

交通安全教育の評価

新井邦二郎*

交通安全教育の評価の問題として、交通安全教育の体系化がなされていないことを取り上げ、それがために、交通安全教育の個々の位置づけや相互の関連づけができず、系統的に教育を行うことができないことを主張するとともに、体系化の試案を提示した。また、交通安全教育のなかにカウンセリングを正當に位置づけることの必要性を述べた。さらに、交通安全教育の効果を評価する文化の必要性を述べ、交通安全教育の質的評価と量的評価の観点と方法を提示した。

An Evaluation of Traffic Safety Education

Kunijiro ARAI*

The major problem of traffic safety education is that a system has not yet been established. Therefore, traffic and safety teachings are not identified or mutually related. This paper attempts to propose a system for traffic and safety education, and emphasizes that counseling should also hold a position in traffic and safety education. Viewpoints and methods of qualitative and quantitative evaluation of traffic and safety teachings are presented, in addition to the need for evaluations of their effects.

はじめに

本論では、二つのことを検討する。まず一つ目は、これまでの交通安全教育を振り返り、最も不足している点を取り上げ、議論することである。わが国の交通安全教育は世界的に見て高いレベルにあるが、しかし毎年実に多くの交通死者や負傷者が発生している現状を考えるならば、まだ不足している事柄、課題が存在する。今後のために、これまでの交通安全教育を評価し、その欠けているところを検討する。

二つ目は、現に行われている交通安全教育が果たして効果的に行われているのか、その評価をどのように行うのかということである。交通安全教育は、どのような形であれ、行うことが良いことであり、

その効果の有無や程度まで議論することは避けるような文化（雰囲気）がこんにちにおいても存在している。また、評価の必要性を理解しても、実際にどのような観点から評価し、どのような方法を用いたらよいか、不明確な面もある。そこで、交通安全教育の評価の観点や方法について検討する。

1. 交通安全教育の体系の問題

1-1 体系化の必要性

こんにち、交通安全教育が社会の至るところで実施されている。しかし、最大の問題はそれらの交通安全教育に体系が作られていない点である。交通安全教育に体系がないということは、個々の交通安全教育の位置づけができず、ある個人がそれまで受けてきた交通安全教育を明示することができないことになる。例えば、交通事故を繰り返す人がいたとする。その人が受けてきた交通安全教育にどのようなものがあったかを明示できるならば、その人の問題

* 筑波大学心理学系教授
Professor, Institute of Psychology,
University of Tsukuba
原稿受理 2001年3月12日

点を明らかにしたうえで、その人に欠けていて、いま最も必要な教育を提供することが可能であろう。しかし実際には、その人の受けてきた交通安全教育の内容まで含めた「交通安全教育の個人史」を明らかにすることは困難である。それゆえ、その人の過去の教育とは関係なしに、パターン化した教育を一律的に行ってよしとしているのが現状の多くの姿である。また、個々の交通安全教育の位置づけができないがために、いろいろなところで行われる交通安全教育相互の関係を明確にすることができない。それゆえ、同じような交通安全教育が何度も重複して行われ、効果をあげるところか教育対象者から静かな反発を受けたりするケースが生じている。例えば、幼児のときから「人は右、車は左」「信号の赤は止まれ」という交通ルールの基本についての教育を何度も受けてきたにもかかわらず、高齢者を対象とした教育においても同じような調子で交通ルールを教えようとしている。この問題を解決するには、交通安全教育の全容を明らかにし、その体系化が必要である。

1 - 2 交通安全教育の分類

交通安全教育の分類法として、まず、その教育対象者から分類してみる。家庭や幼稚園・保育所などで行う幼児対象、家庭や小学校で行う児童対象、

中学校・高校などで行われる青年対象、企業や官庁などで行われている成人対象、さらには地方自治体などで行われている高齢者対象がある。また、特定の対象者に絞る教育もあり、教習所で行われている二輪車や自動車の免許取得志望者を対象としたもの、警察で行われている免許更新者や免許取り消し者を対象としたもの、さらにはタクシーやトラックなど業務用自動車運転者に対する教育や自動車教習所の指導員・検定員を対象とするものなどもある。

さらに、企業や官庁で従業員の運転を管理する安全運転管理者や業務用自動車の運行を管理する運行管理者を対象とする教育がある。これらの教育では、交通安全教育の対象者は限定されるが、他方、全国交通安全週間やシートベルト着用の全国キャンペーンなどのように、全国の人々を対象とするものもある。キャンペーンを教育に数えるかどうかについては議論もあるが、キャンペーンを交通安全教育の一環として有効にするための方策も提案されている⁴⁾。

次に、どのような交通手段の利用者であるかに着目する分類は、歩行者教育、自転車教育、原付自転車教育、二輪車運転教育、自動車運転教育に分類で

きる。

さらに、最も重要な分類は、交通安全教育の内容によるものである。交通安全教育の内容のすべてを網羅することは困難であるが、ここでは試案として、交通安全教育の内容を「交通安全の動機づけ」「交通マナー」「交通の社会的技能」「交通法規」「自転車や自動車などの『車両』の安全な運転」「自己の交通行動の反省」の六つに大きく分類してみる。

「交通安全の動機づけ」とは、事故の被害者や加害者になりたくない気持ちを作ったり強めたりする内容であり、子どもが家から出かけるときに母親が「車に気をつけるのよ」と声かけをするものから、将来のある青年に生涯において交通事故を起こさない志（「交通アイデンティティ」）を形成する教育などが該当する。「交通マナー」の内容には、交通では自己中心的に振舞うのではなく、思いやりの気持ちで進路を譲ったりすることを教えることが該当する。

「交通の社会的技能」には、交通場面で自分の存在や意図をはっきりと示すとともに他者の存在の確認と意図の読み取りを行い、そのうえで自分と他者との間でやり取り（コミュニケーションあるいはネゴシエーション）を行い、自分も他者も最も納得のできる交通方法を判断し実行するような技能を教えることが該当する。「交通法規」には、交通信号を守ることから、事故を起こしたときの行政上・刑事上・民事上の責任についての法的知識など、交通法規に関する教育が該当する。「自転車や自動車などの『車両』の安全な運転」には、「車両」の特性や安全に関連する知識ならびにその操作技能の習得や習熟の教育が該当する。「自己の交通行動の反省」には、歩行者として、あるいは車を運転するドライバーとしての自分を振り返り、これまでの自分の行動を反省させる教育が該当する。違反の多い運転者や重大事故を起こした運転者に対する教育は、交通法規の新しい知識を教えてもあまり効果はなく、この自己の運転行動を反省する内容の教育が必要である。

また、交通安全教育を教育の目標別に分類すると、それまで存在しなかった知識・技能を獲得させるのか、あるいはそれまで存在していたものを向上させるのか、さらに体験させることが目標なのかに分類できる。この「獲得目標」「向上目標」「体験目標」は、アメリカの教育心理学者ブルームに倣ったものであるが、後で述べるようにこの目標の分類法は、教育の評価において重要な役割を果たすのである⁷⁾。

どのような場所あるいは機関で交通安全教育が行われるのかに基づく分類では、対象者の分類と一部重複してくるが、家庭や学校、企業や官庁、警察や教習所のほか、交通安全教育の専門施設である自動車安全運転センターや民間の交通教育センターなどでの交通安全教育がある。

また、教育（学習）形態から分類すると、講演や講義を聞く座学、映画やビデオ・人形を観る視聴覚による学習、自分の意見や気づきを出し合う討論や対話形式の学習、実際に五感をはたらかし身体を操作させる実技やシミュレーション、ロールプレイによる学習、個人（1対1）または集団で行うカウンセリングによる学習もある。

1-3 体系化の試案

以上のような交通安全教育の分類をTable 1に示した。分類の次元間で項目どうしを組み合わせると、その交通安全教育の位置づけができる。

例として、各次元の左の項目だけを選択してみると、[対象者 幼児、[交通手段 歩行、[内容 安全の動機づけ、[目標 獲得、[場所 家庭、[形態 座学、という位置づけを得ることができる。このような教育には、まだ車の特性も怖さも知らない幼児を対象に、親が家庭で道に出るときは自転車や車に十分に注意するように口をすっぱくするほど言い聞かせるような教育が当てはまる。Table 1に示された次元と項目の組み合わせの仕組みと範囲が、交通安全教育の体系と考えられる。Table 1の可能となる組み合わせのすべてが、交通安全教育の範囲となるといえよう。

こんにちの交通安全教育は体系化がなされていないので、教育を組織的・系統的に行うことが難しい。それゆえ、社会全体において、あるいは特定の集団や個人において、どのような交通安全教育が必要で

あり、すでに受けた交通安全教育からみて現在および将来において必要な教育はなにかなどを明確にすることができない現状が続いているのである。ここでの体系化の試みは、こうした現状からの脱出をねらったものである。

2. 交通安全教育とカウンセリング

交通安全教育の教育（学習）形態のなかに、カウンセリングを含めるか、および教育の内容のなかに「自己の交通行動の反省・振り返り」を含めるかは、議論の対象になるであろう。

そもそも教育の目的は、大きく分けて二つある。その一つは、知識や技能を教えることを通して社会的処理能力を高めること。もう一つは、人のなかに潜在する「自分も社会も幸せになるようにしたい」という良き人格を引き出し、高めることである。日本語の教育という文字で説明すると、前者の目的は「教育」の「教」に力点を置き、後者は「教育」の「育」に力点を置いたものと言えよう。これらは、車の両輪のような役割を果たし、教育においてはどちらも欠くことができないものである。

しかし、交通安全教育はその歴史から、啓蒙的色彩が色濃く存在していて、交通の知識の乏しい人を対象に最新もしくは最上の知識や技能を与え、もって交通の安全行動を期待するところが大である。この「与える教育」は、教育の目的のひとつである「交通処理能力」を高めることに大きく寄与していることは違いないが、「与える教育」だけではもう一つの教育の目的である「良き人格」を引き出すことに十分な役割を果たすことができないことも明白である。

子どもであれ成人であれ、歩行者であれ職業的運転者であれ、交通事故を多発する人がいる。子ども

Table 1 交通安全教育の分類の次元と項目

次元	項目					
対象者	幼児	児童	青年	壮年	高齢者	特定の人
交通手段	歩行	自転車	原付	二輪車	自動車	
内容	安全の動機づけ	交通マナー	交通の社会的技能	交通法規	車両の運転	自己の交通行動の反省
目標	獲得目標	向上目標	体験目標			
場所（機関）	家庭	学校	警察・教習所	企業・官庁	地方自治体	自動車安全センター
学習形態	座学	映画・ビデオ・人形	実技・シミュレーション・ロールプレイ	カウンセリング		

のうちであれば、知識や技能の不足が交通事故に結びついていることも多いので、交通の正しい知識と技能を形成することによって、事故多発が改善されていく可能性もあるが、青年や成人になると簡単に改善されにくいし、まして運転を職業としている人の場合、知識も技能もあるので、どのように事故多発を改善したらよいか、これまでの教育では手詰まりの感がある。したがって、教育よりも、一定のペナルティなどを課す管理に頼るほかはないという認識も生まれるが、教育のなかにカウンセリングを導入するならば、事故多発者のなかの良き人格を引き出し、それを高めることが可能である。つまり、交通の知識や技能を与える教育ではカバーできなかったところ、とりわけ事故多発者の改善にカウンセリングは寄与することが期待できるのである。

カウンセリングの基本は、問題をもっている人(クライアント)に共感的理解をもち、その人に寄り添い、その人の抱えている問題を共に考えていくことである。主な技法としては、傾聴、言い換え、明確化、焦点化、対決などがあり、カウンセラーはクライアントの言葉に耳を傾け、それを受け止めながら、クライアントが自分の問題を把握し、それを改善していこうとする意欲を形成していくことを援助する。ただ話を聞くだけでなく、問題解決に役立つような課題を提示し、それをチェックして問題解決を促進するやり方もあり、従来の時間がかかりすぎるといった批判に対し、短期間で効果をあげる工夫も試みられている。こうしたカウンセリングは、飲酒運転常習者や他者を無視して運転し事故を起こす人や生活環境から生じるイライラやストレスから乱暴な運転を繰り返す人たちに具体的な効果が期待される。

ただし、問題は交通のカウンセラーの養成である。交通安全教育を担当する人に専門性が求められ、その専門家の養成も叫ばれているが、カウンセラーについても同様に専門性が必要とされる。カウンセラーのなかでも、「心の病」をもった人を対象とする病院での臨床カウンセラーや教育問題を専門とする教育または学校カウンセラーなどは、養成も積極的に行われており、その人員も数多くなっている。しかし、交通カウンセラーという名称もまだ明確に存在しない現在、その養成の構想さえない。実際には、職場でのメンタルヘルスを専門とする産業カウンセラーが担当しているケースが散見されるが、それともまだ一般的になっていない現状である。

上のような現状からみて、自己の交通行動を反省させるカウンセリングを交通安全教育のなかに位置づけ、その専門家を養成することが、現在必要であることを強調したい。

3. 交通安全教育の効果の質的評価

3-1 質的評価の必要性

3 E(環境Environmentもしくは工学Engineering、規制Enforcement、教育Education)のひとつとして、交通安全教育は交通安全を実現する一翼を担ってきた。このうち、環境または工学は対物理的技術、規制は対社会的技術、教育は対人間的技術と分類できるが、いずれの技術も交通安全に対しどの程度効果をもつのかという客観的評価は容易でない。しかし、環境または工学と規制の2 Eについては、その効果の有無が常に問題とされてきたのに対して、教育は、行うこと自体に意義があるというアプリアリ的な認識が存在しているために、その内容や仕方の是非の評価が具体的に問題とされることは少なかった。しかし、交通安全教育においても、その効果の吟味は重要である。ここに、交通安全教育の評価という課題がある。

例えば、警察や官庁・企業などが多くの人を対象とする交通安全教育の場で使用することの多い映画は、かつては悲惨な交通事故を強調する内容のものが見られた。たしかに直視することが困難なような映画はその場での参加者の注意を強く引きつけるが、その効果が後に残らないということも認識され始めた。これは、この種の映画が「交通事故は怖い」というメッセージを与えても、交通事故を起こさないために役立つ具体的な知識を提供していないために、効果が残らないと考えられる。また、学校で校長や教員が児童生徒に対し行う交通ルールを内容とする安全講話にも、その効果に疑問が出されている。そのような講話は、「ルールを守る子どもは良い子、守らない子どもは悪い子」というパターンで行われることが多い。しかし、子どもからすると、交通ルールを守らないのは大人であり、自分たちは曲がりなりにも守っているのに、自分たちが注意されたり叱られたりするのには理不尽と感じるのである。講話の場でも、子どもたちは下を向いたり、横を見たりして集中していない。

例として取り上げた上記の交通安全教育は、それ自体に効果がないというのではない。これらの教育には、それぞれのねらいがある。例えば事故現場の

なまなましい映像は、交通事故の悲惨さを伝えるというねらいに適したものである。しかし交通事故をどのように防ぐのかについての知識を伝える役割をもっていないので、飲酒運転常習者の教育の一部としては効果をもつだろうが、交通事故を起こさないための具体的知識を必要としている人を対象とする交通安全教育には不適切になると言える。同様に、児童生徒対象の校長等の安全講話も、交通ルールについての初期的定着を図るねらいがあると言えよう。それゆえ、小学校低学年の児童には、「分かりやすい話」として受け入れられ、教育の効果もある。しかし小学校高学年や中学生以降の児童生徒には、かえって反発を生み、効果が見られなくなってしまう。

このように交通安全教育には、それぞれ異なるねらいがあり、そうした視点から個々の交通安全教育を評価しなければならない。ここでは、このような質的評価をベースにして、その具体的評価の仕方を述べる。

3-2 質的評価の観点

Table 1に基づく交通安全教育の体系化を提案したが、その分類次元の 対象者、交通手段、内容、目標、場所(機関)、学習形態のうち、それぞれの交通安全教育がもつねらいや役割を決定する重要な次元となるのは、教育の質を指し示す 内容と 目標の二つの次元と考えられる。この二次元を組み合わせ、Table 2の交通安全教育の「ねらい」の一覧表を作成した。これまでの交通安全教育の問題は、その人が必要とし、その場で求められている教育を行ってきたのかということがある。残念ながら、「隔靴搔痒」の教育で、うまくヒットしない教育を行ってきた。これを改善するには、その教育の「ねらい」を明確にさせ、期待されている役割と合致しているかを点検する必要がある。

Table 2の各交通安全教育の「ねらい」を具体的に説明しよう。

a [内容：交通安全への動機づけ、目標：獲得]

基本的に安全への動機づけの欠如している場合に、

その動機づけを獲得させるねらいである。幼児に対し家庭等で行う「車の怖さ」を強調する教育や動機づけが顕著に欠如している飲酒運転常習者へ行う教育の一部などである。

b [内容：交通安全への動機づけ、目標：向上]

基本的に安全への動機づけを有している場合に、さらにこれを高めるねらいである。小・中学生を対象に「障害をもった人たちがどのようにすれば交通事故を防ぐことができるか」を考えさせる課題作文を書かせたりするような教育などである。

c [内容：交通安全への動機づけ、目標：体験]

安全への動機づけの獲得や向上というよりも、それを体験としてもつこと自体をねらいとする。中学・高校生が学校の交通安全行事に参加したり、市民が市主催の交通安全運動に参加したりして、交通安全に関心をもち積極的にかかわる人がたくさんいることを実感する活動である。

d [内容：交通マナー、目標：獲得]

基本的に交通マナーの欠けている場合に、それを獲得させるねらいである。まだ交通マナーを知らない子どもを対象に、「道路上でのゆずりあい」を教えたり、いまでは交通マナーをすっかり忘れてしまった中年の人や高齢者を対象に交通マナーの再獲得をさせる教育が、該当する。

e [内容：交通マナー、目標：向上]

交通マナーを基本的に知っている場合、その実行の向上をはかるねらいである。小・中学生や自転車通学する高校生を対象に「道路で嫌な思いをしたときとうれしい思いをしたとき」を出し合う教育が、これに当てはまる。

f [内容：交通マナー、目標：体験]

交通マナーを体験すること自体にねらいをもつ。児童生徒が校外学習に出かけるとき道路上で小さな子どもやお年寄りに対し通路をゆずったり、目に障害のある人に信号が変わったことを教えたりする体験が、これに該当する。

g [内容：交通の社会的技能、目標：獲得]

まだ基本的に交通の社会的技能に不足のある場合に、それを獲得させるねらいである。「自分の意図の発信」「相手の意図の収集」「自分と相手とのやりとり(ネゴシエーション)」などの技能が交通において重要であること、どのようにしてそれらの技能を用いるのかを教える教育が該当する。

h [内容：交通の社会的技能、目標：向上]

交通の社会的技能を向上させるねらいをもつ。例

Table 2 交通安全教育の「ねらい」の分類表

内容	目標	獲得目標	向上目標	体験目標
交通安全の動機づけ		a	b	c
交通マナー		d	e	f
交通の社会的技能		g	h	i
交通法規		j	k	l
「車両」の安全な運転		m	n	o
自己の交通行動の反省		p	q	r

えば、信号のない横断歩道を渡ろうとする場面を提示して、このような場面でどのように社会的技能を用いたらよいか考えさせる教育が該当する。

i [内容:交通の社会的技能、目標:体験]

社会的技能を体験すること自体にねらいがある。教習所での実車による訓練で、信号もなく見通しも悪い交差点を通行するような場面で体験する教育が該当する。

j [内容:交通法規、目標:獲得]

交通安全教育の最もポピュラーなもので、基本的に交通法規の知識が不足している場合に、その知識を獲得させるねらいである。幼児や小学1年生に通行帯として「人は右、車は左」を教えたり、教習所で車の法定速度や交通標識の意味を教えたりする教育などが該当する。

k [内容:交通法規、目標:向上]

基本的にすでに交通法規の知識を有している場合に、その実行の向上をはかるねらいである。学校の校庭を利用して、信号を守らないことによる事故の場面を観察させたり、免許更新時の講習で一時停止を怠ったために生じた「出会い頭の事故」事例を話したりして、交通法規を守る必要感を高める教育がこれに当てはまる。

l [内容:交通法規、目標:体験]

交通法規の知識を新しく獲得させたり、その実行を向上させたりするねらいというよりも、法規を体験することをねらいとする。小学校新入生が通学路について、はじめて両親と一緒に信号を守り交差点を渡ったりして体験する教育や車のシミュレーション機で法定速度や道路標識などを守って走行する体験などが、これに当てはまる。

m [内容:自転車や車などの安全な運転、目標:獲得]

説明するまでもなく、自転車や二輪車、自動車などの操作技術と危険予測・回避などを獲得するねらいをもち、教習所の自動車運転教習の初期教育(例えば、第一段階の基本操作と第二段階の基本走行)が、これに該当する。

n [内容:自転車や車などの安全な運転、目標:向上]

すでに獲得した自転車や二輪車、自動車などの操作技術と危険予測・回避などの基本をさらに向上させるねらいをもち、教習所の自動車運転教習の中期教育(例えば、第三段階の路上走行と第四段階の路上応用走行)が、これに該当する。

o [内容:自転車や車などの安全な運転、目標:体験]

自転車や原付、二輪車、自動車の安全な運転技術

を体験すること自体にねらいをもつ。地域や職場のツーリング仲間と、自転車や二輪車、自動車で郊外に出かけるような体験などが、これに該当する。

p [内容:自己の交通行動の反省、目標:獲得]

自分のふだんの歩行や運転などを反省することがまだ基本的になかったり、欠けていたりする場合に、その反省を導入するようなねらいをもつ。運転適正検査を実施し、その具体的データに基づいて自己の運転行動を反省させる教育や事故を起こした人にカウンセリングを実施し事故の原因を直視させる教育などが、これに当てはまる。

q [内容:自己の交通行動の反省、目標:向上]

自己の交通行動を反省することを基本的に行っている場合、さらにそれを向上させるねらいをもつ。最近の「ひやり・はっと体験」を思い出させ、それらがどのような条件で生じたのかを考えさせる教育などが、これに当てはまる。また、学校の通学路や地域の道路の「ひやり・はっとマップ」を作成する教育も、これに該当する。

r [内容:自己の交通行動の反省、目標:体験]

ふだんの自分の交通行動を反省すること自体にねらいをもつ。業務用自動車運転者に対して定期的にその期間の運転行動や運転環境について、チェックリストにしたがって自己評価・自己点検を求めるような広義の意味の教育が、これに該当しよう。

以上、交通安全教育のねらいを特定化する試みを行ったが、実際の交通安全教育では、それが期待されている役割に込んでいるかを吟味すれば、その効果の有無を判断できる。冒頭に取り上げたように「事故現場のなまなましい映像中心の交通安全映画」は、aのねらい[内容:交通安全への動機づけ、目標:獲得]になり、安全の動機づけに欠けている場合に、それを獲得させるねらいをもっているが、すでに安全の動機づけをもっている人に対しては、強い恐怖感是不快なので、むしろ早く忘れたい気持ちを生じさせる。それゆえ、安全の自覚に欠ける特定の人たちに対する教育プログラムの一部としては効果をもつだろうが、市民一般や従業員の全員を対象とするような安全教育には、あきらかに不向きであり、効果をあげることは期待できない。

4. 交通安全教育の効果の量的評価

次に、交通安全教育の量的評価の問題を検討してみる。

Table 2の分類は、交通安全教育の質的評価だけ

でなく、量的評価においても参考となる。この量的評価においては、教育の内容よりも教育の目標が重要になり、この目標の次元が量的評価のあり方を決める。

4 - 1 獲得目標の教育の量的評価

「獲得目標」の教育は、それまで存在していなかった知識や技能、マナーや動機づけ、技術や反省などが、その教育によってどの程度身についたかを測定することが、その教育の評価となる。その際、ベースラインは一応ゼロと想定できるので、ベースラインの測定は必要がないと考えることができる。例えば j [内容：交通法規、目標：獲得] は、基本的に交通法規の知識が不足している場合に、その知識を獲得させるものである。これまでどの程度の交通法規の知識を有しているかについてのベースラインを確認することを必要としなくてよいと考えられる。したがって、教育のなかで取り上げた交通法規の知識の量を測定し、その達成値をもってその教育の評価とすることができる。同様に「交通安全への動機づけ」「交通の社会的技能」「車両などの安全な運転」「自己の交通行動の反省」などの「獲得目標」をもつ交通安全教育は、教育のなかで取り扱った内容が、どの程度身についたかが、その教育の効果となる。

4 - 2 向上目標の教育の量的評価

「獲得目標」にかかわる教育の場合と異なり、「向上目標」を置く教育は、すでに教育対象者のなかに知識や技能、マナーや動機づけ、運転の知識・技術や反省などが、ある程度存在している（あるいは形成されている）ことが前提となる。それらのものを教育によって、どの程度向上させることができるかが、この「向上目標」の教育の評価となる。したがって、この場合の教育の評価には、ベースラインの考えは必須と言えよう。例えば、すでに基本的な交通法規の知識を有している場合に行われる k [内容：交通法規、目標：向上] は、その交通法規の知識を、さらに精緻化したり、必要感をいっそう高めたりするねらいをもつ。例にとると、「交通信号を守ること」ひとつ取り上げても、その奥は深く、信号のある交差点をわたる人々が信号を守って行動する点と同じに見えるが、それぞれ人の心(頭)のなかでの信号のとらえ方は、実際にはさまざまである。親や教師あるいは世間が「信号を守る」ように求めているから行っているレベルから、交通社会における信号の役割を認識したうえで行っているレベルや小さな

子どもの安全を含めたすべての人の交通安全を実現するための第一歩として信号を守ることを理解して行っているレベルに至るまで、いろいろなレベルがある。このような知識・理解レベルの向上をはかろうとするのが、交通法規の「向上目標」の教育である。それゆえ、教育を開始する前に、対象者がどのような知識・理解のレベル(水準)を有しているかをとらえておかななくてはならない。すなわち、教育に先立って、事前評価を行うわけである。その後、「向上目標」の教育を実施後に事後評価を行う。この事後評価と事前評価の変化(差)そのものが、この教育の真の効果となる。

この「向上目標」を置く教育の評価を行う際のもうひとつの重要な点は、いわゆる客観式テストが使用できにくいということである。

「獲得目標」の評価の際には、客観式テストが容易に使用でき、例えば交通法規を獲得することを目標とする教育の評価には、教習所での学科試験と同じものが利用できる。「向上目標」の教育の場合、この種の客観式テストが不可能ではないが、テストの妥当性の問題、すなわち本当に測りたいもの(交通法規の向上目標の場合であれば、その向上部分)を測っているのかという疑念が生じ、それに対し説得的に対応することが難しい。交通法規の向上を目標とする、客観式テストが可能に見える領域の教育においてさえ、このような問題が生じるのであるから、ましてやマナーや動機づけ、反省などの情意や態度領域を向上する目標の教育においては、客観式テストはより困難と言えよう。これらの情意や態度領域はもちろん、交通法規などの知識・理解の「向上目標」の教育の評価には、その代わり、自由記述式テストや面接などの形式が適するものと言えよう。また、社会的技能や技術の「向上目標」の教育の評価手段には、自由記述式テストや面接のほかには観察などが適する。

4 - 3 体験目標の教育の量的評価

「体験目標」の教育の評価は、「獲得目標」や「向上目標」の評価とは異なり、何かが身についたり、向上したりするということを評価の対象とすることはない。「体験目標」の教育において最も重要なことは、体験すること自体である。この表現は、少し奇異な感じを与えるかもしれない。体験は、あくまで何かを得る(身につける)ための手段であると捉える立場からすれば、体験すること自体に意味があるという考え方は生まれてこない。しかし、教育一般

のなかには、体験すること自体に価値があるものも存在するのである。それゆえ、学校においても遠足や修学旅行など、いろいろな体験教育が行われているのである。このことは、交通安全教育でも同様であり、体験し、そこで何かに気づき、何かを感じることが目標となる教育が存在する。もちろん体験することによる知識や技能などへの波及効果を期待することはできるが、それは評価の対象にはならない。例えば、小学校入学を控え、その準備として家から学校までの通学路を子どもが親と一緒に歩いてみるという体験のなかには、右側通行や信号を守ること、横断歩道や信号のない道路での渡り方などの学習が含まれているかもしれない。これらの学習を「体験目標」ととらえるのであれば、子どもが親と一緒に体験し、何かに気づき、何かを感じること自体に価値を置き、個別的な内容の学習の進歩自体は問題にしないのである。言い方を替えるならば、それらの学習について「獲得目標」や「向上目標」の目標を立てることなく、体験すること自体に目標を限定するから、「体験目標」の教育になるのである。

もちろん、体験には、浅い体験や深い体験もあるので、それを評価の対象にすることもできる。体験の深さの評価においては、その体験に、教育対象者がどの程度自我関与を行い、そこでの本質的なことに気づいたり、感じたりするような体験をしているかが重要である。例えば、先の例では、新入学の子どもがいよいよながら親に付き合う形での体験であれば、決して深い体験になるとはいえないだろう。反対に、4月の入学後のことを考え、真剣に親と一緒に通学路をたどるならば、深い体験になると考えられる。

この「体験目標」の教育を評価する手段は、自由記述式テスト、面接および観察である。これらの手段を用いて、教育対象者がその体験に自我関与している程度、気づき方や感じ方の程度を知ることができる。

以上、「獲得目標」「向上目標」「体験目標」の三つに分けて、交通安全教育の量的評価の観点や方法について述べてきた。従来、交通安全教育の成果を量的に評価することは、あまりなされていない。それは、交通安全教育は教育対象者が自発的に参加する機会が多いこと、および交通安全教育が特定の社会的特典と結びつくことが少なかったからだと思うが、必ずしもそうとはいえない面もある。例えば、運転免許更新という社会的特典と結びつく事

故・違反者を対象とする免許更新時講習なども、受講者の学習結果については一切評価を行わない。免許更新時講習のねらいは、事故・違反を反省し、新しい気持ちで免許の更新を受けることにあるので、「向上目標」あたりにあることは明らかである。この観点からすれば、更新時講習によって事故・違反に関する認識や態度がどのように向上したかをチェックしなければならない。その結果をもとに、一定の向上を見せた人のみ、免許更新が受けられるようなシステムにする必要がある。これが、現実には実施されていないのは、対象者の抵抗感と評価作業量の増大が予想されるからである。

およそ、世の中に教育の名の付くものはたくさんあるが、そのなかで交通安全教育ほど評価と縁が薄いものはないであろう。交通安全教育の多くが公的な費用で行われているわけであり、どの程度の効果を有したのかをチェックする社会的なコンセンサスをつくっていく必要があるだろう。

参考文献

- 1) 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2年度国際交通安全学会研究調査報告書』1990年
- 2) 警察庁交通局監修『交通安全教育指針(普及版)』全日本交通安全協会1999年
- 3) 詫間晋平「交通安全教育への生涯教育的アプローチ」『IATSS Review』Vol.19, No.1, pp.10-16, 1993年
- 4) 野口薫「キャンペーンによる運転者教育 シートベルト着用推進運動を例として」『IATSS Review』Vol.10, No.4, pp.266-272, 1984年
- 5) 国際交通安全学会「交通危険学の研究」『平成2年度国際交通安全学会研究調査報告書』1990年
- 6) 新井邦二郎「社会的スキルと交通法規・交通道徳」『IATSS Review』Vol.21, No.1, pp.16-23, 1995年
- 7) ブルームほか「梶田観一ほか訳『教育評価法ハンドブック』第一法規、1973年
- 8) 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年度国際交通安全学会研究調査報告書』1994年
- 9) 國分康孝『カウンセリングの原理』誠信書房、1996年