

子どものための学校交通教育

—ヨーロッパでの展開と日本の課題—

蓮花一己*

日本の交通教育の問題点とドイツでの展開を紹介した上で、子どもを良き交通参加者および交通形成者として育成する継続的な交通教育を提案する。教育テーマとしては、(1)地域コミュニティでの教育、(2)親からの教育、(3)合図と見せることの教育、(4)身体保護装置の教育、(5)社会的態度と社会的行動の教育、を取り上げている。さらに、日本での子どもへの総合的安全対策として、交通教育を中核とする日本版「子どもと交通」計画を提案するとともに、ボランティア組織など民間組織の活用も提言している。

Traffic Education in School

—The Development in Europe and the Problem in Japan—

Kazumi RENGE*

This paper describes the shortcomings of Japanese traffic education and then the development in Germany. A life-long traffic education is proposed to teach children for good road users and good formers of traffic system. As themes of education, we discuss (i) education in community, (ii) private education by parents, (iii) education of communication, (iv) education of passive safety devices, and (v) education of social attitude and behavior. Furthermore, a new project called "Children and Traffic in Japan" is proposed, in which traffic education should be a key component. Promoting initiative of volunteer groups is also an important tool for activating traffic education in Japan.

1. 交通安全教育の問題点

日本における子どもへの交通教育*1には基本的に解決されねばならない問題点が少なからず存在している(たとえば、国際交通安全学会、1988参照¹⁾)。とりわけ学校交通教育の主たる問題点は、第一に、子どもの年齢段階に応じた継続的な教育システムが不十分である点である。各段階、各分野での教育制度は個別には整備されているものの、幼稚園と小学校、中学校、高等学校という各年齢段階における子どもの交通課題も異なり、その能力も欲求も変化しているのに、教育内容や教育方法が質量ともに対

応できていない。

とりわけ低年齢層では、安全に力点が置かれるあまり、子どもへの交通安全教育の目標と内容が「いかに交通事故の犠牲にならないか」という点に焦点が当てられており、実質的に「被害者教育学」としての領域に留まっている。もちろん、住民の安全確保はすべての社会生活の基本であり、いつの時代においても、どの国においても最重要の課題である。しかし、学校での交通教育がどの年齢においても「被害者教育」に留まっていたら、健全な交通社会人を育成するという交通教育の目標を達成するには、き

* 帝塚山大学教養学部助教授・交通心理学
Associate Professor, Faculty of Liberal Arts,
Tezukayama University
原稿受理 1996年8月20日

* 1 ヨーロッパでは、交通安全教育とは呼ばずに「交通教育」と呼ぶ。内容として安全だけでなく、交通システムの成り立ちや交通に関わる環境問題などの諸側面が含まれているからである。本論文でもこれを踏襲して交通教育という用語を用いる。

わめて不十分である。

子どもたちは将来車を運転して交通事故に関わる可能性がある。歩行者と運転者は形態は異なるが同じ交通システムのパートナーとして空間を共有する存在である。この両方の立場を踏まえて、「交通参加者」として道路交通での危険を排除し、適切な社会的行動を行える人間を養成するのが交通教育の目標である。幼稚園や小学校では子どもたちは「事故の被害者にならないための教育」を学び、中学校以降の少年期には「三ない運動」で車利用を排除し、青年期になってやっと教習所で運転者教育として「事故の加害者にならないための教育」を開始する。その各段階での教育面での断層の大きさ、あるいはその不連続性は日本の有効な交通安全教育システムの構築と運用をきわめて阻害している。長山²⁾が「幼児から免許取得年齢にいたるまでの一貫した交通教育の体系化」を提言した後も、少なからぬ学校現場で先進的な試みがなされているとはいえ、日本の教育界全体の大勢を動かすには到っていないのが現状である。

第二の問題点は、現代の交通社会と交通システムを子どもに理解させる教育が不十分なことである。子どもたちは将来の交通社会を創造し、それを維持管理する役割を大なり小なり担っていく存在である。少なくとも子どもが大きくなれば、将来自分の子どもを育て、交通社会に参加させるという役割を担うことになる。その意味で、子どもたちはいずれ「交通形成者」として交通社会の育成に関わる。日本での交通教育は子どもの将来の交通システム形成の役割を軽視している。将来、街づくりの主役となる子どもたちに交通社会について深い理解をさせ、交通安全活動に一定の範囲で参加させることは重要である。現在、環境教育の分野では、ゴミ拾いや河川の汚染の実態調査など、参加型実践教育が増えてきている。交通教育にもこの面での創意工夫が一層必要である。

問題点の第三は、日本での系統的な教育支援体制の不十分さである。学校教育に交通教育のすべてをゆだねることは不可能である。欧米では、親からの交通教育や地域の交通安全リーダーの活動が交通教育として重視されている。さらに、子どもの行動特

性に対応した交通環境づくりが、住宅地での歩行者道路の確保などをはじめとして進められている。各種の対策が別々に分離して行われているのは効果は薄く、また持続しない。学校という地域コミュニティの中核施設を基地にして、交通教育の系統的な支援体制が造り上げられれば、その効果は相乗的に高まると予測できる。そのためには、地方自治体や交通安全関係機関などの協力・支援体制が不可欠である。

本論では、ヨーロッパ、とくにドイツでの近年の交通教育への取り組みを説明する中で、日本にとって望ましい交通教育の在り方について提言を行うものである。小学校から高等学校までの子どもの中核的教育施設として、学校での取り組みをいかに充実させ、他の分野での活動とあわせて効果を持たせられるかの検討は、日本のみならず世界的に問われている課題である。

2. ドイツの交通教育の展開

ヨーロッパでの交通教育の中心地の一つは言うまでもなく自動車産業の中心地でありモータリゼーション先進国のドイツである。オランダやイギリスと並んで、ドイツの交通教育は、OECDやEUの研究会議やプロジェクト活動を通じて、ヨーロッパ全体での交通教育の在り方を考える際にきわめて重要な役割を果たしている。その歴史的展開はほぼ五つの段階に分割できる³⁻⁵⁾。

①法理解と法遵守の教育

20世紀初頭から第二次大戦後にかけて

②人間形成の教育

1950年代から60年代半ばにかけて

③交通社会人の教育

1960年代半ばから70年代にかけて

④「子どもと交通」計画一他の施策との連携

1980年代から90年代半ばにかけて

⑤安全、健康、環境の統合教育

1990年代半ばから21世紀にかけて

ドイツで学校教育として交通教育が実施されたのは1920年代であるとされている。1925年に「ドイツ自動車交通保護協会」が学校で交通キャンペーンと交通授業を行い、1928年(昭和3年)にベルリンで交通授業のモデル教室が開かれている。1938年(昭和13年)には『交通教育者としての教師』というハンドブックがBöhmにより刊行されている。

第二段階に入る契機は1956年(昭和31年)にHUK^{*2}とドイツ交通安全協会(DVW)が主催した「交

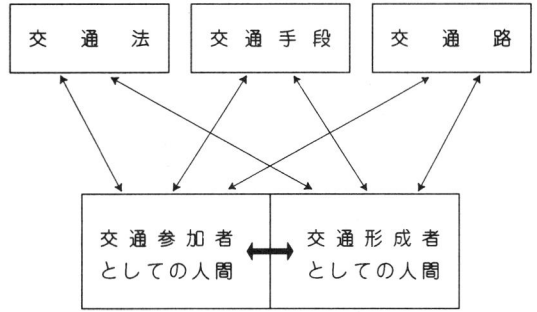
* 2 Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e.V., Beratungsstelle für Schadenverhütung, Köln (損害保険協会ケルン事故防止相談センター)

通教育のための教育者会議」である。HUKは保険業界が共同で設立した交通および安全のための組織で、現在もなお活発な事故防止活動や研究を推進している。この会議のテーマが「交通における礼儀と安全に対する学校の責任」である。この段階で、交通教育の目標は単に交通安全のための知識や能力を伝達するだけでなく、「人間形成」をその目標に持つべきであるとの提言がなされている。欧米の交通教育では、歩行者や自転車利用者、乗用車のドライバーが「路上のパートナー」としてお互いに配慮しあいながら、道路を共有して利用しようということが繰り返し教えられている。いわば道路交通という場における「道德教育」を実施するのである。道德をモラルやマナーと言い換えても良い。モラルが道德の倫理的側面であるとするならばマナーはその行動的側面である。交通社会に生きていく子どもたちにこうした道路でのモラルとマナーを身につけさせることが目標であった。

次の第三段階は、「学校交通教育のための教師養成と教師研修」というテーマで1964年に開催された教育学会から始まる。この会議では、交通教育に含まれるべき側面として、交通安全のための知識や能力、あるいは交通道德のみならず、交通社会全般に対する正しい理解と認識という側面が提示された。50年代に始まった急激なモータリゼーションの進展とそれに伴う事故の増大、交通公害と環境破壊の発生、経済の発達と道路交通の役割の増大という諸要因がその背景には存在している。

交通社会が膨れ上がり、その功罪も明らかになるにつれて、いかにしてこの「交通社会」を最適にコントロールするかが大きな課題となってくる。人間は交通に参加するだけでなく、一人ひとりあるいは総体として、立場や手段の違いこそあれ、この交通社会を造り上げている存在である。子どもたちはこの交通に「参加」するだけでなく、将来の交通を「形成」していく。結局、従来の交通教育で欠如している大切なものが、この「交通形成者」としての人間の教育である、という理念が会議では提唱された。Fig.1のように、「交通参加者」と「交通形成者」は相互に密接に作用しながら、他の重要な構成要素である「交通法」、「交通手段」、「交通路」と関係を持ちつつ、現実の交通社会や交通事態を成立させている。

1964年の教育学会の延長線上に1972年のドイツ連邦州文部大臣会議の勧告がある⁶⁾。この勧告では、



注) 交通教育の記録, 1977 (Böcher等, 1978) による。

Fig.1 ドイツ交通教育での交通社会の成立のモデル

学校交通教育の主要目標として次の4点を掲げている。

- (1) 知覚・反応能力を発達させ、経験を積ませること
- (2) 交通に関する知識と技能の習熟
- (3) 交通参加に適した社会的行動様式の基礎を身につかせること
- (4) 人間性豊かな交通社会を形成するための態度の育成

交通教育の第四段階は、交通教育の内容そのものの変更と言うよりはむしろ、他の施策との結合により生じてきた。具体的には、「子どもと交通」計画であり、教育的施策と他の施策(ドライバーへの啓蒙活動、車両や道路など工学的施策、法的対策)を組み合わせた大規模な国家的交通プロジェクトであった。教育的施策としても、「子どもと交通」計画では、「学校外教育」や「両親への教育」が大きなウェートを占めている。その理由はOECDやEUのイニシアティブで各国の研究者が実施した研究により、就学以前の段階で多くの子どもたちが両親から自立して道路交通に参加を始めようとすることや、事故が自宅周辺で生じていること、さらに子どもの心理的な依存対象である親からの教育・訓練が子どもの教育に有効であることが判明してきたからである。

交通教育の方向として実地訓練や実際場面での教育が重視されているのに、学校教育では内容が座学に偏っていることが問題点として生じてきた。親を教育者として訓練し、その親から子どもを訓練させるという新たな方向が加えられたのである。

さて、現在のドイツの交通教育の段階は第五段階といえよう。その段階は1994年6月17日に、新たな各州文部大臣会議において「学校における交通教育の勧告(1994年版)」が提唱された時から始まっている。

新勧告では、現在の道路交通では事故の問題だけでなく、攻撃的行動の増大、騒音や大気汚染などで人間の日常生活に多大な影響を及ぼしている、と述べた上で、交通の成立に対する共同責任に必要とする能力と態度を教えるのが学校交通教育の目標であるとしている。その際に、交通教育はただ単に「現在の交通状況に適応させること」をめざすのではなく、交通現象や交通状況、その結果について、さらに将来の交通整備について批判的な議論も行わせている。このために、交通教育は単一の科目ではなく、安全教育や環境教育、社会教育や健康教育と結びついて、統合化される。Reichenbecherはこれを「生態学的交通教育」と呼んでいる⁴⁾。学年ごとの教育内容と教育方法も明確に区分され、中学校と高等学校での教育内容も区分されている^{*3}。また、教師への養成教育や再教育の内容についてもその重要性を勧告は触れている。

以上のように、ドイツにおける交通教育の発達を見ても、内容が拡大し、重点の置き方が常に新しく変化している。しかも、内容的に相反する方向が打ち出されることはほとんどなく、常に以前の内容に新たな分野が付け加えられ、再構成されるというステップを踏んでいる。日本の交通社会の現状を踏まえても、ドイツの交通教育の目標と方法は有効な指針となりうる。受験戦争や三不運動など現実の交通教育を取り巻く情勢は厳しいとはいえ、新たなパースペクティブをいかに具体化していくかの努力を継続することは大切である。

3. 生涯にわたる交通教育に必要な教育テーマ

日本においても生涯にわたる交通教育の必要性が唱えられて久しい。しかし、そのような理念をいかに具体的で効果のある教育内容や教育方法として実現していくかの検討が不足している。生涯にわたる教育を推進するためには、年齢を越えて共通するテーマを取り上げたり、あるいは各年齢層が互いに関わり合う手法を用いることが有効である。ここではその生涯にわたる交通教育への具体化の方策として、

- (1)地域コミュニティに根ざした交通教育
- (2)親からの教育
- (3)合図と「見せる」こと教育

(4)保護装置の利用（ヘルメットやシートベルト）の習慣化への教育

(5)社会的態度と社会的行動の教育

の五つのテーマを具体例に基づいて説明する。

3-1 地域コミュニティに根ざした交通教育

地域コミュニティは幼児から高齢者までを結びつける最善の場である。学校での交通教育も地域と結びつくことでより大きな効果を得ることができる。子どもが発達するにつれて活動範囲は急速に拡大するが、地域の枠を離れることは少ない。したがって、安全な街づくりとその交通環境に応じた行動の仕方は「住んでいる地域での現実の交通状況に基づいて実施する」ことが基本である。これは幼児でも大人でも原則は同じである。幼児ほどその教育は「自宅付近」で行う必要がある。つまり、いつも歩いている道路や歩道、いつも使う公園付近、いつも横断する交差点での信号、などが学習の場となる。

子どもの遊び場と自宅との経路にどのような危険が潜んでいるのかについて、幼児や小学生低学年であれば親や教師が、小学校高学年からは子どもたち自身が地図や写真に基づいて調べ、危険地点や危険の種類を書き出すことで「地域の危険マップ」を作成する。こうした参加型・実践型の活動は参加意欲を高めるだけでなく、危険を発見し、整理する能力を育成する上でどの年齢層の人にとっても有効な手法である。また、地区の安全面での改善点を見出す際にも、子どもや親、高齢者などの多様な参加が有効である。

地域コミュニティの核となるのが学校であることは明確である。しかし、現実の教師の資質や負担を考えると、この面で教師の役割に過度の期待をかけるべきではない。学校は場を提供し、自治会やPTA、子ども会などが中心になって活動を展開する方がよい。しかし、活動を開始する時点でも、さらに継続して展開する時点でも、交通安全の専門家や機関の支援が必要となる。

日本ではこの種の安全活動の専門家の育成が著しく遅れている。欧米では草の根のボランティア組織などが張り巡らされ、交通安全面における政府機関や学校機関のできない分野を推進している。日本でも同様の活動がもっと活発にできないかどうかを、筆者を含めて関西の研究者やボランティア組織が考案している段階である。Järvinen⁷⁾は小学生などの児童をこうした活動に参加させることが地域の交通問題を解決する上できわめて重要であり、彼らは

* 3 ドイツでの中等教育の第一段階が第5学年から第10学年までの6年間（10～16歳）、第二段階が第11学年から第13学年までの3年間（17～19歳）である。本論では前者を中学校、後者を高等学校とした。

しばしば貴重な貢献をすることができると指摘している。

3-2 親からの教育

親からの教育についても日本では親の自由に任せてしまい、ほとんど体系的な措置はとられていない。ドイツや北欧では4歳児以降の子どもの親に送られてくる交通教育教材があるが、日本ではその開発も遅れている。

以下に示すのはドイツの「子どもと交通」計画における学習教材の例である「歩行者としての子ども」での親への教材の一つである⁸⁾。

手法の基本は、①親が子どもにその場面での危険と行動を説明する、②親が見本を示す、③一緒に行動する、④ひとりでさせる、のステップを踏んでいる。また、歩行する環境としては、①歩道上の歩行、②歩道の縁で止まること、③住宅地道路でのひとりでの横断、④信号での横断、⑤駐車している車の間からの横断、⑥信号のない横断歩道での横断、⑦近くまでのひとり歩き、という順序で典型的な積み重ね訓練の形式を採用している。いわゆるマニュアル化された行動学習であり、学習効率と持続性の点で優れている。

Fig.2は「信号での横断」のテーマで、Aは父親が子どもに説明している光景である。Bでは一緒に横断し、Cでは子どもひとりで横断させている。欧米では教育は母親だけのテーマでなく、父親も積極的に参加している。星が指摘しているように、日本でも男性、とくに父親が積極的に交通教育に参加していくこと、あるいは参加させる方策が求められている⁹⁾。この教材では、親自身が教育を通じて交通の危険に目を向け、子どもの安全に配慮できるように構成されており、親に対する教え方のマニュアルとなっていることにも留意すべきである。親や教師を参加させるためにはマニュアル化が欠かせない。

このような親からの教育は、子どもだけでなく親の教育にも結びつき、地域の危険個所の掘り起こしを行うことでもあり、多面的な効果を生じさせる。

3-3 合図と「見せる」ことの教育

冬が長く暗いヨーロッパではヘッドライトの点灯や反射材の活用が盛んに行われている。反射材などの利用は子どもや高齢者だけでなく、大人でも普及しており、当然の行為であると考えている人が多い。子どもに対して反射材などを用いて自分を目立たせたりすること、つまり「見せる」ことの大切さを教えることは、大きくなって自動車交通に参加するに

A



B



C



Fig.2 ドイツの、親への教本での信号横断の教え方⁸⁾

際してもオートバイの「昼間点灯」や乗用車での合図・カーコミュニケーションなどの基本的行動に結びついている。その面で年齢層を越えて習得すべきテーマである。次頁Fig.3はフィンランドでの夜間の自転車の反射材の例であるが¹⁰⁾、次頁Fig.4のように黄色の目立つヘルメットを付けたり、旗を立てたりすることが日常的に習慣化されねばならない¹¹⁾。

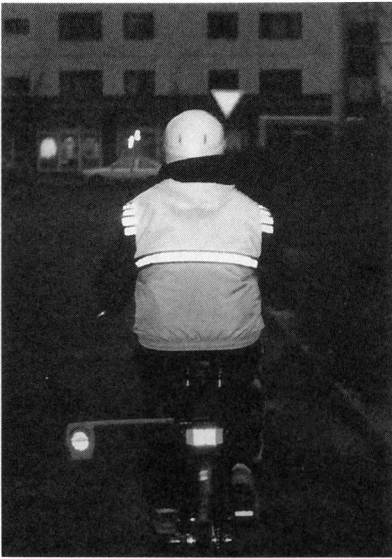


Fig.3 フィンランドでの自転車反射材の例

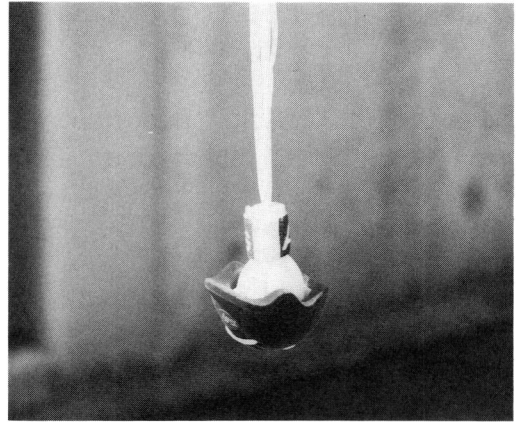


Fig.5 フィンランドでのヘルメット着用教育用の小道具

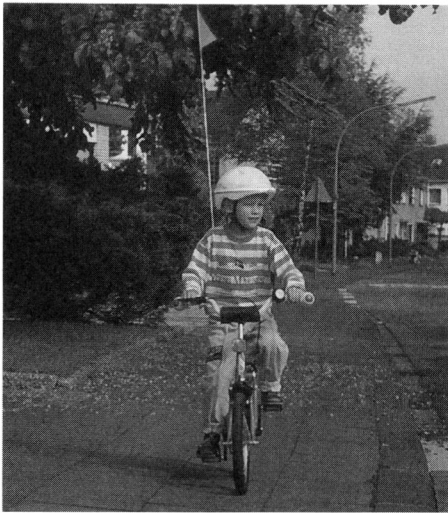


Fig.4 ドイツの子どもの自転車での「見える」工夫

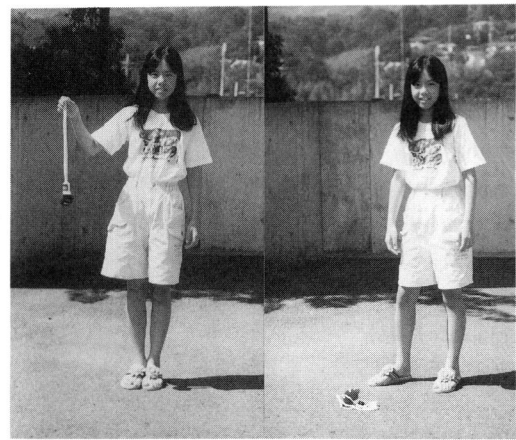


Fig.6 卵を入れた落下実験

3-4 身体保護装置の習慣化

道具による身体保護のための装置として重要なものはシートベルトとヘルメットである。子どもは後部座席に乗せることや、後部座席までのシートベルト着用が義務づけられている欧米諸国では、親のしつけが徹底していて、子どもを抱いて助手席に乗っている親、あるいはひとりで助手席に乗っている子どもは皆無に近い。親自身のシートベルト着用率ですら低い日本では、まず親の教育が必要であるにせよ、子どもの後部座席乗車、チャイルドシートベルトの普及に力を入れるべきである。

また、自転車利用者のヘルメットもその必要性を

提唱しなければならない。子どもへのシートベルト着用率が高い北欧やドイツでは現在ヘルメット着用を推進するための教育やキャンペーンを行っている。たとえば、Fig.5はフィンランドなどで用いられているヘルメット着用のための交通安全教育に用いられる教材のひとつであるが、小さなヘルメットには卵を一つ入れることができる。それを床に落として卵が割れないことを示し(Fig.6)、もう一つ透明な袋に入れた卵を入れて割れることを示すことでヘルメットの必要性を教える。

危険に対する感受性が高く、自らの身を守るための予防的措置がとれるということが子どもの段階で身につけば、大人になっても安全確保のための行動をとる準備性(レディネス)ができたことを意味する。こうした基礎が身につけばやがて高齢者になっても安全のための予防的措置をとることが可能となる。

3-5 社会的態度と社会的行動



Fig.7 ドイツEMS計画での歩行者と原付運転者とのトラブル¹³⁾

日本で遅れているのが、パートナーとして他の交通参加者への共感性や思いやりを高める教育である。道路上での攻撃行動に代表される反社会的行動の蔓延には各国とも苦慮している。日本でもクラクションによる威嚇、幅寄せや追い上げが日常的に行われており、それらが契機となった道路上での傷害、殺人事件が後を絶たない。このような路上での攻撃行動を抑制するためには、相手からの視点でものをみるパースペクティブテイキング(視座取得)や相手の立場をお互いに理解する共感性の能力を養成する必要がある。また、路上での具体的な行動として道を譲ったり、挨拶などの儀礼的行動、合図に代表されるカーコミュニケーションの能力も重視されるべき分野である。

これらは中学や高等学校段階での自転車利用や原付自転車運転の教育でとりわけ重要なテーマとなる。なぜなら、自転車も原付自転車も、歩行者に対しては「強く、迷惑をかける存在」である一方で、乗用車に対しては「弱く、迷惑をかけられる存在」であるという二面性を持っているからである。この意味で、中学生や高校生が社会的スキルとしての運転や交通参加の考え方とマナーを身につけることができれば、将来の自動車運転でも良き効果が持続すると推定できる。

ドイツの『50cc』はEMS計画⁴⁾の中核となる教材であり、中学校や教習所でのモファ教習で用いられている^{12)・13)}。Fig.7は歩行者との軋轢を描いた状況であり、クラスでのディスカッションに用いられる。相手の行動を理解し、自分の行動が他の交通参加者に与える影響を考慮して、相手を思いやる行動がとれることが、どの年齢段階においても、またどのような車に乗っても重要であることを考えると、日本の中学校や高等学校での学校教育の段階でとくに教えられるべき内容である。

4. 日本の交通教育への提言

4-1 日本版「子どもと交通」計画

交通教育は個々の教育が単独でなされても効果は少ない。さまざまな関係機関が協力して、親への教育、教師への教育、地域リーダーへの教育、ドライバー教育などが子どもへの交通教育と平行して進められるほどその効果が高まる。また、年齢段階をどのように位置づけて教育するかの大枠デザインを明確にすることも大切である。

幼児の場合、身近な道路でのひとり歩きや車への同乗の基本的習慣の形成、自転車の乗り方の基本がテーマとなる。小学校低学年の場合、通学路での安全確保の行動、遊びにおける安全確保の自主的判断、小学校高学年の場合、幼児など他者への思いやり、交通問題への基本的理解である。中学生の場合、危険と安全の考え方、交通システムの成り立ち、地域の安全の確保の仕方が中心となる。高校生の場合、原付自転車に代表される自動車交通への導入を強力に実施するべきである。そうした場合、テーマとしては、危険取行性、危険の認知と回避、競争や攻撃などの社会的行動としての運転、思いやりや援助、自己責任と保険、友人とのグループ走行などの問題が訓練や小集団討議を通じて扱われる。

子どもが小さければ小さいほど、交通教育の構成も子どもをいかに保護するかに重点が置かれるが、大きくなればなるほど子ども自身が行動をいかにコントロールするかセルフコントロールの側面に重点が置かれてくる。

近年、幼稚園から高等学校までの交通教育教材が整備されてきている。たとえば、主として大阪で用いられている5分冊に分けられた教材では、ビデオ教材も活用して、歩行者や自転車利用者として適切な交通参加について具体的な教育が行えるように、年齢段階に応じた統合的な内容が子どもに提供される¹⁴⁾。また、高等学校編では『交通の科学』をテーマに、交通社会の仕組みについての内容が大きく取り上げられている。こうした点は従来の教材に欠けていた点である。しかしながら、こうした教材を活用した教育であっても、教師や親に対しての教育と組み合わせられていない点、実際にどの程度活用するか

* 4 「自動車交通への参加」計画、DVRが計画して実施したもので、青少年への原付自転車教育を通じて、良き交通参加者を育成することをめざした。ドイツの学校や教習所で活用されている『50cc』がその教材である。

が各学校の教師にゆだねられており、活用のチェックが困難であることが問題である。これは日本の教育に共通する課題である。

教育的措置だけでなく、他の社会的影響過程を強化すればするほど、交通教育の効果も高まるであろう。この意味で、諸外国で有効視されている取り組みとしては介護センターでの交通安全活動、地域交通問題懇話会、地方・地域のマスコミとの協力、地方自治体のサービスなどがある。このためのリーダーの育成は重要となる。

以上の具体的な施策を展開するためには、個々の組織や個人が行っている子どもに対する施策や対策を統合し、推進するための大規模なプロジェクトを企画するべきである。このプロジェクトは日本版「子どもと交通」計画であり、専門家と行政、一般の住民やドライバーたち、子どもや教師、親がすべてに参加する。そして、交通教育はこの計画の中核としてきわめて重要な働きを持つものである。

4-2 ボランティア組織の活動などの取り組みの促進

交通教育は行政や関係団体の公共活動として見なされる傾向が強いが、諸外国ではボランティア組織やユーザー団体などの自主的な活動が活発になりつつある。家族の安全を確保するためには地域コミュニティの成員一人ひとりがもっと安全に関わっていくことが望ましい。各地で障害者団体などが地域の交通問題に参加する機会が増えてきている。子どもも地域社会の一員として、責任を持たせて交通安全活動などに参加させるべきである。

たとえば、大阪府内のある市で現在計画されている試みでは、「交通遺児の会」など地域の交通ボランティアが主体となって、交通専門家や小学校の協力を得て、地域に根ざした交通教育を推進しようとしている。ボランティアグループ内に交通教育プロジェクトチームを組織し、小学校やPTA、交通専門家などの協力を得つつ、①小学校区内の危険個所の調査と広報、②子どもの視点から見た車社会や交通の行動の調査と広報を実施する。こうした活動を通じて、自己責任を持ち交通社会に参加できる人々を育成しようという目的である。こうした試みが実を結ぶかどうかは住民や教師の理解とバックアップが欠かせないが、「地域の安全度の向上」は住民の責任で行うことが本来望ましく、親と教師、専門家とボランティアなど、参加がオープンな形式で取り組むことが良い効果を持つであろうと期待できる。

5. おわりに

子どもに対する交通教育の内容はできるだけ彼らが日常場面で遭遇し対処する道路、交通問題に焦点が当てられていなければならない。自宅周辺での家庭教育、および学校周辺での学校交通教育はそれゆえ大切である。なぜそうなるのか(Why)、どうすればよいのか(How)、について理解することはルールを暗記するよりもはるかに重要である。さらに、潜在的に危険な状況を把握できる能力も重要な能力である。学校近辺や住宅地地域での危険個所を指摘するようなフィールド実習は、交通規則を教える上でも効果的なアプローチのひとつである。子どもが小さくなればなるほど、教える内容も具体的で実際的な内容にすべきである。具体例はその対象となる子ども集団にとってなじみのある用語や概念を用いて教えれば、内面化しやすい。具体的な体験や観察を通じて危険行動や危険場所を理解し、その内容を授業の中で再検討する。小集団討議や作文などの活動を通じて、基本的な習慣や考え方が身につけば、それは生涯にわたる車社会への参加において子どもたちにとって大きな財産になるであろう。

以上の交通教育の考え方は、環境や健康、安全など子どもを取り巻く現代の諸問題に共通する教育理念である。そして、そうした交通以外の諸側面を理解することは交通問題を解決できる資質を養う上でも大切である。交通教育を環境教育や健康教育と組み合わせ、優れた社会人を育成することが学校教育の大きな役割にならねばならない。現代に生きる社会人を育成するという分野が軽視されては、将来の国の基礎が崩れてしまうという危機感が欧米では強い。日本でも受験をめざした知識教育の枠を越えて、新たな交通教育構想の気運が盛り上がることを念願している。

参考文献

- 1) 国際交通安全学会『交通安全教育の体系化に関する調査研究報告書』1988年
- 2) 長山泰久「交通教育の体系化」住友海上福祉財団創立5周年記念交通安全シンポジウム会議録・入選論文集、pp.42~56、1980年
- 3) Böcher, W., Koch, H. and Walter, K.: Verkehrserziehung-Alibi oder pädagogische Chance? Schriftreihe der Deutschen Verkehrswacht e.V. 1978

- 4) Reichenbecher, H.: So entstand neue Empfehlung, Zeitschrift für Verkehrserziehung, 1/95, pp.7~8, 1995
- 5) 蓮花一己「西ドイツの交通安全教育—子どもへの交通教育」『人と車』1983/3、pp.9~12、1983年
- 6) ハイニンリッヒ, H.Ch., クルップ, R. 「西ドイツにおける交通教育の現状と効果」 IATSS Review, Vol.8, No.4, pp.248~263, 1982年
- 7) Järvinen, M.: The nordic approach — lifelong road safety education, Report on PRI Safety Conference 1995
- 8) Deutscher Verkehrssicherheitsrat So geht's- Elternbroschüre “Kinder als Fußgänger” 1989
- 9) 星忠通「家庭における交通安全教育」 IATSS Review, Vol.19, No.1, pp.17~23, 1993年
- 10) Liikenneturva : The Central Organization for Traffic Safety in Finland, Traffic safety in Finland 1996
- 11) Deutscher Verkehrssicherheitsrat Radfahren ist (k)ein Kinderspiel — Elternbroschüre “Kinder als Radfahrer” 1989
- 12) 蓮花一己「西ドイツの交通安全教育—二輪車の運転免許教育」『人と車』1983/4、pp.22~25、1983年
- 13) Deutscher Verkehrssicherheitsrat fünfzig kubik — ein programm für junge fahrer 1981
- 14) 交通教育読本策定委員会『交通社会への参加(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)』1992年