

交通安全指導に関わる高校教員の職務と家族の役割について

－ 家庭が果たすべき役割の見直しへの方策 －

渡 津 英 一 郎

キーワード：交通安全、学校教育、家庭教育、家庭環境、連携

サ マ リ ー：高校の交通安全教育の基本的な方法は、教科に関する教育活動、総合的な学習の時間、特別活動を中心に、ルールとマナーを繰り返し説諭し、生徒の行動が社会の要請に合うものにするものである。ところが、教員は生徒の安全を願い、指導の徹底を図るため、勤務時間を超過し、勤務場所を離れ活動している。専門外・権限外のことを当然の職務としている。チーム学校として、学校の業務・教員の職務が再検証され変わりつつあるとき、家庭には交通安全のため、家庭教育・家庭環境を通して、積極的にかつ責任ある取り組みをするよう求められる。

はじめに

学校が行う安全教育の目的は、日常の安全を確保する具体的行動を身につけさせること、生涯安全な生活ができるようにすること、併せて安全な社会づくりに貢献できる習慣・態度・能力を養うことにある。交通安全教育は、安全教育の一環として捉えるものであり、各教科・科目を通して行われる安全学習と、特別活動を中心に行われる安全指導に分けることができる⁰¹⁾。

高校の安全教育は学習指導要領に基づき、学校の教育活動全体を通して行うとある。とりわけ、安全学習は「保健体育」など教科に関する教育活動として、安全指導は特別活動の「ホームルーム活動」や「学校行事」を中心に、正規の時間割および放課後に実施する

とされている。

高校の交通安全教育は、生徒の登下校などの安全をはかり、交通安全の基礎基本となる習慣・態度・能力を身につける重要な役割を果たしている。また、自身の安全だけでなく、他の人の安全のため協力し寄与する態度を育成し、更に、在学中だけでなく生涯にわたる交通安全を図るという役割を果たしている⁰²⁾。

ところが、教員の献身的な教育活動が実施されているにもかかわらず、今なお各地で深刻な交通事故が起こっている。教員の更なる努力が期待されるが、時間的にも権限からしても限界がある。そこで考えられるのは、教員の職務に代わるものとして、子どもの安全を最も心配している家庭の役割を見直すことである。子どもの基本的な生活習慣・規範意

識の醸成に、家庭の果たすべき役割は大きい。特に交通安全に関しては、家庭教育の影響は大きく、家庭環境を含めて取り組むべきことは多い。

本稿は、現在実施されている交通安全教育について、学校の業務・教員の職務と家族の役割を確認し、それぞれがなすべきことを再考察したものである。急激な社会の変化とともに、学校と家庭の関係は変化している。効果的な交通安全指導とするためには、特に家庭教育・家庭環境の在り方が見直され、より積極的な取り組みが必要であることを提起したい。

一、安全対策混迷の実態と問題点

1、高校生の安全に関する知識と意識

災害共済給付データ（独立行政法人日本スポーツ振興センター）に基づく調査研究では、2012年までの14年間の交通事故件数は、「小学校、中学校、高校のいずれも一年生が多く、二年生・三年生と次第に減少」している。登下校別では「小学校では下校中が60%、中学校は登下校中がほぼ同数、高校は登校中が60%」である。通学方法別では「小学校は徒歩の事故が98%、中学校は63%が自転車事故、高校では73%が自転車事故」であると分析されている（学校災害防止調査研究委員会、2014、9-25頁）。

高校生は、交通安全に関わるルールやマナーはよく知っている。就学後9年以上経過しており、年々繰り返し交通安全指導を受けているので、少なくとも小・中学生よりも相当多く知っている。ところが高校生が、交通のルールを守らない、マナーが悪いことは、地域を問わず大きな問題となっている。この結果は自転車通学中の苦情の件数や、事故件数と無関係とはいえない。

行動範囲が広がった高校生は、自転車などを利用する機会が多くなり、交通安全に必要な技術や知識も増えてくる。自転車につい

ては軽車両であり、歩道は歩行者優先であること、守るべき規則が多いことを知っている。一旦停止、信号無視、前方不注意、無灯火など注意すべき点、スピードの出し過ぎ、傘さし運転、スマホを見ながらの運転は危険であること、事故が起されれば深刻な事態になることもよく理解している。問題なのは知識理解は充分でも、安全な行動に結びついていないことである。交通ルールを遵守し自他の生命を尊重し、責任をもった行動ができないことである。

ルールを知っていても守らない高校生には、守るように自覚し習慣づけねばならない。ただし、繰り返し同じことを言われても高い意識が身につくとは限らない。仮に高い意識が身についても、相応しくない生活環境においては、好ましい行動ができると断言できない。高校生にとって、交通のルールやマナーの基本は、幼いときから大きく変化しているものではない。そのため毎年、学校でルールやマナーを説明されても、同じことの繰り返しと感じ、安全意識を高める成果は特段期待できない。意識を高めるとされる体験的な方法でさえ、同じことの繰り返しでは退屈なものとなる。

交通安全指導の時間は、生徒が熱心に取り組むような工夫がなされている。弁舌巧みな話し手による講演会など、イベントとして面白いものにすれば、生徒は暫しの息抜きや遊びとして楽しんでいる。受験勉強に熱心に取り組む高校生にも馴染んでいる。しかし、その知識を深め理解させる学習も、交通安全の意識を高めるのに十分なものとはならない。

2、消極的な大人の安全指導

高校生の自転車と衝突しそうになり腹立たしい思いをしても、その場で怒りをぶつけ教諭する人は稀である。事実を保護者に連絡し謝罪させる人、学校に苦情を言ったり教育委

員会や警察に連絡する人も少ない。

運転していた生徒を制止させたり名前を特定するのが難しく、仮に名前を知り得ても、事故を起こしていないのに、咎めたり反省させることが難しいからである。家庭に連絡しても保護者の指導力は期待できず、大人同士の人間関係を気にし控えるからである。また、学校や教育委員会に連絡しても、生徒に苦情があった事実を伝えたり、繰り返し説諭する程度だと半ば諦めているからである。

そもそも通学に便利だとして自転車を買ひ与え、乗ることを認めるのは保護者である。登下校中、交通事故に遭わないよう、誰よりも心配するのは保護者である。そこで保護者は、先ず以て交通のルールを教え、責任もって安全な運転を心掛けさせねばならない。

とはいえ、保護者が常に子どもの自転車運転を見守ることは、時間的にも空間的にも不可能である。保護者は、地域で協力して互いに見守るしかない。しかし子どもは成長するにつれ、大人の言うことを聞かなくなる。保護者や地域の人に、威厳をもって教え諭す人が少なくなっている。従って地域の人も、学校など第三者に頼らざるを得ないのが実情である。

ところが、家庭・地域社会は、いったん事故が起こると、原因は学校の指導にあるとして、過度に責任を問う傾向がある。学校の事情を理解し、指導に協力する人は限られている。

3. 教員の安全指導の限界

危険運転をする生徒がいれば学校の指導が不十分だとし、きめ細かな指導をすれば学校がすべきことではないと非難する人がある。しかし、保護者が自身の子どもに指導できても、教員にはできないことがある。また警察官のような権限はなく、指導を拒否する子どもに厳しい措置を執ることができない。教員は教育者であり、できるのはその範囲内で許

される指導である。

また教員の過密・長時間の勤務は、大きな社会問題となっている。教員が交通安全指導を行うには、勤務時間という制約がある。教員の年間の平均勤務時間は労働基準法の基準内であっても、日毎の勤務時間は常に基準内にあるとはいえない。決められた時間を超えて勤務することは頻繁にある。この場合、超過した時間に相当する分を他に振り替える回復措置が保障されている。しかし、早朝から地域のボランティアの人と交通安全指導をしても、教員だけが早帰りすることは心情的に難しい。勤務時間の超過分を、他の日時に振り替え、休みをとり回復させることは難しい。

昨今の学校が置かれた状況下では、絶対的な仕事量が増え続け、長時間勤務は恒常的になっており、超過時間は増加する傾向にある。このような勤務実態は、学校の業務全般の問題である。従って、すべての職務について見直すべきだが、交通安全指導について勤務との関係から、改善の方策が考えられることは少ない。

絶対的な仕事量が増えなくても、基準として定めた勤務時間が短くなれば、日毎の仕事量を減らさない限り、時間を超えて勤務する部分が多くなる。勤務実態を改善するため、2009年度から勤務時間が短縮されることとなった。その際、学校の業務全般を再検討するとともに、職務ごとに対策を検討しなければならなかった。しかしこれを機に、交通安全指導について、勤務時間を理由として指導の組織や方法に大幅な変更があったとはいえない。

二、基本的な交通安全指導

安全教育は、校内外を問わず生徒の安全を図り、また生涯の安全な生活を確保させるためのものである。交通安全は、学校にとっては避けられない課題であり、基本的なルールとマナーを覚え理解させ、適切に行動させる

(4) 交通安全指導に関わる高校教員の職務と家族の役割について

ことが重要な目標となっている。指導の必要性は、道路の交通が危険なものである限り不要になるものではない、しかし、指導の内容と方法は、車の機能、道路事情、人々の意識などの変化によって工夫され変化している。

1. ホームルーム活動と担任による指導

交通安全に関する問題は、個々人が細心の注意を払い気を遣っていても、交通事故の当事者になってしまうことにある。知らず知らずのうちに他人に迷惑をかけてしまったり、悪意のない人からも深刻な被害者とされてしまうことである。喫緊の課題がなくても学校は、安全指導を継続的に実施しなければならない。

ホームルームは家族のような雰囲気の中で、自由に意見を言いお互いを理解し支え合い、よりよい学校生活を送るための集団である。生命尊重の意識を高くし安全な生活態度や規律ある習慣を身につけるため、交通安全ほか様々な安全指導がこのホームルームを単位に実施されている。ホームルーム活動の時間は、時間割の中に週あたり一単位時間設けられ、主な学習の機会となっている。小・中学校については、本来の趣旨にあった自発的・自治的活動を主にした優れた実践が報告がなされている⁰³⁾。しかし高校になると、教員が時間をかけ事前に指導案作りや教材準備をしても、交通安全をテーマに生徒の積極的な活動を期待するのは難しい。

この時間の交通安全指導として、高校では生徒の話し合いなどを行わずに、生徒と強い信頼関係にある担任の教員が、話題を提供し考えさせることが広く行われ、高い意識の下に行動できるようにする数少ない機会とされている。教員は保護者と同じように、個々の生徒の関心や能力をよく知っており、提供する話題は教員の過去の体験や身近な出来事であっても、生徒の意識と行動の変化を期待できるものとされる。

また、朝のSTや帰りのSTは短い時間ではあるが、日ごろの心がけを促すには大切な時間となっている。生徒への指導の基本は、機会ある毎に、繰り返し話しかけることである。ホームルーム担任は、同じことの繰り返しと思われないよう、退屈にさせない話題作りや、心に迫る話術を身につけ、効果的な話となる好機を見計らうことが大切である。機を見て、また生徒の反応をみて適切な話が行われている。

2. 特別活動の学校行事における指導

安全指導は5種目に分類された学校行事のうち、「健康と安全・体育的行事」として実施されるものである。このうち、健康と安全に関する分野の活動は、交通安全指導と避難訓練などである。

学校行事として実施する交通安全に関する講演会は、自動車学校の学科指導員や地元の警察官、近隣の大学教員に講師を依頼することが多い。警察は本来の業務であり、警察官を無償で派遣している。自動車学校は募集広報の一環として教習員を、大学も入試広報のため教員を派遣している。また学校によっては、PTA役員が、父親・母親の立場から話す機会をつくっている。

少しでも変化をもたせるため、講演会の講師には所属・立場の異なるところから様々な人が依頼されている。しかし話の内容が必ずしも生徒の実態に合わない、高校生向きの慣れた話術を持っていない、何れの話もあまり違いがないという意見が聞かれるようになる。話のテーマが交通安全であれば、話し手や話す内容に相当の魅力がない限り、生徒の関心を掴むことはできない。講師の良否や選定の問題ではなく、交通安全指導を講演会として実施することに難しさがある。

その他、警察からの協力を得て学校の体育館などで、警察音楽隊の演奏会やドリル演奏を実施しているところがある。これを契機と

して少しでも安全意識が高まるよう期待されている。高校生にとってこれら全校一斉の啓発の時間は、日常の学校生活に変化をもたらし、楽しいイベントの時間となっている。

警察署や教育センターでは、交通安全の啓発用に作られた映像をDVDなどの媒体で貸し出している。高校生が大きな動画に関心を示した頃は、生徒に注目させる手段として借用し映写会を開いていた。しかし現在では様々なメディアを通して優れた映像を観られるので、交通安全の意識を高める手段として利用する機会は少なくなっている。

3. 教科の課題を兼ねた啓発活動

啓発のために、夏休みの課題としてポスターを描かせたり標語を作らせることなど、何れの学校でもよく行われている。提出させた作品から優秀なものを選び、校長名で表彰したり、市や県の交通安全協会、地区の生徒指導委員会などの作品コンクールに学校単位で応募している。入賞すれば、作品への製作意欲が高まるだけでなく、交通安全への関心が強くなるとして期待されている。

しかし生徒は、指導部に提出すべき課題だから、或いは美術科の高い評価を得るため、作品作りをしている。課題に対する関心は、交通安全に関連した内容をイメージし、ポスターとしてアピールするものを描くことである。優れた作品は、広報誌に掲載されたり、市役所や文化会館など公の場に展示され、描いた生徒は賞状と商品をもらい表彰される。ポスター募集を企画した側は、一連の過程がイベントとして注目されれば、交通安全運動への関心が得られたと受け止める。運動への関心を、更に安全意識向上に繋ぐのが次の課題である。

なお学校によっては、生徒の考えた標語をもとに、PTAの人たちが交通安全の立て看板や横断幕を作っているところもある。生徒と保護者が協同で制作することにより、既製

のものを掲出するより、関心を引くであろうと期待されている。

4. 生徒を事故から守る校則

一般道路を通行するには、誰もが守るべき交通安全のルールがある。高校生には更に在学中、交通事故に遭わないよう、学校独自に作った規則を守らせている。

高校生の自転車通学は、ルール違反やマナーの悪さとして、学校が地域住民から苦情を受けることが多い。全事故の2割は自転車関連の事故であり、自転車同士や歩行者との事故が増加している。事故発生時の加害・被害は、歩行中より深刻なものとなる場合が多い。車道を通れば、カーブでの巻き込みなどにより深刻な被害を受けやすい。加害事故を起こせば重大な責任を負わなければならない。特にこれまで自転車は、自動車との事故で被害者になることが多かったが、近年加害者になるケースが増えている。

そのため、高校生への自転車に関する校則は詳細なものとなっている。自転車通学は、安全上・管理上の理由から学校の許可を必要とし、条件として「自転車の安全指導を受けた生徒が、車体検査をうけた自転車に乗ることができる」とするところが多い。また許可された生徒は「許可条件を確実に守り事故のないように注意する」とし、学校独自に課す特別な安全対策をとるようにさせている。万一「交通事故や交通違反のあったときは、すみやかに担任に届け出る」と教員への報告を義務づけている。許可された生徒には校内に駐輪場を指定し、無許可の自転車通学者を少なくするようにしている。また、ヘルメットや雨天時の雨合羽の着用を校則として義務づけている学校がある。しかし、ヘルメットは所持しても着用しない生徒が多く、雨合羽は視界が遮られ運転も不安定となり、同様に所持していても着用する生徒は少ない。

特に重大事故に繋がるバイクについて

(6) 交通安全指導に関わる高校教員の職務と家族の役割について

は、全国的に展開されている「免許証をとらない！バイクを買わない！バイクに乗らない！」という三ない運動を推進している学校が多い⁰⁴⁾。これらの学校では、「原付自転車、自動二輪車、自動車免許証の取得は原則として禁止する」と、法律で認められていることを制限し、止むを得ない場合にのみ「生徒指導部の許可をえる」としている。学校から自宅までの距離を条件としており、近い生徒には認めていない。

三、教員による交通安全指導と職務

教員がルールやマナーを繰り返し指導しても、交通事故は起こる可能性がある。生徒が交通安全を心掛けても、交通事故の加害者や被害者となっている。従って、ルールやマナーを知っていても守らない生徒には、基本的な交通安全指導だけでは不十分であり、更に踏み込んだ指導が必要となっている。そのため教員は、勤務時間外に勤務地を離れて交通整理をしたり、専門的な知識・技能・資格がないにもかかわらず、自転車・バイクの安全点検をしている。時には警察官のように取り締まりや罰則を与えることも指導として行うようになっている。

1. 登下校の立ち番指導と勤務時間

安全な登下校は、学校教育の大前提である。登下校時の生徒は、学校管理下にあるとされる。そのため教員は、生徒が自宅を出てから学校に着くまで、また帰りは自宅まで、安全に通学できるよう指導する責務がある⁰⁵⁾。

学校は、ホームルーム活動や特別活動に繰り返し交通安全指導をしているが、徹底するためには、生徒の実態を観察した上で指導した方がよい。そこで教員は、校門周辺や学校付近の交差点に出かけ、生徒の登下校の様子を観察するようになった。声をかけながら横断指導、更には黄色の旗をもって誘導している教員もみかける。小学校などでは、教員が

保護者・ボランティアとともに生徒の下校に付き添ったり、全校職員で学区を歩き通学路の点検を行っているところもある⁰⁶⁾。

特に、政府の交通安全対策本部が定めた要領によって実施される、春秋の全国交通安全運動の期間、毎月10・20・30の交通事故死ゼロを目指す日には、学校にも大がかりな動員の要請があり、普段よりも多い教員が参加している。期間中は毎朝交替で複数の場所に立ち、地域の人や警察官と一緒に指導することが多い。登校時だけでなく授業後にも交替し指導しているところもある。

学校の始業時刻は、生徒が登校を完了していなければならない時である。学校によってその基準は異なるが、生徒には校門内、校舎内、教室に入っているように、もしくはホームルームの自分の席に着いているように指導している。

これに対し、教員の勤務開始時刻は、始業時刻より20分程度前の職員の打ち合わせが始まる時である。教員は、この時間前に出勤し、分掌、学年、教科などについて、教員相互に当日の直前確認作業をしている。最小限のことを手際よく済ませても、生徒の始業時刻までは目まぐるしい忙しさである。その間、生徒が職員室に、教科指導、相談、課題提出などに訪れるし、保護者からの遅刻・欠席などの連絡も入る。この時間の状況はいずれの教員もよく知っており、前日、もしくは数日前から予測して念入りの準備している。

生徒が職員室に来た時、保護者からの電話連絡があった時、無碍に後回しにはできない。担当の教員がすぐに対処しなければならない。交通安全指導のため、対応が遅れるということは避けなければならない。

学校周辺の交通安全指導や街頭での啓発活動は、ボランティアで参加する人、勤務時間中の職務として行っている人など立場は様々である。教員は勤務時間外の指導でも職務という性格をもつが、職務として必ず行うべき

ものではない。教員の仕事の多忙化が社会問題になっている時、命令によらない職務は慎重に行うようになっていく。超過勤務解消のためには、チーム学校として校内の職務見直し、専門職員もしくは必要な教員数を確保することなど考えられるが、家庭や地域、特に保護者の更なる理解と協力が求められる。

2. 教員の専門外・権限外の職務

自転車通学者には特別に時間を設け、授業後等に指導部長や自転車担当教員から注意を促す指導を行っている。内容は自転車事故の現状と要因、自転車の性能と点検・整備、自転車の安全走行と関係法規、歩行者の保護と運転マナー、学校内外における駐車、自転車事故と責任など、最新の交通事情を理解させるためのものである。

また、校内歩行者の安全のため、校門を入ってからは乗車禁止とし、自転車を引いて移動するよう指導している学校もある。校内の歩行者と事故が起きないように、またマナーを教えるよい機会として、教員が校内の要所に立ち、普段走行中に指導できない自転車通学者に指導している。

しかし、いずれの学校でも、ルールが必ずしも守られるわけではない。安全指導を受けていない生徒が無断で自転車に乗ってくる。これらの生徒は、他の生徒の指定駐輪スペースや駐輪場以外の場所に置いたり、学校付近の空き地などに放置している。教員は、無許可の自転車通学者をなくすため、校内の駐輪場や学校周辺をチェックして巡回している。他の生徒の駐輪妨害や近隣への迷惑行為に対し、安全指導と併せて厳しい指導をしている。

一部の高校では、自転車通学の免許制度が試みられている⁶⁷⁾。自動車の免許証とは異なる通学のための免許を発行し、違反を繰り返した生徒は、免許取り消しになるという制度である。一定の成果があるとされるが、実施には学科試験、実技試験、免許証の作成、違

反者対策など膨大な作業時間と労力と併せ、生徒と保護者の理解が必要となる。

懇切丁寧な指導も、規則を無視して乗ってくる生徒・その保護者からは、行き過ぎた指導であると誤解されることがある。教員の観察は警察の取り締まりに、厳しい指導は法による処罰のように受け取られる。教員は、法に基づいた教育活動を本来の職務としており、交通安全指導だけに十分な時間を確保できるものではない。限られた時間の中で実施するには、保護者の理解と協力が必要となる⁶⁸⁾。

更に、自転車通学者には年2回程度、常に通学に使用する自転車を特定させ、通学に使用する自転車の整備状況の検査作業が行われている。担任・副担任などの教員がホームルーム単位で行っているが、一斉に実施した方が部活動などに影響が少ないとして、終礼後全年間まとめて実施しているところもある。主な点検項目は、ブレーキ・ライト・防犯登録・登録シールなどで、ハンドルの形状を変えたものなど通学に適さない自転車は認められていない。検査の後には、車体に所属・氏名などが入ったシールを貼り付け、未検査のものを識別できるようにしている。

自転車は先進技術が取り入れられ、安全対策としても複雑な装置が備わっている。専門家でない教員が、自転車の検査をするのは、時間だけでなく技術的にも無理がある。生徒は、決められた最小限の整備をし、検査という関門をクリアしようとする。しかし、教員は未整備の自転車に乗って事故を起こさないよう、高いレベルの念入りの検査を実施しようとする。この作業は自動車の車検に相当する作業であり、本来は自転車を買与える保護者の責任により、また専門的な知識と技能がある業者が行うべきものである。

3. 運転免許の一時預かりと乗車禁止

免許取得や乗車は原動機付自転車・普通二輪ともに、道路交通法第88条で満16歳に達

したもの認められるとしている。基本的には学校が制限し許可するものではない。ルールとマナーを守り、他に悪影響を与えたり迷惑をかけなければ、保護者の責任で乗車させればよいものである。

しかしバイクは、事故を起こせば深刻な被害者もしくは加害者になる可能性が高い。十分な責任能力がない未成年の高校生には、バイクの使用を必要最小限にさせるべきである。責任は何よりも家庭にあるが、学校は保護者と協力し強い指導を行わざるを得ない。そのため、多くの高校は三ない運動を推進し、特別な場合を除いて、バイクなどの利用は認めなかった。学校が保護者に代わり、免許を取得させない、取得した免許は一時的に預かるなどの指導を行ってきた。この運動は一定の評価を得ており、現在でもバイクの運転免許取得やバイク通学は原則禁止とし、やむを得ない場合のみ許可するとしている。

ところが近年、宅地開発が進み、生徒は公共交通機関の利用が不便なところから通学するようになった。新興宅地や過疎地では利用者の数が少ないため、バス路線の廃止や便数が削減されている。乗車料金は高くなり、始発は遅くなり最終は早くなった。マイカーが増え保護者は車で通勤できるが、生徒の通学は不便になった。そのため、これらの生徒は免許を取り、バイク通学を希望するようになった。学校では、最寄りの公共交通機関の停留所としてきたものを、停留所として実質的に機能しているところまでとするなど、許可条件を緩和するようになった。

三ない運動が始まってから30年近く経ち、車の利用は一層進み大人は特別な人以外は運転免許証を所有するようになった。教員や生徒・保護者の意識も変わってきた。一部の人は、変化に対応できるよう、高校生の社会的責任を自覚させ乗車させる交通安全教育が必要といわれるようになった⁰⁹⁾。高校生を車社会の一員であるとして、運転免許証取得

やバイク運転規制の全面撤廃、運転免許証取得者に対する警察の実技講習会への参加促進、学校での交通安全教育の体系化推進、生徒の免許取得実態の把握などを掲げる運動が広がった。これまでのバイク運転に厳しい三ない運動は、すべての保護者の理解を得ることが難しくなった。違反した生徒に、戒告・謹慎・停学・退学などの懲戒をすることが困難となった。この運動に変わり、バイクに限らず自転車・歩行者を含めた包括的なマナーアップ運動が展開されるようになった。

四、家庭ですべき交通安全指導

1. 指導への協力と保護者の責任

教育基本法第10条には、「父母その他の保護者は、子の教育について第一義的責任を有するものであって、生活のために必要な習慣を身につけさせるとともに、自立心を育成し、心身の調和のとれた発達を図るよう努めるものとする」とある。また、その第13条には、「学校、家庭及び地域住民その他の関係者は、教育におけるそれぞれの役割と責任を自覚するとともに、相互の連帯及び協力に努めるものとする」とある。

子どもを育てるという観点からは、学校は生徒指導という重要な役割を担っている。しかしこれらすべての指導について、学校に主たる役割があるということではない。生徒指導は学校が行うものだが、家庭の子育てと不可分のものであり、相互の協力と連携の上に成り立つものである。保護者は子どもの教育について最も責任ある立場にあり、学校と相互の協力・連携に努めなければならない。

子どものルール違反やマナーが悪いのは、学校だけに責任があるのではない。子どもが学校で過ごすのは生活時間の一部で、それ以外は家庭や地域社会で過ごしている。保護者は、幼児・小学生の頃から、家庭生活の様々な場面でルールやマナーを教えねばならない。校外の登下校の指導は、学校だけが行う

ものではなく、家庭も同様に行うべきことである。

家庭と学校が協力すれば、一貫した効果的な指導が可能になる。学校は家庭との連携関係を維持するため、子どもに通知や案内の文書を持ち帰らせたり、PTA総会を通じて、理解・協力を求めるようにしている。学校から連絡を受けた家庭は、保護者としてなすべきことは多く、一方的な伝達としてしまわないよう積極的な対応が必要である。

家庭は学校と連携すれば、登下校の情報など速やかに把握できるようになる。教員は保護者との連携を図り、通学時の安全を確保しようとしている。安全な通学路の設定し、要注意箇所を把握した上で、安全マップを作成している。必要な情報と作業量からして、学校だけでなく、家庭も主体的に作業に加わり、マップを利用した活動が求められる。継続的に連携関係を維持・発展させていかなければならない。

自転車通学のルール無視・マナーの悪さは、地域の人から学校に厳しい指摘がある。登校時の時間的余裕のないことから、子どもは無我夢中で運転してしまい事故が起きている。しかしこの場合、自転車のマナーを指導する前に、学校の始業時間に間に合うよう、まずは家庭で早起きをさせ登校の準備をさせなければならない。

子どもが成長してからは、安全な自転車通学のため、一旦停止・二人乗り・スピードの出し過ぎ、自転車の放置など、家庭に十分な指導が期待される。加えて学校独自に作られたルールについても理解し、協力して指導すべきである。

子どもは成長とともに、バイクなどへの関心は高くなっていく。しかし、免許の無断取得者は、学習意欲の低下、学業成績の不振、荒れた生活態度に共通している。事故を起こし重傷を負っただけでなく、精神的にも経済的にも多大な困難に直面した子どもがいる。

三ない運動が変化しつつあるとき、保護者には学校のバイク通学について、確認するような慎重さが求められる。バイクを買い与える、バイク通学させることを、最初に決断するのは大人は保護者である。ルールを守らなかった時には、保護者が免許を預かる、バイクのキーを取り上げるという厳しい対応が期待される。併せて、損害保険に入ること、事故発生時の事後指導なども、責任をもって行わなければならない¹⁰⁾。

関係機関に指導の協力を求める新しい試みとして、安全指導カードシステムという自転車に関する学校と警察の連携制度が注目されている。高校は警察署に出向き指導カードの控えを閲覧して、生徒の情報を入手できるようになった。学校は警察からの情報を基に指導できるようになったが、校外のことであり、家庭の協力が得られるよう制度的に整備されることが期待される¹¹⁾。

2. 規範意識の向上と親が示す模範行動

子どもは日常生活の中で、無意識のうちに行動を習慣づけていく。子どもは大人の行動から影響を受けやすく、無意識のうちによく似た行動をするようになる。しかし、子どもが成長するに連れ、保護者が新たに意識してルール教えることは次第に難しくなる。従って、子どもが幼い頃から、保護者は注意すべきことを繰り返し言い続け、常に模範的な行動を示すべきである。

これらのことは、あらゆることに共通した規範意識として身につけてこそ、交通安全に関する意識も高いものとなり、行動に結びつくというものである。保護者は生活態度や行動様式に模範を示し、ルール違反を絶対に許さないという姿勢が必要である。車に同乗する機会が多い保護者は、駐車違反・スピード違反や乗車中の携帯電話というルール違反を絶対に行わないという手本は、常日頃から自ら子どもに示すことができるものである。

しかし、親の指導にも限界がある。子どもが大きくなれば行動範囲も広がり、通学途上のことは地域の人たちの協力を得なければならない。保護者の知人が地域に多くいると感ずれば、これが子どもへの危険運転の抑止力になる。仮に問題行動や事故があった時には、互いに迅速な対応が可能になる。

マナーについても、他に迷惑をかけないため、家族はお互いに気遣うようにさせなければならない。道路交通時の気遣い、寛容さといった心の持ち方は、子どもが無意識のうちに身につけることが多い。温かい家庭環境や親子の信頼関係はその前提となる。事故を起こさなければよいのではなく、誰に対しても不快さや苦痛を与えることのないよう、余裕のある生活の中で習慣づけなければならない。

ルールと同様、保護者だけでなく地域の人たちの行動も、子どもに大きな影響を与える。地域に規範意識の高い人が多ければ、ルール違反は咎められることとして、マナーの悪さは恥ずかしいこととして、子どもは周りの目を気にし行動するようになる。保護者は地域の人たちの協力を得られるよう努め、全ての生活面において意識の高い地域作りを推し進める必要がある。

3. 子どもを保護することの教育的意義

保護者のなかには、子どもが困っていれば大人がすぐ手を差し伸べるべきだ、列車の中で子どもが立っていたら大人が席を譲るべきだ、子どもの争いをみかけたら大人が必ず仲裁するのがよいと考える人がいる。しかし、苦難に耐えさせる、労苦を辛抱させる、犠牲になったり妥協したりすることなど、子どもが壁に突き当たった場合、時には自身で悩み解決させることが必要である。子どもたち自ら考え、自然や社会を理解し、生きるための力を身につけ、自ら住みよい環境を作ることが大切である。そのため学校では、子どもの

学校生活が快適となるよう、必ずしもすべて教員が教えたり、調整したり、支援するものではない。教育的意義を踏まえて、適度な負荷をかけ自身で工夫させるようにしている。

生徒の通学、交通安全についてもこの考え方には共通のものがある。学校教育では、家を出たところから学校教育は始まっている。通学の基本は自らの力と判断で行き来することである。歩いたり自転車に乗って、体を鍛えねばならない。通学途上の自然に触れ、季節の移り変わりなど、肌で感じるようにさせねばならない。友人と異なる環境の中で親しみ、地域の人と世代を超えたコミュニケーションを図らねばならない。教員は、教育的に有意義な時間を大切に見守っていなければならない。そこで学校では、校則により特別な事情がない限り、自家用車などによる生徒の送迎は禁止していた。

ところが自家用車の普及により、学校に遅れる、雨が降っている、という理由であれば、車で学校まで送ってよいと思う人が多くなった。学校は、登下校中の教育的意義が失われるものの、この変化に対応できるよう、校則の手直しをしたり一部を削除し、車で送迎を解禁とするようになった。その結果、通勤ラッシュ時に危険な通学をしなくてもすむ生徒が増えた。自転車での傘さし運転は激減した。危険な夜道を一人で帰る生徒は少なくなった。

ところが、交通安全上危惧されていたことが現実の問題となった。校内に乗り入れる送迎の車が集中し、混雑時の校内の事故を心配しなければならなくなった。そこで、校内への乗り入れ禁止としたところ、周辺の商店の駐車場を無断使用することが問題となった。学校周辺の道路脇で生徒が乗り降りし、これに伴う渋滞が起こった。付随して、他校の友人、部活動の先輩、近隣・親戚の人など、保護者以外の人の車への同乗による問題が心配されるようになった。

学校は交通安全・生徒指導上の問題を解決するため、車の送迎と校内への乗り入れを認めねばならなくなった。そこで再度、短時間に保護者が玄関前に集中して乗り入れることになった。事故の防止と混乱がないよう、教員が学校の敷地内で、車の交通整理をしなければならなくなった。特に雨天時には早朝から出勤し、交通整理ため超過勤務を強いられるようになった。

おわりに

交通安全指導の目標の一つは、生徒が適切に判断し行動できるようにすること、在学中の交通安全指導やその間の経験から、生涯にわたり自他の安全を図ることができるようにすることである。

その方法の基本は、教科に関する教育活動、総合的な学習の時間、特別活動を中心に、教員がルールとマナーを繰り返し説諭し、生徒の行動が社会の要請に合うものにするところである。ところが、教員は生徒の安全を願い、指導の徹底を図るため、勤務時間でなくても、勤務場所を離れ幅広く活動するようになった。教員は教育の専門家であるにもかかわらず、専門外・権限外のことを当然の職務とするようになった。

学校はチーム学校として、学校の業務・教員の職務を再検証している。教育的な視点から、他に委ねるべきは職務から切り離し、連携・協力していく方向に進んでいる。学校が変わりつつある時、交通安全についても家庭は自ら、家庭教育・家庭環境を通して積極的かつ責任ある取り組みをするよう求められる。

【注】

- 01) 文部科学省の『生きる力をはぐくむ学校での安全教育(改訂版)』では、「児童生徒などが、自他の生命尊重を基盤として、自ら安全に行動し、他の人や社会の安全に貢献できる資質や能力を育成するとともに、児童生徒等の安全を確保するための環境を整えること」を学校安全の狙いとしている。また、交通安全を

学校安全3領域の一つとし、「様々な交通場面における危険について理解し、安全な歩行、自転車・二輪車等の利用ができるようにする」と、具体的な内容が示されている。

- 02) 1975年、中央安全対策会議の第三次交通安全基本計画に、「生涯にわたる交通安全教育」の考え方が示された。第六次基本計画では生涯にわたる交通安全教育の「振興」が最重要課題として取り上げられた。
- 03) 五十嵐俊子「子どもの命を守るために」114頁。
- 04) 1970年4月に愛知県教育委員会は「オートバイの利用は、特別な場合を除いては、止めるように指導する」との通知文を出した。これが三不運動の始まりとされる。なお、1980年には「他人の車に乗せてもらわない」を含め、四不運動として推進するようになった。
- 05) 学校管理下は、法令上の用語ではないが、学校が編成した教育課程に基づく授業を受けている場合、学校の教育計画に基づく課外指導を受けている場合、休憩時間に学校にある場合、その他校長の指示又は承認に基づいて学校にある場合、通常の経路及び方法により通学する場合とされている。独立行政法人日本スポーツ振興センターによる災害共済給付制度が適用される範囲となる。
- 06) 五十嵐俊子「子どもの命を守るために」113頁。
- 07) 香川県、谷田貝「自転車安全に利用するために」。埼玉県、小林「埼玉県の交通安全事情を踏まえた高校生運転免許制度の導入」。福岡県、植田「高校生対象の自転車運転免許証制度の試行実施について」。
- 08) 金光義弘・三野節子「我が国の交通安全教育に対する教員の認識と実践の乖離」、総合的省察において、結果をもたらした原因は、教員の意識の問題として交通安全教育を行うことの有意味感の欠如、実践活動制度として時間の問題にあるとしている。
- 09) 運転免許取得を禁止していながら、交通事故の発生件数が減らないという状況が続いた。そこで、1990年神奈川県高等学校交通安全運動推進会議は「かながわ新運動」を提唱し、あらたな指導が試みられることとなった。
- 10) 坂本篤「高等学校における交通安全教育」、「特に家族の役割と学校との関係については、免許を取らせる・取らせない、原付で通学させる・させないは、保護者の判断によりますが、申請によって許可する学校にも指導する責任があります」と結んでいる。
- 11) 鈴木康之「関係機関と連携した高校生の自転車安全利用対策について」。

【参考文献】

- ・文部科学省(2010)『生徒指導提要』。

(12) 交通安全指導に関わる高校教員の職務と家族の役割について

- ・ 文部科学省 (2010) 『生きる力をはぐくむ学校での安全教育 (改訂版)』。
- ・ 金光義弘・三野節子 (2009) 「我が国の交通安全教育に対する教員の認識と実践の乖離」、『比較文化研究』 No. 88。15-27 頁。
- ・ 谷田貝一男 (2017) 「自転車を安全に利用するために」、『交通安全教育』 4 月号、No. 612、33-38 頁。
- ・ 小林徳明 (2014) 「埼玉県交通安全事情を踏まえた高校生運転免許制度の導入」、『月刊交通』 11 月号、10-22 頁。
- ・ 植田博巳 (2013) 「高校生対象の自転車運転免許証制度の試行実施について」、『月刊交通』 9 月号、37-48 頁。
- ・ 坂本篤 (2016) 「高等学校における交通安全教育」、『交通安全教育』 5 月号、No. 601、44-48 頁。
- ・ 鈴木康之 (2015) 「関係機関と連携した高校生の自転車安全利用対策について」、『月刊交通』 9 月号、2-10 頁。
- ・ 学校災害防止調査研究委員会 (2014) 『通学中の事故の現状と事故防止の留意点』 独立行政法人日本スポーツ振興センター。
- ・ 戸田芳雄 (2016) 『学校管理下の災害 - 平成 28 年度版』 独立行政法人日本スポーツ振興センター安全部。
- ・ 渡津英一郎 (2013) 「高等学校の生徒指導と家庭の役割について」、『愛知大学教職課程研究年報』、第 2 号、55-67 頁。
- ・ 内山伊知郎 (2015) 「生涯を通した交通安全と家族の役割」、『人と車』、第 51 巻 2 号、14-17 頁。
- ・ 成迫俊美 (2014) 「児童・生徒の命を守る自転車交通安全教育」、『教職研修』、4 月号、69-72 頁。
- ・ 五十嵐俊子 (2012) 「子どもの命を守るために」、『教職研修』、12 月号、111-114 頁。
- ・ 戸田芳雄編著 (2017) 『学校・子どもの安全と危機管理』 第 2 版、少年写真新聞社。