された教材のほとんどが、昔ながらの課目をよりよい方法で教えようとするものであつたのにひきかえ、交通安全教育に関しては、学校以外の機関が、この教育を学校の課目に導入するうえで大きな役割を演じたいという事情がある。このため、まず決めねばならなかったことは、学校関係以外の人員による実施を対象としたカリキュラムを作製して、それまでの事態を踏襲するか、または、カリキュラム作製上の責任の大部分を教師に負わせるよう仕向けることにより、カリキュラムの目ざす方向を大きく変えるかという点であった。

(1) 民間と警察の交通安全推進機関

学童生徒の交通安全推進団体のうち、問題の深刻さを過去から現在にわたって最も鋭く意識していたグループは、民間と警察の交通安全推進機関である。イギリス内外においてこうした組織は、若年層の交通事故率を減少させるべく積極的かつたゆまぬ努力を続けている。この問題の解決は教育に関わるものであるが、最も積極的なイニシアチブはこうした非教育団体に帰するところである。

当然のことながらこうした団体は、交通安全問題

に関して長い経験と現実に即したデータを有しており、これこそがこの分野での彼らの活動を動機づけている要素である。とはいえ、その裁量に任せたままで、道路を通行するイギリスの若年層の行動に确实、重要かつ永続的な影響を与えられる可能性は極めて限られている。こうした団体のカリキュラムでは、その実施がどれほど優れていても、交通安全教育を成功裡に実施するための不可欠な条件を満たすことができない。なぜなら、こうしたカリキュラムの内容と活動が、生徒となる若年層の能力や関心、欲求に一致するか否かが確認できないからである。

巡回指導を行なう交通安全教育の専門家が時たま講習を行なうことは、学校ペースの入念かつ系統的なカリキュラムの実施に大きな助けとなるだろうが、このカリキュラムの代用とすることは無理である。

この計画が成功裡に実施された暁には、こうした団体の影響力は減少するどころか、逆に彼らに対する要求は相当増大することになろう。決まったテーマについては各地の公共機関に顧問、査察官、オルグ等が所属しており、彼らが学校に対して継続的な援助を行なう。交通安全教育の場合、各機関の教育上の法定責任は直接、間接に交通安全推進機関に帰せられるという状況となっている。こうした事情を考慮すれば、将来こうした機関の持てる能力を最も効率よく効果的に発揮させるためには、巡回講習活動ではなく、資料の提供と学校への助言を行なう情報センターとしての活動に、その努力を集中することが適当であると思われる。

(2) 教師の立場

まず間違いなくいえることは、われわれの目的を最も効果的に実現するための学習環境の設定を目ざして、われわれが、今後ますます注目せねばならないのは、教師にほかならないということである。家庭の外では、教育を委託された教師ほど子供らの生活様式に大きな影響を与える人間はいない。その仕事の枠組のなかで、同じ問題に関心をもつ人々の活動を調整する立場として、彼らほど有利な立場にあるものはない。

交通安全教育は、他のいかなる課目にも増して、子供の欲求と能力に現実的に対処せねばならない。基本的な知識、技能、価値観を教える点で、教師が特に資格ありとされる理由はここにある。各年代別に、生徒の能力や限界を経験上最もよく知る者は教師にほかならず、また、学ぶべき事柄を最も効果的に教える方法を、最もよく知る者も彼らをおいて他

にない。

教師が、今後積極的に安全教育に参加して、子供に交通安全を教え、これにより社会的な責任をとることをいったん前提とすれば、問題を真正面から見すえてできる限りの人的・物的資源を投入することが不可欠となる。この新しい交通安全教育カリキュラムは、教師がこうした責務をよりたやすく、効果的に実行できるよう考案されたものである。

5. 結び

交通安全教育プロジェクトチームの最大の目標は、「子供と交通」シリーズの発刊をもって完了した。しかしながら、新たな教材の誕生は作業の終了を告げるものではなく、むしろイギリスの小・中学校における、新しい交通安全教育の開始を意味するものといえる。確かに、他の分野におけるカリキュラム開発スタッフのこれまでの経験から推して、さらに大きな課題が待ちかまえている。それはこの教材を広く普及させ、ゆくゆくは各学校に正規の課目として採用してもらうことである。

参考資料

- 1) Sargent, K.J. and Colborne, H.V.: A survey of road safety in schools; education and other factors, Dept. of the Environment T.R.R.L Report L.R. 388, Crowthorne 1971.
- 2) Amarjit Singh: Road Safety in Primary Schools, University of Reading, January 1975.
- 3) Amarjit Singh: T.R.R.L supplementary report 207 UC, Road Safety Education.
- 4) Sandels' S.: Children in Traffic, Elik Books, London 1975.
- 5) Piaget, J.: The Child's Conception of Movement and Speed, Routledge and Kegan Paul, London 1970.
- 6) H.M.S.O.: Road accidents in Great Britain, H.M.S.O, 1976.
- 7) Sheppard, D.: Teaching Pedestrian Skills, Safety Education, Autumn 1975.