

わが国の子どもの交通安全教育の問題点

新井邦二郎*

本稿は、幼児・児童を対象とする日本の交通安全教育の現状の分析とそこでの問題点・改善点を明らかにすることを目的としている。車の数も少なく道路交通もあまり複雑でない時代に確立した交通安全教育が基本的にこんにちまで大きな変更なしに続いてきている。そうした日本の交通安全教育について、教育目標、カリキュラムの内容、教材・教具、教育方法、教育施設、指導者養成の諸点にわけ、検討を行った。

A Consideration of Traffic and Safety Education in Japan

Kunijiro ARAI*

The traffic and safety education for preschool and elementary school children in Japan was established at the time of much fewer vehicles than now. It has been continued with almost no reform. This paper examined goals, curriculum, teaching materials, teaching methods, institution and training systems of instructor in the present traffic and safety education and pointed out the reform and improvement of them.

はじめに

教育は、その国の文化や人々のメンタリティと深く関係するので、一度システムとして確立されると、それを変えることは非常に困難となる。かつて車の数もまだ少ないころにスタートした交通安全教育と、現在の高度に複雑化した交通状況下の交通安全教育とは、大きく変化してよいはずなのに、それほど大きな違いが見出だせない。本稿では、幼児や児童を対象とするわが国の交通安全教育の的を絞り、時代の変化の中で、こんにちの交通安全教育に解決が求められている問題の全般的な掘り起こしを行い、それらについて一定の提案を示したい。

幼児や児童の交通安全教育の諸問題を検討するにあたり、時代の変化の具体的内容として考慮すべき主な諸点は以下のとおりである。

①車やバイクを運転する人が特定の人に限られず、現在の幼児・児童の大半が将来、車やバイクを運転する立場になる。

②各家庭においても、大半の両親や家族が車やバイクを運転している。

③車やバイクの数が飛躍的に増大し、道路上での交通法規も複雑化し、それらを運転する人に求められるものは、単に運転の技術だけでなく、運転する者どうしの意思の交換を含む社会的スキルである。

④かつては年長者から教えられた交通の知恵が、子どもの数が少なくなり、また子どもたちが遊びのために群れる空き地も少なくなったため、年少者に伝承されにくくなっている。

⑤子どもの遊び経験が、ハイテクノロジーによるコンピュータゲームにシフトしてきている。

⑥両親や教師自身が、現代の複雑になった交通状況に即した交通安全教育を子ども時代に受けた経験が少ないので、現在、子どもたちにどのように教えたらよいのか、わからない。すなわち、「車に気をつけて」程度の教育しか受けていない両親や教師が

* 筑波大学心理学系教授
Professor, Institute of Psychology,
University of Tsukuba
原稿受理 1996年8月20日

らは、それ以上の教育を期待できにくい実情がある。

以上の諸点を踏まえつつ、幼児・児童を対象としたわが国の交通安全教育について、教育目標、カリキュラムの内容、教材・教具、教育方法、教育施設、指導者養成の諸点にわけ、検討していきたい。

1. 幼児・児童の交通安全教育の目標

幼児・児童を対象とする交通安全教育の目標は、大きく分けて、次の二つがある。

①子どもを交通事故の犠牲にしない

子どもの交通事故のほとんどに、子どものミスが大なり小なり絡んでいる。子どもの本性からすると、子どもは本来ミスを犯すものと考えたほうがよいかもかもしれない。そのミスをなるべく少なくし、決定的場面でミスを犯さないように導くのが、幼児・児童の交通安全教育の大きな目標である。

②現在および将来のよき交通社会人を育てる

歩行者として道路デビューした幼児も、やがて三輪車や自転車を使い、さらに長じてはバイクや自動車に乗り、本格的に交通に参加していく。歩行者および何かしらの乗り物の乗り手として交通に参加する幼児・児童に「道路とは何か」「交通とは何か」を教え、よき交通参加者に育てるのも、幼児・児童の交通安全教育の大きな目標である。

これらの目標について検討してみよう。

年齢が高くなるにしたがい、事故の被害者になるだけでなく、加害者になる可能性も大きくなっていく。それゆえ、幼児・児童とはいえ、①の「被害者にならないための教育」のみを取り上げ、②の「よき交通社会人を育てるための教育」を軽視することは、将来の交通社会の担い手をつくる教育として不十分であることは明らかである¹⁾。まず、これまでの幼児・児童の交通安全教育の実践と研究が、①の「被害者にならないための教育」に偏り、②の「よき交通社会人を育てるための教育」を十分に汲み上げてこなかった点は率直に反省しなければならない。

さらに、上記の①の「被害者にならないための教育」と②の「よき交通社会人を育てるための教育」の内容は、まったく別ものというわけではなく、相互にある程度の関連を持たせる必要もある。その視点から見ると、①の「被害者にならないための教育」の実践には、さまざまな問題点が出てくる。そのうち最大の問題は、「被害者にならないための教育」の力点を、保護に置くのか、それとも指導に置くのかについてである。この問題は、これまで長い間、

検討されることなく、あいまのままこんにちまでに至っている。一般的には、低い年齢の子どもほど保護の観点をより必要とするが、年齢が高くなるにつれて、指導の観点を大きくしていかなければならない。しかし、子どもと高齢者は、その能力が低く見積もられ易いためなのか、保護だけの対象となるケースが多い。

たとえば小学校の通学路の主要な交差点や横断歩道での「交通指導員」（特定の職種としてでなく、一般的な名称として用いる）の役割は、事故に直結する決定的な場での子どものミスを防ぎ、安全に道路を渡る方法を指導することにあるはずである。しかし、「交通指導員」が居ながら事故が発生した場合の非難の大きさを考慮したとしても、そこでの「仕事」は保護に偏りすぎるのが実際である。仕事の様子を観察していると、「交通指導員」は子どもたちの横断行動についてすべて指示を出し、子どもたちはただそれに従えばよい状態に置かれる。子どもたちの目や耳、頭は「交通指導員」のほうに向いて、実際の道路には向けられていない。指導的要素はまったく見られず、保護が100%である。保護は、それを受けないと安全が確保できないときに行われるべきであるが、しかし保護のもとでは自分の安全を守る力が子どもにいつまでも身に付かないというマイナスの面があることを認識すべきであろう。

同様なことは、集団登校についても言える。これまでのところ、集団登校の子どもの列に車が飛び込み、多数の犠牲者が一度に出たことを重く見て、集団登校を止めた小学校の例はあるが、集団登校のもつ教育上の問題点を考慮して止めた小学校はほとんどない。集団登校は、6年生や5年生の上級生がリーダーとなり、下級生を守りながら、子どもたち自身の手で交通安全を確保するシステムであり、一見よきそうに見えるが、しかし実際には、下級生は上級生の背中を見て、歩いたり止まったりするだけで、交通社会に生きる知恵が身に付くような経験は得られない。青信号をギリギリで渡り始めた上級生の後について、下級生が信号が赤になってもアリの行列のように渡る集団登校の例をときに見かけるが、「赤信号、みんなで渡れば怖くない」を地で体験できても、個人として道路の様子を知覚・判断し、適切な交通行動を決定するような大切な経験をもつことができないことは明らかである。リーダーになるまでの4、5年間、このような状況で毎日学校に通うことは、上記の「交通指導員」の場合と同様に、交通

を学ぶせつかくのチャンスを奪われているという点でマイナスであるばかりではなく、たとえば小学校で交通安全教育を行っても、交通の厳しい状況と直接向き合っていない子どもたちには、それを自分のこととして受け止めることが難しくなるといふ点から見てもマイナスと思われる。

以前横断歩道の近辺に黄色の旗が備えられ、横断するときそれを利用することが勧められたことがあった。横断するときの子ども姿の被視認性が高まる利点はあるものの、黄色の旗さえ持てば車やバイクが止まってくれるという短絡的反応を生み易く、それゆえ事故がかえって起きることから、その後廃止に踏み切ったところがほとんどである。この黄色の旗は、子どもを保護するために発想されたものであり、子どもに自分の命を守る知恵を身につけさせようという意図のもとに生まれたものではない。このように、「被害者にならないための教育」においても、保護だけで指導の要素がまったく含まれないものは、改善もしくは廃止を検討すべきであろう。

2. 交通安全教育のカリキュラムの内容

生涯にわたる交通安全教育のなかで、幼児・児童の交通安全教育は、どのような位置を占めているのであろうか。交通への参加の態様としては、歩行者および自転車に限定されるであろうから、歩行者教育や自転車教育が本格的に開始される時期である。これらの教育の細かい内容については、別稿に譲るが²⁾、本稿で問題とすることは、これらの教育カリキュラムの基本的内容についてである。

歩行や自転車、車やバイクなどのすべての交通参加の態様に共通し、かつ生涯にわたる交通教育の基本となるような重要な内容は、次のようなものであろう。

①自己責任

小さな子どもとはいえ、その判断や運動能力の範囲内において交通の場での役割と責任があることを学ぶ。

②危険の認識と発見

自分の感情や認知・行動も含めて交通の場においてどのような危険があるかを認識し、その発見や予測の仕方を学ぶ。

③交通における自分と他人との関係と社会的スキル(社会的やりとりの技能)³⁾

道路交通は、自分だけのものではなく他者との関係が重要であることを学ぶ。他者に向けてアンテナ

を張り、他者の意図を読み取るとともに、自分の意図も明確に示し、相互に納得のいくような形で交通行動を選択していくことを学ぶ。

以上のような内容を、生涯にわたる交通安全教育の最初の時点から位置づけ、生涯にわたって教育していくことが必要であるし、重要であろう。しかしわが国の交通安全教育は、青年・成人を対象とした車やバイクの教育の場合も同様の傾向があるが、特に子どもを対象とした歩行者や自転車の安全教育の場合は、それぞれの交通への参加の態様に対応した個別の技能やそれにかかわる交通ルールについては十分にとりあげるが、上記したようなすべての交通参加の態様に共通し、生涯にわたる交通教育の基本となるような内容を積極的にとりあげてこなかった。たとえば、これまでの歩行者教育は、道路の右側を歩くこと、道路を横断するときは信号のある所や横断歩道を渡ること、急な飛び出しや斜め横断は危険なことなどを、主たる内容としている。そこでは、歩行についての交通ルールと歩行の仕方についてはとりあげられているが、歩行者の自己責任や歩行時の危険の認識、歩行における自分と他人との関係や社会的スキルについては、とりあげられていない。このことは、自転車の教育についても同様である²⁾。

このようにわが国の交通安全教育は、交通参加の態様に応じた個別的教育プログラムを持っているが、それらの個別的なものを越えた形での一般的な交通安全教育を持たないと言えよう。このことは、幼児・児童の交通安全教育が歴史的に「事故の犠牲者とならない」ことに重点を置き、「よき交通参加者を育てる」ことを意識してこなかったこと、およびそのシステムが大きく変更されることなくこんにちまで続いてきたことに原因があると思われる。現在では、各年齢段階での交通安全教育をばらばらに切り離すのではなく、系統性や一貫性を持たせ、重要な内容はラセン型に何度も繰り返し徐々に深めながら教育を行うことが重視されているのであるから、ライフサイクルの最初の幼児・児童の交通安全教育の内容についても、真剣に検討し、大きな改善を行わなければならないであろう。

また、乗用車保有の家庭が大半となって、幼児・児童が家族の運転する自動車に乗車する機会が増大しているが、これについても積極的にとりあげられていない。走行時の子どもの座席位置と方法、シートベルト着用の重要性、走行時の注意事項(手や顔を外に出さない、ゴミを捨てないなど)だけでなく、

自動車の中から歩行者や自転車を見て、どのような歩行者や自転車が自動車と調和がとれているか、ないかを観察学習する良い機会となるので、そうした視点からの内容も教育にとりあげる必要があるだろう。

3. 交通安全教育の教材・教具

幼児・児童を対象とする交通安全教育に使用されている主な教材・教具は、絵本、スライド、映画、ビデオ、紙芝居、腹話術などであり、このうち家庭では絵本やパンフレット、ビデオなどが中心となるが、ここでは絵本などの印刷教材を中心に検討したい。

現在、幼児やその保護者向けに、たくさんの交通安全教育教材が発行されている。全日本交通安全協会を発行元にして総務庁交通安全対策室監修による『いのちをまもる－3歳前後児の交通安全教育－』、『いのちをまもる－4～5歳児の交通安全教育－』、『いのちをまもる－入学前の幼児の交通安全教育－』の3部作が、さらに幼児交通絵本普及版として『母と子の交通安全ブック』などが一般に発売されている。また、日本交通安全普及協会を発行元にして総務庁交通安全対策室監修・警察庁交通局指導による『こうつうあんぜん絵本』、『こうつうあんぜん絵本・3歳児向け「みち」、4歳児向け「しんごう」、5歳児向け「あんぜん」』の3部作、総務庁交通安全対策室監修による『こうつうあんぜんってなあに』などがやはり一般に発売されている。このほかにも幼児向けには多数の交通安全絵本が発行されているが、小学生対象のものは、主に新入学児童を対象にしたものが数点発行されているのみである。ただし小学生には、自転車の乗り方の保護者向けの指導資料が新たに加わる。

これらの絵本は、普通の絵本と同様に、母親が読み聞かせながら安全のポイントを子どもに理解させる形をとる。このほかに、幼児向けの場合、「ぬりえ」や「ノート」、「パズル」などの作業を通して学ぶ形式も考案されている。たとえば、『ルールくんとマナーちゃんの「ぬりえ」』、『こうつうあんぜん「ぬりえ」(おやくそく)』、『おかあさんと子どものこうつうあんぜんノート』、『ジグソーパズル』などが日本交通安全教育普及協会から発行されている。

これらの交通安全絵本は、1点1点を見る限り、たいへんわかりやすく作られ、保護者としても利用しやすいものになっている。特に、文章はこれ以上

にない簡潔な形で述べられ、絵も子どもの興味を引きつけるものに工夫されている。しかし、これらの絵本教材は、幼児や保護者により広く利用してもらう意図の下に作られ、価格も最多販売価格が一部100円程度で、高くとも約300円程度であり、そのため個別的主题に絞って手短かにまとめられている。それゆえ、それらの幼児向け、児童向け絵本をたくさん寄せ集めても、体系的な交通安全教育にまで昇華していかないという問題点を持っていると言わざるを得ない。

とりわけ、先に触れた生涯にわたる交通安全教育において必要かつ重要な内容として取り上げるべき、「自己責任」「危険の予測」「他者とのやりとり」などを含むものは、ほとんど見当たらない。その点で、ドイツのADACが編集した『交通の世界』を手本にして企画作成された『交通社会への参加』は、わが国の交通安全教育の印刷教材として画期的なものと評価できる⁴⁾。この教材は、幼稚園編、小学校低学年編、小学校高学年編、中学校編、高等学校編の5部から構成されている。本稿の年齢対象である幼稚園編は「はじめてのひとりあるき」という副題が付けられ、幼児が初めて一人で歩く場面で出会う交通経験を中心に取り上げられ、同じく小学校低学年編は「歩く 止まる たしかめる」の副題が、小学校高学年編は「ヒロシ君の危険な体験」の副題が付けられ、子どもの日常活動や交通の各場面での交通安全のポイントとともに、「自己責任」「危険の予測」「他者とのやりとり」などの諸点もおおよそ述べられている。価格も各部750円であり、頁数もいずれも約50頁以上となっている。このような本格的な交通安全の印刷教材が、幼児・児童用に作成されたことは、わが国の交通安全教育の一つの進歩であるが、これらが学校や家庭で広く使用され、そのなかでいつその改善を重ねられていくことが期待される。

今後、コンピュータの発達にともない、絵本以外の伝達メディアの検討も重要となる。イギリスでは、ビデオだけでなくコンピュータソフトによる交通安全教育教材がすでにいくつか開発されて市販されており⁵⁾、今後日本でも、幼児・児童を対象とする交通安全教育においてもコンピュータソフトの積極的な開発が期待される。

4. 交通安全教育の方法

教育の方法は、その内容とは無関係ではないので、

ここでの記述はこれまでのことと一部重複せざるを得ないが、わが国の幼児・児童を対象とする交通安全教育の方法としての大きな問題点は、「教育」というよりも「しつけ」の面が強いことである。子どもの交通行動に対して、「こうしてはいけない」「こうしなければいけない」ことを強調する教育は、「しつけ」であり、「教育」とは言えないであろう。なぜなら「教育」とは、単に行動の善悪だけを伝えようとするものではなく、なぜそのような行動をとることが必要なのかについて、気づかせ、考えさせるものであるからである。幼児・児童期の交通行動の「しつけ」の必要性や重要性を否定しないが、行動の善悪だけを伝えようとするならば、前項で見たように交通安全教育が、一般性に欠けた融通のきかないものにとどまってしまう⁶⁾。このように幼児・児童を対象とする交通安全教育が「しつけ」に大きく偏ってきた大きな理由は、またしても子どもが事故の被害者にならないことを最大の主眼としてきたためと考えられる。

また、子どもの交通安全教育が「しつけ」中心に展開されることの問題点として、交通安全教育が狭い「道徳教育」に変質し、子どもが交通安全教育に興味を持つことが困難となるばかりではなく、「交通安全教育アレルギー」を小さい子どもにインプリンティングしてしまうことがある。『さるかに合戦』はじめわが国の童話のほとんどを道徳的に彩りして幼児向けの絵本がつくられた時代がかつてあったが、「真の童話を子どもたちに」の合い言葉のもとに大きく批判されるなかで次第に廃れ、こんにちでは道徳的に変質させられた童話は子どもや親の支持を失っている。これと同様の運命にならないように、交通場面での善悪の「しつけ」を主な内容とする現在の交通安全教育は、早急な改善を要していると言える。

幼稚園・保育所や小学校では地元の警察が出張して人形の飛び出し実演や腹話術を用いて、春や秋の全国交通安全週間などの時期に交通安全教育を行っているところが多い。これは、そこでの交通安全教育の内容が、前述したような自動車からの防御という狭い内容に限定されることが大半であるという問題を含んでいるが、子どもの興味を十分に引きつける点で、教育の方法としてはたいへんすぐれている。教育の内容をいっそう広げ、生涯にわたる交通安全教育の本質的内容をうまくとりあげる形での実演や腹話術の工夫は、今後いっそうの教育効果を生み出

すであろう。このような「しかけ」をもつ交通安全教育を幼稚園・保育所や小学校の常勤スタッフに期待することは困難であるかもしれないが、紙芝居やペープサート、劇などが得意なスタッフも多いので、それらを活用した交通安全教育が期待される。

しかし実際のところ、最も頻繁に行われているのが園長や校長などの管理職職員およびクラス担任からの交通安全についての講話であろう。当該施設の関係者や近隣での交通事故を話題として、交通安全の重要性を強調する例が多い。この種の交通安全教育には、実は改善すべき点が多いのである⁷⁾。その第一は、卑近の事故事例をとりあげるが、その事故の分析が皮相的、一面的な場合が多いということである。最も粗末な例になると、「となりの学校の子どもが、自動車にはねられ、大けがをした。車は怖いので、十分に気をつけましょう」といった類いである。卑近の事故の話は、要は車やバイクが怖い物だという印象作りのために、持ち出しているにすぎず、その事故を教訓に何を学んでほしいのかという具体的な内容がでてこない。たとえ少し具体性のある内容がでてきても、「信号をよく見て道を渡りましょう」といった当の事故の直接の原因とは無関係な一般的な話で終わってしまう。このように精神論の次元で講話が行われる例が多い。第二は、交通ルールを守っていない子どもを目撃した話をして、その子どもたちを教師の言うことを聞けない悪い子と決め付け、「悪い子が事故に遭う」ことを強調する講話の例に見られるように、事故を「おどし」として用いる点である。交通事故の怖さを教師の言うことに従うようにするための手段として用いているにすぎない場合が多い。子どもたちは、自分たちを悪い子と見なし、事故に遭っても仕方がないと決め付けられるような話を内心では決して快いものとは思わず、交通安全教育に対するアレルギーをますます強めていってしまう。各種の調査でも⁸⁾、学年が高くなるにつれて、交通安全教育について好ましく思わない子どもが増大しているのには、こうした粗末な教育が交通安全教育の名の下に行われている事情もあるのではないかと。以上のように管理職職員やクラス担任が日常的に行っている交通安全の講話は、昔と変わらず、こんにちでも改善や工夫の動きがあまりみられない。

では、教師の日常的な交通安全講話が子どもに真に役立つようにするには、どのように改善したらよいか、このことについて考えを述べたい。

まず、事故を紹介するときは、事故は怖いという印象作りをするためではなく、その事故から何を学べば子どもが事故に遭うことも少なくなり、現在および将来の交通参加者として役に立つのかについて具体的な内容をとりだすことを勧めたい。教育の対象が小さな子どもだからといって、事故分析の結果から得られる教訓をすべて「交通ルールやマナーを守る」ことに狭く矮小化するようなことをしないことが大切である。車やバイクの運転者の不注意、車やバイクの特性の理解、道路上での言語的・非言語的コミュニケーション、自己責任、危険の予測、道路の形状など、交通のさまざまな側面について事故の結果から教訓を取り出し、子どもにわかるように話をしていただきたい。

次に、交通安全教育では「良い子、悪い子」というように単純に道徳に結び付けられないことである。交通安全教育が道徳と無関係ではないが、道徳のなかに押しとどめられると、交通の見方が狭いものになる。この視野の狭さを避けるために、「交通安全教育」ではなく、「交通教育」の言葉を子どもに対しても選択的に用いている人もある。こんにちの時代、旧来の「たてまえ」を打ち壊し、私的空間のみならず公的な空間においても「ほんね」で行動することを願望する人が多いなかで、人々のあいだで最小限、共通了解として必要な「たてまえ」に基づく道徳ではなく、「ほんね」に基づく常識ではないだろうか⁶⁾。その意味で、幼児や児童の交通安全教育のなかで、「良い子、悪い子」という表現を安易に使うことを慎み、基本的には自他の生命や存在、生活の尊重を出発点とする常識に沿った別の表現の開発と使用を勧めたい。

最後に、「交通ルールを守らない子は、事故に遭う」という半ば脅迫めいた表現は、「百害あって一利無し」であると主張したい。子どもたちは、その後、交通ルールを実行しないたくさんの人間を目撃し、その多くが事故に遭わないことを知るようになる。その時、先ほどのような厳しい表現を使って子どもに迫った大人たちに不信感を持つばかりでなく、その後の交通安全教育全般に対しても疑問を持つ。しかも、「おどし」を受けた記憶はずっと残り、交通ルールそのものにもネガティブな感情が汎化していく。事故に遭わないようにするには、どういう頭や心・体の使い方をしたらよいかに気づかせたり教えたりして、講話後の子どもの心の余韻として「おどし」や「恐怖」が残らないように配慮するべきで

ある。

交通安全教育の方法についての以上の議論は、家庭での交通安全教育を行うに当たっても、十分にあってはまるものばかりである。日本の両親の多くが、子どもに対して、幼児であろうと高校生であろうと、「車に気をつけて」程度の言葉がけぐらいしかできない現状は、なんとか改善していかなければならない。「気をつけて」程度の言葉がけは教育と呼べないかもしれないが、しかしこれがわが国の現実である。この現状を変えることは非常に困難なことと思われるが、少しでも具体的な内容のある交通安全教育を家庭が実行するように手助けするには、次のような点が役に立つであろう。

まず家庭のなかで利用できるような本格的な教材の作成・普及が必要不可欠となる。このことについては、すでに触れたので、ここではこれ以上立ち入らない。次は、地域の公民館で行っている幼児・児童の保護者向けの家庭教育講座のなかに交通安全の講義を最低一本含めるように国や都道府県、市町村にはたきかけることである。以前、同和教育が文部省の後押しで公民館の家庭教育講座の一部に長い間、とりあげられたことがあった。国をあげて交通安全教育を実現するためには、行政の末端の事業の見直しも必要となろう。

5. 交通安全教育の施設

交通安全教育の場所は、園や小学校および家庭に限られない。交通公園も、幼児・児童を対象とした交通安全教育の場所である。この交通公園は、広い敷地を擁し、車やバイクの往來の激しい実際の道路の上ではどうしても危険を生じる交通行動を公園という安全な施設の中で体験できる利点をもつ施設であると言えよう。建設省の所管のもと、大半は各地方自治体によって運営されている交通公園は、全国にかなりの数が設置され、その目的は「主として児童の遊戯の用に供し、あわせて児童に交通知識及び交通道徳を体得させることを目的として設置し」、その運営は「利用者は中学生以下の児童とするが、幼児は付添人がある場合にのみ利用できるものとする。訓練された指導員をおき、または警察官の協力を求めて、各種の指導を行うものとする」（「交通公園設置運営要領」昭和37年8月通達）。

しかし、その役割が十分に発揮されてきたのかについて、疑問が多い⁹⁾。そこに交通に関連した施設があり、そこを訪れた子どもが何となく利用し、交

通の諸施設になじむ程度の機能しか果たしていない交通公園が決して少なくないからである。有能なインストラクターのもと、有効な施設や教材を使用し、適切な教育プログラムに沿って交通の実体験ができるまでに、至っていないというのが現状であろう。

交通公園としては、道路形状、道路付属物、安全施設などの静的な状況がシミュレートされるだけでなく、交通社会に参加する人たちが相互に関連を持ちあう動的な状況も的確にシミュレートされることが重要である¹⁰⁾。たくさんの人たちが訪れ、実際の道路と同じような人の混み具合が得られる交通公園の場合は、動的な状況のシミュレーションをクリアし、交通の社会的側面の学習可能性が得られるが、人の姿があまり見えない閑散とした交通公園の場合は、公園というイメージからそれほど離れていないにしても、本来の交通公園としての機能を果たすことは非常に難しくなる。地域に後者のような交通公園が見られる場合は、それが宝の持ち腐れにならないように、地域のなかから運営等の改善を求めていく必要があるだろう。

また、静的なものにしる動的なものにしる状況をシミュレートするだけでなく、シミュレートされた状況において、どのような交通行動が求められるのか、そのためにどのような頭と心と体の使い方が必要となるのかを気づかせ、教えてくれるインストラクターの存在がたいへん重要である。交通公園の施設や設備・道具等の管理だけでなく、日常の教育プログラムの作成や特別のイベントの企画などができ、普段から子どもたちにきめ細かく触れ合うこともできるようなインストラクターの養成も急務である。

さらにインストラクターの仕事をサポートする地域の支援組織づくりも重要である。地域の警察、教育委員会、PTA組織などの公的な支援組織は言うに及ばず、子どもの交通や教育に関心をもつ人々のボランティアによる支援組織づくりも重要なポイントとなるであろう。

交通公園と性格は類似しているが、やはり体験型教育の施設である交通研修センターが都道府県および警察を主体として作られている¹¹⁾。「聞く、見る、体験する、楽しく学ぶ交通安全」などを趣旨としたその施設の実際の名称はさまざまであるが、富山県の交通公園交通安全博物館はじめ、山口県の交通総合センター、三重県の交通安全研修センター、栃木県交通安全教育センター、群馬県総合交通センターなど、いくつかの県にすでに設置されている。これ

らの施設は、子どもばかりでなく、あらゆる年齢層を対象としているが、子どもの交通安全教育も強く意識して運営されている。国としては同様の施設を茨城県のひたちなか市の安全運転中央研修所の中に「附属交通公園(少年交通安全研修施設)」の名称で設置している。これらの施設に共通するのは、交通公園と同様の屋外施設を持つばかりでなく、コンピュータによるシミュレーション学習装置を屋内に設置しているところである。

これらの装置は購入時だけでなく、その維持にも高額の費用を要するが、子どもたちの人気は高く、さまざまなシミュレーション装置を自ら操作し、交通の模擬体験を行っている。現在は、シミュレーション装置の人気先行の傾向が見られるが、しかし実際のところ、それらの装置から交通安全の知恵を学ぶものがどのくらいあるかについての具体的な効果測定がほとんどなされていない。体験後のアンケートも、大まかなものが多く、楽しかったかどうか、役に立ったかどうかなどを一般的に尋ねる程度のアンケートである。多少の費用を使っても、サンプル調査を実施し、きめ細かな効果測定を定期的にも実施することが求められていると言えよう。

以上、交通公園および交通安全研修センターの問題点を述べたが、共通している問題はインストラクターの資質と役割についてである。教える者と教えられる者という上下関係を感じさせたり、自分たちの管理する施設や道具を利用させてやるといった尊大な態度を示すようなインストラクターは失格であろう。また、昔の修学旅行で生徒が観光ガイドの後をただ付いて回るように、子どもの体験がインストラクターの意のままに動かされただけの表面的なものに終わっては意味が薄れる。子どもの自主性を生かしながら、参加する子ども一人ひとりが深い体験を総合的に持てるようなプログラムを作ったり、実行したりできるようなインストラクターが必要である。このことは、次の節の内容と深く関係してくる。

6. 交通安全教育の指導者の養成

現在、子ども対象の交通安全だけでなく、広く交通安全に通じ、他者に交通安全の考えや方法を「なるほど」と真に納得させることのできるような人材が強く求められている。幼稚園・保育所や小学校のクラス担任や管理職、交通公園や交通安全研修センターのインストラクターなどのなかにも、交通安全教育の指導者として十分に役割を果たしている人も

いるが、交通安全教育の専門家としてのレベルに至らず、素人感覚で仕事を行い、かえって有害な役割を果たしているケースも少なくない。

また、文部省や教育委員会が交通安全を学校で充実させようと意図しても、学校の中で実際に活躍できる教師が少ないために、具体化できないという局面も存在する。同様に国や地方自治体が地域での交通安全教育を振興しようとしても、そのために腕を振えるような人材が少ないために、暗礁に乗り上げる例も見られる。筆者が、家庭の交通安全教育力を高めるために提案した地域の公民館で交通安全教育講座を開設するアイデアも、実際にそれを担当できる人物が地域にいるかどうかという問題が足枷になると認めざるを得ない。今のところ、学校教員、警察の交通担当者、自動車教習所のスタッフなどがその候補となるが、交通安全教育の本質を理解し、それを人に話せるようになるまでには一定の研修が必要になるであろう。

国は総務庁や文部省、警察庁などの官庁が多額の交通安全教育予算を組み、また各地方自治体、各種団体も交通安全教育のために相当の費用を注ぎ込んでいるが、研修の発想が「広く浅く」というのが実態ではあるまいか。そうした普及コースとは別に、アドバンス(インテンス)コースをいくつかの種類設けるなどして、特定の個人を指導者にまで養成していく研修プログラムも必要である。それと同時に、高度の研修を受けた人が実際の交通安全教育で力をふるえるような柔軟な人事面での配慮も重要であろう。各種の社会・産業分野での交通エキスパートが職種として成立することが課題である。

現在、大学では工学や都市計画、経済学や経営学、法律や医学、心理学など、交通を専門的に研究する分野はあるが、交通安全教育については専門に研究する分野は存在しない。自分の専門から交通安全教育に関係する範囲内で、それぞれの研究者が交通安全に関心をもち発言をしている場合が多い。熊本大学教養部では平成7年度に授業科目「自動車交通の総合科学」を初めて開設し、学生から好評を得たのに勇気づけられ、8年度には「交通安全指導の総合講座」を組み、卒業後、職場や地域で「交通安全指導者」となれる正しい知識と技術を身に付けさせようと試みているが、これなどは画期的なことと言える。交通安全教育が大学の教育の中で本格的にとりあげられることによって、今後、学問としての整備もされていくであろう。

このように大学や研究所、官庁や民間で交通に関し研究し活動している人たちが力を合わせ、科学や学問の体系として交通安全教育を築いていくことが、交通安全教育の社会的位置づけをさらに確かなものにするだろう。もちろん、交通安全教育は机上の学問であってはいけないので、実践的科学として体系化され整備されていくことが望まれる。将来は大学において交通安全の専門(学科、学部)が設置され、本格的な指導者養成が行われていくことが期待される。

7. おわりに

子どもの交通安全教育というと、大人が子どもに交通ルールを守るように「しつける」イメージが強く残っている。本稿では、「しつけ」の重要性を理解しつつも、こうした古い形の交通安全教育がもつ限界をよく認識し、自他の生命や存在、生活の尊重という常識のうえに、自己責任、危険の予測、他者とのやりとりなどを加えた総合的な交通安全教育を、生涯教育のスタート時点である幼児・児童のときから実施していくことを強調した。

最後に二つの提案を試みたい。

このように交通安全教育の内容を広く捉えることを前提としたうえで、「英検」(英語検定)や「漢検」(漢字検定)に準じて、交通安全検定制度をつくってはどうかと思う。現在、「英検」や「漢検」の普及はめざましいものがあり、大学によっては一定レベル以上の「英検」や「漢検」の合格者には、英語や国語の授業を免除するところも現れてきている。また、大学での推薦入試や企業の採用時にも利用されている。交通安全検定の場合、実技を含めるかどうかは大きな問題であるが、とりあえず交通安全の知識や技能についてのペーパーテストによって、交通安全の理解度を検定するところから出発してもよい。小学校・中学校・高校で教える交通安全教育の効果測定としても役立つし、中学や高校で自転車やバイク通学を許可するときの判定材料にも使える。また、バイクや自動車を運転することを仕事とする職業の採用時の資料としても有用である。さらに、二輪車や自動車の免許取得時の学科試験にも有効とするようなメリットを与えるならば、交通安全検定が広く関心を呼び、交通安全教育の全般的な普及に弾みがつくであろう。

交通事故によりケガをうける幼児・児童の数は毎年、相当多くいる。そのなかには事故を繰り返す子

どもも含まれている。相手側の一方的ミスにより、事故が発生する場合もあるが、子ども側の問題—両親の教育も含めて—も存在していることが実は多い。そうした子どもや両親を病院や自宅に訪ね個別的な面接を行い、子ども側の問題点の解決や克服のためにサポートをするような交通カウンセラー（交通安全教育相談員）の制度ができないものであろうか。これが第二の提案である。交通安全は生涯に渡る人生課題であると同時に、子ども期の発達課題でもある。そうした課題をクリアできそうにない子どもを早期に発見し、その援助を行うことは、後年に起こす大きな事故による多大な社会的費用の支出を先行して軽減することになるであろう。

参考文献

- 1) 新井邦二郎「子どもの交通安全教育における家庭の役割」『交通安全教育』No.359, pp.8~11、1996年
- 2) 国際交通安全学会「新・自転車教育システムの研究」平成3年度研究調査報告書、1992年
- 3) 新井邦二郎「社会的スキル概論」『IATSS Review』Vol.21、No.1、pp.6~7、1995年
- 4) 交通教育読本策定委員会編（委員長長山泰久）『交通社会への参加』都市交通問題調査会、1993年
- 5) 国際交通安全学会「安全教育についての技術的側面からの研究」平成5年度研究調査報告書、1994年
- 6) 新井邦二郎「社会的スキルと交通法規・交通道德」『IATSS Review』Vol.21、No.1、pp.16~23、1995年
- 7) 新井邦二郎「古典的な交通安全教育は卒業していますか」東京都交通安全対策室『月刊交通安全だより』No.255、pp.2~3、1996年
- 8) 国際交通安全学会「高校生に対する交通教育の一方策」平成4年度研究調査報告書、1993年
- 9) 国際交通安全学会「交通公園の研究」昭和58年度研究調査報告書、1984年
- 10) 国際交通安全学会「少年交通安全研修カリキュラムの研究」平成元年度研究調査報告書、1990年
- 11) 国際交通安全学会「今後の交通社会に対応した交通安全教育に関する調査研究」平成7年度研究調査報告書、1996年