

るひきも珍しくない「かやの恵み」
西山啓
1. おもな題
大学生の交通安全教育を考える
—学校教育学部の実技講習から—

「かやの恵み」をはじめ、地域の資源を活用して、学生たちが自ら学ぶ機会を設けている。また、実習では、実際に車両の運転練習を行っている。このように、実践的な学びを通じて、学生たちは安全運転の意識を高めている。

学校教育学部 西山 啓

大学が「交通安全」に関心が薄いのは……
近年大学生で、運転免許証を持つ者は極めて多く、同時に彼らが関与した交通事故の件数は、加害・被害を問わずその数が増大して来た。

警察発表の交通事故統計では、特に「大学生」に関しての、詳細な数字は明らかではないが、新聞等の報道によると、彼らが重大事故の主役を演じている場合も少なくない。しかし、ほぼ同年齢レベルの有職少年や高校生らと異なり、特に彼らの「交通安全教育」に関して論議がなされないのは、次のような理由によると考えられる。
すなわち、1) 大学生は、理性と分別を持った知識人と見なされ、高校生や有職青少年らとは同一に考えられていないこと。2) 大学そのものが自由な雰囲気があり、勉学以外の問題に関してはとやかく言うべきではない、言わるべきではない、といった気風が、ごく普通の事として受け入れられていること。3) 大学は学問研究の場であり、学生指導にあたり「交通事故のごとき市井の俗事にまで大学の教授が関与するのは、場違いであろう」といった通念。4) いわゆる交通安全教育は、幼児や年寄りのような交通弱者や、自動車運転業従事者、又は運転を日常の業務の主要なものとする職種の人々等を対象とするものである、といった誤解等々。

以上のような考え方から、大学生や大学教授・大学教育関係者の中には、「今更大学生に対して、交通安全教育でもあるまい」とする観念はかなり根強いのではないかと考えられる。

大学生だからこそ必要な安全教育

しかしながら、年を追って増加する大学生の交通事故や、大学生の免許保有者の増加ぶ

りを見ると、従来の通念を墨守する事は、時代に背を向けた態度と言わざるを得ない。それに加えて、大学生の中でも、教職に就こうとする者は、「学校安全」の立場から、児童・生徒を学校内外の危険や災害から守るとともに、彼らに対して「安全教育や指導」を行う義務が生じるのである。また、卒業後企業や官庁等に勤務する者も、直接安全や災害防止を担当する職場に配置される場合もあるし、少なくとも将来管理的な職務に就けば、マネジメントの立場からも安全管理の問題は決して避けて通れるものではない。

このような見地から、こんにち、大学生に対する意識は、ごく身近な、交通事故防止という問題を通じて一層の「安全」に対する意識を高める必要がある。

免許あり70% 車あり24% 二輪36%
では、本学学生の「交通安全」に関する意識はどうであろうか。筆者と教育学部吉森謙教授とで行った、学校教育学部および教育学部生に対する調査結果の一部からこれを考えてみることにする。

表1は免許証ならびに自動車・二輪車（含原付）の保有状況を示す。この結果から分かるように、大学においても「交通安全」の問題は決して無関心で居られるものではないと言える。

表1 免許証ならびに自動車・二輪車（含原付）の保有率（682人中性別不明5人）

Total	免許証あり	自動車あり	二輪車あり
全体100% 682人	70%	24%	36%
男100% 411	82	29	43
女100% 266	51	17	25

自動車および二輪車の運転の頻度と運転の目的との関係をみると、週1回・月1回・2~3か月に1回といった、「たまたまドライ

バー・ライダー」は、レジャーを目的とするものが多い。当然、運転に不慣れ・浮き浮きした気持ち等が、事故の潜在的要因となるとも考えられよう。

表2は、交通事故による傷害体験である。これは、警察および大学への届出の有無とは関係なく答えさせたため、我々が閲知している件数よりも多くなっているはずである。

表2 交通事故による傷害体験

回数	2回以上	1回あり
全体	682人	13% 18%
男	411人	18% 18%
女	266人	18% 18%

1回、2回以上をあわせて全体の20%142人という数字は決してこのまま見のがすわけには行くまい。

なお、過去に事故を体験した者のうち、再度事故を体験した者も予想外に多い。すなわち過去2回以上事故を体験した者23名のうち、この1年間に再度事故を体験した者は(1回および2回以上も含めて)11名の48%に及びいわゆる事故頻発傾向者の存在はわが広島大学生においても例外でないといえよう。

実技も含めた交通安全講習会

このような事態の到来を予想し、我が学校教育学部では、昭和61年以来自動車・二輪車で通学する学生に対しては交通安全教育を実施している。これは、構内乗入れを許可する通行証交付の必須条件であり(これに加えて任意保険の加入も必要)、許可証のない車両に対しては、容赦なく「駐車違反」の警告書が貼付される。講習は、春・秋の2回実施され、①筆者の交通心理学的立場からみた危険防止の講義(1時間)と、②二輪指導員の資格を持つインストラクターによる実技指導(2時間)が行われる。殊に原付二輪車は、従来実技指導を受けぬままに乗っている学生がほとんどであるため、この面での指導の効果は大きいようである。昨年後期からは、実技指導に自動車もとり入れ、簡単な点検はもちろん二輪車と四輪車の混合交通の場合の相互の弱点や、ドライバー(ライダー)心理等も実地で解説するようにするなど、その内

容も一段と向上した。写真1、2は講習会のスナップである。



写真1 ブレーキングの実習



写真2 二輪・四輪車相方の死角

大学生に実技指導を含めた交通安全教育を行うという、全国でも異例の試みをはじめ、すでに3年の歴史を重ねるに至った。これは、歴代の学生生活委員をはじめとする、全教官の全面的支持と、厚生補導係のなみなみならぬ協力に負うところが極めて大きい。交通心理学の立場から、事故防止を一つの研究課題としている筆者にとっては誠に感謝に耐えないところである。更にもう一言いさせていただくならば、学生部あたりが音頭をとって、文部省にも働きかけ、あたかも「新入生オリエンテーションキャンプ」が、広島大学の専売特許(?)となったのと同様、その筋からの大きな支援によって、「全学的なイベント」となり、他大学の範となりうるような存在に育てたいものである。