Japanese Journal of Applied Psychology
1991, No. 16, 53-76

討　論

「交通安全教育」

—交通教育への転換をめざして—

司　会

長　塚　康　弘（新潟大学人文学部）

シンポジスト

石　井　善　一（日本交通安全教育普及協会）
「学校の交通教育をどう進めるか」
貝　沼　良　行（自動車安全運転センター安全運転中央研修所）
「交通安全実務指導者の育成について」
菊　池　哲　彦（茨城大学人文学部）
「交通安全運動の再生へ向って」
小花和昭介（追手門学院大学文学部）
「幼児からの自己コントロール力の育成について」

指定討論者

正　田　　亘（立教大学文学部）
松　浦　常　夫（科学警察研究所交通安全研究所）

このシンポジウムは，平成２年12月１日（土），駒沢大学本館において行なわれたものである。本報告は，その際の録音テープをもとに各発言者が手を入れ，司会の長塚が全体をまとめたものである。

中村：それでは定刻になりましたので，これから日本応用心理学会シンポジウム“交通安全教育”というテーマでシンポジウムを開催致します。日本応用心理学会では毎年一回アップ・トゥ・デートなテーマを選びましてシンポジウムを開催しております。例えば昨年は外国人留学生の就職問題，その前は校則の問題，その前はいじめの問題といったように，まさに今一番問題になっているそういうテーマを選びましてシンポジウムを開いております。今日もいろいろなテーマの候補が出てきたわけですが，自然と交通問題をやろうじゃないかという意向が出てきまして，この問題を選んだわけです。

本日司会をして頂くのは長塚先生であります。先生は新潟大学の教授をしてらっしゃいまして，ご専門は交通心理学と適性の問題，あるいは反応時間の問題と，こういったものを中心に研究されております。

長塚：ご紹介頂きました新潟大学の長塚でございます。今回はシンポジウムの企画，司会の役を仰せつかりまして大変光栄に思っております。交通問題特に今日のテーマの交通教育関係の研究をしております研究者としましては，日頃の研究成果をこういう場で公にし研究の発展をはかるジャンプ台を与えられるという意味で大変に得難い機会だと思っているわけでございます。今，事務局長の中村先生のお話にありましたように交通安全教育が今年の本学会の公開シンポジウムのテーマに選ばれた背景には，やはりこの１・２年間続いております交通事故特に交通事故による死亡者の多発というような事態

があったことが否定できないと思います。

ご存じの通り今年もわが国では交通事故による死亡者が1万人を越えてしまいました。これは3年連続でありまして，最近の10年間でみますと最悪のペースだと報道されています。またマスコミ等の表現によりますと第二次交通戦争というような，世界的に戦争の危機があるこの時勢のせいか非常に不気味な感じのする呼び方がなされております。また政府，あるいはまた私の新潟でも非常事態を宣言するというような状況であります。この様な状況に至った背景などにつきましてはこれもすでに皆さんご案内の通りですが本年度版の交通安全白書，総務庁で出しておりますのをみますと，例えば一つは自動車の保有台数とか，運転免許保有者数が増加したことによる交通量の増加，第二に高齢者とか女性ドライバーが増加したことあるいは二輪車の普及そういうことに伴う車利用の多様化，それがまた交通の混合化を生んでいるということがあげられています。第三にライフスタイルが段々夜型に移行し夜間の交通の増加というようなことも指摘されているわけでございます。こういう指摘が本当に背景として指摘しえるのかどうかは，私ども研究者の立場からすれば問題となるかもしれませんが今はそこに入り込むことはいたしません。私ども日本応用心理学会や関連する分野で交通問題を研究しているものとしてもなんとかしなくてはならんという事態におかれているように思います。

昔から交通事故防止のためには3つのEの達成が必要であるということがよく言われています。Eの一つとしてごぞんじの Engineering，物的な環境的対策などと，それから Enforcement，警察などによる規制や取り締まり，そして Education，教育という意味のEですが，そういうことが言われてきています。私はそういうことはおそらくこれまできちんとやられてきたはずだと思います。にもかかわらず，今なお死亡事故が一万人を越えて最悪であるというのは今までのやり方だけではどうも不十分である，もっと別な方策を考えねばならないということを示しているように思うわけであります。その場合，確かにもっと予算を多くつけるとか規制や取締りをもっと厳しくするなどの方法も考えられますが，私どもといたしましては交通事故に関わる人的な側面，心理学的な側面からのアプローチをいっそう深めることが望ましいことではないかと思います。その一つとして交通安全教育が考えられるように思います。実は応用心理学会では運営委員会での検討を通じて交通安全教育というテーマが浮かび上がったというお話でしたが，副題に「交通教育への転換を目指して」とつけたのは私でございます。その意図は，余り狭く交通安全ということを考えずにもう少し交通安全を達成するためには交通文化といいましょうか，あるいは日常のいろいろな側面における人間行動と言ったようなものを幅広く考えて，いかに交通のパートナーとして，あるいは道路を使う者として車社会作りをするのにはどうしたらいいのかということを広い視野から考えるという気持ちを込めたら良いと思い，そんな副題をつけくわえさせていただいたわけでございます。

このごろよく思うのですが，日本は果して車社会とか交通社会と言われるのに値する状態なのだろうかということです。いま申し上げましたように道路を使うもの，ロードユーザーあるいは交通に参加するもの，（フェアケールス・タイルネーマー），前者は英語圏でよく使われる表現で後者はドイツ語圏でよく使われている表現ですが，こういう言葉で考えた場合にわれわれは，果して望ましい行動をしているのであろうかという様な気がいたしまして，事故が多発するというのはこう言う意味での望ましい行動をどうも十分していないのではないか，まだ車社会ではないのではないという一つの提案をしたいと思うわけです。そしてもし車社会でないとしたら車社会を作っていく望ましい行動をすることができるためにどういう交通教育が必要なのだろうか，その内容や方法はいかにあるべきなのか，どんな方法がいいんだろうかといったことを今日は先生がたそれぞれ研究者として研究を深めていらっしゃる方々ですがその一端を御披露頂きまして，具体的な交通安全を計るための方策を探って行きたいと思います。それぞれの先生から御発言，御提言を頂きまして，その後でディスカサントの先生がたお二人にお願いしておりますが，いろいろと御提言なり討論のきっかけになるような刺激を与えて頂くという風に考えております。

それではお越しの先生がたを簡単にご紹介してから討論に入って参ります。最初にお話して頂きますのは財団法人日本交通安全教育普及協会の専務理事をしておられます石井善一先生です。それから自動車安全運転センターの安全運転中央研修所教官・貝沼良行先生です。それから茨城大学人文学部教授の菊池哲彦先生，先生は私ども日本応用心理学会の前の会長をつとめられた方ですので合わせてご紹介申し上げます。最後のシンポジストが大阪の追手門学院大学文学部の小花和昭介教授です。それから指定討論者といいましょうかディスカサントということで立教大学文学部心理学研究室の正田亘先生，それから科学警察研究所の松浦常夫先生です。それではさっそく石井先生から主として学校の交通教育をどう進め

るかというテーマにつきまして御発言をいただきたいと思います。

石井：ご紹介頂きました石井でございます。今日はこういう機会を与えて頂き感謝しているところでございます。またこれから全国の交通安全教育の状況を報告しご指導お願い致したいと思います。

私がいる普及協会は文部省と総務庁の交通安全対策室の財団でございまして，主として文部省の方は調査研究，それから総務庁の方は若者と高齢者の交通安全教育のための指導指針や教材づくりやその説明会や研修会を実施している協会でございます。私は今日「学校に於ける交通教育はどの様に進めているか」ということにつきまして話をすることになっています。これは文部省が昨年，一昨年と２年間にわたり，全国の幼，小，中，高校の中から3000校を抽出して「交通安全教育の実態について」調査したものであります。これは大変項目が多く70項目にわたる分厚いものなのでございまして，今年の７月７日に新聞発表したものでございます。皆さんもご存じのように『３ない運動からいよいよ安全教育へ』という見出しのもとに各新聞社で取り上げたものですが，この中から特に今日は交通安全教育の実施状況の中でも幼，小，中，高等学校での学級指導，ホームルーム，あるいは学校行事，課外指導でこういう時間にどの程度やっているのかという現状から少し入りたいと思うわけです。まず第一点として学校における交通安全教育のもっとも中心たるべき学級指導・ホームルームの指導時間について説明します。

上の方から幼稚園，小学校，中学校，高等学校赤い枠で囲ってあるのが交通安全教育，特に学級指導とかホームルームで計画があるかないかということで調べたものがこれでございます。「指導計画あり」が幼稚園57.2%，小学校64.4%ですが，中学校は46.4%高等学校は47.7%が計画ありです。現在検討中だというのは幼稚園20.5%小学校24.5%，中学校35.3%，高校27.0%という状態です。次ぎに一単位時間に安全指導は年間どの位，指導しているかを説明します。一単位時間というのは小学校では45分授業，中学校と高等学校では50分授業でございます。この単位時間に安全指導を年間どのくらい実施しているかについて見たいと思います。この安全指導とは，生活安全と交通安全と防災安全の総計時間のことです。昭和36年の一年間にそれらの総計が年間では幼稚園は15.3回，小学校は合計して4.9回，中学校は3.8回，高校は3.4回でその中から交通だけみますときわめて一年間に少ない。幼は5.7回，小は2.0回，中学校1.4回，高校1.7回しかやっていません。次ぎに学級指導以外の学校行事というのがありますが交通安全教育がスタートした昭和40年代は学校行事というのが非常に多かったわけです。学校行事というのは高校や中学校でいえば一年から三年まで一緒におまわりさんの話を聞くとか，映画をみるとかあるいは討論会をやるとかという学級単位ではなく学校全体の指導です。この学校行事の総指導回数は，ご覧の通り平均幼稚園は4.4回小学校2.6回中学校2.3回高校2.9回で実施回数が比較的少ないということがわかります。ここで高等学校における原付，自動二輪車の運転免許取得方針とか原付免許取得方針について今までどういう風に変化したかというようなことをちょっと調べたものがありますのでご報告いたします。原付では「取得させない」の全面禁止原付は22.8%「条件付き許可」が61.0%で「制限しない」12.5%でした。しかし自動二輪となりますと「禁止」というのが約７割に近い69.8%である。「条件付き許可」というのが19.8%で原付に比べて少ないことがわかります。高校の現場では原付免許に中心がいっているということがおわかり頂けたかと思います。

次に昭和55年，60年平成元年度の３回同じ調査を致しましてどの様に変化したかというのがこれでございますが，「どの様な場合でも免許取得の禁止が」（55年）20.9%，（60年）30.7%（平成元年）22.8%となり禁止の方針が前回より8.0%も減少しています。「一定条件で許可している」は，41.3%——50.9%——61.0%と増加していまして禁止の方が減って条件つき許可が約10%ふえています。それから「取得を制限しない」方は前回は8.2%，今回は12.4%と増えてきています。つまり全体的には，禁止が8.0%に減り，条件許可が10%増え，制限しないが４%も増えて，トータルとして緩やかになったということがご覧頂けるかと思います。

これをまとめてみますと，交通安全教育の計画があるは幼稚園と小学校は７割近くあり，中・高校は５割があることがわかりますが，交通安全指導時間（一単位時間）は必ずしも多くない，むしろ少ないことがわかります。それから高校における原付指導に関する事項ですが，原付（バイク）の指導を実施したが45.2%前回の調査よりも大変指導の回数が段々増えてきているということであり，そのうち実技指導は１回以やった学校がなんと25.9%となって段々増えてきたことがはっきりしております。

以上のように前回の調査と今回の調査との違いは小，中学校がやや交通安全の実施状況が鈍って参りましたけど，高等学校はこれに反して徐々に高まりつつあるということが言えるのではないかと思います。

次に交通安全指導を深めるための課題ですが，その解

決方法についてどういうことがあるかというと１から４までございますが出来れば後で触れたいと思います。まず最初に申し上げたいことは交通安全教育の指導目標というのが幼稚園，小学校，中学校，高等学校までほとんど国で考えているものが統一的に捉えられているのは皆さんご存じの通りでございます。交通安全に必要な知識を得たり，きまりを理解し潜在危険に対する予知予測，安全のための正しい判断力の育成，交通社会に参加するという社会性の育成などにわたる交通安全の指導内容につきましても安全指導の手引に示されています。それから２番目に学校段階での指導内容の取り上げの時間がどんな風に取り上げておるかということですが，私も今回発表するためにいろいろ調べて参りましたが，学級指導の指導内容の取り上げ方やや細かなことになって恐縮ですが，これが小学校３年，中学校２年，高校２年を対象に調べた状態で１位から９位まで多くの学校で取り上げている比率と言いますか取り上げ率がここに表れています。小学校は主として飛び出しが多く３年くらいになりますと自転車にちょっと入って参りまして，通学の理由，自転車の合図などが多く指導されているわけです。それから中学になりますと主として自転車を中心としたものが上位を占めて参ります。それから高等学校になりますと通学時の安全ですとか自転車事故，更には二輪の問題がちらほらと出てくるというのが全国的な交通安全教育の指導内容の取り上げる傾向でございます。

次に第３番目にホームルームの指導過程をめぐる問題でございますが，これもまた後で討論をして頂くときに大変重要ではないかなと思います。実は私は昭和40年代にたまたま東京都の教育委員会の指導主事として，主として交通安全，道徳教育の担当をしておりました。交通安全教育の指導過程と言うのはただ説明して分からせればいいんだというような考え方では底がいかにも浅いのではないか，少なくとも心情に訴えるとか内面化させるとか，社会性を育てるとかあるいは道徳の価値をどう自分の心情の中に受け入れるかというような心情育成の面に力を入れなければいけないのではないかというような意味から問題解決的な方法が多くとられてきたわけですけれども，最近はどうも時間数がないものですから，こういうように内面性を伺う指導時間がなかなかとりにくい。

しかしながらそれらの考え方におきまして実験学校とか協力学校などの授業を拝見致しますとまたそういうところに対して非常によく解明し，努力している分野が多いことは大変ありがたいことでございます。最近千葉県の各幼稚園，小，中，高等学校の研究授業などみますとこの問題解決学習が最も多く取り上げられていて，安全能力との関連を解明しようというのが，いま申し上げました一般的な指導過程の考え方です。第４番目に最近高等学校の実技なりバイクの指導を巡って各地でいろいろな新しい兆しが出てきたということを先ほど申し上げましたが，それはたしかにそのとうりでして文部省とか総務庁はけっして手をこまねいていたわけではなかったわけでございますが，高等学校の二輪車の授業を含めていろんな社会的要請とかあるいは国の行政的要請とかあるいは現場の声とかが段々たかまってきていることがこの表を見て頂くとおわかりかと思いますが，まず第一に，交通安全の担当は文部省の体育局でございますので体育局長の通知が昭和56年の６月，出されています。二輪車の使用規制する学校でも交通安全を指導すること。使用規制を実施するとは「３ない運動とか二輪車の使用禁止を行っている学校に於いても交通安全の教育はしっかりやって欲しいんだ」という通達が，昭和56年に出ているのです。それから61年の６月６日の「実技指導の重視」というものを特に項目として取り上げまして，高等学校では，他の関係機関を活用したり，協力を得て，二輪車の実技指導をやるようにと通達を出しているのです。

昨年、７月26日実技指導を更に計画的に指導して効果をあげるようにというのが出ているわけです。それにも関わらずなかなか学校現場ではここまで進めないといういわば時間数の問題もあるし，指導者の教養というか現職教育の問題もあると思いますが，そういう状態にありましたけれども今年の６月ごろ行政監察局というところから高等学校の交通安全教育の計画的な実施と内容の充実について，もっとやらなくてはならないと言うことで文部省や総務庁に勧告したといういきさつがございます。その中でも高校生に対しては運転者教育を含め交通社会に参加する者に必要な交通安全教育が求められるといっています。それから実技指導を効果的にまだ他にもたくさんございますけれどもさっき幼稚園児が年間13回も交通安全教育をやっているということについてこの説明のなかに教育を長年このようにやれば幼児の交通事故が減るのではないかというような説明をしましたが，高等学校はもっと実技指導に力を入れるようなると事故が減るのではないかと思うのであります。

このような背景と経緯からいよいよ文部省でも高等学校の実業高校，主として工業高校の中で二輪車に関するカリキュラム作りを進めるということと，それに対する指導上のいろいろな手がかり，他団体に対する協力を頂くとしてどういう方式があるのかという調査研究が始まるわけでございます。これら一連の高校における二輪車

指導の問題にいたしましても高校の交通安全教育の問題もそのような段階にきたということを皆さんにご報告できるんじゃないかと思います。

最後にまとめて今後効果的に進めるいくつかの提案といいますか私の考えをもうしあげたいとおもいます。第一に「学級経営の中での交通安全指導」ということです。これは，学校行事とか学級指導の時間がだんだんと減少したということ。さっき行事に変わってきたと必ずしも悪いと言うことではございませんが，きめ細かな指導となりますと，先ほどの長塚先生のお話どうり学校全体が大集団教育を受けるというのは所詮個別指導の段階まで入れないという問題です。この指導はやはりホームルームティーチャー学級担任でありまして，従いまして学校行事というのはきっかけをつくるとか意識の導入段階であってしかるべきではないのか，それを基本にして学級経営にはいっていくべきだろうと思います。そういう意味でこの問題は今後学級経営への回帰という問題が大きな課題となろうかと思います。

それでは今後どうすればいいのかというと，内容の精選問題と時間数の確保の問題，これは皆さんご存じのように学校現場で交通安全は年間に2.0回しかないということ，ご存じのように特設道徳いわゆる道徳指導の時間は年間35時間，小，中とも年間しっかりとやって，最近ようやく定着しました。交通安全教育も年間少なくとも11時間，毎月1時間ぐらいはやってほしいわけでありますけれども，なかなかそこまではいかないというのが現状でございます。そういう様な意味で時間の確保の問題，先生の問題がございます。さて，第二に「指導法の活発化」ということです。活発化をするという方法としていま文部省が東京で中央研修のようなものをやり，各県でその伝達講習なんかをやっておりますので，研修会を更に教員研修活動を拡大すると，それから各県の実験校，モデル校を2ないし3校つくる必要があるんじゃないかと思います。例えば千葉県，神奈川県ではこの頃は学校種別に応じた交通安全の実験校，モデル校をつくって効果をあげていますがその発表会に参加させ非常に効果をあげていますが，実験校，やモデル校をもう一度考え直す必要があろうと思います。第三に「教材の開発，校内の指導体制作りそれから交通安全の研究者の方々と学校現場の交流」ということです。大変皆さんには申し訳ないのですが，小，中学校特に中学校や高等学校の交通安全教育の現状を見ますと必ずしも深い指導というのはできていない，と言うのは理論性に非常に欠けるということ，つまり心理学的とかあるいは教育過程の内容精選の範囲から入るということがなかなか出来ないということ。実は前の科学警察研究所の斉藤良子先生は幼児の交通行動の実態を調べてそれを元にしていろいろとお話されておりますけれど，幼稚園，保育園，小学校低学年の幼児の行動特性などはようやく学校現場で指導上活用する段階になりました。これから小学校，中学校，高校の生徒の交通行動の実態を研究してもらい学者の方々から教えて頂いて，それをどのように学校現場の教育に役立てるかということが大切だと思いますが，いまはまだ学者の先生と私どもの交流が悪いので学校現場に定着していないのが現状じゃないかと思います。そういう意味で研究者と学校現場との交流ということは今後一層進めていく必要があると思います。

司会者：大変豊富な資料を御提供いただきましてありがとうございました。また後ほど御提言頂くかも知れません。それではつぎに貝沼先生にお願い致します。

貝沼：私これから実務指導者の育成についてということで話したいと思います。現在の私の職場は安全運転中央研修所ということになっていますが，これはつい1ヶ月前11月1日からで，そこでの仕事については，私はやっと輪郭が見えてきたという感じでいるところですので，ここではふれません。

実は，この10月まで静岡自動車学園（静岡安全運転センター）というところで，要するに現場で，適性を中心とした運転者に対する指導・助言，ズバリそのものの仕事，業務内容を日常業務として実行しておりました。15年か20年ぐらいやっていたことになりますが，その間に感じた点，あるいは考えた事柄，独断かも知れませんが，それは非常に具体的であろうと思っていることですが，そのことについて話したいと思います。

私は適性診断・適性検査を中心とした指導・助言をしておりましたのですが，これは私が好き好んでやったわけではありませんが，とにかく助手席から運転行動を観察せざるを得ない立場になりました。最初は度肝を抜かれることばかりだったんですけれど，今まで適性，あるいは人間の科学的理解だけを考えればいい，という感じでいたのです。しかしどうもこれは様子が違うな，ということを運転行動を観察しながら感じだしてきております。適性検査にはいろいろ種類がありますけれども，いずれの検査もそれぞれの先生方が作った傑作でございますけれど，だからこそ自信を持って使うわけですが，実際にドライバーの方々に検査結果を伝えるとき，ハタと困ったわけですね。これはどうしようもないぞ，という感じを抱いたことを，いまでも覚えております。すごく印象的だったわけですね。そういう意味で私ども心理学

者，あるいは心理関係の仕事をしている立場から考えてみますと，適性検査，私がここでお話しするときは適性中心の話になりますが，何も適性検査には限らないと思います，こういういい方法，あるいは検査があるとこちらが思っても，ちょっと違った感じで現実には受け取られている可能性が十分にあるのですね。適性検査の仕事が，話の順序が狂って申し訳ありませんが，まずは適性検査だけでも言うと，できるだけ運転者自身が自然に，自分の弱点に気づくように仕向ける必要があるのではないか，それを感じたんですね。今まではどちらかというと，こういう結果だからこうしなさい，そんな極端に押し付けがましく言わないにしても，それに近い考え方でおったわけですが，それはそれで必ずしも間違いじゃないにしても不十分なんですね。

どうも毎日毎日運転者の方々と接しておりますと，その手ごたえを確かめざるを得なくなります。手ごたえをいかにして確かめるのか，あるいは逆にいいますと，手ごたえがあるようなアドバイスをするにはどうしたらいいのか，ということになります。それで，余り詳しく説明するよりも結論からいいますと，例えば，あなたはせっかちだから，几帳面だからこうであると，あるいは性格的にみると強気な面がある，弱気な面があるから，こういうおどおどした運転の仕方になるよと，例えばそのように，ごく大ざっぱに検査結果を相手に伝えるといいな，という感じが最近ますます強くなっております。よく考えてみますと，私どもは，私だけかも知れませんが，心理学を多少勉強した者はですね，詳しく詳しく説明したがるんですね。結果についてですね。その結果を詳しく説明していると，説明している私自身もしまいにわかんなくなっちゃうんですね。簡潔にすると，こんなに簡単に解説をしていいかという感じ，それくらいの感じを自分自身で感じられるほど簡潔に示しますとですね，意外にそうだよと，「俺もいつもやっている」と，そういった反応がかえって来ることが非常に多くなります。よく考えてみますと，私自身もそうなんですけれども，例えば自分の運転時の弱点でもいいんです。それから性格的な長所短所でもいいですけれども，細かく考えておりますでしょうか？　私自身かなり大ざっぱに例えば，静かで大人しいけれども，かなりせっかちな面がその中に秘められていると，そういう風に言われると，「あ，そうだよ」と，思わずいいたくなるような，納得しやすいものになります。例えばそのようにアドバイスをすると，相手の気持ちとぴったり合うという感じになり，いわゆる安全指導の出発点というべき弱点の気づきが，わりとスムーズにいくのです。

運転技能の診断では，状況に応じた速度の変化がうまくなされているかどうかを見ます。速度をうまくつくれるということは，安全確保のための基本操作が実行されているかということで，最終的には，評価方法はエンジンブレーキを含めて，ブレーキを適切に使っているかどうかにかかわるものと思われます。そのような操作の結果としての車の動きからみて，この人はどうして，例えばハンドルでかわすのか，どうして，いよいよでなければブレーキをかけたがらないのか，というように，その原因を推察していきますと，適性検査から考えられるところの攻撃的な運転とか，まあ調子っぽい運転とか，そういう風な感覚的なものが，そこから感じ取れるようになるのです。この技能診断結果と，適性検査結果とを，あえて合わせようとすると，これはかえって変なことになります。これまでの経験によりますと，同乗中に感じ取られたことを，ありのままに書いて，そのまま運転者に伝えた方がよいようです。例えば，あなたには着実さという良さがあるけれども，どうも時々熱中気味に突っ走るクセがあるようですというように…。例えばそのようにいいますと，「あっ，やはり運転中になんとなくそういう気持ちでいることがある」とか，「よく，そういうことまで判りますね」とか，そういうように，運転者が応じてくれます。「性格って運転に出るもんですね」と，そういうように言われますと，もうそれはそれで，気づき，確実に気づきを誘い出していることになります。問題はそれだけじゃありませんで，やはり気づいたからには，いかにすれば事故の少ない，要するに自分の弱点が車の動きに出ないような運転をすることができるようになるか，その手だてを伝えなければならない。そういう意味での安全運転実行のコツですね。これを，思い切って簡潔に，大ざっぱに伝えることにしておりますけれど，それはできるだけ広い範囲を見ること，それから人や車の動きで早目の減速で応じると，飛び出しに対する警戒も減速してからにし，周囲の様子をうかがう，という3点に要約できます。

運転の実態はこの逆なんですね。気持ちだけ，歩行者や自転車がそこにいるのが判っただけで注意したことになると思っているかのような車の動きになることが多いですね。それからまた，飛び出しには十分気を付けているといっていても，なんの速度の変化もつけないで，とびだしがありそうな嫌な感じのする所を走っていることが多いのです。そのようにどうも現在まだ，私だけの経験で，ドライバーの実態とは言い切れませんですけれども，どうも気持ちだけで，それを車の動きとして表現していないんですね。車の動きで表そうという風に私，最

近誰に対しても言っております。まあ，昔ふうの表現でいいますと，態度で表そうということになりますね。気持ちだけが安全マインド，それも結構ですけれども，やはり事故を起こしたくないという気持ちを車の動きで表現することを強調する必要があるかと思います。そのようなわけで私，やはりこう，運転時の刻々と変わる状況に応じて，横着さ，せっかちさ，わがままさなど，運転者の心も絶えず動き，変化します。「また赤信号か」などとうんざたりしたりするかも知れません。そういう刻々の気持ちを抑える，そういう努力を積み重ねるように，運転者に訴えるための，何か手だてがあってよろしいんじゃないかな，とそんな感じがします。まずは自らの弱点を気づかせることが大切になります。先程のような反応であれば，運転者は自らの弱点に気づいていることになります。その弱点が車の動きとして表われないようにするための手だてが，それが安全運転実行のコツであります。

次に大切なのは，安全運転実行のコツを教えただけでは，すぐに忘れられる可能性があるということです。まあ，一週間もたてば忘れるということを前提にして，弱点の改善を一気にしようとせずに，毎日毎日，少しづつ努力を積みあげる，これが新しい，良い習慣を確立するための基本的な考え方ですから，「だまされたつもりで，一気に直そうとせずに，少しづつ直していこうよ」と，そういう様なアドバイスをしております。結局こういう形で現場で仕事をしておりますと，突発的な事態の変化に対応する運転の仕方を説明せざるを得なくなります。最近言われています危険予知，危険予測運転のことですが，これはやはり相手のミスをも補う心つもりでいこうということでありますので，交通社会，交通場面全体がそうだと思いますけれども，やはりお互いに，多少のミスはつきものだけれども，それがお互い様だという許容的な雰囲気の醸成が運転者教育の狙いと考えざるを得なくなります。どうもこう，適性検査を突き詰めて，うまく究極的に，検査だけでなく心理的な手法をうまく活用することに徹しきれば，最終的には交通の場面を超えていくほどの効果があろう，そういう感じがしています。

要するに人間教育といいますか，しつけ，他の人に迷惑をかけるようなことはしちゃいかんよと，お互いにかばい合う生活をしていく，お互いにそういう行動をしましょうと‥‥。そういう風な所に結び付くんじゃなかろうかな，とそんな気がしております。それについても私，心理学者として扱っていただけて大変光栄ですけれど，やはりそれについても現場でどのようなことを望んでいるかをちょっと考える必要があるだろうということがひとつですね。それからもうひとつは，意外に運転者教育について限定して話をさしていただいていますけれども，一番大切な運転行動についての分析，検討がほとんど空白状態に近いといっても過言じゃないように，私感じているのですけれども，いかがなものでしょうか？適性とそれをつけ合わせますと，すごく効率的なアドバイスができる可能性があると，最近感じだしてきております。これには十分な可能性があります。

それからやはり適性検査結果は，単にそれを相手に伝えればいいってもんじゃありませんですね。治療的なカウンセリングではなく，啓発的な，どこかの本で読んだことがありますので，そういう言葉を使わせていただきますが，啓発的なカウンセリングですね。その考え方をアドバイスする際に活用していった方がよろしいのではないかと思います。要するに，直そうとするな，判ろうとせよ，言葉じりをつかむな，弁護士的な態度であれと，私はそういう心づつもりで運転者に接しています。そういう風に，各個別に指導に当たってきまして，最近私が感じておりますのは，やはりこういう気持ちで，まあ大勢の方々に対する講習もやった方がいいんじゃないか，要するに座学的なものでも少なくともカウンセリングマインドともうしますか，啓発的なカウンセリングの考え方をこめて，講師がお話しなされないと，話を受取る側の納得が得られないと思われます。現場は手順を省略している可能性があります。押しつけがましく，形式的になっている可能性がありますので，その辺も今後考える必要があります。

最後にですね，運転するときはどうもこう煩雑なことは考えませんので，できるだけ印象的といったら語弊があると思いますが，あの先生がこんなことを言っていたなと，こんな馬鹿なことを言っていたな，ということでもいいと思いますが，運転席についた時，できるだけ思い出させるようなアドバイスの仕方がよい。思い出させる，ということはしつけの出発点だと思いますですね。それからそれと同じことですが，やはり実行可能なアドバイス。これでないとどうしようもありませんですね。理論で教え込もうとすると反発を食うわけです。カウセリングマインドンで，相手を心地よくさせながら弱点をつくという矛盾したことをするわけですが，その弱点の指摘は，今後弱点が車の動きに出ないようにするための簡潔な表現，例えばアクセルをちょっと緩めるだけでもいいじゃないかというように‥‥。それから，飛び出しに対する警戒をなかなかしようとしない人には，これも同じことなのですが，あの辺から飛び出しがあるかもしれないと感じたときに，それこそ，ちょっとアクセルを

緩めるだけでもいいんじゃないか，というような助言をします。これに加えて，「いつ，どこから，何が出てくるか分らない」という気持ちを強くして，一秒でも多く運転をしていただきたいとか，今のところその程度のことしかやっておりませんが，やはり実行可能なアドバイスを忘れてはならないことです。

いずれにしてもある程度の実行，「これは実行できるな」と思わせるような指導，助言も必要ですし，そのように思わせるような指導，助言ができれば，その効果が長続きするでしょう。長続きすればそれだけ，車の運転を通じて自分の心の動きをセーブするという習慣を，それこそ長い目でみて，確立することができるのではなかろうかと思います。実はそのような副産物に狙いをつけて，ある企業は適性検査を十分に使いこなすことによって，例えば，職場の活性化を図ろうとしています。先ほども言いましたように適性を十分に使いこなせれば，運転者教育だけではなく，そういう職場活性化のための雰囲気の醸成にも役立つことができるのではないかと思います。これで終わらせていただきます。

司会者：有難うございました。大変具体的な話をいただきましてありがとうございました。それでは菊池先生よろしくお願いいたします。先生には「交通安全運動の再生に向かって」という題でお話をいただきます。

菊池：皆さん，こんにちは。私も心理学を多少勉強しておりますので，詳しく，詳しく説明したがる方でございますが，フランスのしゃれたアンソロジーを見ておりましたら，心理学者という項目がありましたんで，見ましたところ，たった一行で “l'inflation psychologique” 心理学的インフレーションと書いてありました。こりゃいかんと思いまして，できるだけ事実に近いところのお話をなるべく簡単に申し上げたいという心づもりでございます。そういうつもりで今日参ったわけでございます。

今日お話申し上げたいと思っておりますことは，２つのことと，その関係でございます。２つのことと申しますのは，１つのことは，交通安全運動。それからもう１つは先程からお話がいくつか出ておりますが，運転者教育，なかんずく私ここで取り上げたいと思っておりますのは，高校生の交通安全教育。この２つのものとその関係でございます。

まず，交通安全運動でございますが，これはおそらく，現在の形の交通安全運動が始まりましてからたぶん30年近く経っているだろうと思います。で，交通安全運動の歴史を見てみますと，決してこれは失敗の連続ではなかったわけでございまして，一定の成果をおさめた時期ももちろんあったと思います。しかし，最近はどうもまたかといった感じが拭えません。それから運動に関わっている方々は一生懸命なさっているようですけど，一体どれだけ実効があがっているのかと，ま，皮肉なジャーナリストですと，交通安全期間中に事故がこれだけ出たというような数字を記事になさるような場合もあるようでございます。いわば，交通安全運動は冷やかしの対象にもなっているわけでございます。

当初はしかしながら，これはある程度の効果はあったわけでございますが，それは時代そのものがある程度のんびりとしていたわけでございまして，これは交通安全といったようなことだけではなくて，他のテーマにいたしましてもですね，労働災害のようなものにいたしましても，ちょっと会議をするとか講演をするとか，人を連れてきて，仕事を点検するとか，そういう様なことで多少は防災につながった，そういう恵まれた時代もあったわけでございます。

しかし，現在はおそらく関係者の必死と言っていいかと思いますが，必死の努力のために，できるようなことは大抵やってしまっていると，その上に何を追加するのかということでいろいろご苦心があるんじゃないかという風に思います。かつて行われておりましたスローガン型の運動とか，あるいは講演会型，映画会型という風なものは，これはもうベースになってしまいまして，その上に何をプラスするかということで皆さんいろいろ工夫をなされているようでございます。例えばシートベルトの着用運動でございますけれども，現在は義務化されておりますけれども，義務化される年，一時的に高速道路で義務化され，一般道路ではまだ義務化されていないと，あの時期に私の住んでおりました水戸市内では装着率40%位でした。

その時期に，これは東北地方のある町でございますが，徹底的なシートベルト着用運動を展開した。これは話を聞いてびっくりしたんですけど，その町の要所要所に，その写真とか，パンフレットとか，そういう教材を置きましたポイントをいくつも設置致しまして，そこに警察官数名を含めた担当の方が20名，多いところでは50名くらいですね，並んで待っていて，車をそこで止めて，運転者一人ひとりに説明したと，これは運転者も容易なことじゃないと思いますね。そこで止められてしまうのですから，しかしながら警察官もいることだから，いやだとはいえない。これを半年くらいやったといいますね。大変なこれは労力であったと思います。そこで立ち番をする人は大変でしょうがこれは警察官のOBが700名も動員されてですね，協力をしたと，徹底した人海作戦でやったわけですね。そうしましたところ99.何

%か100%に近い装着率になったというお話でございます。これが大船渡市というところで行われた運動でございますが，これだけ徹底してやりますと，さすがに効果がございますが，問題は持続性でございます。その後どうなったかと，この点でこの交通安全運動というものの，ひとつの本質が見えて来るのではないか，つまり，ワンポイント作戦とはサイの河原に似ているんじゃないかという印象でございます。これがひとつでございますね。

それからこれは最近の例でございますが，葛飾に金町というところがございます。あそこに水元公園という公園がございまして，暴走族がうるさくてしようがないと，それでその松の木かなんかの並木の所に綱を張りましてね，夜。そうしたら引っかかった暴走族がおりまして，転倒して死亡したということで，当時これは新聞報道された事件でございますけれども，あの公園の所には水元団地という大きな団地がございます。現在では金町駅と水元団地の間にはバスが運行されておりますけれど，これ，しばらく前まではバスがございませんでした。そこで団地の方はなんらかの手段で金町駅まで通わなければならない。そこで一番便利な方法として皆さんがお使いになりましたのは自転車でございます。そういうわけで金町の駅前は放置自転車の山ということになりました。それで団地の自治会としては，金町駅に自転車置場，それもですね，高層式といいますか，自動車のパーキングの様にですね，自転車を積み上げて行くような，そういうものの設置を一方では要請したわけでございます。それから一方では住民に自転車の放置をできるだけ自粛するようにと働きかけた。そこで問題になりましたのは，バスが通ってないということですね。バスさえあれば自転車を使わなくていいと，ところが金町の駅前の商店街といたしましてはバスが開通致しますと，せっかくのお客さんがみんなバスで帰っちゃう。商店街を歩いてくれない。これは困るということで，バス路線の設置に強く反対をするということで，団地と商店街の利害が対立致しまして，住民と商店街との話合いが延々と続くわけでございます。その間いろいろなことがございますけれども，驚くなかれ，15年かかってこの問題は解決することになります。

この問題を解決にこぎつけますのは，最後の5年間の第1年目に地元商店街と，それからこの団地の自治会との協議会が設置されたというところから，この解決の方法が出てきたわけでございます。その運動を進めた方の一人にその団地の近くで印刷屋さんをなさっている方がいらっしゃいましてね，この人のお話ですけれど，協議会に行ってみると，商店会の方はお年寄りしかいない。その地元商店街の代表の方々，若い人が出てこられない。最初はそういうことで，ちぐはぐだったけれども，団地の方から出ているのがみんな30代ですね，そのうち商店街の方からも30代の人が出てくるようになり，だんだん話の筋道が見えてくる。バスでも自転車でも同じではないか，用があれば商店街による，用がなければ自転車で帰ってしまう。バスでも同じだということが判って商店街が協力するということになった。これは放置自転車の問題からスタートいたしまして，交通手段の改善を含めた地域開発へとこれは展開していったわけでございます。で，私も驚きましたのはこのたったひとつの目標といいますかですね，自転車をなんとかしたい，あるいは駅まで自転車でいくということをなんとかしたいという，そういうことで15年も運動が続いたということ。これはびっくり致しました。

で，なぜ続いたのかということを考えてみますと，これはぜひとも手にいれたい成果，つまり，放置自転車をなくしたいとか，自転車置き場を作りたいとか，今は立派な自転車置き場も作られておりますし，バスも運行しておりますけれども，そういう具体的な目標があって，しかもそれは実現可能かもしれないというそういうことが，この運動のひとつのポイントであったのではなかろうかと思います。どうもその安全運動と申しますと目標がはっきりしないんですね。安全というのは一体どういうことなのか，丁度，健康とは何かということによく似ているような感じがいたします。グルメでありますとか快適な住居でありますとか，そういうことですとイメージがはっきり致しますし，一生懸命がんばりたくなる気持ちも湧いてくるんでありましょうけれども，健康の維持という様なことになりますと，その辺どういうことになるのか，で，これは安全運動というのは健康運動，つまり公衆衛生運動とよく似ているのではなかろうか，公衆衛生運動はその成功する，例えば日本の公衆衛生運動といたしましては種痘の普及ですね，それから結核の撲滅，まあ最近何故か結核が増えてきているようでありますけれど，一時はほとんどなくなったと，ああいうことでございますね。これが公衆衛生運動でありながらなぜあれだけその，我々に一般市民に支持されたのかと申しますと，やはりこれは実利実益の問題ではないでしょうか。結核は死に至る病であると。結核になれば，血をはいて死んでしまうと，それから種痘も命取りだし，治ってもすごいアバタ顔になってしまうというですね。で，これだけ車が普及致しまして，交通事故も日常茶飯事のように見聞するということになりますと，交通事故の恐

ろしさという様なものがともすればですね，消えていく傾向がある。それを助長しているのが私は現行の保険制度だと思います。“いや，なに，保険でカタがつく”と割り切ってしまうと，特に大型車に乗っているときには気楽になるだろうと思います。

これはもう20年以上になりますけれども，ひとつの例ですけれども，アメリカは州によっていろいろ法制度が違います。イリノイ州の場合ですと交通事故が発生した場合に保険金はその責任の程度に応じて減額をするという制度がとられております。責任に応じて減額するのですから，保険屋さんにお金が残るわけで，その分は無事故の運転者の保険金の掛金を減額することの方にまわしたり，安全施設の整備の方にまわしたり，安全教育の資材，その他の整備に協力したりというようなことに使っているようでございます。で，どんなに責任が重くても，どういうことになっても，その保険でかたがつく，ないしは会社でやってくれるということになればですね，自分は大抵これだけ，これは11トンの車なんだから，相手が11トンでなければ大抵大丈夫だと思えばですね，どういうことになるか。そういう御意見の方が多少ないでもない。つまり，なにたいしたことないよ，というお考えの方々が多少なりともいらっしゃることとなりますと，交通安全運動を進めていく上ではかなりなんと申しましょうか，一生懸命帆を張って走っているつもりなのに，帆に穴が開いているというようなことではなかろうかという感じがいたします。ひとつはそういうことで，交通事故は我々の生命を脅かす脅威であるということについての認識が多少こう，うすれてきている。それからまた，安全運動を展開した場合に，それの担い手，住民に具体的なこれこれの利益がある，こういうことが住民に対して御ほうびとして，かえってくることがはっきりしていない。だからはっきりさせる必要があるのではないか，つまり，交通安全運動を進める上で，住民の側から出された要求とか，こういうことを改善して欲しいとか，そういうことがその行政機関にすぐ受け止められる，それに対してなんらかの対策が講じられる，というようなことがなければ，やってもやっても同じだという印象が拭えないのではないかと思います。

そこで，草の根の交通安全運動と，行政とのつながり，そういうことがどうしても大きなテーマとして問題になって来るのではないかと思います。その場合に，私たちどうしても避けて通れないのが，行政がなんと申しましょうか怠慢でしてね，余り連絡がうまくとれてないと，住民からみますと，とれているのかも判りませんけれども，私たち庶民の目からみますと，どうもあんまりうまく連絡がとれていないんじゃないかと思えてなりません。

例えば，警察庁には科学警察研究所という立派な研究所がございまして，そこに交通安全を研究する立派な研究機関がございます。似たようなものは運輸省の特殊法人に自動車事故対策センターというのがございます。その中央・東京にやはり同じ様なのかどうか判りませんが，少なくとも研究機関はあるわけですね。それから警察庁の方でも自動車事故対策センターによく似ているようなセンターをお持ちだというようなことですね。先程らいお話がございましたが文部省でもそういう研究をやっておりますとか，大学でもやっておりますとか，という風なことで，そこでこれは何とか一本化できないものなのだろうかと，交通安全運動というものがですね，国民の運動として一本化された運動であるなら，それに対応する行政機関もできるだけ一本でやってもらいたいと思います。そう致しますと，だいぶ大風呂敷になるわけでございますけれども，各省庁の中で，交通に関係のある対策とか，研究とかなさっている部分を一本にまとめる，例えば諸外国にありますような交通省のようなものを作ると，それから省庁直属の研究機関を作るというようなことも考えて行かなければいけないことでないか，それがおそらく私はベストではないかと思うのですけれど，世の中で一番いいものというのは大体において，できないというかですね。できるとしても非常にむずかしいものでございますから，まあ，暫定的には委員会方式と申しましょうか，そういう関連の機関から出てきた代表が委員会を構成している。で，そこで大々的に取りまとめを行うという，地方では地方の段階でそれにみあう，中央にみあう委員会を作って，それを地方の交通安全運動と結び付けていくというようなことが必要なのではなかろうか。

これは一概には申せません。その地域地域におきまして，それぞれ差し迫った問題というのがあるのでございますし，そういうものから解決していくということは，ぜひ必要なことでございましょう。ですから，交通安全運動はこうあるべきだというようなことは，一概には申せないかも判りませんが，けれども，受け皿として，行政の受け皿がやはり整備される必要が片方にはあるのではないかという感じを持っております。さてそこで，それが高校生の交通安全教育と，一体どういう様な関わりがあるのかということでございますが，高校生のその前に，交通安全教育でございますが，先ほど石井先生の方から詳しいご報告があったわけでございますが，お聞きになってびっくりなさった方もいらっしゃったかも判り

ませんけれど，石井先生がお話になられたことは事実です。つまり，あの程度のことでございます。総務庁がこの５月に３ナイ運動を進める高等学校においても交通安全教育を行うべきである。実技教育を含めた教育を行うべきであるというふうにいたしまして，宣言したわけですね。声明としてね。文部省はそれに対する対応といたしましては，研究会を作る。これは省内に研究会を作る。そして，それの研究の実際のところを石井先生の方でなさっているんだと思いますけれども，まあ，研究会を作ったと，それから体育局長の話でございましたが，体育課では工業高校を中心に交通安全教育の試験的な展開を試みる，こういう様なことをおっしゃっていられる。これはですね，私，文部省の悪口を言うつもりは毛頭ございませんが，これは現状をなんら変えるものでないんですね。しかしこれは文部省賢明だと思いますよ。現状を変えないというのは賢明である。

なぜ現状を変えるものでないかといいますと，工業高校において試験的に教育を始めるとおっしゃっていますが，工業高校におきましては，文部省がそういう方針を打ち出す前から，その教育をせざるを得ない立場に置かれていたんですよ。それは工業高校では内燃機関の教育を致します。そう致しますとですね，バイクのことを避けて通れない。それからもうひとつ，工業高校は日本の高度経済成長の要請に応じて随分と新設をされた。たくさん新しく作られました。したがいまして，新設の工業高校では進学距離がきわめて遠いのですね。遠いというのはいろんな所から生徒が集まって来るということで，今，工業高校の寮制度というのはほとんどありませんのでね。県立高校におきましては，自然にバイク通学を許可せざるを得ないようなそういうことになるわけでありまして，従って各県の高校における交通安全教育のモデル校といいますと工業高校が多いわけですね。そういう状況の中でそうおっしゃっているわけですからその程度は現状を変えるものではない。しかし現状を変えずに高等学校に於けるその教育の強化を打ち出したというところがいかにも賢明であると思います。なぜ賢明かについてはもう少し先に申し上げます。

ところでちょっと話が突飛になりますけれども，例えばこの中学生とか小学生とかが登校拒否ということですと，これはいろいろな児童についての行政機関，相談所でありますとかいろいろなところにつながっていく，病院等に於きましても治療を行います。ただ児童に行います診療方法というのはこれは大人になされます心理療法とは決定的に違うところが一つだけある。もちろんですね大人に対する心理療法でも子供に対する心理療法でも，その子供が自分のことをコントロール出来るようにする。心理学の言葉で申せば自我を強くするとか自我の発達を促すとかそういうことになるのでしょうけれども，それは大人も同じなんです。しかし子供の場合治療が済んだ段階で両親のところに返さなければならないんですね。つまり両親の問題というのがあるわけです。そしてその子供のそういう異常な行動というのは両親のその時の姿と無関係ではないわけですね。だからその問題のある両親のところにその子供を返したときにどうなるかという，ですからその両親にはっきりした問題があるならばその両親の問題も解決しておかないと子供は返せないということなんです。

高校生の交通安全教育はどうかといえば，まったく同じ図式が成り立つ。親のことは放っておいて高校生だけ交通安全教育をすればいいということは私は無理だと思うのです。と申しますのはいわゆる“３ない”と申しますのは全国高等学校 PTA 連合会というところが昭和57年に仙台で開かれました大会に於きまして特別決議ということを致しましたからですね。つまり PTA の全国の集まりで決めた方針が“３ない”である。そしてそれは今でも生きているわけです。だから文部省がその懸命に高等学校の安全教育を推進しないのはきわめて賢明である。今もし「ああやりなさい。ああやりなさい」とタイコ叩いて高校の安全教育を推進したとしたらどうなるか。

これは日本国じゅうの道路の上におびただしいバイクが現れることになる。一時的には非常な混乱が起こる。つまり地域の問題，家庭の問題を同時平行的に改善していかなければ高校生に実技を含む安全教育をすると言うのはこれはかけ声ならけっこうですけど，実際にやると言うのは非常に危険だということになります。そういうことですからその家庭なり，地域なりの安全意識の涵養向上ということを安全運動が達成できるものであるとしたら平行してそれを進めることによっていい見通しがそこに出てくるのではなかろうかという感じを持っております。つまり交通という問題はきわめて綜合的なものであり，交通社会という言葉もありますけれども，交通というのはこれは交通社会じゃなくて社会そのものなんですね。社会の縮図などという人もおりますが縮図でない，社会そのものです。例えばそのこれはこのあいだ神戸市で裁判になりましたことですけれども，原付の免許をとります時に実技講習を任意で受けるようになっています。あれは任意だから受けなくてもいいわけですね。受けなければいけないように仕向けられたのはけしからんといって警察を訴えて神戸の主婦が勝訴したわけです

ね。警察ではあれは高校生になるべく実技の講習を受けてもらいたかったそうです。あの実技講習というのは茨城県が一番早かったんですね。全国に先駆けることタッチの差ですけれども半年ほど早かったんですね。その時講習料というのは3,500円だった。ところがそれを受けない高校生がいた。それで何か違反か何かやりまして行政処分になりまして，私のところに参りました。それで「あなたどうして実技の講習を受けなかったの。」と聞きましたところ「とうちゃんがあんなの受けるなっていったから。3,500円銭こづきだ，と言われた。」と言うのです。つまり3,500円もったいないから払わなくていいと，講習を受けなくてもいいとお父さんが言ったと言いまして，こういうことではいくら片方でその真剣に高校生の教育を考えても何もならない。

行政処分とかそれからもう少し程度が強くなりますと実刑で市原刑務所にいくわけですけれども，市原刑務所では茨城の方は大変再犯率が高いので困っていると言う話で，どういうのが多いのですかと聞きますと飲酒運転だと言うことで身につまされる話なんでございます。再犯率が高いと言うのは刑務所でいくら教育しても彼らがもどってくるということであり，出所すれば彼らがそこで刑を受けるに至った行動をやった社会が待っているわけで，彼らはそこへ戻ってくるわけですね。こういうことでございます。私たちはどういう教育を行うにいたしましても社会全体を底上げしていくということを同時に行わなければならない，行わないわけにはいかないだろうと，この様に思います。高校生の交通安全教育と交通安全運動との関わりと言うのを私はそのように考えております。それからまた交通安全運動をどの様に活性化させていくかということにつきましてはお集まりの方々のお考えもあるかと思いますので是非お教え頂きたいと思います。私の話は以上でございます。

司会者：どうもありがとうございました。それでは最後に小花和先生にお願い致します。先生の御専門は臨床心理学でございます。直接に交通問題に関係のないように思われる先生にお願いいたしましたのは，実は正田先生の御示唆によっています。9月に菊池先生の茨城大学でこの学会の57回大会が開かれ私は交通事故防止策についてというラウンドテーブル・ディスカッションの司会を菊池先生から命じられました。その討論の中で，正田先生から交通問題は交通関係者以外の人からも参加していただいて考えなければ新しい視点は生まれないのではないかという御助言をいただいたのです。先生は交通研究の盛んな大阪におられて，すでに交道教育にかかわっておられますが，今申し上げましたような立場から御発言いただければ幸いでございます。

小花和：ご紹介頂きました小花和と申します。今までの先生がたのお話の中に，もうすでに私がお話したいと思うことの準備はすっかり出来ているわけでございますので，余り多弁を要しないと思います。私の場合は，交通心理学と申しますよりも，いわゆる臨床心理学が狭い意味では専門でございます。臨床心理学をやりながらどうして交通の問題に関わっているのかですが，昭和30年代後半から40年代にかけて，今からいえばあれが第一次交通戦争ということになりますが，その当時，事故多発運転者ということが大変問題になりました。あるいは長年安全運転を続けてきた人が，急にがたがたと事故多発者に変わっていくというようなケースもございました。そういう運転者のケースについて，何か心理学的診断を下してほしい，あるいは人格力動論的な見方ができないかとか，カウンセリングでなんとかならないのかと言われまして，その辺で私は臨床の側面から，交通問題，特に運転者教育の問題に関わるようになってまいりました。いわば二足のわらじをはいております。大阪で安全運転管理者ですとか運行管理者ですとか，あるいは自動車教習所の指導員の研修ですとか，そういったことに一方で携わりながら，一方で皆さんご存じの今日の臨床心理学的な様々な問題，青年期の自我不成熟・不全の問題が大変多いですけれども，そういうことに関わっております。

この両者が，いかにも都合よくと言っていいかどうか分かりませんが，交点を結ぶようなところに，実は運転者のセルフコントロールの問題がちょうどぴったりと当てはまるわけでございます。セルフコントロールの能力，自己をコントロールしなければならない，そのためにはまず運転者に自分自身のことを気付かせなければならないんだと，そういうお話は貝沼先生からすでにございまして，まさにその通りだと私も思います。しかもどの様な交通安全対策も，実は運転者が，あるいは歩行者も含めてですが，ある程度は自分をコントロールすることができなければ何の役にも立たないわけでございます。

交通マナーとか運転マナーとかいう言い方をしますが，あのマナーなんていうのはまったく個人の内的規制でございます。自己コントロールの問題でございます。信号でありますとか進入禁止でありますとか，そういう様々な標識の類ですとか規制の類というものは，要するに約束ごとでございますから，その約束ごとを守るように自らコントロールする能力を前提としなければ，どんなに信号機を増やしたとしても実は何の意味ももちませ

ん。あるいは交通工学的ないろいろな工夫，立体交差を増やしましょうとか安全地帯をつくりましょうとか，あるいは車そのものの性能に安全性を持たせるという工夫もずいぶん進んでおりますけれども，しかし，やはりその中で行動する人間が自らコントロールすることができなければ何にもなりません。例えば安全のために費用をかけて立体交差をつくって，きれいなカーブで回れるようになった。それはそれで必要な工夫であるに違いないのですが，それ故に若者たちが「俺はあのカーブ50キロで回っている」「いや俺は60キロで回るんだ」ということにしばしばなりがちであります。物理的な工夫というものも，結局はそこを利用する運転者のセルフコントロール機能を前提として成り立っているということになります。

私どもがもう一つ重要なポイントとして考えますことは，運転というのは非常に社会的な行動の一つなんだということでございます。運転者の皆さんにはよく「自動車の運転はワッパ回しじゃないんだ」ということを私どもは言うのですけれど，道を歩いていてスレ違いながら「おはよう」と声を掛け合うような行動の一つなんだという言い方をよくするわけでございます。

ずいぶん前の話ですが，名神・東名ができた頃だったと思います。39年前後ですが，大阪から長距離の大型トラックの助手席に乗せてもらって，運転者の行動のいわゆる自然観察をしたことがございます。観察目標でありますとか観察基準でありますとか，そんなものは何も設定しません。テストも何も使いませんで，ただ自然のままにおしゃべりをしながら一晩かかって運転者の行動をそれとなく観察するという，非常に未分化なレベルの自然条件での観察でございます。大阪から東京まで来ます運転者，ある大手の運送会社の優秀な運転者でございますが，その人のトラックで一緒に参りました。当時高速道路を通らずに下の道を走りました。丸まる一晩かかりました。静岡の辺に差し掛かりましたとき，ご存じのように静岡の辺で大きなカーブがございます。東海道で夜中をちょっと過ぎた頃見ますと，10トン，20トンの大型トラックのヘッドライトがずっと列をなしているのが見通せるわけですね。それを見ながらこの運転者は，ハンドルを叩いて，胸を張って私に申しました。「見てください，いま日本の運輸事業というのは俺たちの運転で成り立っているんですよ。トラックで成り立っているんですよ。」大変プライドを持ってました。多かれ少なかれそういう仕事に関するような話が，その運転者との間で交わされました。

その一週間ぐらい後に，事故の少し多い運転者の車に乗せてもらいました。余り事故が多ければ運転の作業からおろしてしまうんですけれども、その会社ではそこまではいかないけれどというような場合に短距離の運転に廻します。大阪・名古屋便でございます。それで私は事故にならないことを祈りながら，その運転者の横に座って参りました。ところが，ブレーキの踏み方がどうであるとか，ハンドルさばきがどうであるとか運転動作の細かい点につきましては，自然観察でございますから，そんなに目だった違いというのは見つからないわけですね。そのぐらいの観察の仕方では。ただ大変に大きな違いでしたのは「今やわが国の運輸事業はね」というような話は，この名古屋便の運転者からはいっさい聞けませんでした。大阪を出発してから名古屋につくまでこぼしっぱなし，不満を言いっぱなし。「こんなねぇ，運転手というのはシンドイばっかりで‥‥」。大阪弁でございますから「‥‥シンドイばっかりでどないもしょうがない。こんなことは息子にやらせられるもんじゃない。」。職場の不満，給料の安いことの不満，体が疲れることの不満，ついには家の中での奥さんへの不満やら息子への不満までがぶつぶつ，ぶつぶつと続いておりました。この違いは非常に大きいものだと私どもは当時つくづく感じたものでした。運転というものにはどうしても，そういう自らがどの様に自らを社会の中に位置づけているのか，あるいは自分が今運転することの意味がどうなのかというような，社会的成熟に関わる，社会的に成熟した感覚を持っているか否かというようなことに関わる一側面が大いにございます。

この辺は，事故ですとかあるいは違反ですとかの多い人，少ない人について，独身であるか結婚しているか，子供を育てているか，あるいは遠くからきた人の場合は仕送りをしているかしていないか等々のことを調査してみますと，明かに結果に反映されて参ります。同じ年齢でも独身者よりは，子供を養っている方が安全な態度が保てているというような結果が出て参ります。

こういうことを考え合わせますと，私どもは良き交通社会人という言葉を使いますけれども，結局は良き社会人でなければどうしようもないだろう，良き社会人でなくて，ただ交通場面でだけ良き交通社会人だというような人物はあり得ないだろうと考えるわけです。仕事をやらせてもどうもいいかげんだし，約束はすっぽかすし，人間関係の保ち方は下手だし，どうにもこうにもならないけれどあいつの運転は立派だと，そんな運転者はいないと私どもは考えております。そこで，そういう自らをコントロールする能力を育てなければならないとか，良き交通社会人というのは，もうそれ以前の問題として，

あるいはその前提として良き社会人でなければならないとするならば，結局これは一口で言ってしまえば自我の成熟の問題だろうと言うことに帰着して参ります。自我の成熟というような言い方，あるいは自我の機能の成熟というような言い方で本当に総括できるのかどうか専門的にはいろいろ議論もあろうと思いますけれども，一応そういう言葉遣いができるだろうという風に私は考えたいと思います。まさにその辺こそが，臨床の仕事と運転者教育の仕事との交点にあるわけでございます。

では自我が成熟するとか，自我機能が十全に成長するとかいうのはいったい何かということですが，これも自我その他の専門家の議論は大変むずかしいのでございますが，一般の運転者教育にたずさわる方々ですとか，あるいは学校の先生がたなどによく分かっていただけるように，私は勝手に説明の言葉を考えました。4つ選んでおります。1つは自我機能が十分に成熟している人であればあるほど，その人は自分を客観的に見て，自分自身を客観的に認識できるということでございます。臨床心理学関係の人は自己洞察と言ったり，自己への気付き，貝沼先生も使っておられました自己への気付きという言葉を使いましたりいろいろに言っておりますが，要するに自らを認識できるというようなことでございます。これは，まさに自我成熟に関わる一つのポイントだと思います。これが出来ない限り，他者を十分認識することも出来ません。よく他人の痛みが分かるとか，交通場面についても他者の立場に立てるとかいうことを申しますけれども，自らを認識できない人はやはり他者をも十分に認識することが出来ないと考えております。

その次の働きは，自分を見つめるということは要するに自分自身の要求でありますとか，願望でありますとか，自分に課せられた課題でありますとかいうことを理解することでありますから，それにしたがってこうしようという自己決定を下すことが出来ます。これはセルフコントロール，特に行動論的なセルフコントロールの考え方などを取り入れた運転者教育の教育上の技法をお話するような時にはよく申し上げることなのですが，今日のテーマとちょっと違いますので省略させて頂いていいと思います。要は，外からこうしなさいという教育をしてもなかなかその通りにはなりませんが，しかし本人が自ら気が付いたときには，大きな自己決定にしたがってずいぶんと努力することが出来るということでございます。

3番目に，自らを見つめて自ら決定を下したのだから，そのことに関しては自らが自分をコントロールして最後まで遂行しようとします。この辺で狭い意味での自己コントロールの能力と関わってくるんだと思います。あるいはより広い一般的な言い方をしますならば，この頃の子供たちは我慢が出来ないというような言い方をするときの我慢とは，この意味での自己コントロール能力が無いといってはオーバーかもしれませんが，弱いということだろうと思います。

4番目に私が強く思っていますのは，自分で自らを見つめて自己決定をして，自己コントロールをして自らやるべきことを遂行したのですから，その結果については自ら責任をもちます。自己責任であります。「このごろの若者は何でも人のせいにしていかんね。」というようなことがよく言われますが，まさに自己責任性の問題であります。過保護，過干渉の中で育てられてきて，小さいときから自らを自分で決めて自分でコントロールして実行したことがないというような教育環境の悪さが今日ございますけれど，そういう中からは，自らについて責任をもつような体制は育ってこないだろうと思っています。自己責任という言い方をしますと悪いときだけのように聞こえますけれども，そうではございません。いいときに責任をもつというのは，自分で考えて自分で決めて自分で苦労して実行したのですから，それを完成したときの喜びは100%自分の胸に受け止められます。「俺はやったんだ」という完遂の喜びに浸りきることが出来るというのも，自己責任の取り方でございます。今日，子供たちは小さな時からそういう喜びを知らされずに育っているという教育環境があると思います。

自我が成熟する。自我機能が十分に成熟する。その上に立っての社会的成熟であり，その上に立っての自己コントロールなんだという風に考えるとすれば，いま言いました4つの働きがどのようにして作り上げられるかという問題になって参ります。これは今さらあれこれとで説明申し上げるまでもなく，きわめて小さな時からの，幼児期からというより生まれた途端からの全生活の中で，少しずつ作り上げられていくものでございます。青年になって，免許を取るようになってから急に運転についての訓練をかさねたところで，そういう自我の機能が急に成長するというものではございません。しないよりは遥かにいいのでしょうし，必要なことでもありましょうけれども，根本的にはそこで育てられるものではないと私どもは考えております。初心者で違反点数が何点になった人のための再教育なんていうのが新しく始まりましたし，あるいは，かねてから交通刑務所なんかではずいぶん強力な再教育をしております。そういうところでの教育というのは，明かに単なる知識の伝達だけではなくって，自我の強化，いま申しましたような意味での自

我のより成熟へむけての変革をねらった教育がなされております。小集団教育ですとか，カウンセリングを取り入れた教育ですとかがなされております。しかしそれも，いよいよことが起こってから急きょの，いわば壊れているところを修理しようという教育でございます。基本的には，やはり小さな頃からの全体的な教育の中で育てられてくるもの，これを前提にしなければならないだろうと考えられます。

そういうつもりで幼児に対する教育がどうなっているかを見ますと，小さいときからの教育ということがおおいに提唱されていて結構なことでございますし，随分と実践されております。幼児交通安全クラブの活動という様なものですとかいろいろございますけれども，一つ私が気になりますのは，例えば幼児の場合でしたら道をこう安全に渡りましょうとかいう交通の問題に限定された教育ばかりがなされていて，より全体的な，全人的な教育との連携関係というのがあまり意識されていないように思われるということです。かつて40年代の始めでしょうか，幼児期から十分に教育をしなければいけないんだと言われ始めた頃には，珍妙なことをやっておりました。幼稚園の子供を集めて教育するときに，ボールを先生がぱっと投げるわけですね。ドッジボール位ので，子供がそれをさっと避けるわけですね。これをうまく避けられるように，今のうちから運動機能を教育しておかなくては車を避けることが出来ないというようなことが，大まじめでやられたりしておりました。どなたが聞かれましても，子供がドッジボールをさっと避ける働きと道路で車にちゃんと気を付けて歩くということと，いったいどういう風に結び付くのだろうかということはずいぶん疑問にお感じになるだろうと思います。そんな発想しかなかったんですね。今日では，そんなドッジボールを投げているような幼稚園は余り無いと思います。

大阪近郊の吹田市の幼稚園の例で，私が大変おもしろいと思ったやり方がございます。こんなメガネとでもいいましょうか，ボール紙をちょっと折って，筒のようなものを作ります。つまり，幼稚園児たちの視野の大きさというのは我々大人とは違うんで，周りが何度か狭い，上下も狭い。だから子供の視野と同じ様な枠をボール紙で作るわけですね。お母さんがたがちゃんと寸法を教えてもらって作って，それをお母さんがたや先生がたがつけるわけです。しかも子供はずいぶん背が低いですから，自分の腰をかがめるわけです。腰をかがめて子供たちの背の高さ，目の高さ位に自分の目をもっていって，こんなメガネをつけて周りを眺めるわけです。なるほど，幼稚園の子供たちにはずいぶん世の中が見えにくいんだなと，これでは，ただ車に気を付けなさいよと言っているだけでは本当に気を付けることは出来ないなと，そういう様なことを大人が体験しているのを見ました。私はこれは大変おもしろい発想だと思います。おもしろい発想なんですけれど，そこまでなんですね。どうもお話を聞きますと，大人が想像するのと同じように子供たちが見ているわけじゃない。子供たちには見えない。だから，ちゃんと左右を見て安全を確かめてから渡りなさいとか何とか言うときでも，大人はぱっとこう見たら全部見えるけれども，子供はもっとこう体を動かさなければ，ちゃんと見えない。ここまでちゃんと教えなければ，具体的な安全行動を教えたことにはならないというわけですね。これは大変に立派なんですけれども，そこで止まってしまったのでは，私はまだまだ不足だと感じます。

つまり，子供に見えている世界というのは大人の見ている世界とはずいぶん違うんだということを一つの教材として，あるいはそれを一つのきっかけとして，お母さん方や幼稚園の先生が，子供のものの見方と自分たちとが同じでない，子供の感じ方・考え方と，自分たちの感じ方や考え方とが同じでない，自分たちが子供たちのあり方にそくして子供を理解するようでなければ，本当に子供と共に育つことはできないだろうという観点のところまで考えを進めて頂きたいなという気がいたしました。

それは更に，子供と大人の関係だけではなくて，大人同士の間でも同じことでございます。古く，ジェームスが地球の上には人口の数だけ世界があると申しましたが，実に，一人一人の世界は違うわけでございます。そういう世界を十分に理解して，相手の世界にたって，どんなのだろうと考えることが出来るようになったとき，初めて社会的な成熟性に達したということが出来るであろうと思います。そういう全人格的な成熟，ものの見方・考え方の成熟，それを支える自我機能の成熟ということが，一見ないような迷惑駐車をやめましょうとか，無神経な運転はやめましょうとか，そういうことに実は直結しているわけでございます。その意味で，例えば運転者を対象とした教育なども更に強力に展開されなければならないことは確かでございますけれど，少し視野を広げて，自分はおよそ交通問題とは関係無いと思っている方々にもっと働きかける必要があると思います。一般の幼稚園の先生やら学校の先生がた，あるいは他の領域を担当している教育委員会，その他の行政の方々，更に，一般の家庭の両親の方々とかに訴えかける。ブランコの順番をきちんと守りましょうということも，行儀よ

くご飯を食べましょうということも，チューリップの花の世話をして，きれいな花が咲いたねと，しみじみと喜ぶということも，そのことがベースになって初めて交通教育が成り立つんだと，そういうことを多くの人々に，より豊かに認識させることが大切でしょう。そのような一般の教育との連携を意識した上で，交通安全教育の施策を考えるという，そういう改善が必要じゃないかというふうに考えるわけです。

このことは，先ほどの菊池先生のお話の中にもございました。交通安全教育といっても，高校生だけ対象にしても駄目なんです。その高校生の帰って来る家庭・地域・全体ぐるみでの教育がなされなければ，意味が無いと言われます。交通問題を社会の縮図という人がいるけれども，社会の縮図ではない。交通社会は，まさに社会そのものであると，こう言われましたが，まさにそういう意味で，より全体的な教育との連携関係をもう少し強化しなければいけないのではないか。そしてそれは十分に，可能なはずではないかと考えているわけでございます。私のいうことは大変に一般的でございまして，いささか包括に過ぎるのだろうなと思いながら申し上げる次第でございます。ありがとうございました。

司会者：どうもありがとうございました。大変豊富な内容の話が続きました。今度は指定討論者の先生がたからお気づきのことや御意見を出して頂いたりして活発な討論をお願いしたいと思います。また会場の皆様からのご意見・ご質問などもいただきますようあわせて宜しくお願い致します。それではまずはじめに正田先生から御発言いただきます。

正田：ただ今ご紹介いただきました，立教大学の正田亘でございます。私の専攻は，交通心理学ではありませんで，産業心理学ですが，安全問題をやっております関係で，今回のシンポジウムに引き出されたのだと思います。また，長塚先生からお話がありましたように，今年の9月，茨城大学における交通心理学のシンポジウムの席上，私が，いらざることを発言したことがこの会に出席させられたことに関係しているのだと考えます。ともうしますのは，従来の交通安全教育というものはだいたい交通関係者とか，その領域の専門家ばかりの方々が集まって，話合いをなされる機会が多かった。この辺，発想の転換をしなくてはいけないんじゃないか，むしろ，異領域の研究者の方々，特に私は家庭の問題とか，地域社会の問題，コミュニティー心理学，臨床心理学の方々に，ぜひ御提言をもらったらどうかというような発言をしました。今日のシンポジウムの副題に，交通教育の転換を目指して，という題がございます。この副題は，長塚先生によってつけられたもので，それなりの主旨があると思います。従来の交通安全教育は行き詰まっており，その行き詰まりを，どこかで大きく転換しなければいけないという問題意識が，このシンポジウム開催の主旨にあろうかと思います。

その点，今回小花和先生の臨床的なアプローチの話がありまして，大変有効であったと思います。ただ私は現在の交通安全教育には，まったく悲観的でありまして，ほとんど要をなしていないんではないかとすら，思っています。しかし先ほどのように，小花和先生，菊池先生，貝沼先生の御提言がありますと，少しは考え方も変わり，楽観的な見方が出来るんではないかと考えるようになりました。

けれども，シンポジストの方々に，いくつかお尋ねしたいことがございますので，その点をまず，お伺いしてみたいと思います。先ほど小花和先生は，良き交通社会人であることが交通安全教育をまもるということにつながる。全人的な教育が，交通安全教育の基本となるべきではないかということで，4つの要因をあげられましたが，まったく同感という感じがいたします。ただ，その良き社会人となるためには，幼児期から具体的に家庭内で，どういうことをやったら，よいのかということを，是非お教え願いたいと思います。それは何故かともうしますと，先ほど菊池先生も，家庭や地域の安全運動と平行して進められることが必要だと申されましたが，私は，家庭における母親の役割には全く絶望しております。

皆様方も御承知のように，お母さん方が交通信号を無視したり，デパートの安売りの時，我先にと競って売場に殺倒していくような状況であります。このような母親が家庭の中で子どもの教育をできるんだろうか，疑問に思います。かつて私どもの研究室で危険物に対する非難行動の実験をやったことがあります。男女のペアや親子連れで落下物への退避行動を調べてみました。普通ですと親が子どもを助け，自分の身を挺してでも，子どもの安全を守るだろうと思っていたんですが，とんでもありません。親だけ先に逃げてしまい，子どもはその場に置き去りにされてしまう。後で「お母さんはひどい，私をおいて逃げた。」というようなことがはっきり実験結果で出ました。こういうことからみると，母親や父親に対して私は絶望感を抱きます。そういう両親に対してどういう教育をやったらいいのか，ぜひお教えいただきたい。

また，貝沼先生と石井先生にも共通した問題があります。確かに貝沼さんが言われるように，自動車教習所

の教官がカウンセラーになるような資質を身につけていてくれれば，現在の交通安全教育なんて必要ないんじゃないかと思います。このことは，学校にもいえることでして，先ほど小学校なんかでも交通安全教育が段々減りつつあるという指摘がありました。ただ高校によっては，安全教育が変わりつつあるということも事実です。高校生はバイクに乗りたいというニーズがあります。それに答えて，交通安全教育を徹底している所もあります。ニーズに沿った教育というものは効果をあげることができます。しかし一般には，安全へのニーズというものは，さほど高くはありません。私どもの大学のとなりに小学校があります。その小学校の生徒はきちんと交通安全教育を受けてますので比較的信号を守ります。信号が赤から青になってから横断歩道を渡りますが，中学校や高校の生徒はほとんど守りません。私ども後ろからそれを見ていて信号を守り待っている小学生に，「君達も赤信号で渡ったら」と，わざとその小学生にけしかけることがありますが，危ない行為をまのあたりに見ていると，危険敢行行為はなかなかできないものです。このように，安全教育はロールプレイのようなものをやってみないと，身につかないのではないかと思います。先ほど両先生方のお話を伺いながらこのようなことを感じました。あまり長くなるといけませんので，先生方から私の質問に，いいお知恵があればお教え頂きたいと思います。

小花和：あのー。困りましたね。いい知恵があれば私が教えて頂きたい。私も先生とともにですね，あんまり楽観的ではございません。私が言っておりますのは，良き社会人たりうるように育てるということが大前提で，その上に交通安全の教育がのっかるんだということでございますから，具体的にどうすれば良いのかと申されても，要するにあらゆる意味での全人的な子どものしつけ教育，なかんづく，どっかに焦点を絞るとすれば，さっき言いましたような意味での自我の成熟を狙った教育という，まとめて言えばそういうことになると思います。

先生がお話くださった例のようなですね，子どもをおいてお母さんが逃げちゃったとかですね，そういう実態というのはいろいろあると思います。例えば，私達は子どもを育てるときに，早くしなさいというようなことをしきりと申します。関西弁では，大阪弁ではよせー，はよせーと，こう言うわけですね。で，子どもが起きてから，幼稚園の子でも，小学校の低学年くらいの子でもですね，はよ起きなさい，はよ御飯食べて，はよ顔洗って学校行きなさい。はよせー，はよせーとこうせきたてて，出かけるときには車に気をつけてと，こうゆうようではどうしようもなかろうと思います。やっぱりお母さん自身が，この時間のスパンといいますか，それをよく考えて，要点要点で時間までに間に合うようなしつけをするというような，そういう知恵，工夫というものをお母さん自身も身につけてもらえるようでなければ困るだろう。ただそれは，子どもを育てるのに努力してくださいと，言っただけではなかなかできるわけではございませんで，我々，親の世代自身がやはりそれこそ，自己への気づきをもって自分達自身が変わって行くという努力がなされなければならないだろうと。これは大げさな言い方をすれば，ひとつの文化の歴史を動かして行くというようなことでございますから，じゃー，がんばって今夜からやろうといってできるもんじゃないことは十分承知しているんですが，そんなことしか要するにないんだろうと思うんですね。

あるいは親は，人の悪口を言ったらいけません，というようなしつけを口ではよくいたします。子どもにはよくそう言いながら，結局は，隣の奥さんはどうだこうだと旦那さんと二人で隣の悪口をいっている。子ども達は当然，隣の悪口を言っている親の姿を学んで育つのであって，人の悪口を言ってはいけませんという言葉によっては育ちませんから，そうすると，結局これも親自身が生活態度を変えなきゃならんと。さっきもチューリップを見て美しいなという情操教育が必要だということをちょっと申しましたが，これも今，幼児を持っているお母さん方は随分されているわけですね。情操教育は必要だ，特に今日はそれが欠けているし，子どもの周りに自然が足りない，ということをお母さん方ずいぶん勉強しておられますから，マンションの狭いベランダにですね，子どもと一緒にチューリップの球根を植えて，水をやって育てる。ところが，その花が咲いたときに「あなたと一緒に植えたチューリップの花がこんなにきれいに咲いたよ」と，そこまではいいんですが，そのあとがいけない。きれいにさいたね，よかったねと，子どもと一緒に肩を並べて花の美しさに見とれているところで情操教育は成り立っていると思うんです。植えてからそこまでの努力と，その時の喜びとで成り立ってると思うんですが，そこから今度は知育の方にすっと入り込んでしまうんですね。ところでこのお花の色は何色かなと，こっちは黄色だね，これは何色かな，よーく覚えておきなさい。もうちょっと高級になりますと，中を開けてみて，花びらは何枚かなと，こうなるんですね。お母さん方の感覚からしてみたら，情操教育の上に知的な教育が重なっているんだからいいじゃないかということですが，私はそうは思いません。それを付け加えることによって，

せっかくそこでなされかけていたはずの情操教育もぶち壊しになってしまう。そういうふうな家庭教育や近隣環境というものを，我々大人自身がじっくりと見すえてみる必要があると思います。

例えば，自己責任のことについて申しましたけれども，現在よく行われております住民運動ですとか，消費者運動といったものの類の中には，私は，自分で責任をもつべきことを行政のせいにしてみたり，というような責任のすり替えと申しましょうか，そういうものがたくさん混ざり込んでいると思いますね。変な商品を売って何事だと怒鳴り込んで，これで商業道徳を成り立たせなきゃという消費者運動は，それはそれで本来は結構なんですが，その中には自分の買物が下手だった自己責任を取れない人たちが実はたくさん混ざっているわけで，こういう意味で大人自身がいかにして変わって行くかというのが課題だと思います。それは大変難しいことでございますから，情報の伝達だけでできるものではございませんから，私自身もあんまり楽観的ではない。

ただ，少し楽観的な材料を付け加えさせていただくなら，例えば，アメリカの教育はご承知の通り大変混乱しておりますけれども，ところが，アメリカでは若い層の交通事故というのはむしろ少ないですね。事故の発生率というのは若いところでずっと高くて，20代半ばから下っていって30代にかけて一番低くなります，年取るとまた増えますが。アメリカの場合は，一番若いところで事故の発生率が少し低いんです。で，20歳を過ぎたところでちょっと一度上がって，それ以後は日本なんかと同じ傾向をたどっております。あそこでなぜ一番若い人たちの事故の発生率が低いのかというのは，やはり，高校での運転者教育の成果ではないかとみることができると思うんです。非常にきめ細かな教育を，高等学校の正課の授業の中でやっていますから，そしてその授業を通じてほとんどの高校生達が免許を取って行くわけですね。およそ日本の３ナイ運動とは逆ですが，それだけが要因じゃないでしょうけれども，一番危険だと考えられる若い世代の事故の発生率も押え得ているという事実があります。

あるいはこれは全国的かどうかわかりませんが，私ども大阪の経験では，いわゆる安全運転管理者を選出している事業所の事故の発生率は，やはり低くなっております。これは私ども講師としましては，大いに気をよくしてるんですけどもね，ただ問題は，仕事中に事故の発生率は明らかに低くなっているんだけれども，その会社の人たちがプライベートなときに起こす事故の発生率が，どうもあまり変わらない。ということは，安全運転管理者達が企業体の中でやっている教育が，やっぱりまだ，本当にプライベートの生活にまで浸透するほどの，深い人格変化を起こしてないんじゃないかということになりますね。その辺へのアプローチというものが今後必要だろうと思います。一向にお答えにならないで申し訳ありません。

司会者：どうもありがとうございました。どうでしょうか，フロアーの方に何かいまお感じになっておられる方がいらっしゃいましたら，この機会に正田先生のお尋ね，そして，お答えとの関連で，いらっしゃいましたらと思うんですけれども……。

それではまた後でということにいたしまして，貝沼先生と石井先生へのお尋ねがございましたので，お答えをお願いいたします。

貝沼：高校生の安全に対するニーズですが，私の感じでいきまして，高校生が，もしやる気にならない，安全に対する意識が不足するということであるならば，生徒への影響力のある先生方の意識の在り方が気になります。指導する側の意識がしっかりしていれば，生徒がついてくるのじゃないかなと，そういうふうに考えています。ある意味では，企業の安全管理者に近い役割があると思いますけれども，まあ，いろいろ企業で研修をしていて，研修を受けた人の感想がですね，「どうも我々は取締りの感覚で職員，従業員に接していた感じだ」との意見を聞きまして，おやっと思ったんですけれども，それに近いんじゃなかろうかと思います。たぶん高校生，小中学生とも，あるいは同じかもしれませんけれども，おまわりさんが交通取締りをやるように，「あんた，どうしてそういう悪いことをしているんだ」というように，先生方，あるいは指導する側は接することになりやすいのですが，そういうことをいいますと，反発がでるのです。

高校生は特にそうだと思いますけれども，やはりこの際ですね，相手を押さえ込む，もしこれが現実であるとするならば，先生方自身が少し工夫をする必要があります。僕もそうなんですけれども，自分の運転時の悪さに薄々気が付いているわけですね，こういう感情になったときはこんな強引なことするなどと‥‥。例えば，一時停止をすべきだが，まあいいや，とばかりに走り去る。そのようなことが誰でもあるはずで，高校の先生方も自分自身のやっていることに薄々は気が付いているはずだから，「そういうことは誰にでも，ときにはあることだ」とか「自分も，そんなことがあったよ」などと，話しながら先生方の方から生徒の自己防衛の壁を崩してですね，つまり，先生方の方から心を開いて，何でも話して

やる，そういう形の指導をもうちょっと意識する必要があると感じております。それが正田先生の言われる役割演技ということになると思います。例えば，赤信号でも行きたい気持ちがあるだろうと，そのような気持ちを抱いているとします。それが実態に近い心の動きなのですが，この話題を中心にして，生徒と先生との役割を演じ合う，または話し合いをする。

また，別の話になりますけれども，警察関係の方々はえてして取締りの感覚で安全教育をしているのではなかろうかと，実態はそうなんではなかろうかと感じていますが，やはり，安全教育は安全教育で，取締りと区別した方がよい。その様に考えております。

司会者：ありがとうございました。それでは引き続いて石井先生お願いいたします。

石井：私が先ほど正田先生からの交通安全教育は行き詰まって，転換期になったんだという話で，一部分では確かにそうなんですが，それを行き詰まりとして見ずに，新しい兆しを早く発見して，そちらに勇気と自信を与えていくというやり方の方がいいと思います。同じご意見だとは思いますけれども，私はよく各学校の交通安全ないしは，道徳指導の研究授業についてみてるんですが，交通安全の授業が終わった後で「先生，交通安全教育って空しいですね。」とよく言う教員がいます。空しいですねと言われると，その先生の授業を思い出してみますと，確かにその先生の授業は空しいんですね。空しいとはなんぞやと言いますと，そこには平素の学級経営というか，平素のクラスのひとり一人を大事にして，その子供の心情の内面を掘り起こしとか，心情育成というか，カウンセリングの方式というか，学級経営そのものが非常に弱いという点にあると思います。同じ研究授業の日に，隣の学級の先生はすばらしい授業をしているし，子供が生き生きとしているのですね，何かほのぼのとして，同じ交通安全の授業をやりましてもその様な違いがあること。さきほどの若手の先生に，「空しいというならば，あなた○○先生の授業を見た方がいいよ」と言うわけなんです。つまり，平素の学級経営というか，子供と担任教師の心の交流というか教師と子どもとの心のつながり，信頼感，教師の説得に対する子どもの素直な受け入れ方など本当に先生がそのつもりになって，子供の心に入って行けるというような指導をしていないのです。つまり指導法の改善ということが転換期における重要な鍵だと思います。これは今後の交通安全教育でも指導法，特に学習過程の検討が緊急の課題だと思います。

それからもうひとつ。高校生がバイクに乗りたいというニーズがあるから，教育に対しては，非常にやる気がでるし，実行に結びつくが小・中学生のニーズはないじゃないかというような発言じゃなかったかと思うんですが，心理の側面では全くその通りです。それならば交通安全教育は幼児や小学生にはニーズには沿わなくとも指導を進める上でのひとつの目的なり，方法なりの考えで進めなければならないという側面がありニーズにだけ頼っていいんだろうかとも思います。必ずしもニーズだけではないんではないかという観点で先生にいろいろお教えいただきたいと思います。

例えば，中学校の安全運動などを見ますと，自転車の乗り方などは小学校で勉強しているからいいよと言うんですね。で，中学校でやってると実際に朝の通学時間なんか道路一杯にやって親の方から学校に苦情が入ると，その苦情に対して，朝礼などで子供達を叱ると，担当者はどうしてるんだというような，交通安全教育指導後の一つの反省問題に入って行くような側面もあるんです。つまりそのような外部のきっかけを作って指導すること自体が問題ですね，それを含めて交通安全教育もその指導法の転換をしなくてはいけない一つのポイントがあるんではなかろうかと思います。そういう意味でも，今後の交通安全教育，特に高校生に対する指導が最近だいぶ変わって来つつありますけれども，幼小中の安全教育，特に中学校の交通安全教育は指導時間や指導法の点で一番の欠落部分になってきているかなと思います。では，それをどうするのかといいますと，一言でいえば，貝沼先生のおっしゃる指導者の意識改善というか現場教育と申しますか，検討された学習指導要領から指導時間の減少をも埋めるための効果的指導法としてもっともっと研究していく必要があるんではないか，とくに，生徒指導と交通安全などです。一部の先生は多少これに入ってきておりますけれども，大部分の先生は交通安全教育と生徒指導は全く別のもので，俺達には関係ないんだという発想もないわけではありません。だから，教師側の指導法についてもっと力を入れていく，現職教育を重視していけば，段々変わっていくと私は思います。どうも失礼しました。

司会者：どうもありがとうございました。今のお話を伺っておりましてですね，前にこんなことを言われたことを思い出しました。安全運転管理者とか運行管理者に人を得て，熱心にやられる方がおられましても，経営者のクラスでなんら安全に関する積極的な考えを示さない場合がございますと，意欲をなくしたり，効果が上がらないといったことがあるということです。より上部の方々の意識に変化を求めることが必要ではないかと思いま

す。むしろ上の方では意識の変化が起こりつつあるんではないかと，逆に言えば思っておりますから，ある程度楽観することができるかも知れませんね。正田先生，いまこういう話を頂戴しましたがよろしいでしょうか。

正田：さきほど，私は悲観的だと申しましたが，若干楽観的な面も持っているんです。というのは，最近社会の情勢の中でいい例が出てきました。銀行とかデパートのトイレなどにそれが見られます。今まではキャッシュディスペンサーの前に我先にと群がりました。最近は欧米の例にならい，ロープで列を作り，あいたところから順番に入っていくという状況が，作られるようになってきて，人々のイライラ感は減ってきました。こうした状況が段々社会全般に広がっていけば，少しは待つとか，忍耐という力も作られると思うんで，全然悲観的であるというわけではございません。

司会者：どうもありがとうございました。それではつぎにもう一人のディスカッサントであります松浦先生お願い致します。

松浦：各先生方に質問や感想を述べさせて頂きたいと思います。まず，石井先生ですが，学校の交通安全教育について，最近ある県のいくつかの高等学校にお伺いして，交通安全担当の先生方にいろいろ話を聞く機会がありました。その時の感想になるんですけれども，確かに学校によっては生徒指導の先生，あるいは教頭先生，校長先生の中に非常に生徒の交通安全というものに理解を示す方もいらっしゃいましたが，一方そういう先生がほとんどいないという学校もありました。学校によって交通安全教育への姿勢が異なる理由には様々なものがありましたが，一つは工業高校であるとか，農業高校であるとか，進学校であるとかいうように，生徒の質の違いがまずあるわけです。

もう一つは，学校の地理的状況というか交通機関が発達した所に学校があるとか，また，工業高校のように，交通の便の悪いところに学校があるとかそういう問題があります。それからもちろんその県の教育委員会の方針というものがあります。免許取得の全面禁止とか部分的禁止とかそういう様なものですね。以上いくつかの理由を述べましたがいずれにせよ，学校ごとにその事情を反映して交通安全に対する取り組みが少しづつ異なるわけです。しかし，平均的な姿はと言うと，石井先生のお話を聞きまして，たった１年間で３回か４回，交通に関連する学校行事があるだけとか，授業時間も年に２時間か３時間というお話でしたが，このようないわば片隅に追いやられた，少数の熱意ある先生に支えられた安全教育には限界があるのではないでしょうか。ですから，学校教育の中にシスティマッティックにですね，交通安全教育のための科目や授業時間を定めたらどうでしょうか。道徳なら道徳という科目の中で何時間というふうに授業時間をしっかり確保するということです。それから，予算を獲得して交通安全教育の体制を整えるということが現時点では非常に重要だと感じました。

それからもう一点，頭のいたいところですが，石井先生の言われた研究者との交流についてです。日本や世界の大学，研究所でですね，非常にたくさんの研究成果が得られているわけです。ほんとに膨大な研究の蓄積が交通安全，交通心理学の分野でなされているわけですね。それを一般の人たちにどういうふうにして伝えたら良いかを一度日本応用心理学会で問題にしたら良いのではないかと思います。

次に貝沼先生のお話しについてコメントさせて頂きます。先生は科学警察研究所の大先輩で，そういうこともあって日頃から色々教えて頂いております。ですから，浅学の私が言うのもどうかと思いますが，先生が長年行なってきた運転者指導を交通心理学の立場からここで私なりに位置付けしてみたいと思います。

さて，交通心理学といいますと，そのテーマの一つに運転適性の問題があります。つまり，どういう様な人，どういうパーソナリティ，能力の持主が事故を起こしやすいか，そして，そういうような人たちを事前に見つけてですね，そういう人たちを排除する，例えば免許を取らせないとか，運転を控えてもらうとか，そういう観点から始まった運転適性という分野が交通心理学の中にあります。一方，運転行動に関する分野がありまして，運転者の行動を観察したり，実験したりして，そこから科学的知識を得る，また，運動行動を通して人間の心理学的な行動傾向を知るというような研究をテーマにしています。従来は運転適性の研究と運転行動の研究はそれぞれ別の人が別個に研究していたんですが，貝沼先生の場合は，専門の臨床心理学をいかした運転適性の分野で仕事をされる一方，助手席に座って，適性検査を受けた人の運転行動も同時に生で見つめて来られ，その両者を結び付けて安全指導・助言を何十年となさってきたわけです。個人に対する運転行動の観察及び指導という点だけを考えても，自動車教習所を除いては，当時としては珍しいことだったのではないでしょうか。それに加え，運転適性検査の結果も考慮して，個々のドライバーの運転上の問題点を明らかにし，指導するという仕事を先生は実践されてきたわけです。

そういった運転者教育の方法の有効性が，警察庁でも素晴らしいものと認められて，９月１日から始まった初

心運転者講習，取り消し処分者講習という新しい講習制度では，運転適性の問題と運転行動の問題をドッキングさせて，各運転者の問題点を指導するようになりました。このような試みを軌道に乗せるには，当然両方の知識を身につけた指導者を必要としますから，人材確保がそこで問題となります。この応用心理学会が，このような人材を送り出すという面で関与することが将来あるんじゃないかと思います。

それから菊池先生のお話で，行政の受け皿が一つになったらという，耳の痛いお話がありました。私も時々そのようなことを考えていますが，皆さんが思っている以上に，行政というものは縦割行政でございます。これはぜひとも是正しなければならない問題なんですが，いざ自分がその役所の立場に入ってしまうと，やはりそうならざるを得ないようですね。交通安全問題を扱う役所ができればそれに越したことはないのですが，現状では，役所間の横のつながりを強化し，委員会のようなものを作るという菊池先生の御提案に近いものが最近行われています。

最後に，交通教育は社会の他の様々な現象とつながっている，あるいは交通教育の前提として小さな頃からの全体的な教育があるというようなことを，菊池先生と小花和先生がおっしゃっていましたが，私も全く同感です。ただ，こういった交通教育のための環境整備の他に，やはり誰を対象にどういった教育をするかという具体的な議論が今後もっとなされるべきではないかと感じました。以上です。

司会者：石井先生，私も少し関心があったのですが，今のお話で例えば，学校などですね，授業を増やす工夫というのはできないのだろうか。それから，行政と私どもが協力しようと思いましても，なかなかその安全マインドについて考えていないところとは接触することさえ難しい場合があるのですが，その辺の所宜しくお願いします。

石井：まず，時間数をどう余計に取るかということなんですが，皆さんご存じのように，教育課程審議の段階で，教科の時間の割ふりがありまして，つまり，全体の総枠がありまして，自分の教科はそれ以上譲れないというんで，例えば小学校の年間総授業時間数は1年は850時間，3年980時間，4年から6年は1015時間と年間で抑えています，これを5.6年で見ますと1週間で29時間というのをどう配分するかと，その中に特別活動の中で交通安全をどうするかということになりますと，適応指導やその他の内容が多く交通安全の時間数が確保できないということが実態です。ですから，交通指導の確保という問題になりますと，学級活動の時間に枠ぎめされていて，生活指導では割合取りやすいんですが，交通安全指導を指導する学級活動，ホームルームということになりますと，やはり週の時間割では時間確保が難しいわけです。しかし週時間割なく年間のトータルの取り方で年間9時間や，10時間は十分取れると申し上げています。

例えば，学級活動・ホームルームの時間として4月の段階，7月の段階に1回ずつ，つまり学期始めと学期終わり，それぞれ2回，年の合計として6回取れます。さらにその中間の月に1回を入れていきますと，合計9回取れるわけです。皆さんご存じのように，このたびの文部省監修「高等学校における二輪車に関する安全指導の手引」で示した時間数も，年間9時間を目途に取ることを示しているんです。それに応じた教材設定ができておりましてね，行政監察局からの勧告でもせめて9時間は取るように示しています。そのほかに，ショートホームルームという短い時間の指導として，朝晩の話し合いに交通問題を取り入れるなど段々補充させてきましたので，現在の年間2時間とか，3時間しか取れないなんてことはあり得ないと思うんですね。それはさっき松浦先生からもでました，校長や幹部の先生方の交通安全に関して視点の当て方によりまして，非常に熱心にやっているところもあります。まず，校長先生の指導で生徒指導の分野から入ってきて，全校が一丸となって進めているという例もいくらでもあるわけなんです。そういう学校を私は一つの教訓とするべきじゃないかと思います。

もう一つは確か，教師つくり。学者の方々と学校との交流ということなんですが，私どもの出している「交通安全教育」という月刊誌がございますが，もう20何年になるんですが，実はアンケートを取りますと，一番その，理論が少ないものですから，実践例はいくらでも取れるんですが，つまり，安全能力はどう考えられるべきか，‥‥の指導と採点がどういう観点でされるべきか，そういう学問的根拠がですね，どこの指導者にしましても，活動しているんですが，勉強不足ということもあるんでしょうが，なかなかその立派な方々の論文をいただけるというわけにはいかないということです。何度か科学警察研究所のほうにもお伺いしておりますけれども，なかなかそのようなものは渡ってこられないというようなところもあろうと思います。ただ，現場での意識の問題もあろうかと思いますけれども，大学の先生方のご援助なり，御示唆をいただくということは，もっともっと力を入れていかなくてはならない。特に行政がこの辺に力を入れて，大学と現場との交流を計るかということですね，もっと私は力を入れるべきではないかと思いま

す。例えば，県教育委員会とか，市町村教育委員会まで入って来れば，だんだんと交流が深まっていくんじゃないかと思います。

司会者：それでは，貝沼さんの適性に基づく指導，それをその具体的に運転者教育とドッキングさせるというような表現を取られたんですが，これは誰でもできるわけではないんじゃないかと思うんですが，その辺どうでしょうか。

貝沼：指定教の関係の方々には，運転の指導法について工夫や研究をする暇がないという話が多いんですが，たまたま僕が行ったところで，検定員の経験者が適性検査もし，科学警察研究所では要素別の指導しかやっていなかった時に，適性検査結果のコメント（適性診断）を書いておりましたけれどね。それと，運転行動の監察をして，適性診断と技能診断とをドッキングさせといて，原型ができ上がっていたのです。僕が手がけた部分は，適性診断について簡潔に，それから運動行動については僕がわかりやすい，誰にでも実行できる形に仕上げたことだけです。ですから，僕ができるから誰でもできるということになります。自由記述をして，気取らずに，率直に運転行動の記録をするだけのことです。そうしていただければ，そのまま運転適性検査の結果と合致する率がかなり高くなるだろうと思います。私は，静岡県内の企業で，これまでの安全指導じゃ駄目だということで，交通安全カウンセリングの制度の確立を図る企業の相談にのったことがあります。5年続けております。まず，従業員20～30人にひとりづつですね，まあ責任者，課長クラスから職工クラスの方に，適性検査と診断書を書くこと，それに技能診断の大ざっぱな方法とカウンセリングの活用，つまり，適性診断と技能診断とカウンセリングの活用という3本の柱から成る研修を2泊3日くらいでやりまして，そして研修を受けた方々に，すぐ実行してもらっています。多少不十分なところはあると思いますが，まずはその人達に適性診断による指導助言を実行してもらっています。

それから私，技能診断結果と適性検査結果とを付け合わせて指導・助言する方法をも担当者の方に説明をしています。また，チャンス面接ともうしますか，日常業務の中で，その研修をした方々に，例えば業務の途中，食堂なんかで会ったときに，「この前言ったこと，実行してるかね。」と，つつき役，指導助言内容を思い出させる役割をするようにお願いしています。そういう意味で，安全指導が長続きをさせるための指導者の要請を実行しております。僕がその企業に入り込んで，もう5年たちましたが，そして現在その企業にタッチしていませんが，もう4・5千人（1万2千人規模の企業）に行き渡っておりまして，今後5年くらいで全社に行き渡るだろうと思います。そういう方法を取っております。

司会者：どうもありがとうございました。最初の菊池先生と小花和先生への御質問といってはなんですが，先ほどまだ御発言いただいていない先生の方からコメントしていただければ幸いでございます。私の関心からしますと，交通問題は総合的な問題であり，社会そのものであるから，社会全体の底上げが非常に重要じゃないかと思います。そういうお話が頂けたらと，具体的な方法，やり方などについて。

菊池：えー，私実はフロアーの皆さんのご意見を楽しみにして参ったのでございますが，先ほど松浦先生の質問で，なぜ今になってそんなことを言わなければいけないのかという御指摘でございますが，高校の安全教育や各企業の安全指導ということにおきましては，社会全体のかさ上げということなしには，希望的な見方はできないのではないかと思います。教師と生徒，あるいは，企業における指導者と運転者というものの関係は，指導者の側からもうしますと，啓発的カウンセリングというような立場でよろしいかと存じます。しかし，安全運動を組織する場合には，組織する側，これは現在の状況で申しますと，行政側がリーダーシップを取るということは絶対にさけるべきだ。なぜならば，交通安全運動は住民の運動でなければ運動にならない。

これはごく最近のことですが，現在は東西ドイツが統一されましたが，ハンブルクという町は，全地域時速35キロメートル制限でございます。これをやりましたのは，市役所でもなければ警察でもありません。住民であります。もちろん音頭を取ったのは賢明な市役所であります。これが住民運動として結実しましたのは，簡単明瞭な目標が全住民を参加させるということにつながったからです。ハガキの回答をですね，何べんもやりました。今回アンケートを取ったところ，こういう回答が何パーセントと，重ねて伺いますが，我が市での交通安全をあなたならどうしますかと。それで結局大勢を占めたのが，スピードをダウンさせると，そういうことだったんです。これは実際成果がでまして，ハンブルクの事故は減りました。しかしながら，そういう直接的な効果だけでなくて，市民がそういう形で自分達の運動として，積極的に参加するという意識で関わったということに，大きな意味があると思います。こういうことを重ねていくうちに，人間でありますから，貝沼先生のおっしゃるように多少は悪い気持ち持っているでありましょう。

それから，いわゆる悪い人というのも多少はいるかも

知れません。しかし，それが次第になくなっていくというところに，我々はその希望をつなぐ以外に方法はないのではないでしょうか。住民運動はあくまでも住民の運動として，明確な目標を以て行なわれてきた。それならば，春と秋の交通安全運動はどういう形になるべきか，これは年間に行なわれている事柄をそこで点検し，効果を確かめるということが春と秋の交通安全運動であるならば，正しい意味で実行しているのは警察だけであると，警察は年間を通して取締りをやっております。その取締りの効果を春と秋に確かめると，警察は立派だ，だが，その警察は，正しい意味での住民の運動が組織されるのでなければ交通事故の悩みから抜け出すことはできないんではないかと。

司会者：今の御指摘のように，お集まりの皆さんの意見を少しでもと思ったんですが，時間がまだ多少ありますので何人かの方に，もし御発言いただければ幸いなのですが。

フロアーから：先生にお伺いしたんですけれども，３ナイ運動は時期尚早，すぐ行なうべきではないと，かけ声だけの方がよろしいということなんですが，具体的にどのような混乱を招くのか，また，高校３年生になれば免許が取れますが，今は校則により取れないと，こういうようなところの関係を一つお伺いしたいんですけれども。

菊池：おそらくそういうご質問があるんじゃないかと思ったんですが，私は昭和54年に簡単な小さな本を編纂して出したんですが，３ナイというのは全く馬鹿げている運動であると，教育の原理に反していると，鉄は熱いうちに打てと，つまり，一番関心というものを持っているときに行なうというのが教育の原理，原則であると，そういう関心を前提に持っているときに，それを抑えてしまうというのは教育者にとって妥当でないなどと冷やかしまして，ただ，もしそういう３ナイを外すということであれば，絶対に家庭と地域の教育は必要であると，そのためには，こういう手だてがありうるんではないかということを書いたわけでありますけれども，しかし，その当時の書評とか，反響とかは，私が３ナイはいかんと言った，そのことだけしか取り上げていない。３ナイを外す手だてというところは，すっかり抜け落ちていると，そのことに私は非常に罪業感を感じているわけであります。

私は３ナイはあるべきではない，非常にまずいことだと思いますが，そのためには，３ナイそのものが本来，家庭の問題である子供の教育を学校に押し付けるという図式の中でおこってきた事柄をですね，今度は家庭の問題を措いておいて，教育を学校にさせるということで同じ図式で再び問題を学校に帰していると，これは問題の解決には全くつながらない。そこでわたくし今日はことさら，家庭と地域の関わりが重要であるということを申し上げたのですね，いま御指摘を受けたような，私の説明不足の面が生じてきたと思います。私はもっと低い年齢，中学生からバイクの教育は行なわれるべきだと考えております。一つも危険ではないと思います。ただ，そのためにはもう少し社会全体が安全マインドをもっていくべきだと，例えば，私は車が来ても避けないという小学生がおります。どうしてかって聞いたら，「私が避けると車はスピードを上げる。だから私は避けない。」こうその子は言いました。こういうことではですね，学校でいくらその車が来たら危ないから避けなさいといってもね，子どもは実行しないでしょう。私が申し上げることは分かりにくいかも知れませんが，それぞれの立場の，子供も大人も，国民全部が交通安全を確保するということは，自分達の努力でやらねばいけないのだということを実感としてもっていただきたいと思います。

司会者：もうひとりだけどなたか頂きたいと思っているんですが。いかがでしょうか。

フロアーから：菊池先生ちょっとお伺いしたいんですが，先ほど，安全運動は住民運動，そうでなければ安全運動でない，とおっしゃってましたが，現場でやってる者にとっては非常にありがたいお言葉ですが，現在安全運動を進める者は，ほとんどがボランティアでやっているんで，そのボランティアの後援からなっているわけですが，後継者など，若い人がいない。この若いボランティアを参加させていく，うまい方法がありましたら，どうかお教え願いたいと。

菊池：難しい問題なんですが，これは地域の特殊性が非常に絡んで来るんです。で，先ほど申しました金町のようなところでは，それまで交通問題に関わっていなかった人々が，次第次第に集まってきて，町におきましては，青年商工会議所辺りが地域の再開発，それから，町を活性化する形のなかで町の交通安全対策を考えるようになると。おそらく住民を引き込むための意図も多少は見えるわけですけれども，そういう形の交通安全運動もあるようでございます。

これはもっと華々しくやってるところがございまして，最近は国際化という様なことを手本にいたしまして，外国人を招待して，いろんな国のお国ぶりを披露しあう中で，交通のしきたりというものは大変国によって違うんですが，そういう所で４・５年の間で交通ルールと国際化に関する，中学校を中心としたその地域の意識

を強める，そういう所に成功した例もあるわけです。交通問題というものは生活全体につながる問題でございますので，真正面から交通問題を取り上げますと，やや近づきがたい面もございますけれども，生活のいろんな側面とつなげて見ますと，意外に具体的な問題があるんではないかと私は思います。やはり，そこで生活なさってる方々の，先ほど貝沼先生がおっしゃってた，気づきの問題があるかと思うんですが，地域の安全の総点検というようなテーマでも，なさってるところがあるかと思いますし，そういう形ですと，お母さん方も参加できるのではないかと思います。お答えになりましたかどうか。

司会者：時間があれば，少し総括的なことを申し上げたいと思ったのですが，こういうことだけ申し上げたいと思います。私は今日のシンポジストの方々にこんな手紙を差し上げておったんです。「今後この応用心理学会，私ども応用心理学者，交通関係者らは交通安全教育について具体的に，何をどんな方法で努力すればいいのかということを中心に討論したい」と，そんなことをお願いしました。逆にいえば，現状はどうか，問題点は何か，課題は何かということにも触れて頂くこともちろんありがたいけれども，どうすればよいだろうかということを，ぜひひとつ考えてみましょうということだったわけです。今日はそれが相当程度お聞き入れいただけたと思います。しかし，時間的に余裕があれば，もっと突っ込んで聞きたいというところで，とどまったところもあるように思えます。交通問題というものはそれだけ難しいということを知らされた気もするんですが，多くの問題点も御指摘頂きましたし，新しい展望が開かれるようなこともお話頂けたとも思います。

実はわが日本応用心理学会にはすでに昭和30年代に交通事故問題に関する熱心な研究の歴史がありました。昭和30（1955）年の東大での第19回大会で中村弘道教授が「交通事故防止のための心理学的研究 ならびに 施設の強化についての意見書」を会長名で出されたこと，翌年には「交通事故防止に関する心理学的研究」（代表者大脇義一教授）が科学研究費による総合研究として行われたこと，そしてその後の大会において交通問題をめぐるシンポジウムが数回に亘って行われたことなどはその例であります。このような歴史をふりかえり，これを機会に応用心理学会といたしましても，ご参加の皆様方といたしましても，交通問題への解決へと努力していくことができれば，このシンポジウムの意義もあったといえることになるのではないかと思います。

本日はお忙しい中を，日本応用心理学会主催の公開シンポジウムに御参加いただき，まことにありがとうございました。行きとどかぬ司会ではありましたが，御協力いただきましたシンポジスト，ディスカッサントの先生方そしてフロアの皆様におつくお礼を申し上げて閉会とさせていただきます。