

青少年に対する交通教育

国際交通安全学会318<そのIII-B>プロジェクトチーム*

本研究では、自動車安全運転センター中央研修所における青少年運転者の資質向上教育について考察を加えた。交通参加者としての運転者の要件を明らかにし、今日の日本の運転者教育では重要な側面が欠けていることを示した。国民皆免許の時代にあたって、幼児から免許適齢期に至るまでの継続的、体系的な交通教育を行うことによって、良質の交通社会が形成され得ることを主張している。中央研修所が運転者研修機関にとどまることなく、交通指導者養成機関であり、同時に交通教育研究機関であるべきことについても強調している。

Traffic Safety Education for Youth

IATSS 318 <III-B> PROJECT TEAM*

This project is a study for improving education quality of young drivers at the Central Training Institute of Japan Safe Driving Center. We confirmed the requisite for drivers to be traffic participants and have pointed out that Japanese drivers' education of today is lacking in certain important elements.

We would like to emphasize here that in this period where many people obtain drivers license, a high quality traffic society can only be built-up when continuous and systematic traffic education is being given from childhood to eligible age of becoming a licensed driver. We also emphasize that the Central Training Institute should not be only an organization for drivers' education, but also should have a role in training instructors and in traffic education research.

1. はじめに

本報告は、昭和55年度に自動車安全運転センターの委託により行い、昭和56年3月に国際交通安全学会が刊行した報告書「青少年の交通安全教育¹⁾」の概要である。

自動車安全運転センター法第29条に規定された業務内容の第4項は、「運転免許を受けた者で、自動車の運転に関し高度の技能および知識を必要とする業務に従事するもの、又は運転免許を受けた青少年に対し、その業務の態様に応じて必要とされ、又はその資質の向上を図るために必要とされる自動車の運

転に関する研修を実施すること」とある。

今回の研究は、運転免許を受けた青少年に対する資質向上のために必要な運転に関する研修ということになる。この条文成立の由縁は暴走族問題との関連であると考えられる。だが、青少年に対しての交通に関する教育の問題は、一握りの暴走行為者（青少年運転者の2%程度）の問題にとらわれているだけでは不十分であり、青少年運転者全体のレベルアップの問題、さらには、もっと広く運転者になるまでの青少年の交通社会人としての基盤作りの問題としてとらえることが、今日の課題と結びつくといえよう。

その意味で報告書では次のような章立てをとった。

第1章 運転者教育の意義と目的

車社会の現状、現在の運転者教育の問題点、青少年運転者教育の必要性、中央研修所における教育の意義と目的

第2章 青少年の運転者教育に求められること

望まれる運転者の条件、安全運転態度とその養

*メンバーは次のとおり

長山泰久(執筆) 大阪大学助教授(交通心理学)

Yasuhisa NAGAYAMA Associate Professor, Osaka University

茅 整三 国際交通安全学会事務局主任

Seizo KAYA Assistant Manager, IATSS Secretariate

福井善康 国際交通安全学会事務局員

Yoshiyasu FUKUI IATSS Secretariate

原稿受理 昭和56年6月23日

成法、他者適応性とその養成法、安全運転スキルとその養成法

第3章 外国における交通安全教育の実情

西ドイツにおける実情、米国における交通安全教育の現状

第4章 幼児から成人までの一貫化した交通安全教育システムの重要性

日本における交通安全教育の現状、交通安全教育か・交通教育か、一貫性のある交通教育システムは何故必要か

本論文中においては紙面の都合で詳述できないが、重要と考えられるポイントのみを論ずることにする。

2. 青少年運転者教育のもつ問題性

年齢別にみると、男性では30～34歳で91%、女性では25～29歳で52%の人たちが免許取得者である。すでに国民皆免許の幕が明けたといえよう。われわれの調査では、女性の免許保有率が80%にまで達すると考えられ、今後、国民皆免許の様相はますます高まっていく。青少年層でも車志向性は強く、19歳の男性の73%、女性の37%が免許所有者であり、免許取得の増加傾向は今後高まることが想定される。

交通事故をひきおこす可能性は、今日のところ30～60歳の中壮年層において事故発生率が低く、19歳以下の青少年層において圧倒的に高いものがある。免許保有者10万人当り死亡事故発生率を比較してみると、19歳以下のそれは中壮年層の5.3倍の高率である。ただし、高等学校で運転者教育を実施している米国では、その値が2.3倍と低くおさえられ、適切な発達段階での的確な運転者教育が、青少年の交通事故を減少させる事実を示している。

今日の日本においては、青少年運転者の事故のおこしやすさと並んで、暴走族問題はやはり看過できない重要な問題点である。

だが、暴走族問題は単なる交通問題にはとどまらず、青少年問題としての色彩が濃く、学校内暴力と共通する根底を有することも考えられ、家庭、コミュニティ、学校、社会、ひいては今日の学校制度、社会制度に根ざした側面をもって、ある意味では、われわれに対する警鐘ととれなくもない。凶悪暴力集団が車を用いて機動力を増し、タクシー、一般車両、ガソリンスタンド、さらには警察を襲撃するという面があり、もはや交通問題ではないという意見もあるが、やはり何よりも車好きの、スピード、スリルを求める青少年の暴走的行為が根底にあるこ

とを考えると、彼らに対する交通安全教育、交通安全教育を通して、交通社会への正しい参加を求め、正常な交通社会人の育成を図ることが何よりも重要である。

公道をわが者顔に突っ走り、そこに快感を求めている姿の中には、交通というものの本質をわきまえず、交通社会の中で自分を位置づけることができている現代青少年の姿をかいまみる思いがする。

暴走族が交通社会に対して与える問題は、次のような点にある。

恣意的な運転行動を試み、一度それに快感を感じた者は、その後もスピード制限を破り、信号を無視することに対する心理的抵抗感は希薄なものとなり、無謀運転が日常的に出現しやすくなってしまふ。

特定の曜日、特定の時間、特定の場所での暴走ではなく、習慣化した日常の無謀運転様式は、潜在的無謀運転傾向者の気持をかき立て、模倣を生み出してくる。暴走族およびその卒業生だけではなく、一般の青少年運転者によってひき起こされる最近の事故の急増の背景には、このような要因が働いていることも考えられる。

現在の青少年の運転の質が、将来の車社会の質を決定することを考えると、放置できない重大な問題が、この中にあることを認識しなければならない。

前述したように、車志向性は青少年において高いことから、自動車教習所での教習生は約半数が18～19歳の青少年である。24歳以下まで含めると77%を占めることになる。自動車教習所での初心運転者教育は、24歳以下の青少年を対象として行われているといっても過言ではない。

諸外国と比較した場合、日本の初心者教育制度、内容はともに充実したものであるといえる。指定教習所においては学科教習30時限、技能教習27時限(うち10時限路上)が課せられ、一定水準以上の基準に達しないと、免許が交付されないことになっている。

自動車安全運転センター報告書「初心運転者の実態に関する調査研究報告書——初心運転者の違反、事故の実態およびこれと免許取得時の成績評価等の相関——」(昭和54年3月)は、現在の教育の内容の問題点を明らかにした点で、高く評価される報告書である。本論文にかかわる側面のみを示すと、次のようなことが報告されている。

- 1) 免許取得する層は若年に偏っていて、現在の自動車教習の中心は若年を対象にしているといえる。

- 2) 若年者ほど卒業検定にまで要する技能教習時限数が少なくすんでいる。即ち、一定の水準を必要とする技能習得が若年者にとっては容易である。
- 3) 若年者ほど卒業検定成績で優秀な評価を得ている。要請される現在の技能試験に対しては、若年者ほど適応度が高いことになる。
- 4) 免許取得後の事故者率、違反者率は若年層が高く、若年者が事故、違反を起こしやすい存在であることが示されている。
- 5) 必要技能教習時限数が少なく早く卒業する者ほど、事故、違反を起こしやすい存在である。同一年齢層でみてもこのことはいえる。
- 6) 卒業検定の成績の良い者ほど、事故者率、違反者率が高く、事故、違反を起こしやすい傾向のあることを示している。

この事実はいろいろな側面から解釈できるが、最も大きな問題点は、現在の技能教習をはじめとした教習内容の不十分さ、不適切さであろう。免許取得後の違反、事故を減少させるのに必要な側面が、教習内容として欠けていることにある。ただ後述するが、初心運転者教習時に運転者としての必要な資質を、すべて教育・訓練できるかというならば、それは不可能なことであり、運転者前教育がどうしても必要となる。

3. 中央研修所の役割と機能

以上述べてきた論拠により、中央研修所は暴走族等青少年問題運転者の再教育、一般青少年運転者の資質向上教育機関としての役割と並んで、初心者教習指導員養成機関と青少年交通指導者養成機関としての役割をもつ必要があろう。

現在、暴走族に対しては各警察本部の安全運転学校で特別学級が開催され、白バイ隊員などによる高度の技術の披露がなされている。そしてその技術獲得のためには、身体的、精神的強健さが必要であり、また、そのための訓練の厳しいことを実際に体験させ、暴走族たちの技術がいかに未熟であり、身体的、精神的にいかに劣っているかを痛感させ、自己反省を求め、無謀運転のいましめとさせ、効果を挙げている。

中央研修所の各種施設を利用した場合、このような厳しさの中での訓練が可能なことはいうまでもなく、そのうえに外では不可能な危険体験（例えば、過剰速度によるアウト・オブ・コントロール事態、

バースト事態、スキッド事態など）を体験させ、自己の運転技術に対する過信がいかに恐ろしいのかを体得させることができる。青少年が陥りがちな自己過信の落とし穴を取除くことができる。

だが、青少年運転者が毎年150万人以上養成され、現在、暴走族メンバーが4万人弱いることを考えると、それは中央研修所での教育、訓練のキャパシティをはるかに越えるものとなる。中央研修所は、教育指導の内容、方法等を研究する機関としての機能を持ち、青少年運転者の再教育、向上教育の研修実施内容、方法のカリキュラムのモデル化を常に考え、最良のモデルを構築して、全国への普及を図ることを目的としなければならない。

広く青少年に対する再教育、向上訓練を実施するに当たっては、当然、各地に地方研修所および各県支所を設置することが必要となる。

地方研修所ではモデル化された、そして地域特性が加味されたカリキュラムに従って、問題青少年運転者の矯正教育・訓練と一般青少年運転者の向上教育・訓練を実施し、各地方の交通安全センターとしての機能を果たすことが求められる。

さらに、青少年の再教育として彼らに広く接する可能性としては、各県単位で行われる免許更新時講習がある。現在、すべての年齢層を一括して講習が行われているが、安全運転を身につけさせる、きめの細かい講習を実施するためには、年齢によって講習内容や講習時間が異なっていることが必要である。青少年運転者の免許更新時講習には、中央研修所で青少年交通教育指導者として養成教育を受けた有資格者が講師として講習を担当し、青少年に欠けた安全運転態度、安全運転スキル、遵法精神などに力点を置いた講習を、一般の更新時講習よりも時間を増やして実施し、実効を図らねばならない。安全運転学校における問題青少年運転者、暴走族青少年の教育、訓練も同様に青少年交通教育専門家の手により行われることによって、効果的なものとする事ができる。

前述したように、自動車教習所における初心者教習の大半は青少年に対するものである。青少年の運転者教育を問題とするときには、この初心者時点での教育が最重要事項となってくる。青少年の特性を知り、青少年の安全運転の基礎作りに通じた教習所指導員を養成することは、今日の急務である。中央研修所はこの役割を果たす立場にあるといえる。

今日、青少年に対しての交通教育指導は各種の機

関、団体で行われている。その指導者としての役割を果たす人たちも多い。免許更新時講習講師、安全運転学校講師、そして、家庭裁判所における講習講師、二輪車安全運転指導員、安全運転管理者、運行管理者、各地方自治体所属の交通安全指導員、教育委員会、学校における交通安全教育担当者などが、現在活躍している青少年交通教育の担い手であるといえる。

もちろん、この立場のある人たちは、指導者になるための若干の講習を受けて資格の認定を得ている場合もあるが、それにしても、必ずしも専門的指導者と呼ぶにふさわしい十分な教育、訓練を受けているわけではない。

今日、有効な青少年交通教育が望まれるが、そのためにはまず優秀な指導者の養成が急務である。

中央研修所の果たすべき役割の大きな部分として、初心者教習指導員の養成と並んで各種の青少年交通教育指導者の養成があげられる。

教育のシステム、内容、方法、教材などについては日々改良を加え、より効果のあるものを追究していく必要がある。このために、中央研修所においては実際の教育、訓練を実施し、指導者の養成をするだけにとどまらず、教育、訓練の効果の評価、検討と並んで、実施のシステム、カリキュラムの効果測定と改善、改良の検討、さらに指導者養成に関しては、指導内容、指導者養成方法および各種講習素材の開発などを同時に行う部門を備えておかなければ、時代の要請にこたえられなくなる。

中央研修所は運転者教育、交通教育の中央研究所的機能も具備したものである必要がある。

なお、中央研修所養成コース修了者が交通社会の構築に大いに寄与するためには、資格制度が整備され、活躍の場の基盤作りが同時に考えられていなければならないことを一言つけ加えておきたい。

4. 青少年運転者教育に求められる内容

われわれは、「自動車の安全運転に必要な高度の技能・知識に関する研修の研究」(昭和53年度報告書⁵⁾)の中で、高度な運転者を定義して次のように述べた。

「高度な運転者とは、常に安全を心がけ、自分の安全のみならず、パートナーの安全をも主眼においた温い人間的特性をそなえ、己れを知り、周囲を知ることによって、自己の取る行動に伴うリスクを正確に評価し、高いリスクを避けてくる人であると考えられる」

さらに、高度な運転者は、①社会的視点とその研修、②心理的・生理的視点とその研修、③技術的・技能的視点とその研修の3側面からのアプローチによって形成できるとした。

「高度な技能と知識を有する運転者」という観点からとらえたことにより、特殊な能力を備えたという点を強調したきらいがある。

青少年の運転者教育ということを考えた場合には、もっと一般的な運転者としての理想像を考えることが適切であるともいえる。

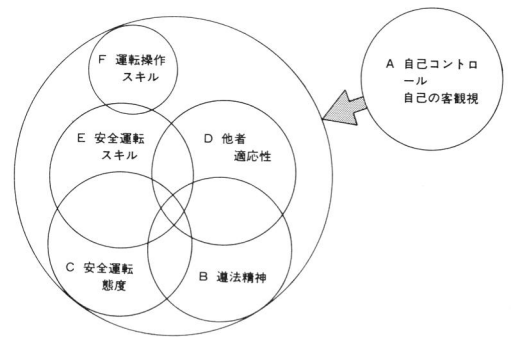


Fig. 1 望まれる運転者の条件
Requisite of driver

社会は、運転者としてはどのような存在であってほしいと期待しているだろうか？ 望まれる運転者の条件としては、Fig. 1のように表現できよう。

A. 自己コントロールと自己の客観視

運転者は、自己の欲求、動機に基づいて運転を開始し、状況との関係でとってくる運転行動のパターンにも、欲求、動機が大きく関与している。外部との関係で、運転者は、特に青少年運転者はそうであるが、感情の高ぶり、情緒の混乱のまま運転しやすい。自己を客観視して、欲求、感情、情緒をコントロールできる冷静な人間であることが、運転者の条件として望まれる。

B. 遵法精神：法に従おうとする基本的態度

道路交通を、交通参加者にとって安全で合理的なものにするために道路交通法がある。法に従おうとする基本的態度を交通参加者がもつことなくして、交通社会は成り立たない。車を運転するものにとっても、最低のモラルとして遵法精神が求められる。もちろん、道交法についての知識と理解が重要であることはいうまでもない。

C. 安全運転態度

道路交通に参加するに当たって、特に車を運転するに当たっては、安全であろうとする、安全でなけ

ればならないとする基本的態度が要請される。事故を起こすととり返しがつかないとする心があることによって、運転時の安全が確保されるのである。

D. 安全運転スキル

安全であるためには、外的環境に適合した行動をとらねばならないが、そのためには外界の感知、認知、判断、意志決定の最適パターンを習得しておく必要がある。情報をとるスキル、危険源を発見するスキルなどが身につく前提として、認知母型、行動母型が習得されていることが必要である。ここでいう安全運転スキルは、どちらかといえば、心をいろいろと働かせる精神的スキルを意味している。

E. 運転操作スキル

運転するためには、車を意のままに操作コントロールできることが必要である。そのためには、車は、ちょうど洋服や靴がそうであるように、本人の身体図式 (body schema) の一部となっていなければならない。高速時訓練、緊急時訓練により、運転操作スキルの限界を体験し、それに対する対処方法を習得しておく必要がある。

以上が望まれる運転者の条件であるが、ここではこれまでの教習課程でそれほど重要視されなかった (実際の運転では非常に重要な事項であるが)、安全運転スキルとその養成法について少し述べてみる。報告書においては安全運転態度、他者適応性の養成法についても述べているが、ここでは紙面の都合で省略する。

5. 安全運転スキルとその養成法

安全であろうとする心、交通に参加する他者に対する関心とともに、安全であるためのスキルを身につけていなければ、安全は確保できない。経験豊富な運転者は、毎日の運転の経験の中で、安全運転のスキルをいつしか身につけ、運転行動の中で無意識的にそれを生かしているが、青少年運転者の場合には、経験が不足していることによって、安全運転のスキルを身につけることもないままに、毎日の運転をしている。

青少年運転者の場合にも、当然、安全運転のスキルを習得していなければならず、そのために、安全運転のスキルを組織的、体系的に教育することによって、経験不足からくる欠点を補うことが可能である。

ここで述べる安全運転のスキルは、車を操作する動作系のスキルを意味するのではなく、運転時の心のコントロール、運転に特有な情報処理過程、即ち、外的環境の必要情報の摂取、判断、意志決定などの精神的スキル (mental skill) を意味している。

安全運転スキルの一面、特に認知のスキルについてのみ、ここでは触れてみよう。

事故の主原因は運転者の“発見のおくれ”“判断の誤り”にある。普通乗用車とライトバンの運転者の事故原因 (第3原因まで) の構成比を分析すると、“発見のおくれ”が事故原因として、全事故の8割弱に関与しているし、“判断の誤り”が5割弱(6)に関与している。

“発見のおくれ”としては、気づいたときにはどうしようもない近さにいた (認知距離)、脇見していた、視界不良 (他車により、建物によりなど) などがある。“発見のおくれ”で極端な場合には、衝突してから始めて気づいたというようなこともあるが、多くの場合は、横方向からのパートナーの出現を頭に入れていなかったり、前車の停止に気づくのがおくれた場合である。

外にあるものを受動的に見て、そして存在に気づくということももちろんあるが、安全運転にとって必要なことは、自分に関係のあるものを「積極的に見に行く」「確認しに行く」という心の働きである。そのためには、「この状態では何を見に行くことが必要か」という、認識のための母型をもっていなければならない。

米国の運転者教育では、映画を用いて「何を見るか」「どう見るか」の訓練が行われているし、西ドイツでは、小学校での自転車教育で、交通事故の隠れた部分に何を見るかという訓練を、映画とスライドを用いて行っている。これは運転時に次々と変化する事態で、次の瞬間に何が起こるかを考え、それに対処するために心を準備し、必要な情報を見ようとする訓練といってもよい。

脇見の分析を行うと、車外への脇見 (店をさがして、通行人に気をひかれて、看板に気をとられて、他の事故を見ていて) と、車内での脇見 (窓のくもりをふいていて、座席から物が落ちたのでそれに気をとられて、飛びこんだ虫に気をとられて) がある。気をひかれる対象が出現すること、それに注意が向かってしまうことの危険性を知って、2秒以上は運転以外のことに注意を向けないというように、自分の心をコントロールする以外に解決の方法はな

い。2秒以上前方の情報をとることなしでいた場合、事態がどれだけ変化するかを映画で示したり、実際の運転状態で体験させ、いかに危険なことであるかを体験させるのも一方法である。

脇見とはいえないが、運転のために必要な情報を見にいて、いまひとつ重要な情報を見落してしまったというケースも、事故のなかにならある。例えば、右左折して一方通行道路に入るときに、運転者の注意は、一方通行で車がやってくる方向の情報をとりがちである。それは当然必要なことであるが、それに注意が集中した結果、反対方向から走ってくる自転車や歩行者を見落とし、ひっかけてしまうということがある。このような落とし穴となる事態では、何と何を見にいかねばならないかというような、目くぼりのスキルが必要なのである。

これは事故や危険の体験をする以前に、体系的に教えることでもあり、また、教えておかなければならない事からでもある。

米国では、運転者の初心者教育、再教育にSmith-Cummings法を用いて、認知スキルを訓練することが行われている。

この方法は5原則からなっていて、

- 1) 前方遠くを見ること
直進し、右左折するとき、進行する道筋の前方を出来るだけ遠く見ること
- 2) 全体的に見ること
対象を詳細に見ることを避け、たえず交通状況全体をできるだけ十分に包括的に知覚するよう試みる
- 3) 目くぼりを頻繁に行うこと
少なくとも2秒毎に目を動かし、各5秒毎にミラーを見ること
- 4) ポジションを適切にとること
いつも危険を考慮に入れ、危険が出現しても安全に避けられるポジションを取っておくよう試みる
- 5) 見られるよう考慮すること
他の車や歩行者があなたを見たということが確かになるまでは、相手にハンドルやブレーキ操作を期待してはじめて事故が避けられるような運転はしないこと

運転の安全を確保するためには、認知スキルが最も重要であるが、Smith法のように、実際の目くぼりなどの具体的方法を教えることと、直面する事態の意味と次に起こる可能性を考慮に入れて、その事

態で見るべきものを見にいくというような認知母型を形成することが必要である。

6. 幼児から成人までの体系的交通教育システムの重要性

「望まれる運転者の条件」として、A. 自己コントロールと自己の客観視、B. 遵法精神、C. 安全運転態度、D. 他者適応性、E. 安全運転スキル、F. 運転操作スキルをあげた。

運転者教育訓練の時点に、これらすべてを一時期に習得させようとしても、それが不可能であることはいうまでもない。運転者教育訓練の時点では、一定の時間の中で、直接車を動かすことにかかわる運転操作スキルの習得、直接車の運転にかかわる法令の知識、そして、安全運転に必要な精神的スキルを教えることは可能であるが、それ以外の項目、A. 自己コントロールと自己の客観視、B. 遵法精神、法に従おうとする基本的態度、C. 安全運転態度、D. 他者適応性などは、短時間で付け焼刃的には教育できるものではない。E. 安全運転スキルのかかりのものも含めて、幼児期から基本を形成し、小学校、中学校、高等学校と、その基本を積上げ強化し、幅を広げ、深みをつけて、運転の練習をする以前に、すでに完成されていることが必要なのである。

この基盤なしには、いかに運転者教育に力を入れ、免許試験でテストをしようとも、安全な運転者、車社会に適合した運転者を養成することは、絶対に不可能であると断言できる。

Cは安全運転態度と書いてきたが、学校における交通教育では安全態度形成として、安全であろうとする基本的態度の養成を考えればよい。Eは安全運転スキルとしたが、これも自分が歩行する場合、自転車に乗る場合に、積極的に危険源を見つけにいく心の働きを養成したり、適切に判断する訓練をするなど、学校における交通教育の中で多くのことが可能である。

以上みてきたように、大人になれば必ず免許を持ち、加害者になる可能性をもってくるということを考えれば、人に危険を加えたり、迷惑をかけたりに脅威となったりしないためには、幼児の時代から適切に交通に参加でき、安全に振舞え、交通社会に貢献できる人間を、長期間かけて養成していく必要がある。それが、子どもたち自身が安全に生きることもつながり、社会における対人関係の基盤を

作るなど、明るい社会、健全な社会を作ることに役立つことになるのである。

今日の日本の学校における交通安全教育は、幼稚園児から運転免許適齢期までの連続性をもった、継続的、体系的なものであるとはいい難い。幼稚園と小学校では被害者にならないためと、ルールを守るための安全指導ということで、ある程度交通安全教育に時間がとられているが、車に関心をもちだし、しかも被害者の立場から加害者の立場に転化する高校生や、その前段階の中学生に対する交通安全教育は、日本では穴があいてしまっているのが現状である。

米国ではK-12交通安全教育プログラムが作成され⁸⁾、高等学校における運転者教育はその中に組み込まれ、交通安全教育の総合化、体系化に成功している。この場合のKはKindergarten(幼稚園)のKであり、12とは12学年、即ち、日本の高校3年生にあたり、Kから12学年までの一貫化したプログラムということである。

西ドイツでは、幼稚園から10学年(日本の高校1年)までの一貫した交通教育体系が確立し、優れた交通教育の教科書が作られている。15歳でモーフア、モベットの運転免許がとれるので、このプログラムの中には、当然モーフア、モベットの運転者のための安全運転訓練も組み込まれている。

西ドイツでは、交通安全教育ではなく、交通教育という概念が提起されている。

交通教育という場合には、人間生活の中で、「衣食住」と並んで基本要素となる「移動」を中心とした考え方が展開される。生徒たちは生活を営む人間として、都市、交通、コミュニケーションの中での位置づけを学び、人間のかかわり系としての交通行動を理解していく。それだけでなく、交通をどのように構成するか、都市構造と交通とは、国内-国外の交通のネットワークとは、エネルギー問題、公害問題とはなど、社会的-経済的課題も学ぶ。また、身近な道路交通での車の力学、力の伝達など、自然科学的-技術的内容や、交通に参加する人間の特質についての問題は青少年の興味をかきたてずにはおかない。このような広汎な交通についての理解が得られ、その中で交通安全の意味が教えられたときに、交通安全への心的傾向性は本質的なものになる。暴走族問題もこのような形で解決されるべきであるし、青少年の交通社会への導入もこのような形で行われるべきであろう。

7. おわりに

以上、われわれは今後の日本における青少年の交通教育のあるべき姿と、青少年交通教育に対して中央研修所が果たすべき役割について考察を加えてきた。

中央研修所が、運転者研修実施機関、指導者養成機関、交通教育研究機関として、今後の理想的交通社会形成の上で果たす役割は非常に大きなものがある。充実した中央研修所の早期実現、さらには、その上に展開されるであろう「交通大学」構想^{10) 11)}の実現化が強く望まれるところである。

参考文献

- 1) 青少年の交通安全教育報告書、国際交通安全学会、昭和56年3月
- 2) 昭和55年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況、第94回国会(常会)提出
- 3) 国際交通安全学会004プロジェクトチーム：暴走族と高校生に見る車接近の背景要因の研究、IATSS review Vol. 3, No. 1, p.p. 22~36, 1977
- 4) 初心運転者の実態に関する調査報告書——初心運転者の違反・事故の実態およびこれと免許取得時の成績評価等の相関——、自動車安全運転センター、1979
- 5) 自動車の安全運転に必要な高度の技能・知識に関する研修の研究報告書、国際交通安全学会、昭和54年3月
- 6) 長山泰久：安全運転のためのスキル——“状況を読む”とは——、大阪府安全運転管理者等講習教本、昭和56年
- 7) Marek, J. and Sten, T. : Traffic Environment and the Driver——Driver Behavior and Training in International Perspective——, Charles C. Thomas, 1977
- 8) Smith, J. Jr. and The Mesa Project : Building a K-12 Traffic Safety Education Program, 1977
- 9) Walter, K. und Wuhner, H. : Welt des Verkehrs, Bd I-IV, 1971-1980
- 10) 長山泰久：「交通大学」設立を提言する、朝日新聞論壇、昭和52年8月2日
- 11) 国際交通安全学会004プロジェクトチーム：交通専門官養成機関の設置構想、IATSS review Vol. 4, No. 2, p.p. 84~92, 1978