

## 地域と交通安全教育の関連について

星 忠 通\*

交通安全における教育的側面の意義と必要性がますます高まっている今日である。この交通安全教育の現状についてみると、学校教育、家庭教育、社会教育等の分野においてすすめられてきている。

しかし、これらの各分野でそれぞれ教育が行なわれることは勿論大切なことであるが、他方においてより効果的な交通安全教育の確立をはかるために、これら三者が緊密な連携と計画のもとに、地域住民である幼児から老人までに一貫した教育、すなわち地域ぐるみの交通安全教育をなすことが考えられる。

ここでは、地域ぐるみの交通安全教育の実態を述べるとともに、特に地域と交通安全教育の関連について述べる。

## The Relationship between Traffic Safety Education and the Community in Japan

Tadamichi HOSHI\*

In recent years, recognition of the importance of the role of education in preventing traffic accidents has steadily grown. An examination of the present state of traffic safety education in Japan reveals that traffic safety education programs are being conducted in the school, at home, and in the community-at-large. The author concedes the value of the variety of approaches now being taken to teach traffic safety. However, enhancing the effectiveness of these programs requires as closely-linked and highly planned effort on the three levels of concern: the home, the school, and the community as a whole. Building on this base, we also believe a comprehensive community-wide traffic safety education program must be evolved which includes every member of the local community, from preschoolers to senior citizens. The chief goal of this article is to describe the current situation in Japanese traffic safety education on the community level, especially the relation between such educational programs and the community itself.

## 1. はじめに

交通事故による死傷者数は昭和45年度をピークとして漸次減少の傾向を示し、昭和51年度においては死者1万人台を割ることが明らかとなり道路交通関係者の第1次目標が達成されることが確実となった。

ここであらためて述べるまでもないが、交通事故の防止策として、工学的側面(Engineering)、交通規制や取締りの強化による側面(Enforcement)、環境側面(Environment)、それに教育的側面(Education)の総合的な接近が必要とされているわけである。

しかしながら、交通は、最終的には人間により構成される。それゆえ、今後ますます教育的側面の充

実と推進が強く望まれなければならないであろう。

この教育的側面、すなわち交通安全教育の現状についてみると、学校、家庭、社会それぞれの分野において教育活動がなされている。三者のなかでも、とりわけ学校教育においては教育計画のもと組織的、継続的にすすめられ、種々問題点を抱えながらも、家庭、社会でのそれと比較すれば着実に推進されていると考えられる。しかし、「いくら学校で交通安全指導を徹底しても、学校から一歩出ると、それは大人や社会によって壊される」という現場教師の代表的意見は、交通安全教育が学校教育のみでは達成できぬことを、明確にあらわしていよう。交通場面での、児童・生徒の安全行動の定着をはかるための指導方法や内容等の検討は、学校教育を通した効果的な交通安全教育の実現には、確かに重要かつ意義あることである。しかし、国民全体の交通安全教育の推進のためには、今後はむしろ家庭や社会での教育

\*安全教育研究所所長  
Director, Research Institute for Safety Education  
原稿受理 昭和51年12月27日

を通した交通安全教育の活動により一層の重きがおかれ実践されなければならない。またそれが結果的には、学校教育における交通安全教育の効果を、より高めるものであろうことは、改めて述べるまでもないことであろう。

例えば、家庭教育における交通安全教育を知る一例として、昭和51年1月に文部省で行なわれた「教育モニターによる交通安全確保についての意見」調査の結果がある。それによれば、「家庭で交通安全についての話しあいを持つ」と答えたものは89.2%であるが、「近所又は親せきでの交通安全のしつけ」については、「あまりよく行なわれていない」と答えたものが60.3%にのぼる。この結果からみても、テーマとしては家庭における交通安全教育の必要性和重要性を認めてはいるものの、その実践となるとまだ「あなたまかせ」という意識が強いと見受けられる。

また、社会教育を通した交通安全教育においても、家庭教育と同様、あるいはそれ以上に「安全は人から与えられるもの」という意識がまだまだ根強く残っているのではなかろうか。

このような現状の中で、交通安全教育の普及・推進はたしかに困難である。「安全な町づくり、村づくりのカギは、そこに住むわれわれが握っている」という意識が、住民一人一人の中に芽ばえぬ限り、教育の普及も、まして真の安全教育の確立も望めないだろう。

## 2. 地域社会の変貌

交通安全教育を生涯教育の一環として位置づけることの必要性が叫ばれて久しい。しかし具体的な推進となると、学校、社会、家庭のそれぞれで、別々に行なわれているのが現状である。幼児から老人まで一貫した交通安全教育が確立されなければ、生涯教育といっても、それは単なる飾り言葉にすぎないであろう。

交通安全教育の場としての学校、家庭、社会は、あくまで地域の中の学校であり、地域の中の家庭であり、そして地域を土台とした社会であるはずであるから、当然地域社会に眼を向けた教育が考えられなければならない。

そのためには、「地域社会」をどのように位置づけ、理解したらよいのであろうか。この点について検討することが交通安全教育と地域社会との関連を究明するうえで、肝要であると考えられる。

わが国においては、地域社会という言葉は戦前から社会学の用語として知られてはいたが、それが一般的になったのは戦後であろう。この地域社会という概念についてははまだ明確ではないが、古典的にはマッキーバー（R. M. MacIver）の「人間の共同生活の行なわれる一定の地域」という定義がある。また、クック（L. A. Cook）は「人と土地と文化の複合体として一定の人口、一定の地域、共通な生活様式への参加・統一意識・協力的行為の可能性などの特徴を具備するもの」を地域社会としている。

しかし、わが国の地域社会は、戦前と戦後では非常に大きな変貌をとげ、質的变化が極めて大きかった。戦前の地域社会は、地域性・共同性を中心として構成された明治期の近隣組を母体とした、「隣組」制度がしかれていた。常会への出席、回覧板の回し届け、あるいは防空消火訓練や配給品の分配など、戦時下の協同・互助のため「向う三軒両隣り」的精神と体制が、住民一人一人の中に確立されていたのである。ところが、戦後は戦前のこのような体制が禁止された。そのうえ交通・通信網の発達と拡大、高度経済成長に伴う産業化や都市化による人口移動の激化、生活様式や生活環境の変化などにより、血縁や地縁による小集団を母体としていた戦前の地域社会とは異なり、単なる住宅の集まり、人の集まりにすぎなくなってしまった。そのため、わが国にはもはや地域社会は崩壊した、とみるむきがあるのも事実である。

このように地域社会とそこに住む人間の間に大きなひずみが生じていた事実に対し、高度経済成長も一段落した最近、改めて自分たちの住む地域社会を考えようとする気運がみられる。核家族化がすすみ個人中心の生活がすすめばすすむほど、いいかえれば、自らがむしろ意識的に地域社会との交流を遠ざけて生活してゆくうちに、「これでよいのだろうか」という人間性の回復についての疑念や、個では解決できぬ諸問題（例えば生活環境の問題、安全の問題など）の解決など、改めて地域社会との関連の重要性を認識しだしたのである。それゆえ、わが国の地域社会は、古い地域社会からその崩壊へ、そして新しい地域社会の創造へと変貌している、とみることができよう。この新しい地域社会の創造のためにはここで課題としている地域ぐるみの交通安全教育の実践が、極めて大きな役割を果たす、と考えられる。なぜなら、交通安全教育は、幼児から老人まで一貫した教育を実践してはじめて、効果を見出すこと

ができるが、その幼児から老人まで生活する場が地域社会なのだから。

### 3. 地域ぐるみの交通安全教育

学校、家庭、社会のそれぞれの場を通してすすめられている交通安全教育の現状について、少し述べてみることにする。

まず、学校においては、昭和30年代は学習指導要領や交通安全指導に関する通達に従い、各学校それぞれに指導がなされていた。昭和43年からは文部省の「交通安全指導の手びき」を根拠に実践されるようになった。教育課程改訂後は、学級指導や学校行事における指導がその学校の実態に沿って行なわれて、現在に至っているわけである。

家庭および社会教育においては、交通安全対策課(室)、教育委員会社会教育課、警察署などがそれぞれ交通安全運動や行事を企画・立案し実施している。しかし、緊密な相互連絡・調整のうえの運動・行事といっても、実状はおのおのが独自の計画で行なっているため、ややもすると活動はバラバラとなり、教育において重要とされている計画的・継続的实践については希薄であると感じられる。このような中で、交通安全教育に直接たずさわる人々の生の声にも、立場による意見の相異が、多く見受けられる。前述の意見の他に「もっと交通安全教育を学校でやってもらいたい」「最終的には、家庭でもっと力を入れて指導すべきである」といったものである。これらは、一面において当然の声とも受けとれるが、見方によっては、現在の交通安全教育がかかえている問題の一部を示しているものと考えられる。これらの声で一致していることは、交通安全教育の推進について他罰的意識がまだまだ見受けられるという点であろう。ここで再度強調することであるが、前述した地域社会の正しい把握のうえにたち、同時に学校、家庭、社会の緊密な連携・調整による地域ぐるみの交通安全教育を推進しない限り、このような声は常についてまわるであろう。

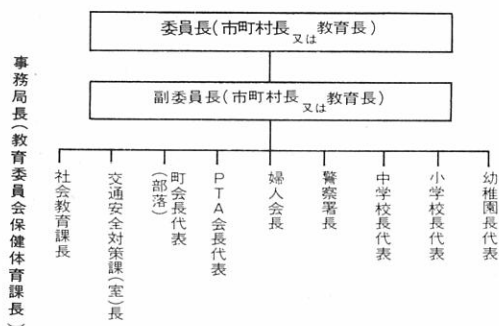
そのためにも学校、家庭、社会の緊密な連携・調整をはかる組織づくりからはじめなければならない。

ここで紹介する例は、(財)日本交通安全教育普及協会が、地域ぐるみの交通安全教育の普及・推進のため提唱している「交通安全教育推進地区」設定事業の過去7年間の活動を参考にしたものである。

#### 3-1 交通安全教育推進委員会の設置

学校教育における交通安全教育については、自校

Fig. 1 交通安全教育推進委員会の組織  
The promotive committee for traffic safety education



中心の実践や研究は、ある程度すすんだといえる。しかし同一地域にある他校との交流などは、さほどなされることもなく、まして幼稚園、小学校、中学校、高等学校というたでの交流などは、ほとんどはかられていない地域が相当あるのが現状ではなからうか。教育が組織的、計画的、継続的でなければならぬなら、その地域の実態に即応した交通安全教育のあり方について、学校教育全体を通じた計画、内容を検討したうえで、改めて幼稚園では、小学校では、とその教育を見直すことが、前後の関連を整理、修正するうえで大変貴重なことであろう。

同様に社会教育の分野においても、教育委員会、交通安全対策課(室)、警察署等が独自の計画で交通安全教育を実践するのではなく、計画的・有機的に教育活動が行なえるようFig. 1の如きの委員会を設置し、十分な共通理解のうえで実践してゆくことが必要になる。

#### 3-2 活動のための組織づくり

地域ぐるみの交通安全教育の推進事項、内容、方法等は推進委員会において企画、立案、検討され、活動の基本合意がなされるわけであるが、これらを効果的に実践するには、その原動力となる組織づくりが必要となる。

学校教育においては、交通安全指導の緊要性は教職にあるものとして、だれしもが認めるところである。しかし単に幼稚園から高等学校まで地域の実態に根ざした一貫した交通安全教育への確立を唱えても、さまざまな事情でいざその実践となると困難が生じやすいのが現状であろう。小学校、中学校はともかくとしても、例えば幼稚園・保育所においては幼児の保育ということでは共通しているものの、根本的に監督官庁が異なるし、公立・私立の別もあり、

また保育時間の差がある。また高等学校においても、都道府県立、市立、私立というような設置者の違いや、全日制と定時制、普通科と職業科、男子校、女子校、共学校などの違いがある。そのためにまず第1に必要とされるのが学校教育関係の組織化である。その最も効果的かつ実効性のある手法は、幼稚園から高等学校までの交通安全指導担当者により構成される学校教育全体会を組織することであろう。その中に幼稚園部会、小学校部会、中学校部会、高等学校部会の4部会を設け、推進委員会で出された基本合意にもとづく推進内容、方法等の具体的活動を、協議し実践に移すのである。

社会教育の面においては、社会教育関係団体と社会教育機関が開設する各種学級を中心とする教育組織(社会教育全体会)を設け、その構成部会として、社会学級部会、家庭教育学級部会、婦人団体部会、PTA部会、子ども会部会、公民館講座部会、青年団体部会、高齢者(老人大学又は寿大学)部会、などが考えられよう。ここでは、交通安全教育推進のためのあらたな組織を構成するというのではなく、前述したような既存の教育組織を通して実践することが最良策と考えられる。

### 3-3 実践活動を通じた効果

地域ぐるみの交通安全教育をすすめることによって一体どのような効果もたらされるのかは、大変重要なことである。前述した(財)日本交通安全教育普及協会の指定した「交通安全教育推進地区」(21都市)に共通してみられる効果としては次のような点がある。

まず、学校教育の面については、幼稚園、小学校、中学校、高等学校を問わず、他校をとりまく周囲の道路事情や交通環境および他校で行なっている交通安全指導の実態、指導資料などは、今まであまり把握されていなかったのが、これを機に自校と接する他校との関連、すなわち地域内の交流が緊密にはかれるようになった。また各学校が行なっている家庭や父母への教育活動についての資料を収集・検討することにより学校、家庭、地域のつながりの究明の手がかりになった。さらに、地域内の全幼稚園、小学校、中学校、高等学校が地域の実態にてらしなおしたうえで共通に指導すべき内容を精選した。

とりわけ意義深く思われることは、交通安全教育を地域ぐるみという観点からとらえた学校教育の最大の効果として、各学校種別間、学校間の連携が不統一であったものが、これを機に幼稚園から高等学

校までの連絡がうまくとれ、指導の一貫性がとれた点である。

社会教育の分野では、社会学級、家庭教育学級、公民館、青年の家など、社会教育機関の学級活動や研修講座等のなかで内容の精選と方法の多様化に配慮しつつ交通安全学習をすすめる一方、婦人団体、PTA、こども会等の社会教育関係団体を中心に、実践活動を通して交通安全教育がなされている。しかし対象とする年齢層の広さ、職業の別、時間差などの問題から、学校教育ほど計画的、組織的、継続的でないことは否めない。それでも、「学校教育でも交通安全教育には力を注いでいるのだ」との理解が深まり、同時に「自分達社会教育の分野に属する者も交通安全に深いかかわりと協力が必要である」という自覚が芽ばえたことは、大きな効果であろう。社会教育分野での地域ぐるみの活動として、様々な活動がなされているが、ここではその運動の一例として大阪で行なわれた「めいわく駐車排除運動」をあげてみよう。これは、違法駐車による交通の混乱、事故の危険性などの指摘を、前述した各種の学級で行ない、地道に広めていくことで成功した運動である。最初は一つの学区区だけだったが、運動の成功の結果、現在では10校区に広がっているとのことである。これは、運動の根底に地域ぐるみの思想があったからこそ、成功したものと考えられる。単に、警察や役所の行政指導型として始められたならば、まず住民エゴが表面化し、結局はスローガン倒れに陥ったことであろう。

交通安全運動の成否は、住民のコンセンサスが得られるかどうかにかかっている。そして、そのコンセンサスは、地域ぐるみの教育を考えずして得ることはできないのである。

### 3-4 地域ぐるみの活動の問題点

地域ぐるみで交通安全教育を実践してゆくなかで、問題点に直面し、その打開策に苦慮している地域が、少なくない。それらの地域に共通してみられる問題点のいくつかを、ここにあげる。

第1に、言葉でいう地域社会と、実際に活動を行なってゆく地域社会の現実との隔差が、極めて大きいことである。そのため、「地域社会」についての共通の理解も、得られにくい。その解決のためには、指導内容や方法の改善はもちろん、対象とする地域社会の正確な実態把握が必要であろう。

第2には、推進に際しての指導者の問題がある。特に、社会教育分野の指導者には、学校教育の指導

者に比して、より一層の経験が期待される。また、社会教育の分野における指導者は、ボランティア精神にもとづく活動がどうしても必要となるケースが多いが、この面については、第1点にあげた「地域社会」の正しい把握との関連から、改めて検討しなければならないと考える。

第3には、単に地域ぐるみの交通安全教育に限ってみられることではないが、教材、教具の問題をあげることができよう。教育である以上、教材、教具等の導入は必要なことではあるが、一般に販売されている教材、教具の内容は、その性質上、一般論に終始してしまうことは否めない。教材、教具が効果的であるか否かは、それを利用する地域の実態が盛り込まれているかどうかによって左右されるであろう。それ故、教材、教具の量的な完備のみならず、その質的な完備をも配慮するよう、地域内の行政機関には、強く要望したい。

#### 4. 地域社会と学校

学校と地域社会の関連についての考え方には、従来から3つの型があった。そこに学ぶ青少年を、社会の悪影響と接触させない場として、学校を位置づける古典的な型。また、学校という集団を通して、実社会での生活のしかたを学ばせる場とする型。さらに、地域社会の改善のための機関とし、青少年にもそのための活動を分担させる場であるとする型である。しかし、現在ではこれら3つの型が混合されたものであるとみる向きが多い。

現在のわが国において、交通安全教育の必要性を訴えるために、最も強い説得力を持つのは、「子どもの安全確保のため」という表現であろう。地域ぐるみの交通安全教育も、終局的にはこの説得力の結果によって生じたことも事実である。このことは地域ぐるみの交通安全教育の中で果たす、学校の役割りの大きさを、物語っている。すなわち、日常の子どもの教育を通じた、学校と家庭、地域社会との信頼感や一体感は、他の行政機関や関係団体のそれよりも、はるかに強いものだからである。それ故、交通安全教育についても、学校は他の諸機関、団体よりも、家庭や地域社会に対してより貢献しようと考えられる。「地域社会への働きかけは、学校本来の任務ではない」とする意見も確かに見受けられるが、地域ぐるみの交通安全教育の推進と確立の糸口として、学校に期待したい。

#### 5. おわりに

冒頭にも述べたように、交通安全教育は学校、家庭、社会の一環した教育体制のなかでとり扱われるとともに、地域全体で取り組んでゆかない限り、いわゆる、生涯教育としての交通安全教育は確立しないであろう。

わが国においては、地域ぐるみの交通安全教育の意義と必要性は、認められてはいるものの、いまだ確たる裏付けもないまま、実践と模索がつづけられている現状である。

そのうえ、まだ人々の間には、水はともかくとしても「安全は無料で人が与えてくれるもの」という意識が強く、交通安全の確保は警察や市町村の役目であり、教育は学校の役目であるという認識にたつ者が多い現状である。

地域の交通安全確保についても「だれかがやってくれるだろう」「自分一人くらいは何もしなくとも関係はない」といった人々も多い現状である。

このようななかで、地域ぐるみの交通安全教育を実践することは並々ならぬ努力と時間が要されるであろうが、その場合、相当の時間をかけ、一体地域とは何なのかを十分検討し、その結果に立脚したうえで地域の交通安全教育の手法、内容を考えてゆかなければならないであろう。

最近の動向として「住民パワー」という表現で代表される住民運動の活発化により、地域や地域住民についての関心が強まりつつあるが（ある面においては当然の結果ではあるが）、ややもするとそれに対しての要求だけのものに終わってしまい、己の責任や社会に対する貢献などに対する意識は薄れてしまっているとの感があるのは、筆者だけのことではあるまい。

このように種々な問題をかかえる地域社会に対し、いかに交通安全教育が普及、推進されてゆくのか今後とも注目してゆきたい。