

# 子どもの事故死と安全教育



山下俊郎

△▽

最近子どもの事故および事故死ということがようやく大きな問題になってきた。厚生大臣は去る一月二十七日中央児童福祉審議会に對して、子どもの事故防止の対策を諮問している。

誠に現在の子どもの死亡原因の中で事故死というものが非常に大きな割合を占めていることは驚くべきものである。たとえば、厚生省の人口動態統計の中から昭和三七年度における資料をひき出してみると下の第1表のような数字が見られる。すなわち、全人口の総数についてみると、事故死は全死亡の五・四％で人口一〇万につき四〇・三で死因の順位からいうと第六位である。そして、〇才児においては割合低くて順位は第六位である。ところが一才以上になると、二五才以上の成人は除いて考えても、二四才にいたるまで、一

貫した死因順位としては第一位を占めている。しかも、それが、五

第1表 年令階級別にみた事故死の死亡率

年令	死亡率*	死因順位	死亡割合**
総数	40.3	第6位	5.4%
0才	76.2	6	2.9
1～4	61.3	1	32.8
5～9	25.1	1	35.6
10～14	11.9	1	25.3
15～19	25.7	1	30.7
20～24	40.1	1	28.0
以下略			

\* 人口10万につき

\*\* 総死亡に対する

一九才という幼児および低学年児童において死亡割合においても全死亡の三五・六％という高率を占めているし、また一四才という幼児においてはこれに次い

で全死亡の三二・八%を占めている。もちろん死因順位の中で第一位を占めているのである。わたくし達は、いまここでは、一応幼児年令の子どもの焦点をしばってこの事故死の問題を考えてみたいと思うのであるが、第1表に示されている数字は、わたくし達をして心を寒からしめるものがある。保育に関心を持つ人々はすべてこのことを真剣に考えてみなければならない時期に来ているのである。

## △ⅡⅤ

子ども、とくに乳幼児の事故死の問題について語ろうとすると、わたくし達はまずアメリカの児童心理学者として知られた碩学故アーノルド・ゲゼルのことばを思い出す。ゲゼルはすでに一九四〇年に出した「生後五年間」(邦訳書名「乳幼児の心理学」)の中で次のようにいっている。

「身体的な事故も心理学的な立場から考えなければならない。道路でけがをしたり、家の中で事故をおこしたり——火傷とか、落ちたとか、毒物を食べたとか、窒息したとか、遊んでいてけがをしたというように——することがこの年令(注、乳幼児の年令)ではめだつて多いのである。こんな事故はその原因をしらべてみると、両親なり子どもなりが、もう少し気をつけていれば避けられたのにと、いう心理的要因による場合が多い。子どもが未成熟であるという条件からこのような事故が起つていることが多いのである。……」

わたくし達が言おうとしている安全教育の必要性を心理学的な立場から強調しているこの碩学のことばはわたくし達に耳を傾けさせるものである。しかもすでに二五年も前にこのことばが世に向かって発せられていたのである。

とかく、先に立つて言われることは、後になってからその意味が改めて認識されることが多いので、ゲゼルのことばもその例であるが、わたくし達自身の身のまわりにもそういったことがある。わたくしは、先年日本保育学会の歴史を書いたとき、児童の交通事故防止についての建議がすでに昭和二十四年六月に、当時の日本保育学会会長倉橋惣三先生の名で提出されていることを改めて見直した。その中には、遊び場の問題や歩道の問題がすではっきりと取りあげられていたのである。(保育学年報一九六二年版)

また、すでに数年前に本誌の巻頭言に、故斎藤文雄博士が事故死の問題について書いておられたことがあるのをわたくしは記憶している。

前々から先達や碩学によって言われてきたことが、いまになって、きわめて大きい意義を持ってきたことをわたくし達はここに改めて認識しなければならぬとつくづく思う次第である。

## △ⅢⅤ

事故を防ぎ、事故死を防ぐのは、広い意味の安全教育であり、子

どもに對して行なうしつけとしては生命を守るしつけである。わたくし達はこのようなものとしての安全教育はその基本において二本の軌道をふむべきであると考える。

この二本の軌道の第一は、生活環境を安全な環境に作ることである。その環境の中で生活する子どもたちの生命を守り、事故を起さないようにするために、環境を整備しこれをできる限り安全なものにしつらえることである。

軌道の第二のものは、子ども達に自分で自分の生命を守る力、事故を防ぐ力をその身につけさせるしつけである。せまい意味の場合には、このことだけが安全教育と称せられることもある。

この二本の軌道のうち、第一の軌道は、おとなが子どもを保護するという線にそった営みであつて、どのような場合でもわたくし達おとなはまず子どもを守り、子どもを保護しなければならない責任を持つているのである。この基本的責任の一つとして何としても環境を安全なものにしてやる努力が望まれるわけである。しかしながらこのような保護というのはいつてみれば消極的な対策である。そして子どもが小さければ小さいほど、未熟であればあるほどこの消極的な対策は必要である。これに欠ける所があつてはならない。脱けることのない対策の網の目が必要なのである。しかし、子どもが少しずつ成長するにしたがつて、わたくし達は、単に子どもを保護するといふだけであつてはならないことを認識しなければならない。

子どもの生活をほんとの意味で幸せなものにするためには、子どもに自ら自分の行くべき道を切り開きならかに進むだけの力を身につけさせることが必要である。これは子どもの成長のすべての面において認められることである。安全ということに関しては、自ら自分の生命を守り安全に生活する生活の仕方をつけさせることがこの線に沿つて必要なことなのである。ここに第二の軌道としての安全教育の必要性が出てくるわけである。

安全教育は、安全な環境づくりという第一の軌道と自ら自分の安全を守る力を身につけさせるしつけという第二の軌道との二本の路線を走ることにより完全に達成されるものである。

#### 〈四〉

安全教育の在り方の基本路線について述べたが、これの具体的な方策をたてるにあつては、どのような事故がわが国の子ども達の生命を死に陥れているかという現実をまずはつきりとつかむことが必要であろう。

この点に関して昭和三七年度の統計から再び引用すると次の第二表の通りである。表に見るとおり一才未満の乳児と一才以上の幼児、児童とはかなり違つてゐる。乳児では機械的窒息が圧倒的に多いので、それは全くおとなの責任であり、おとなの注意によつてこれを除くことが必要であろう。乳児はまださきに述べた第一の軌道の

第2表 事故死の種類とその年令段階別の割合(%)

種 類	0才	1—4才	5—14才
自動車事故	2.5	22.5	28.6
その他の交通事故	0.7	5.0	10.3
中毒	2.6	1.5	1.1
墜落	2.4	3.1	4.2
落下物、飛来物など	0.2	1.0	2.5
火、可燃物の爆発	8.8	3.4	4.2
機械的窒息	73.2	4.3	1.2
溺死	2.7	52.7	42.8
災害他	0.2	0.3	0.7
その他	6.8	6.1	4.3
計	100	100	100

比重が非常に大きい時代であるからである。

幼児・児童においては、非常に目立つことは溺死が圧倒的多数を占めていることである。これは欧米諸国には見られないことであるが、水

に恵まれているわが国の風土的条件が作らしめるのであろう。しかし、これは同時に水に対する安全対策が不十分であり、水に対する安全教育が不足であることを物語るものであるといえよう。危険な所に柵を作るとか、一定の範囲の外へは出ない習慣をつけるということは、さきに述べた第一の軌道と第二の軌道に沿ってなすべきことの一見本である。

次に目立つことは、幼児児童とも、自動車事故が多いこと。自動車以外の交通事故を加えると、交通事故は一四才で二七・五%、五—一四才で三八・九%に及んでいる。自動車の増加がその最大の原因であるが、努力しないでおそらくこの事故は今後ますます

ふえるものと思われる。交通事故対策も、さきに述べた二つの軌道を整えることであるが、第一の軌道については、遊び場を十分に作る、歩道を必ず設ける、交通信号を十分に備え、ふみ切りを十分に整えるといったことはその例として考えらるべきことである。そして、交通事故に関しては統計によると、子どもの側に過失のなかったものはほぼ一七%にすぎず、残りの八三%は子どもの側に原因がある。ここに第二の軌道の整備が非常に大切なものとなってくるのである。信号を必ず見つけて横断する、横断歩道外では横断しない、車道に出ない、急にかけ出さないといったようなことの訓練はこの第二の軌道に沿った安全教育の内容の実例の一端であらう。

事故死の原因には、いま見た溺死と交通事故以外にもまだ表に見るようないろいろのものがある。それらに対しては、それぞれの対策が必要である。そして、その対策はいまの二つの事故について考えたのと同じく第一および第二の軌道にしたがって、綿密に周到に考えることが何よりも大切である。

× × ×

安全教育について綿密に、真剣に考えること、これは現代の保育者に課せられている大きな課題である。

(一九六五・二・二三)