

クルマ社会を問い、真の交通教育をつくる

交通教育研究

No.7 2006年4月5日

発行：交通教育研究会事務局
前田敏章

〒063-0850 札幌市西区八軒10条西2丁目7-22

郵便振替 02730-9-49371

Tel.Fax. 011-616-7688 tmaeda@asahi.email.ne.jp

レポート

スローライフ交通教育の提案

～市場原理主義のオルタナティブの一環として～

齊藤 基雄（本会研究員）

1 提案の背景

1-1 高校生向け交通教育をめぐる議論の推移

わが国において従来、高校生向け交通教育の内容をめぐる議論は、交通安全教育に二輪車・自動車の運転に関する指導を盛り込むことの是非に集中してきた。それは、1970年に愛知県で始まり、後に1982年、全国高等学校PTA連合会の「全国決議文」によって推進された「三ない運動」（生徒に運転免許を取らせない、バイクを買わせない、運転させない）が、生徒の意見を反映させることなしに、現行の道路交通法で満16歳以上から認められている二輪免許取得を学校が禁止することを「管理教育」として問題視する視点にもとづくものである。

「三ない運動」（地域により、「四ない運動」や「四プラスない運動」などの名称で実施されてきた）は、創成期の1970～80年代において、高校進学率が上昇のなか、地域社会（商工会、自治会等）からの暴走族取締りの要請が警察や市町村役場にとどまらず、暴走族となる年齢層の人が多くとされる各高校に対しても直接向けられるようになったことを背景に、支持層が多かった。

しかし、1980年代半ば以降、国鉄改革を引き金とした地方公共交通の衰退や、若年層のレジャーの多様化などにより、二輪の社会的評価が「暴走族の遊び道具」といった否定的なものから、「身近な生活の足」とか「健全な旅行手段の一つ」などといった肯定的なものに変わってきたため、同運動は、生徒のみならず社会各層から「国民皆免許時代に逆行し、若者をクルマ利用から遠ざける悪弊」であるとして、批判を浴びるようになった。

とりわけ、1989～91年のいわゆる「第二次交通戦争」において「三ない運動」は、高校年齢層の二輪車事故を予防する効果を発揮できなかったために、運動の存在意義が疑われるようになり、代替策として、文部省（現・文部科学省）や総務庁（現・内閣府）から「免許取得を目的とした交通安全教育」の高校授業への導入が提起されるようになった。

まず文部省は1989年9月、運転免許取得に関する科目の高校正課授業への導入（米国の「運転者教育」や、ドイツの「EMS計画」などを手本として）についての検討を発表し、1994年度からは各都道府県で一校ずつの「二輪車研究指定校」制度を開始するなど、高校での二輪教習の実用化研究の推進に当たった。

次に総務庁は1993年10月、「免許取得前の若者に対する交通安全教育の在り方に関する検討会」を設置し、免許取得・車両所有に備えた交通安全指導の学校教育への導入の実現に向けた準備体制の具体案を盛り込んだ最終報告書を、1995年3月に発表した。

これらの状況が無視できなくなった全国高等学校PTA連合会は、1997年8月の全国大会において、「三ない運動」を「全国決議文」から「宣言文」に格下げするとともに、「地域の実態・学校の実情から二輪車の安全運転に関する効果的な指導のあり方について検討し、交通安全指導を計画的に行うようにつとめる」との文言を明記することによって、生徒に対する二輪利用の可否についての判断を各校PTAに委ねることとなったため、「三ない運動」の全国運動としての機能は事実上、消滅した。

こうした動きを受けて文部省は、1998年の警察庁「交通安全教育指針」（平成10年9月国家公安委員会告示第15号／免許取得のための交通安全教育を各高校に要求）と、1999年の総務庁の諮問機関「免許取得前の若者に対する交通安全教育の推進方策に関する検討会」の報告書による同様の要求とに沿った形で、2000年4月から、取り扱い範囲を四輪にまで広げた新しいモデル校制度を、一都道府県で複数校以上に拡大し、今日に至っている。

1-2 交通教育のもたらす経済思想的側面

「三ない運動」か「免許取得を目的とした交通安全教育」か、といった二者択一的な議論は、一見して単に生徒を交通事故に遭わせない方法、すなわち交通の安全

面のみを焦点とするものとして解釈される傾向が強い。

確かに、多くの高校にみられる、自分の子供の“暴走族化”を阻止したい親の集合が PTA を媒体として学校側に圧力をかけ、当事者の一方である生徒に直接かつ十分な説明責任を果たさずに、教師を介して「三ない」校則の導入を進めさせてきた事例は、純粋な教育学的視点でみる限り、自ら能動的に思考する主体としての生徒の役割を否定したという意味で問題といえる。

しかし、これと対極に位置づけられている「免許取得を目的とした交通安全教育」に問題がないかどうかを考えた場合、その影響の及ぶ領域が単なる「生徒」の「安全」のみにとどまらないことに注意すべきである。

それは、「免許取得を目的とした交通安全教育」が、従来「交通弱者」としてみなされてきた高校生に「免許取得」と「車両所有」を方向づける作用をもたらす場合、現状では瀕死の状態にありながらも、高校生の通学需要で辛うじて生き長らえている公共交通網の壊滅により、安全面のみならず、環境やエネルギーといった面でも負荷の高い、モータリゼーション交通社会の後戻り不能な方向での絶対化が懸念されるからである。

実は、「免許取得を目的とした交通安全教育」は、「三ない運動」を「管理教育」として問題視している教育学者や交通心理学者のみならず、市場原理を尊重する視点からモータリゼーションの拡大を支持する交通経済学者からも、強力にバックアップされてきた。

このような傾向は半世紀前の 1955 年、戦後交通経済学の重鎮とされる故・今野源八郎氏の著書『道路交通政策』（東京大学出版会）に始まる。今野氏はこの本において、自家用車の所有を「各自が最も能率的に活動し得る交通条件」であると肯定的に評価した上で、このような条件を実現するために、米国の一部諸州のように、高校授業での自動車教習をわが国にも導入することの必要性を唱えている（同書 p.125）。

時代をかなり下って 1990 年代になると、旧国鉄の初代新幹線総局営業部長で交通評論家の角本良平氏は、JR 東日本広報誌『JR EAST』1992 年 12 月号において、地方はもちろん、都市部においても自動車やバイクによる通学を推進すべきであると主張している。

さらにこの手の主張は、山口大学の教授である澤喜司郎氏によって、バイクが高校生の通学手段として活用可能であるにもかかわらず、「三ない運動」がその障壁となっているのは問題であるという論調に発展する。

これらの主張に共通するのは、個人による自動車（二輪も含む）所有が容易となった現在、採算のとりにくい公共交通を通学のためといえども、行政から補助金を割いてまで残すべきではないとした上で、自らの交通手段を自らの責任において維持せよという思想である。

「交通行為」を価格理論における需要・供給の視点で捉えた場合、利用客数（需要量）と車両等の定員（供

給量）が常に一致しない運命にある公共交通は、経済学がいうところの「資源配分を歪めがちな」体系である。これにくらべて自家用交通手段は、運転労働の自己生産を通じて、交通トリップの需要と供給が即時的に一致する「無駄のない」体系と解釈されるため、今日の市場原理主義のもとでは、モータリゼーションの拡大ないしは維持に寄与する諸政策が一方向的に「善」とされる。

だから、「免許取得を目的とした交通安全教育」は、上にあげた傾向の交通経済論者によって、人々の交通手段の入手を、より市場メカニズムに従順な体系に移行するための必須の手段として位置づけられるわけである。

1-3 市場原理主義のオルタナティブの必要性

しかし、市場メカニズムによる需給均衡を唯一「望ましい」とする経済効率的な視点によって支えられてきたモータリゼーション交通体系の拡大は、道路交通による死傷、道路公害、二酸化炭素排出増による地球温暖化問題、公共交通（とりわけ鉄道）に比較した場合の単位輸送量あたりエネルギー消費量の高さなど、健康上・環境上のリスクを多面的にもたらしている。

このようなリスクにもかかわらず、自動車利用のシェアが減らない要因として、次の特徴を列挙できる。

まず、他のエネルギー資源にくらべて、採掘から販売に至るまでの流通が容易である石油製品の特性に支えられ、車両の大量生産や道路網の拡充により、自家用車利用の交通コストが、他の交通手段や過去の時代よりも相対的に安くなったことがあげられる。

とりわけ今日、原付車両の低廉化や中古車市場の発達により、自家用車両の購入・維持費がバスの定期代よりも年間計算で安くなるという現象が各地で珍しくなくなったため、本来であれば公共交通の存続に有利とみられる「高齢社会」の現在にもかかわらず、鉄道やバスの利用者が各地で減る傾向にある。これは、高齢層における運転免許取得率の上昇を背景に、低所得層においてもクルマ依存が浸透しつつあることをうかがわせる。

次に、道路整備の進展と自家用車普及率の上昇によって、よほどの辺地でない限り、鉄道やバスに日常交通を多く依存していた時代にくらべて、住宅や事業所の立地が自由になったため、「郊外化」すなわち土地利用の無秩序拡散（スプロール化）が全国各地で起こり、こうした傾向が人々のクルマ利用への依存をさらに高めている。駅前中心市街地の衰退と郊外型ショッピングセンターの隆盛は、まさにその象徴である。

これは単に交通分野における輸送サービスやインフラの需給問題にとどまらず、土地・原材料・労働力といった生産要素の調達から最終商品の売買に至る、交通需要が依って立つところの、モノやサービスの取引一般が、公共交通の路線網や運行時間・本数に制約されずに、ク

ルマという媒体を通じて「オン・デマンド」かつ「ジャスト・イン・タイム」で可能となることを意味する。

かくして、モノやサービスの需要の個別散発化が進展すればするほど、交通トリップがふえるため、クルマ利用によって生じる環境負荷の増大は続くことになる。

これらの問題を考慮した場合、道路網の歩車分離化の推進、免許取得教育の早期化、低公害・低燃費車の普及といった個別リスク縮減策には、おのずから限界が生じる。生命・環境・エネルギー問題への配慮といった方向で人間社会の持続性を捉えるならば、モータリゼーションへの依存の拡大を必然的に招く市場原理主義の見直しは、避けて通れないであろう。

2 「スローライフ交通教育」の提案

2-1 「スローライフ交通教育」の意味

筆者は、以上にあげた市場原理主義への画一化がもたらすであろう、生命や環境への軽視傾向を問題とする立場から、「免許取得を目的とした交通安全教育」が実質的に、生徒に対し免許取得・車両所有を推奨しないしは強制する役割をもたらし得る点を危惧している。

一方、「三ない運動」についても、結果としてそれが通学手段としての公共交通機関の存続に寄与できたゆえに、少なくとも全国的な環境負荷の増大が多少、抑制できている点は肯定的に評価できるものの、当事者である生徒・教師・親の三者間の合意形成を無視して、理由説明なしの杓子定規で「禁止」を押しつける手法では、将来的に持続性を期待することができない。

交通手段の選択からその安全な利用、将来の交通政策やまちづくり・むらづくりにおける高校生の参加機会の拡大を考慮するならば、「三ない運動」もバイクに「乗せる」指導も、同類の「管理教育」として問題となる。同時に、免許取得・車両所有が教育学者の多くのいうように「自己決定権」であるならば、自らの意志で免許を取得しないのも、立派な「自己決定権」である。

現代の交通社会がいかにモータリゼーション中心といえども、クルマやその運転に関する生徒の興味・適性は本来、ひとりひとり異なるはずである。そうした差異を無視したまま、「交通安全教育の強化の必要性」を口実に、学校教育において免許取得や車両所有への「便宜」を一律的に図る方向での指導は、思想・信条の自由への抵触はもとより、真に「安全」に寄与できるであろうか。

そうした視点に立つ場合、学校が生徒の二輪車利用に関して立ち入る範囲は、近隣住民の安全や環境への配慮という理由を全生徒に十分に説明した上で、通学利用の禁止（または制限）は維持するとして、原則的に課外での利用に関する校則の適用は外し、免許取得者本人（および家族）が自らの責任において、地元警察署および市町村交通安全部署の主催する二輪技能講習会の類に出席

するといった方向に、変えられるべきであろう。

以上を踏まえて筆者は、知識の押しつけや詰め込みを極力伴わない方法により、生徒ひとりひとりが能動的に、交通手段との向き合い方や、交通を発生させている社会的・経済的要因などを考えることを通じて、その結果、サステナビリティ（人間社会の持続性）の視点から、生命・環境・エネルギーに負荷をかけない交通体系の存立を可能にするまちづくり・むらづくりへの合意形成、そしてこれを満たす暮らし方に関する情報の伝達に寄与し得る「スローライフ交通教育」を提案したい。

当教育では、「スローライフ」の意味を、市場原理主義の追求する「オン・デマンド」や「ジャスト・イン・タイム」の対義語として位置づけている。

昨今は、「生きる力」と称して、市場原理主義下でのひとりひとりの経済的自立を促す教育（例えば、クルマの運転のみならず、義務教育段階からの株式投資実習の導入など）の企画検討が盛んになりつつあるが、「スローライフ交通教育」は、この類とは異なり、「助け合い」や「支え合い」を基調とする交通社会ならびに地域づくりを追求するものである。そのため、自由競争や経済的自立、過度の自己責任論への順応を行政から強制されない権利としての「人権教育」の側面を併せもつ。

ここ数年、「スローライフ」を冠した食品・雑貨・工業製品が目立ってきているが、本教育は、個別的な特定商品の宣伝を目的とするものではない。ついでながら、最近では LOHAS（ロハス / Lifestyles Of Health And Sustainability）という用語により、健康や環境への負荷が少ないと称する商品を、より多く流通させようという動きが米国のマーケティング筋から出てきているが、商品の「生産」や「流通」自体が量的増加の方向性をもって一人歩きすると、結局は原材料調達から最終商品の売買に至るまでのエネルギー消費を増大させることにもつながり得るので、その是非について、批判的な視野も取り込んで議論できるようにしたい。

2-2 「スローライフ交通教育」の領域横断性

従来、学校教育、とりわけここで中心的に論じる高校教育において、交通に関する領域は、交通安全については保健体育科や生活指導、そして交通手段の存立やこれを支えている産業構造については地歴科や公民科といったように、互いに連携することなしに扱われてきた。

これに対して「スローライフ交通教育」は、交通とそれを支える暮らしに対する生徒の多面的かつ能動的な思考を促すため、その構築にあたり、個別の各教科（科目）において習得される知識の領域横断的相互連携を発揮すべく、「総合的な学習の時間」での実践を軸とする。

筆者は、「総合的な学習の時間」で扱う当教育について、次の四つの側面を領域横断的に有するものと考えている。

●環境教育

単体としての自動車排出ガスの種類とその人体への影響。地球温暖化物質とその環境影響。代替燃料や燃料電池、太陽電池等の化学特性とその問題点。有害物質規制の緩い下請工業国での部品生産のもたらす環境問題や労働問題。その他。

●健康教育

自家用車と営業車の競合などを背景とした、営業車の低運賃競争がもたらす交通労働者の過重労働。病院の郊外移転がもたらす、クルマ（二輪も含む）による通院しか選べない状況は「健康増進」に逆行しないか？など。

●消費者教育

個人・世帯レベルにおける目先の「安い」「便利」よりも、「健康や環境によいもの」を社会成員の合意で支えることの重要性。そのような「健康」や「環境」の見極め方。その他。

●納税者教育

税金の使い道に関わる意思決定としての政治参加の方法。「行政改革」が叫ばれているが、集団で資金を拠出し合わなければ維持できない、「健康」や「環境」の改善に寄与するインフラやサービスを、目先の節税欲のために簡単に葬り去ってよいのか？など。

以上の四側面を相互連携させることによって、現代モータリゼーションのもたらす諸問題を、生徒ひとりひとりが立体的に理解できるものと考えられる。そのような立体的理解を助けるスキルとして、次のリテラシーの習得と活用を提起したい。

■メディアリテラシー

マスメディアや行政広報などの情報を、一方的に鵜呑みにしない。自ら主体的な解釈力の育成。但し、「常識を疑うこと」が一人歩きして曲解が度を越すと、全ての他者に対する不信癖が付き、コミュニケーションに障害をきたすことも想定できるので、バランス感覚が必要。

■統計リテラシー

確率・統計の読み方を多面的に知ること、書き手の主張を的確に読み取ることができるとともに、使い方を習得することで、発表者自身の説得力向上に役立つ。

2-3 各教科（科目）の具体的活用案

上に述べた方向での「スローライフ交通教育」の実践のためには、既存の各教科（科目）間の領域横断化が必要となる。しかしながら、現実には学校での教育のテーマが「交通」のみではないのが明白であるため、各教科（科目）の教員間を共通させた形での「交通教育」という枠組みでの相互協力は、容易でないと考えられる。

そこで、「総合的な学習の時間」でテーマとなった課

題に取り組むには、これに必要な知識やスキルを、生徒が自主的に各教科（科目）での学習を通じて得るとともに、課題に即した各教科（科目）間の知識連携を自ら組み立てるといった方法が想定される。

つまり、これまでの各教科（科目）での学習では、受験勉強に象徴されるような「知識の詰め込み」という手法が中心とされてきたが、「総合的な学習の時間」で「交通」というテーマに関心をもった生徒は、各教科（科目）の知識を「（詰め込みとしての）目的」ではなく、「（自らの関心にもとづく学習を高めるための）手段」として獲得し、活用する意欲を高めるであろう。

「スローライフ交通教育」の掲げる課題に取り組むために、基礎知識として活用できる各教科（科目）の学習内容は、現行「高等学校学習指導要領」の掲げる「普通教育」の場合、次のものが考えられる。

●国語科

国語総合や現代文では、ディベートやワークショップに必要な話し方・聞き方、法令文や政策文を読む際の解釈方法。古典では、人や物の分配の歴史を知るために利用する原書や、文語体時代の公文書の読み方など。

●地歴科

地理では、交通が依拠している地域の特性（生活・産業・文化・自然）や、地域間の結びつき（貿易や流通に果たす交通の役割）など。

歴史（世界史・日本史）では、交通を発生させてきた人や物の分配の変遷、交通をとりまく諸産業の歩みなど。

●公民科

生命の尊厳、交通需要と交通政策を規定する経済の仕組み、まちづくり等における政治参加のあり方、公害防止・環境保全、人権の意味とその尊重など。

●数学科

交通死傷や交通公害など、交通リスクの推移を解釈・分析するための確率・統計。

●理科

物理では、車両の運動特性や運動エネルギーなど。化学では、自動車の製造や走行に関わって発生する化学物質の特性など。

生物では、交通公害や地球温暖化による生態系への影響（人体や食糧農作物への疫病被害等）など。

地学では、交通公害や地球温暖化による気象への影響（諸災害や農作物疫病の原因となる気象変動）など。

●保健体育科

クルマへの依存を減らす健康な体づくり。交通サービスの維持に関わる人々の安全・健康の実態など。

●外国語

諸外国の交通事情を知るための、インターネットの

現地語ホームページの読み方や、電子メールでの質問に必要な文章の書き方など。

●家庭科

交通のもつ福祉的側面（交通のバリアフリーなど）。交通需要を生み出す衣・食・住の現状。子どもや高齢者にとって安心できるまちづくり・むらづくりの内容。健康や環境にあまり負荷のかからない交通手段・インフラを選択する消費行動など。

●情報科

「スローライフ交通教育」全般で利用する PC ソフトやインターネットの使い方。インターネットを利用した高校間交流（例えば、地域再生で注目されている場所の高校とか、廃線寸前の公共交通機関を地元を抱えている高校など）。

2-4 「スローライフ交通教育」の目指す 交通社会

「スローライフ交通教育」のキーワードは、「共生の交通社会」である。現在、社会集団としての生活において、どうしてもクルマに依存せざるを得ない領域や地域が多いのは事実であるとしても、クルマの運転における人々の能力や適性が個別に異なる以上、運転できる人ができない人やしたくない人を不当に差別したり、あるいは体調不良の運転者に運転労働を無理強いしたりするのではなく、これらを個人のもつ特性の違いとして相互に尊重し合うことを通じて、これを満たす交通政策や土地政策を、社会成員ひとりひとりの自覚にもとづく合意形成によって成就できるように方向づけることで、クルマの利用に一面的に依存せずに済むコミュニティの生成を導くのが、このキーワードの狙いである。

このキーワードによって、道路交通事業者における過重な運転労働をもたらす一連の「規制緩和」策や、自家用車利用の強制につながる路線バス廃止の「届出制」への緩和、公共交通の衰退を不可逆的にもたらす土地利用規制の緩和策などの国土交通政策を行政当局から不当に押しつけられない権利を尊重するための「人権教育」としての役割も、先にあげた「総合的な学習の時間」における四つの側面を相互につなぐ要素として一層、浮き彫りにすることができる。

なお、現時点において、過疎地等の既に公共交通網が縮小されてしまった地域では、自家用車（二輪も含む）に依存せざるを得ない立場から、「スローライフ交通教育」の導入は極めて困難であるとの指摘もある。

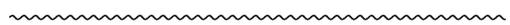
このような指摘に対しては、次の対処が可能であると考えられる。これから公共交通の廃止が進められようとしている地域の高校の場合は「公共交通に頼れず、クルマに依存せざるを得ない立場の拡大をどうやって抑制

していくのか」（例えば、廃線問題を抱えている高校との情報交換・連携など）を、そして既に公共交通が全面的に廃止されてしまった地域の高校の場合は「過疎地に公共交通を復活させるには、どのようなプログラムで地域再生を進めていくか」（例えば、民間バス事業者撤退後の市町村代行バスがこれから導入されようとしている地域の高校との連携など）を、焦点とすることができる。

現実には、自家用車（二輪も含む）の利用について、「安全や環境の問題を理由にその可否を論じるのは、非常に迷惑である」として切実な捉え方をする向きは、とりわけ農山漁村を中心に極めて多い。これらの地域において、モータリゼーションを急進的に抑制するのは、確かに無謀であろう。しかし、その「切実」は、これまでの農山漁村にとどまらず、大都市圏にまで幅広く連鎖・拡大している。例えば、ちょっとした郊外へ出かけるにも「クルマがなければ不便な」地域が拡大すればするほど、都市住民においても、公共交通を利用する機会は激減する。以上のような「切実」の連鎖とその拡大を考えた場合、「クルマの利用は、仕方がない」という発想をそのまま温存・集積させれば、モータリゼーションによってもたらされるリスクは、ますます拡大するであろう。

そこで、「スローライフ交通教育」は、拙速な結果を求めるのではなく、たとえ遅い速度であっても、現在の市場原理社会という経済の歯車の向きを確実に逆転させ、地道な取り組みではあるが、50年、100年単位を見据えた息の長い戦略の継続・拡大により、「結果として交通社会が変わった」といえるプログラムを構築する。

モノやサービスが欲しくなったとき、どこに住んでいても、いつでも簡単に手に入る社会を維持するために、今後も「国民皆免許」体制によるモータリゼーション拡大を続けるのか、それとも多少の不便は覚悟しながらも、生命や環境の尊厳がより重視される方向でクルマ一辺倒社会に代わる交通機関・交通施設を社会成員の合意で選ぶのか。「スローライフ交通教育」は、生徒ひとりひとりが自ら、交通を通して「ひとの群れ方・暮らし方」を考えるものである。



交通教育の課題と可能性

池田 考司 (北海道札幌東陵高等学校)

交通教育は、人権教育としての側面や環境教育としての側面、そして社会科学の学習の側面を持っている。そして、クルマ社会を維持させるための交通安全教育が圧倒的な経済力と権力によって、日本の子どもたちに対して行われてきたことも事実である。

その交通安全教育に対抗する交通教育（「スローライフの交通教育」と私たちは仮称している）は、限られた力、情報力にもとづいて行われざるを得ない。そのために、ある面、クルマ社会を乗り越える交通教育が、啓蒙主義的なものになったり、告発主義的なものになってしまう傾向が起りがちである。確かに今まで生まれた時からどっぷりと浸されてきたクルマ社会の論理を批判的に見、批判的な思考・行動を行っていく契機をつくるためにはそのことも必要なかもしれない。しかし、教育学や心理学の知見から考えるならば、そのような教育は一過性のものに留まり、やがて、子ども・青年を再びクルマ社会の現実に適応させてしまうことになるであろう。そこで、交通教育を創造していく立場に立った時、人の認識能力の形成、価値形成の段階について視野に入れることが必要になってくるのである。

では、具体的にはどのようなことに私たちは注意し、プランニングしていけばよいのであろうか。学習の過程に沿って考えてみよう。

まず、学習の始まりでは、子ども・青年たちの日常生活で形成される感情・意識と接合することを心がけるべきであろう。啓蒙主義的な方法で学習を組織した場合、今の日本の子ども・青年は拒否的な態度を取ることが多い。今までさんざん、そのような押し付けを受けてきたからである。受験などのためにやむを得ず学ぶという体験をしてきた者には、受験的価値のないものは無視してよいものと捉えられてしまうかもしれない。また、学習に参加しているように見えても、評価を気にしたり、受動的な学習姿勢が身体化している場合、学習内容は子ども・青年の内面には入り込んでいかないであろう。ふだん、感じていること、興味を持っていることを入口として、学習をスタートしていくことがとても重要なのである。そのため、交通事故の事例や被害者（家族）の声を紹介することなどは有効なものとなるであろう。

導入の段階で、興味・関心を引きつけたとして、次に知識を順番に伝達していく形を取るならば、結局は今までの学習の問題点を克服したことにはならない。学習内容・教材を構造化していくことが次に必要になってくるのである。クルマ社会に関わって教えたこと＝知ってほしいことはたくさんある。しかし、だからといってそれを詰め込んで教えても学習する側の理解や課題意識は深まっていけない、持続しないのである。

前田敏章が実践しているようなクルマの持つ力学的特性・限界を理解させるということも重要な一側面であろう。また、交通事故に対する政府・関係機関のおごりな姿勢を交通事故処理・裁判の事例から理解させることも重要であろう。公共交通の持つ福祉（交通弱者への生活援助）的側面について考えさせることも必要であろう。そして、環境的側面、人類の持続性の確保という観点からの検討も入れていくべきであろう。

では、これらを羅列的ではなく、どのように構造化していくのか。それは、例えば、学習者の人生サイクルにおける交通の持つ役割を考えさせるという方法でも可能ではないだろうか。小さい時、親のクルマで出かけることが多いのが現実かもしれない。しかし、その一方で幼稚園に通うならば、幼稚園のバスを利用するという方法を取ることも多いであろう。また、祖父母の家を訪ねる場合、公共交通を使うことが多いのではないだろうか。祖父母が逆に訪れる場合、公共交通は必要不可欠な手段となっていたであろう。

そして、学童期に入るとお出かけは公共交通を利用することが多いであろう。中高校生の通学には公共交通が必要不可欠であり、その存在はとても大きなものとなっているであろう。通学途中での交通事故の危険について考えてもらうことがこの時期には当然入ってくるであろう。

大人になり、クルマを利用することが増える。しかし、その一方で祖父母は完全にクルマを利用できない年齢になってくる。公共交通の持つ重要性はさらに高まってくる・・・このようにクルマと公共交通の持つ意味・役割を時系列に沿って考えてもらう。ワークシートを配り、書き込み、発表してもらうという方法もあると思われる。（プラン1）

また、環境問題に重点を置き、人類の産業・交通・生活史の年表をつくり、その変化を生活・人体・環境への影響から検討していくという方法も考えられるであろう。社会の共同性が強かった時代、共同体の中でしか人が生きられなかった時代。そこから、やがて生活圏が拡大し、消費財を購入するような変化が生まれ、現在の消費資本主義へと至る。そういった変遷の理解は、クルマを自明なものだと思っていた子ども・青年たちに驚きを持って、クルマ社会の検討の場へと誘うことになるであろう。その中で、環境への影響の問題、生活スタイルや社会秩序への影響などを事例や文献を用いて考え、話し合わせていくという方法も可能であろう。（プラン2）

交通教育について考える時、その大半が「安全確保」によるクルマ社会の維持にあることは明らかである。そして、「クルマは急に止まれない」からよく注意して。

それでも事故は起こる。その時は「ついていなかったのだと思いなさい」という教育が見事に行われていくことになる。安全確保のための制度・政策的努力がなされているのか？歩車分離がどれだけ行われているのか？生活道路への自動車進入規制はなされているのか？など、「安全確保」の入口の段階から子ども・青年に検討してもらうという方法もあるであろう。そして、歩車分離や自動車進入規制の外国の状況、公共交通政策などを学習し、日本のこれからの交通政策について主体的に考えてもらう。そして、各自の政策案を発表してもらうという学習方法も考えられるであろう。子ども・青年を交通教育の客体ではなく、主体にすることによって、クルマ社会を批判的に検討し、これからの交通のあり方について考えられる市民をつくっていかうとするのである。(プラン3)

今紹介したいいくつかの事例からだけでも、交通教育には多数のバリエーションがあることを理解してもら

えたのではないだろうか。日本の教育の主流がまだまだ知識の伝達一貯金型のままであること。受験圧力が完全にはなくなっていないことなど、交通教育を行っていくにあたっての制約もたくさん存在している。また、教科という枠組みもある。そのような中で、「総合的な学習の時間」をうまく使っていくというのが当面、最適な方法かもしれない。小学校では一定の水準の実践が「総合」の時間に行われているが、中学・高校においては「総合」の時間を持て余している現実がある。この現状をいかして、交通教育を導入していくことを考えてみてはどうだろうか。

また、社会と理科など複数の教科による共同授業も考えられるであろう。教師の共同での授業づくりは、教師の力量向上にも役立つものである。教職員間の共同性の再生にも貢献するであろう。このようなメリットの多さもアピールしていったらどうだろうか。

レポート

交通教育、これまでとこれから ～「スローライフ交通教育」創造のための実践～

前田 敏章 (北海道千歳高等学校)

1 はじめに

私は交通犯罪で最愛の娘を奪われた「遺された親」として、亡き娘からの「私がなぜ犠牲に？」「私がおのれを奪われたこの犠牲は今の社会で報われているの？」という問いかけに答えるため、命と人権無視の「クルマ優先社会」を告発してきた。そしてこの「クルマ優先社会」に無批判であるがためにこれを支える結果となっているこれまでの「交通安全教育」に疑問を感じ、真の交通教育のあり方を模索してきた。

本交通教育研究会が、遅々たる歩みながらその理論と実践を積み重ねる中で、あるべき交通教育を表すタームとして「スローライフ交通教育」を提案できることに感慨を覚える。以下ささやかな実践を含めレポートしたい。

2 これまでの「交通安全教育」の問題点

2-1 「心の教育」に矮小化した安全教育

～根底にある「交通心理学」の立場～

学校での交通安全教育の指針となっているのが「交通安全教育指針」(1998年、国家公安委員会作成。以下「指針」)であるが、「指針」は、政府の中央交通安全対策会議が5年ごとに定める「交通安全基本計画」(交通安全対策基本法22条1項に基づいて定められる。現行のもののは2001年作成。以下「計画」)の中に位置づけられている。

「計画」は「安全意識の徹底」「安全思想の高揚」など精神面ばかりを強調しており、結果として被害の責任

を児童生徒に転嫁し、クルマ社会がもたらす深刻な被害を軽視し、無批判な「交通社会人」としてクルマ社会の一員になることを促しているのだが、その根底にあるのが「交通心理学」の立場である。ここでは、第3次「計画」の参考にと趣旨で募集され、内閣総理大臣賞を受けた長山泰久氏の論文「交通教育の体系化」(「人間と交通社会」幻想社)から、「交通心理学」の特徴と問題点を指摘する。

- ・人間行動はすべて対人関係の中にあるとして、曖昧な「交通社会人」という述語を作り、その「センスを身につける」などとさらに曖昧な位置づけを行った上で「交通教育の体系化」を提言する。
- ・「運転は心の問題」と、分析と論理を飛躍させた「対策」を述べる。道路環境という概念にも「人」を介在させ、事故防止対策を個としての「心の教育」に矮小化する。そして、「日本では、交通が他人との関係のもとになり立っており、自分の行動が相手の環境になり、相互に影響しあっているものであるという認識が低い」などと強引に論立てし、とても「先進例」とは言えないドイツやアメリカの学校での運転者教育を絶賛し、免許取得と車両所有に便宜をはかる教育へと導く。(ドイツ、アメリカの人口比死者数は各国に比し高い)

この立場で現場の交通教育資料として作成され教育現場に配布若しくは頒布されているものに「自動車、そして人」(日本自動車教育振興財団(JAEF)1999年、理事

長は豊田達郎)、「私たちの生活と交通」(財団法人、社会経済生産性本部 2002年)などがある。

2-2 クルマの持つ安全面での限界や、交通事故被害の反人権性、さらに環境、エネルギー面などクルマの負の側面が正しく指導されない。

交通事故被害について「指針」では「モータリゼーションの進展は、道路交通に起因する危険の増大をもたらしており、誰もが日常生活において交通事故に遭う危険にさらされています」と現状肯定的に述べ、被害の深刻さを糊塗している。

例えば運転免許取得が可能となる高校生には、事故を起こした場合の責任として民事上、刑事上、行政上の責任という記述はあるが、人身事故で人を殺め、または傷つけた場合の人道上の責任については強調されていない。道教育庁の生涯学習部で発行した高等学校での交通安全指導資料では、「事故の責任はこんなに重い」という項で、バイクで「誤って」(信号を見落として)人をはね死亡させたとされるケースでも、あまりに淡々と刑事、民事、行政の責任についてふれており、強調するのは損害賠償の問題。運転者は、任意の自動車保険に入ることが責任を果たすことで、保険に入れば安心してハンドルを握れるという間違った意識を植え付けやすいものとなっている。保健や現代社会の教科書の記述にも同様の傾向がある。

2-3 子どもやお年より、歩行者や自転車利用者に被害の責任を転嫁する

現在のクルマ優先の交通安全教育は、被害にあった歩行者、子ども、お年寄りにその責任が転嫁され、被害の真の原因、社会的責任を隠し、モータリゼーション(自家用車の大衆化)をさらに進めるイデオロギー形成に働いている。

例えば「指針」の「幼児に対する交通安全教育」の項では、「心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させること」を目標として、「自動車等の基本的な特性及び合図を習得することにより、自動車等の動きを予測し、危険を回避して歩行者として安全に道路を通行できるようにすること」とあり、「制動距離」の項で、「自動車等は急に停止できないこと、及び自動車等の速度が速い場合、路面がぬれている場合等には制動距離が長くなることを理解させる」。さらに「死角」や「内輪差」についても「理解させましょう」とあるのだから驚きである。児童期についても同様で、距離の知覚が未発達であるのに「自動車等の速度が速い場合などに制動距離が長くなる理由を具体的に説明し」などとある。

このように生理的な発達段階からみて無理なことを理解・習得させようとすることで、被害にあったときの責

任は社会ではなく子どもや親に向けられる。結果として、幼児、子ども、お年寄りにとって危険な道路環境は改善されず、被害者としかなり得ない子どもや歩行者に対して、相も変わらず「交通ルールを守ろう」と呼びかけるだけの偏った安全教育(あるいは交通安全運動)が続けられている。

2-4 「交通戦争」に「よき交通社会人」を送り込む「運転者教育」の肩代わりを学校教育に

2001年の7次「計画」は、学校教育を利用して児童・生徒を「クルマ社会」へ適応させることを殊更強調したのになっている。「計画」は、「交通安全意識と交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進していくことが必要である。」として「生涯教育体系としての運転者教育」が強調され、特に高校生に対しては「生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う」と運転者教育の導入が明記されている。

「免許取得前教育」という位置づけが現れたのは、1996年の第6次「計画」であり、これは1995年に「免許取得前の若者に対する交通安全教育の在り方に関する検討会」の報告を受けてのものである。この要旨は、平成10年版交通安全白書に次のように紹介されている。「現在は、交通弱者の立場に立った交通安全教育に重点が置かれているが、若者が将来免許を取得し、交通社会に運転者として参加することを前提に、自他の生命の尊重という理念に立ち、これを自ら実践する態度や、自ら考える姿勢を涵養し、『交通社会を安全に生き抜く知恵や態度を育む』という立場に立った交通安全教育が必要である」。

しかし、はたして学校教育に運転者教育を持ち込むことが、クルマによる被害をゼロにするために必要なことで、役に立つことなのか。今日、無秩序なモータリゼーション拡大と、これを可能にした国民皆免許へ向けての流れが、人命軽視の「クルマ社会」を現出している元凶と考えられるとき、甚だ問題といわざるを得ない。

「安全教育」=「(免許取得を前提とした)運転者教育」ではないはずである。「自他の生命の尊重」という基本理念に立ち、現在のクルマ利用の安全面での限界を考えるなら、自分がハンドルを握る立場になることは是非も選択肢に入れて考えさせるべきであり、比較的新しい権利概念である「交通権」をどのような方向で実現させるかという視点を踏まえなければ、非常に偏った安全教育となる。

「免許取得を前提とした運転者教育」を唱える理論は、無秩序なモータリゼーションの拡大がもたらした「交通戦争」の現状を一面的に肯定する傾向が強い。例えば、教育の狙いを「交通社会を安全に生き抜く知恵や態度を育むこと」として短絡させる発想からは、「高校生諸君

は、ほどなく運転免許証を手にして、くるま社会の一員となる日がくる。免許証を手にするということは、見方によれば、交通戦争の召集令状を手にとることとも言えるかも知れない」（副読本「交通安全」一橋出版、西山啓著）という物騒な表現も違和感なく使われるのである。

戦争は人が起こすもの。「交通戦争」は一体誰が起こし、誰が推進しているのか。そしてその犠牲となるのは誰なのか考える必要がある。

3 これからの交通教育

～スローライフ交通教育～

3-1 命の尊厳、人権尊重の学習をベースに

交通事故を被害者の視点から「交通犯罪」と捉え、手記や体験講話、あるいは生徒自身の被害体験などから、生命と人権の尊重を学ぶことをベースにする。

3-2 現在のクルマ社会がもたらす負の側面（クルマ優先社会の被害）について正しく学ぶ

- ①不可逆的な命と健康への被害：最も基本的な生存権、そして交通権など市民的自由への重大侵害、地域コミュニティ破壊
- ②不可逆的な自然環境破壊：大気汚染、温暖化、東京や

名古屋の大気汚染裁判の意義

- ③エネルギー資源の浪費：石油・ガス資源をめぐる国際紛争の原因

3-3 クルマの危険性について科学的に学ぶ

- ①クルマの危険性。クルマのもつ強大な衝撃力、制動距離などクルマの物理的特性の理解
- ②錯視、錯誤など人間の生理的な特性。人間の注意力だけに依存することの危険性
- ③道路を共用する子どもお年よりの知覚、判断、動作能力などの特性と限界
- ④青年期の心理と人間疎外の現代社会における幻想としてのクルマ願望

3-4 スローライフ交通教育として

- ①生命尊重の視点から、自動車交通における安全・環境・エネルギーの諸問題を総合的に捉え、これらの負荷軽減と、人間性がより発展される豊かな社会をめざす交通教育。
- ②新しい権利として議論の途上にある「交通権」（安全・環境・福祉などの諸問題に配慮した交通の権利）を根底に、無秩序なモーターリゼーションを批判し、クルマ

交通教育、これまでとこれから

2005.11.前田作成

	これまでの交通教育	これからの交通教育
基本視点	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通心理学」を理論的背景として、無秩序なモーターリゼーション推進を支える交通教育。 ・そのため学校教育に体系的な運転者教育の導入をはかる 	<ul style="list-style-type: none"> ・生命尊重の視点から、自動車交通における安全・環境・エネルギーの諸問題を総合的に捉え、これらの負荷軽減と、人間性がより発展される豊かな社会をめざす。 ・無秩序なモーターリゼーションを批判し、人命軽視、人権無視の「クルマ優先社会」を問い直す。
現状認識	<ul style="list-style-type: none"> ・クルマの増大、産業の発展は多数の国民を豊かにし、幸福にするから優先事項とすべき。犠牲者が負うマイナスは賠償金で回復すべき。 ・交通事故被害は、便益を得ているクルマの「社会的費用」であり、これをバランス良く負担しなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・深刻なクルマと道路による「犯罪」が存在。道路建設とクルマ増大の無限のいたちごっこが主な原因。 ・交通弱者にとって「ジェノサイド」（集団殺戮）的現状。 ・とりわけ、青年および運輸労働者などにとって交通犯罪の加害者予備軍に仕立てられている面がある。 ・豊かさとは、真の成熟社会とは何かを問い、社会正義と人権が保障された社会を展望する。
交通教育	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー＝健全な「交通社会人」として、国民皆免許を肯定、推進。 ・「三ない運動」や免許年齢引き上げ論は交通教育の「逃げ」「放棄」であると批判。 ・「運転は心の問題」と強調。個の問題に矮小化。生理学を無視し知覚、認識の訓練で安全運転が可能とする。 ・「交通社会人」としての感覚を身につけさせるために幼児からの体系化した「運転者教育」が必要。 ・深刻な現状を ITS(Intelligent Transport System:高度道路交通システム)など技術の進歩により解決できると幻想をふりまく。 ・交通弱者の問題、公共交通の課題などは重視せず 	<ul style="list-style-type: none"> ・人命尊重という視点から、クルマ使用への社会的規制を抜本的に強める。 ・運転免許は、高い技術と強固な安全意識を持つ者のみに与えられるべきで、免許取得可能年齢の引き上げを含む免許制度の厳格化を図る。 ・学校教育では「交通権」の議論を基本においた真の交通教育を行う。運転者教育は然るべき機関で厳格になされるべき。 ・安全、環境問題などの限界をもつ無秩序なモーターリゼーションの推進に与せず、自動車を運転しないライフスタイルを選択肢として考えさせる教育 ・子どもやお年寄り、および運転する人間の生理的な限界から二重三重の安全対策が必要。例として、速度規制、通行規制、歩車分離、歩行者優先の徹底。 ・弱者対策、安全、環境、エネルギー問題からも公共交通機関の整備を重視。

優先社会の病理を問う。

③国民皆免許を前提とした教育ではなく、公共の福祉に反しないクルマ利用のあり方を問い、免許を持たない生活スタイルの選択もあることを考えさせる教育。

エ) 現代社会の交通・運輸問題を考える。クルマの総需要抑制、公共交通機関の整備、自転車の利用拡大の課題など。

④安全な生活と地域コミュニティ復活。環境問題を総合した街づくりの展望と課題を扱う。幹線道路での歩車分離と生活道路での歩行者優先、ボンエルフ（生活の庭）など、子ども、お年寄りにとっての安全な生活・道路環境など。

4 スローライフ交通教育をめざす実践 ～総合学習での実践から～

私の勤務する千歳高等学校定時制では、新教育課程で導入された「総合学習の時間」を、クラス単位で全教員が数コマ担当する形で実施している。テーマは学年テーマ（1学年：「性と生を考える」、2学年：「環境、社会問題を考える」、3学年：「進路を考える」、4学年「見学旅行を深く学ぶ」）に基づく小テーマを、教師個人の関心事を中心にかなり自由に設定する。

私は昨年より2学年を担当。「若者とクルマ社会」という小テーマで3時間の実践を行っている。（次表）

総合学習の時間 テーマ：「若者とクルマ社会」 実施：2005年4～9月 対象：2学年A(12)・B(13)組		
テーマ	展開	教材資料など
「被害の実相」 (1時間目)	<p>【ねらい】 交通死の具体例から、人の命の大切さ、遺された親の心情などを考えさせ、被害者の視点から、交通死傷事件の本質を学ぶ。</p> <p>【展開】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 娘の事件概要。「通り魔殺人」的被害で娘を奪われた親の心情。 2 ビデオ視聴：娘の事件と千葉の井上さんの飲酒トラック事故を取り上げている。（「交通事故は『犯罪』であること。運転に伴う道徳上、法律上の責任を、最も基本的な『生きる権利』の視点から考え直してもらうと共に、危険運転致死傷罪の意味を理解してもらうことを意図する」（ビデオの紹介文より） 	<p>手記、 北海道新聞コラム記事</p> <p>交通安全ビデオ 「交通犯罪～車を凶器にするな」（株）東文 24分</p>
「クルマを科学する」 (2時間目) ※資料2参照	<p>【ねらい】 運転免許資格には高度な専門性と高い人格が求められる。その一例として、停止距離、安全な車間距離について理解させる。単なる暗記で学科試験をパスすることなど免許の問題を指摘。</p> <p>【展開】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自動車免許試験模擬問題に正答できるかを問う。 2 車の制動距離が速度の2乗に比例することを、視覚的にも理解させる。 	<p>授業プリント 「クルマは急に止まらない」</p>
「クルマ優先社会と若者」 (3時間目)	<p>【ねらい】 クルマ優先社会の諸問題から、安易な免許取得は出来ないことなどを考えさせる。</p> <p>【展開】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 「クルマ優先社会」について： 刑事罰の問題など 2 クルマ社会と若者： 「イニシャルD」の事、免許のことなど 3 学習のまとめ： 感想レポート作成（※資料1参照） 	<p>レジュメ 表「クルマ優先社会」 で良いのか 交通犯罪関係法令 北海道新聞コラム記事</p>

参考 生物の授業での実践例（※資料3参照）

単元	展開	教材資料など
受容と反応 (1時間)	<p>【ねらい】 反応時間の応用として、子どもが生理的に未発達なこと、お年寄りの注意行動に限界があることを理解させ、運転者の責任について考えさせる。車の停止距離の理解をより科学的なものにする。</p> <p>【展開】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自分の反応時間を測定してみる。 2 反応時間の年齢による変化のグラフから考察する。 3 「飛び出すな、車は急に止まらない」という標語について考えさせる。 	<p>授業プリント 「刺激と反応」</p>

6 授業を終えて

～まとめにかえて～

1 今回は、環境エネルギー問題、公共交通機関の問題などについては触れられなかったが、人命尊重、クルマの科学、クルマ社会と若者など、多面的な切り口からクルマ社会の問題について考えさせるきっかけになった。

その意味では総合的学習の中での位置づけの意義が確かめられたと思う。

2 私の娘の話、自動車学校の学科試験問題との関連、生物での反応時間の実習など、生徒が身近に感じる導入と展開を工夫したので、一定の成果も得られたものと思う。

3 例えば、反応時間の実習は、物理の科目の中で、落下距離から落下時間を計算するという問題に関連して展開することもできるし、自動車学校の空走距離の問題に関連して展開することもできる。切り口は多様に工夫できると思う。

4 国語で詩や評論、英語で海外の交通問題に関わるレポートを教材化するなど、各教科においても問題意識が明確になればやはり多様な切り口での迫り方が可能であると思われる。

.....

〈資料1〉

生徒の感想レポート

「クルマの問題について学習して」

■先生の話聞いて良かった。私は人生に嫌気がさして、とても嫌になって死んでしまえばとか、事故で亡くなったら楽なのにな、とか良くないことを考えた事があったけど・・・。残された家族や友人、周りの人の気持ちを考えると、なんてバカな事を思ったんだろうって反省しました。(2年女)

■やはりまだ自分で持っていないために、はっきりと物事の大切さを理解していない。ただ、あたりまえのなかに埋もれてしまっている危険は、確かにそこに存在しているのだ。そしてそれを、現在は効率等を優先して後回しにしている。本来最優先されるべき安全を「注意」という個々に任せてしまっている。それ故に免許というものが存在するのだが、それすらも免許というほどの重さを持っていないように思える。(2年男)

■私も人身事故にあいました。信号のあるところで、車と自転車です。思い出したくもない出来事です。あの時の私と思えば比べていました。プリントを親に見せましたが、私よりも親が凄く分かってくれていました。今も少し裁判でもめています。事故の後嫌な思いばかり。前までは「あの時死んでしまえば良かった。私なんて生きているんだろう」と。でも色々聞いてると助かって

良かったのかな、と思います。今の裁判確かにおかしいと思う。(2年女)

■車は便利な物だけど、やっぱり車を動かす人の責任は重いと思う。車1台でどれだけの人の命を奪うかわからないし、ハンドルを握ったら自分を変えないとダメだと思いました。(2年女)

■この学習をしたことによって、自分が免許を取った時にしっかり責任を持って運転ができるような気持ちに強くなれた。加害者にも被害者にもなりたくないから、常に自分の事を考えて運転するのではなく、歩行者の事を考えて安全運転をしようと思った。自分はスピードを出すことに意味はないと思っているから、これからもこの考え方を変えずに生きていきたい。(2年男)

■車で人をひいて殺してしまっても軽い刑ですまされ、また車を運転する人がいると思うと、怖いなあと思った。(2年女)

■とても重要な学習ができたと思う。人の命よりも車の社会が優先されるのはとてもおかしい事だと気づいた。(2年男)

■自分の中のどこかで、車というものを簡単に考えてしまっていたようだった。すぐに被害者にも加害者にもなってしまうこの世の中で、自分にできることを改めて考えてみた。この先自分も免許をとるようになるとおもうけど、総合で学習したことを忘れないで、これからの毎日に役立てて過ごしたいと思う。(2年女)

■今回先生の話聞いて、事故についての考えがとても変わりました。今まで深く考えてみたことはなかったけれど、確かにもし私の家族が事故で亡くなったとしたら・・・、私は加害者を絶対に許さないでしょう。これから先、私もきっと車に乗るようになると思いますが、先生や他の被害者の方たちの気持ちを忘れないでいようと思います。最後になりますが、先生が「親にとって子は宝」と言っていたように、私たち子どもにとっても親は宝です。それを忘れずに、体に気を付けて下さいね。(2年女)

■「車は速く格好良く走るものではない」この一文を見たとき、本当にそうだと思った。免許を持っているほとんどの人が本来の車の在り方を間違って認識しているだろうと思う。そう考えるととても恐ろしくなった。これから免許を取る人も、今免許を得ている人も、もう一度車と人、命について学び直せたらと思った。(2年女)

■車は便利だけど、使い方を誤ったら凶器になって人を殺しまったり、事故ったりして危ないから、自分が車に乗っても暴走しないようにする。(2年男)

〈資料2〉総合学習の授業プリント例

クルマは急に止まらない

問1 次の問題について、正しいものには○、誤っているものには×を記入せよ

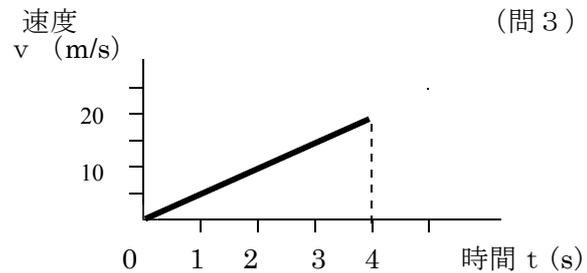
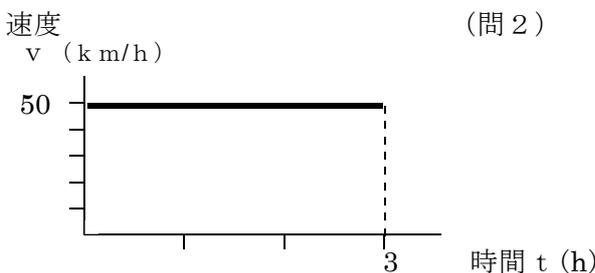
- (1) 自動車の制動距離は、速度が2倍になると約4倍に長くなる
- (2) 50キロメートル毎時で走行中の車間距離は、35メートルぐらいとれば一応安全といえる。
- 自動車普通免許学科試験模擬問題より (答えは両方○)

問2 時速50キロメートルの速度で3時間走り続けた車がある。この間の走行距離は何キロか。グラフも書け。

問3 止まっていた車が、一定の加速度で速度を増し、4秒後に20m/sになった。この5秒間に進んだ距離は何mか。グラフを書いて求めよ。

※簡単な問題で速度(v)と時間(t)のグラフの面積は移動距離を表していることを導入する。

(答 問2 150 km、 問3 40 m) 下図参照



問4 次の文中の に適当な語句や数式を入れ完成せよ。

車が止まるまでの距離を ① 停止距離 というが、同じブレーキの効きなら速度によってこの距離がどう変わるか、次の例で考えてみよう。

ブレーキの効きが同じということは減速の割合すなわち ② 加速度 が同じなので、速度 10m/s の車が急ブレーキを踏んで 2 秒後に停止したとすると、同じ車が速度 20m/s で急ブレーキを踏んで停止するには ③ 4 秒かかることになる。(グラフ参照)

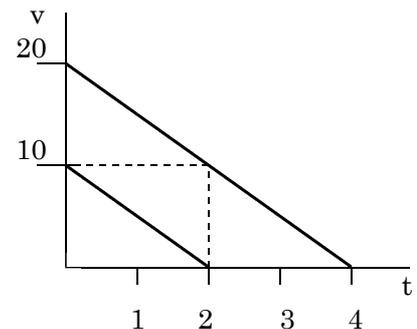
このときそれぞれの制動距離は、この速度-時間のグラフの面積になるので、

速度 10m/s の車の制動距離は ④ 10 m

速度 20m/s の車の制動距離は ⑤ 40 m

となる。このことからわかるように、同じブレーキの効きなら、車の速度が2倍になると制動距離は ⑥ 4 倍になる。

一般に車の制動距離は、速度の ⑦ 2乗 に比例する。速度が3倍になれば、制動距離は ⑧ 9 倍である。

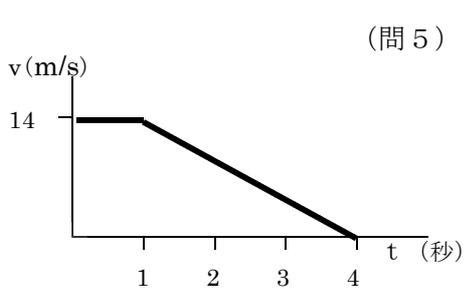


したがって、問1の(1)「自動車の制動距離は、速度が2倍になると約4倍に長くなる」は正しい。

※ 速度が2倍になると移動距離は4倍になることを、上のグラフ使い視覚的に理解させる。

問5 時速50km(約14m/s)で走行中、前方の道路上で幼児が遊んでいるのが見えた。発見してからブレーキを踏み、効きは始めるまでに1秒かかり、ブレーキが効きはじめてから3秒で停止した。速度-時間のグラフ(v-tグラフ)を書きその面積から、停止距離を求めよ。

(答 停止距離 35 m (空走距離 14 m + 制動距離 21 m))



車は急には止まれません。停止するまでの距離（停止距離）は、運転者が危険を感じてブレーキを踏みブレーキが効きはじめるまでの間に走る **空走** 距離と、ブレーキが効きはじめてから停止するまでの距離 **制動** 距離とを合わせた距離が必要なのです。

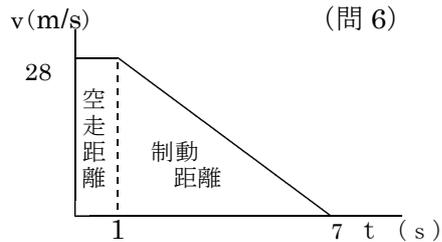
$$\text{停止距離} = \text{空走距離} + \text{制動距離}$$

したがって、問1の(2)「50キロメートル毎時で走行中の車間距離は、35メートルぐらいとれば一応安全といえる」は正しい。

車を運転する場合には、このことを考え、不意に危険が発生した場合でも安全に停止できるような速度で運転しなくてはなりません。子どもの飛び出しなどが予想される市街地や住宅街で30km/hなどの速度規制がなされているのはこのためです。

問6

時速100キロ（約28m/s）で飛ばしてきた車が、横断中のお年寄りを発見して急ブレーキを踏んだ。反応時間を1秒、ブレーキが効きはじめてから6秒後に停止したとすれば、このクルマの停止距離は何mか。 (答え 112m)

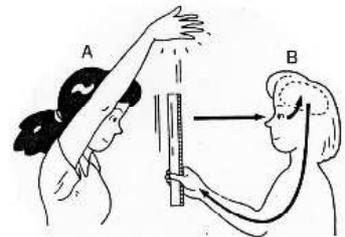
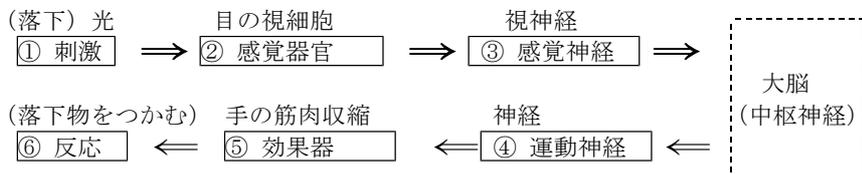


〈資料3〉生物授業のプリント例

刺激と反応

(実習) 次の方法で自分の反応時間を調べてみよう。

※ 反応時間：右図のように（目からの）刺激を受け、脳からの指令で（指の）筋肉が反応するまでに要する時間のこと



落下距離 (cm)	反応時間 (秒)
10	0.143
11	0.150
12	0.156
13	0.163
14	0.169
15	0.175
16	0.181
17	0.186
18	0.192
19	0.197
20	0.202
21	0.207
22	0.212
23	0.217
24	0.221
25	0.226
26	0.230
27	0.235
28	0.239
29	0.243
30	0.247

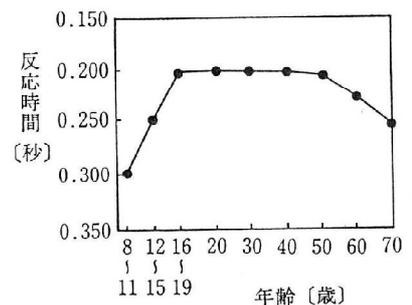
【方法】

- (1) Aは定規の上端を指で持つ
- (2) Bは定規の下端（目盛りゼロ）の位置で指を5センチほど離して、つかむ準備をする。
- (3) Aが手を放し、定規が動くのを見てBはそれをつかむ。
- (4) 練習を1回行った後、1人が3回行い平均の落下距離を求め、左の表から自分の反応時間を求め記入する。

回	落下距離 (cm)
1	
2	
3	
平均	

左の表から求めたあなたの反応時間

秒



〈出典：松田道男著
「現代スポーツ心理学」〉

考察：年齢と反応時間のグラフからどんなことが言えるか考えよ。

※人の反応時間は16歳くらいまでは発達途上であること。子ども、お年寄りの注意力には生理的限界があること。

三ない運動を総括するー高校交通教育論の歴史（第2回）

齊藤 基雄（本会研究員）

■「三ない運動」への賛否

1982年8月25日の全国高P連（全国高等学校PTA連合会）大会による『三ない運動』特別決議文の採択後、同運動の全国的な組織化が進むにつれて、交通安全教育のあり方をめぐり、賛否両論が出現した。

連載のこの回では、同運動の役割に関する客観的分析に不可欠な、賛否各論の背景や根拠を明確にするため、はじめに、高校生向け交通安全教育において、1980年代までに出現した各論を概括し、次に、全国高P連におけるその後の運動の展開について述べることにする。

■「三ない」反対論とその特徴

この「反対論」の特徴として、現行法で認められた免許取得・バイク利用を学校が禁止していることへの異議と、自動車が「身近な生活の足」として社会的に定着している現状において免許取得のための教育は学校が積極的に推進すべきとする意見との、大きく二つの根拠が渾然一体となって発達している点あげられる。

本来、前者の視点を忠実に追求するならば、単に「三ない」校則を撤廃するだけで済むわけであり、高校が交通安全教育において免許取得のための便宜を図る必然性はないはず（例えば、警察や市町村が主催する二輪車の安全講習を、各家庭の責任で免許取得者に参加させるなど）である。しかし、この「反対論」の多くはなぜか、後者の視点にもとづく「高校カリキュラム内での運転者教育」を求める意見・学説との癒着が目立っている。

この「反対論」を提起し、支えてきた勢力として、大きく二つをあげることができる。

第一のものは、自動車関連業界（自動車メーカー・ディーラー、道路ゼネコン、損害保険など）や中央政府の交通安全行政（当時の総理府や文部省）ならびに、交通経済学・交通心理学・交通工学・保健体育学等においてこれらと比較的親密な研究者によるものであり、冒頭にあげた二つの根拠のうち後者につながるものである。

わが国において、学校教育に自動車の運転のための教育を導入すべきとする最初の意見・学説とされるのは、半世紀前の1955年、戦後交通経済学の重鎮とされる故・今野源八郎氏の著書『道路交通政策』（東京大学出版会）においてである。

今野氏は同書で、「可及的多数の国民が自動車を所有すること、そして最高の自動車人口をもつことが一国の交通政策上望ましく、国民各自が自らの交通機関を有することは、各自が最も能率的に活動し得る交通条件であ

ろう」とした上で、具体的施策の一つに「自動車運転教習普及のため、自動車学校設置の奨励、高校体育教育実習中に運転技術習得を含ましめる（アメリカの若干の州は自動車運転学習科目を必修科目としている）等モーター・スポーツの奨励政策」（同書p.125）をあげている。

1970年代に入ると、政府においても、自動車の運転に関する授業の高校への導入が検討され始める。1971年に総理府（当時）交通安全対策室によってまとめられた報告書『アメリカにおける交通安全教育の現状について』では、同国の高校で正課授業として導入されている「運転者教育」（driver education）の実施状況に関する列挙とともに、わが国でこれを導入するにあたって必要な検討項目の分析・見積りがなされている。

1970年代の中頃になると、「三ない運動」を府県の教育委員会単位ないしはPTA単位で実施するところがみられるようになる。こうした状況のもと、1974年、本田技研工業は財団法人「国際交通安全学会」を発足させ、最初の統一的プロジェクトとして「暴走族と青少年問題の研究」（研究委員長＝現・阪大名誉教授の長山泰久氏）がとりあげられることとなる。二輪車に乗る若者を「三ない運動」や「道交法改正による免許年齢引き上げ」で規制するのではなく、学校教育が自動車の運転のための教育に積極的に乗り出すべきであるというのが、研究の主旨である。同社がこのような団体ならびに事業を立ち上げた背景は、当時の暴走族の増加に呼応する形での「三ない運動」の拡大により、主力商品である二輪車の売り上げ減少への重大な危機感にあるとされている。

以降、この学会を中心的な媒体として、交通心理学や交通工学の側から、免許取得・車両所有を前提とした、幼児・児童段階から高齢者に至るまでの交通安全教育プログラムの体系化が議論されるようになる。

この論の中心的論者として有名なのは、上に触れた交通心理学者の長山泰久氏である。長山氏は1980年、『交通安全教育の体系化』（住友海上福祉財団主催、内閣総理大臣賞受賞論文）において、幼児期から生涯にわたり、すべての国民に対して自動車の運転に必要な能力（例えば反射神経や道路交通法など）を体系的に習得させることによって、クルマ社会に対応した「良き交通社会人」を育成することの必要性を唱えている。とりわけ、幼児向け交通安全教育をそれまでの単なる「歩行者として、車の接近をよけるもの」から、「将来の車の運転に必要な危険予知能力の継続的育成」に置き換えた発想はその後、わが国の交通安全教育論の根本原理となっている。

このような動きを受けて、文部省（当時）体育局においても、二輪車・自動車の運転免許取得を目的とした高校向け交通安全指導書の整備に乗り出す。1984年1月には、財団法人日本交通安全教育普及協会を通じて、『高校生の交通安全』の初版が刊行される。同年5月には、同協会を通じて『高等学校交通安全指導の手引』、そして1986年9月には、国際交通安全学会を通じて『高等学校における課外の交通安全指導の手引』が出版される。

なかでも後者の『高等学校における課外の交通安全指導の手引』は、1984年4月に国際交通安全学会がスタートさせたプロジェクト「二輪車交通教育の実践モデル研究」をもとに、1984年に同学会が作成した「二輪車に乗る高校生のための安全運転指導カリキュラム」の内容をさらに発展させたものであり、制作にあたって同学会が発揮した研究資源の豊富さを見せつけている。

その後、文部省体育局では、1986年度から翌年度にかけて、日本交通安全教育普及協会に交通安全教育調査研究事業「高等学校における二輪車に関する安全指導の進め方」を委嘱する。この研究成果として1988年11月に刊行されたのが、同協会による『二輪車に関する安全指導の手引』の初版であり、これは、わが国の交通安全教育において、二輪車利用に特化したものとしては初めての本格的な“ガイドライン”である。

「反対論」を提起し、支えてきた第二の勢力は、教育界（生活指導論、教育法等の研究者・現場実践者）や法曹界（教育法関連の弁護士）によるものであり、冒頭にあげた二つの根拠のうち前者に対応している。

これらの領域において、「三ない運動」の是非に関する論点は、あくまでも司法尊重の立場から、現行道路交通法における二輪車の免許年齢（満16歳以上）を支持ないしは容認することを前提に、同運動のもつ「管理教育」や「人権問題」としての側面に集中している。

「三ない運動」が「管理教育」であるとして問題視される理由は、同運動を実施している教育現場の多くにおいて、生徒からの意見聴取ならびに、教師から生徒への趣旨説明をせずに当該校則が一方的に採用され、その適用範囲が生徒の課外生活にまで及んでいる点にある。

しかも、法律で許されている権利（運転免許取得）が侵害される形で、当該校則に違反した生徒が停学・退学等の懲戒を受けるケースが一部の学校にみられてきた点が、学校からの不当な人身拘束、すなわち「人権問題」として、これらの領域の論者から捉えられている。

この傾向の最も代表的な著作として、教育関係者の間で「三ない」問題に関心をもつ人の多くがよくあげているのは、教育法研究家の坂本秀夫氏による『バイク退学事件の研究』（三一書房、1987年）である。坂本氏の論調は一見して、教育現場における生徒の権利問題とい

う視点から「三ない」校則の不当性を訴えているものの、その逆にあたる、学校への「運転者教育」の導入には寛容どころか積極的な姿勢をとっている。

これは、「管理教育」全体を批判しているように見せながら、同じ「管理教育」であっても、バイクに乗せないのは「悪」であるが、乗せるのは「善」であるという矛盾である。しかしながらこの矛盾はやがて、モータリゼーション交通社会の定着というバイアスを背景に、当の教育界・法曹界において無視されていくことになる。

それゆえ、この著作が影響力を増すにつれて、教育界や法曹界では、現行法で認められた免許取得・車両所有を学校が課外にまで適用範囲を広げて禁止している点に対してのみ異議を唱えることに重点を置く論調よりも、「三ない校則」反対と「学校での運転者教育導入」推進を一体化させようとする論調、すなわち第一の勢力による交通教育論との癒着・不可分化が支配的となる。

■「三ない」反対論への疑問

—交通遺児学生の訴え—

このような「三ない運動」反対論における「管理教育反対」と「学校での運転者教育導入推進」との渾然一体化に対し、モータリゼーション拡大に反対する立場から、二輪車教育の高校への導入に関して、狭義としての交通安全教育のみならず、広義としての交通教育（交通手段選択教育）という見地で捉え、社会成員において運転可能な人口の比率をふやす効果が現れた場合に、交通体系の自家用車への依存度をさらに強める結果、安全や環境をより悪化させる要素をもつ偏向教育の疑いがあるものとして、問題意識をもつ動きが出てきた。

この動きを中心的に担ったのは、東京・日野市の交通遺児育英会学生会寮「心塾」の有志による組織「交通遺児学生の会」である。この会は、1980年に同じ交通遺児仲間が被害にあったひき逃げ死亡事件をきっかけに、この事件に関する裁判支援や、欠陥交差点の告発、バイクと交通教育の問題、“被害者不在の損害賠償”への取り組み、交通反戦キャンペーン、“第三世界への交通戦争輸出”反対を、運動方針に掲げて発足した。

とりわけ、「交通遺児学生の会」において1980年代に重点的に力を入れたのが、バイクと交通教育の問題であり、1981年12月5日に「少年のバイク問題と免許年齢引き上げに関するシンポジウム」を主催した同会は、その後、1984年4月に「車社会を考える勉強会」を立ち上げて、数回にわたる会合を開催した。その集大成が、1985年6月のブックレット『地球はそもそも歩行者天国』（発行元/日本消費者連盟）の刊行である。

このブックレットで「交通遺児学生の会」は、先に触れた交通教育の偏向への懸念を基調として、高校生の

バイク事故を予防するためには、二輪免許取得年齢を満18歳以上に引き上げる方向での道路交通法の改正が必要であると主張しており、とりわけ原付にくらべて事故死亡率の高い自動二輪については引き上げを急ぐべきであると主張している。「三ない運動」の是非に関しては、免許年齢引き上げの正当性を訴え、その実効性を積み上げる視点から、刊行当時は賛成の立場にあったものの、この後で述べるように、全国高P連が1987年の「三ない運動『特別決議文』」改訂において、免許年齢引き上げに関する条項を削除して以降、不支持に転じている。

特別決議文

現今、高校生のオートバイ及びバイク事故、交通事故激増を憂え、青少年の生命身体の安全、健全育成を守る上から、また「免許を取らない」「乗らない」「買わない」そして「親は、子供の要求に負けない」、即ち3+1ない運動の主旨徹底及び親の責任を促す上から次の運動を全組織を上げて展開する。

記

高校生のオートバイ及びバイクの運転免許取得並びに運転乗車については、原則として全面禁止する。

ただし学校長は、オートバイ及びバイクを特別な理由が有り、かつ「総べての責任を親が持つ条件」のもとに申請が有って運転する場合に限り、PTA会長と協議するなどして許可する事が出来る。

以上第三十七回全国高等学校PTA連合会徳島大会において特別決議する。

昭和六十二年八月二十六日

全国高等学校PTA連合会

■「三ない」推進側

—高P連運動方針の変質の始まり—

1982年8月の全国高P連大会で採択された最初の「特別決議文」は、早くも5年後の1987年大会（徳島市で開催）において改訂された。全文は次の通りである。

上の「特別決議文」を、1982年の最初のもの（会報第6号に掲載）と比較すると、次の特徴が読み取れる。

第一に、「三ない運動」の「ない」の範囲について、最初の決議文で「免許を取らない」、「乗らない」、「買わない」となっていたのが、改訂では新たに「親は、子供の要求に負けない」が加えられ、「三ない運動」が「3+1ない運動」に改められた。これは、運動の発展が親の責任にかかっていることを、より明確化したものといえる。

第二に、冒頭段落の終わりにおいて、最初の決議文では「次の対策を実施する」となっていたのが、上の改訂で「次の運動を全組織を上げて展開する」に変わった。

この運動では、実施主体が全国高P連である以上、当該段落において主語のない最初の決議文では「対策を実施する」のが中央団体としての全国高P連であるものと解釈できる。一方、上の改訂では「全組織を上げて」という主語が加えられたため、中央団体のみならず、地域PTAにおいても運動を幅広く展開しようという意図が、ここからうかがえる。

第三に、「オートバイ及びバイク」の運転が許可される条件に関して、最初の決議文では「保護者の申請により学校長がPTA会長と協議の上許可」となっていたのが、上の改訂ではこれに「総べての責任を親が持つ条件」が加えられた。これも、第一の特徴と同じように、親の責任のより一層の明確化を表わしているといえる。

第四に、改訂決議文では、最初の1982年決議文に掲げられた、普通免許と同様の実技講習等を受けた者に対する原付運転許可制度の関係機関への実現要望や、原付車両の構造上の速度制限の各メーカーへの要求、そして「以上のような対策を進めても、なおかつ事故の減少をみない場合」の免許取得年齢の18歳以上への引き上げといった条項が、一括して削除された。

以上から、この改訂決議文における全般の特徴として、①運動推進を声高に叫んだはずの全国高P連が、運動展開の実質上の責任を自らとる方向から、「親の責任」への委譲を明確化する方向に転換、つまり中央組織の責任を地域PTAや個別の親の責任に分散する一方、②原付運転を許可する条件についての条項を削除することで、原付も含めた二輪車全般の免許取得ならびに運転の禁止を一見、強化させたようにみせながら、③免許年齢の引き上げ要求を放棄する、といった矛盾が表れている。

この1987年改訂決議文を境に、「三ない運動」のトーンダウンが始まり、その後の崩壊につながっていく。

（この原稿は、交通権学会誌『交通権』第15号、1997年5月20日をもとに再編・加筆したものです）

【つづく】

編集後記

◆今号は、昨年11月札幌で行われた本会総会・研究会で報告された齊藤、池田、前田3名の共同レポート『『スローライフ交通教育』をめざして』の特集としました。同じレポートを2005年合同教育研究全道集會（11月12・13日、札幌市）でも発表しましたが、「スローライフ交通教育」というタームを初めて提案しています。◆新しい理念の提起でもあり、多様な実践を積み重ねる中で精緻化するという作業が求められています。広く教育現場で検討されることを期待致します。（前）

