

幼児の交通安全教育

高橋 種 昭

I その意義と目標

最近激増する交通事故に伴ない、幼児の交通事故による死亡、負傷者数は増加の一途をたどっている。東京都においては三十八年度中の幼児の交通事故による死亡、負傷者数は、実に四千二百八十二名というような驚くべき数字を示している。つまり都内だけで一日

平均十二名もの事故が発生しているわけである。このような状態にあつては、幼児に対する交通安全教育の徹底はまさに急務であり幼児を交通災害から守り、その安全を確保するためには幼児の養育の任にある親や教師、保母たちのみならず地域社会の人びとすべての努力が結集されねばならないと思う。

幼児に対する交通安全教育の目標は、もちろん自らの身を自ら守る技術の習得にあることは当然であるが、同時に、将来成人した際に他人の生命を尊重し、交通道德に忠実な社会人となる基礎をつくることにも通じたものでなければならない。したがってその教育は、単なる知識や技術の授与のみに終ることなく、全人格的教育を目標にしたものでなければ眞の安全教育とはいえない。

II 幼児の交通事故の実態

幼児の交通事故の発生数などについては、読者の方々も新聞や雑誌などの紙面を通じて充分承知しておられることと思うので、ここでは昨年私どもが東京都、及びその近郊の幼稚園児を対象に行なった、過去に彼らが経験した交通事故の実態調査の結果を中心に、その発生状態について述べることにする。調査は七か所の幼稚園児約千名を対象にし、過去に経験した交通事故についてくわし

第1表 事故をおこした車の種類

車種	年齢							計
	1歳	2歳	3歳	4歳	5歳	6歳	不明	
トラック		1	4		4		1	10
オート三輪		1	1		2		1	5
オートバイ		2	5	5	3		1	16
スクーター		1	5	1	1			8
自家用乗用車	1	2	3	2	1			11
タクシー				1	2	1		4
白転車		2	2	2	4			10
その他					1			1
無記入					1			1

第2表 事故の発生場所 (I)

発生場所	年齢							計
	1歳	2歳	3歳	4歳	5歳	6歳	不明	
信号のある十字路					1			1
信号のない十字路			1	2	7			10
まっすぐの道	1	5	12	8	8	1	1	36
まがった道			2		2			4
十字路		2	1				1	4
その他		1		1	1			3
無記入		1	4		2		1	8

第2表 事故の発生場所 (II)

発生場所	年齢							計
	1歳	2歳	3歳	4歳	5歳	6歳	不明	
家の前の道	1	6	7	2	9		1	26
家の近くの道		2	11	5	9	1	2	30
家から離れた道		1	1	3	1			6
その他			1		1			2
無記入				1	1			2

い報告を求めたものである。
 その結果、過去に負傷を伴った交通事故を経験したものが、実に全体の約八%もあり、その負傷程度は過半数のものが医師の手当をうけており、その中の半数は二週間以上の治療を要した重傷事故

であった。
 事故をおこした車の種類は、官庁統計の負傷事故の場合もオートバイとかバイクと呼ばれる原動機付き二輪車が最高であるが、今回の調査においてもオートバイが最も多数であり、そうした小さな目

第3表 事故発生時の行動

発生時の行動		年齢		3歳	4歳	5歳	6歳	不明	計
		1歳	2歳						
歩行中	ひとり			3		1			4
	大人兄弟		1		1	1			2
	大人子ども			1	1	1			3
横断中	ひとり			1	1	2			5
	大人兄弟			2	1	2	1		7
	大人子ども			3	3	2			8
とび出して	ひとり		3	3		1			7
	大人兄弟		3	1	1	1			6
	大人子ども					4			4
遊んで	ひとり			2		3		1	6
	大人兄弟	1	1	1				1	4
	大人子ども		1		1			1	3
	無記入					1			1

標が幼児にとっていかに危険な存在であるかがわかる。第1表) 事故の発生場所は、二歳児までは家の前での事故がほとんどであるが、三歳を過ぎると家から離れた場所での事故が増加する。そして曲折のない見通しのきく直線路での事故が意外に多くみられた。

(第2表) (I)(II)

では、いったいどのような時に事故が発生したかといえば、「道路を横断中」が最高で、次いで「道へのとび出し」が多い。

事故をおこした際の同伴者についてみると、やはりひとりだけの時の事故が多いが、母親や友人、兄弟などと一緒の時の事故を合計すれば、ひとりだけの時の事故をはるかに上廻る数字になる。

III 事故の発生機制

幼児の交通事故の発生機制について考える場合には当然本人の例の身心の条件、保護者の態度、運転手側の責任、地域環境など、事故の発生に直接、間接に関連する要因のすべてについて考えねばならぬが、ここでは紙数の関係もあるので、幼児の身心の発達状態、保護者の態度の三つの面から考えてゆくことにする。

1 精神発達との関係

幼児の交通事故には、当然のことながら危険に対する認識の欠如、理解の甘さというものが、その事故発生原因の一つとして考えられるものが多い。危険な道路、例えば発車する可能性のある自動車が発車しているような場所や、交通量の多い危険な場所での遊びなど、みな非常に危険をとまなうものであるが、幼児にはその危険

が意識されない。

見通しのきく直線路での横断中の事故なども、自動車というものに対する危険意識の欠如とともに進行してくる車と自己との間の距離感覚の欠如などが大きく働いている。その証拠には、こうした種類の事故は年令の増加とともに急速に減少する。左折、右折車などに対する警戒が疎そかになるのは、他人の意図を感じとる能力の未熟さにもその原因の一つが求められる。幼児は近づいてくる車がどのような方向に進もうとしているか、その意図を察することが困難なために、車の直前を横断したりして事故を招いてしまうのである。

車の陰からのとび出し事故などにしても、車というものは一台だけでなく、続いてくるものがあるということに対する認識能力の欠如によるものであろうし、信号の無視、横断歩道外の横断、左側通行など、法規違反による事故にしても、幼児の信号や法規などに対する幼稚な、自己中心的な理解の仕方や、思考における具体性などに、その事故発生原因のほとんどのものを求めることができよう。

幼児のそうした幼稚な理解の仕方では、とっきの場合の臨機応変の処置は期待できないし、日常いつも通行している場所では正しく規則を守れても、いったんその場所を離れると全く規則を無視した行動に出ることは充分予想される。

2 精神状態との関係

情緒の表出が爆発的であり、衝動的であることは、幼児期の特徴であるが、その爆発的、衝動的な情緒の動きというものが、多くの事故の原因となっていることは明らかである。友だちや兄弟と遊びに夢中になっている時や、両親などと外出する際のように、気持ちがあきうきしている時、あるいは喧嘩して興奮している時など、幼児は事故に対して全く無防備な状態におかれているのである。今回の調査結果をみても、そうした状態の下に発生した交通事故が最も多かった。

遊んでいて友だちや兄弟の後を追って道を渡ろうとして車にはねられた、というような事故は、二、三歳の幼児にも多いが、かなり年令の高い幼児にもみられる。こうした時、幼児の注意は先を行く仲間集中してしまい、他の周囲のものに対し注意を払うことは困難な状態におかれているのである。つまり外界に対する認識が未分化な状態に陥ってしまうのである。

また、親などと買物や遠足などに外出しようとして家を出る際などの幼児の心理状態も、嬉しさのあまり落着きを失う、はしゃぎ廻って無目的に前方に突進したりしがちである。買物に行こうとして母親がまだ玄関にいるうちにひとり外にとび出してゆき車にはねられた、というような事故が実に多いのである。

親などが道の反対側に行ってしまう、ひとりだけ道の反対側に残

されたり、親の姿を道の向こうに発見したような時にも幼児は淋しさや嬉しさが先に立ち、前後を警戒することなく道にとび出すことがしばしばある。こうした行動は依存的な生活から完全に脱却しない幼児の生活にあつては当然のことともいえるかもしれぬが非常な危険をとまなうものである。

また、喧嘩して泣かされて逃げる時や、興奮して相手に攻撃をしかけようとしている時の幼児も、落着きを失なう、普段ならば道の左右を確認してから渡ることが可能な子どもも、安全を確認することなく危険な行動にでる可能性が大きいし、道に玩具や好奇心を誘うような物を発見したような時にも幼児の注意は、その物一点に集中してしまい背景になる危険などは認知されえない。

3 行動特性との関係

交通事故をおこした幼児の場合には、交通事故の性格からみて、ただちに事故多発性格などというものを考えるのは適当ではないかもしれないが、一応参考までに今回の調査の際に事故をおこした幼児の行動特性について受持ち教師に評定して貰った結果は、男児の場合、落着きのない子や依存的な子、生活習慣の確立されていない動作のおそい子、非常に適応の活発な子どもが、事故をおこした子どもの中に多く含まれていた。女兒にはそうした傾向はみられなかった。

IV 幼児に対する安全教育

幼児自身に対する交通安全教育の方法としては、主として幼稚園、保育園などのような施設において保育者の手によってなされる安全教育と、家庭において親など保護者の手によってなされるけを中心とした生活指導的教育の二つが考えられる。これらの教育はもちろん両者とも非常に重要なものであることは当然であるが、安全教育の場合、家庭において親が年少の幼児期から行なう日常のしつけ教育の重要性というものは、他の教育の場合以上に重視されねばならない。

前にも幼児の交通安全教育の目標については、それが知識の授与に終ることなく、全人格的教育でなければならぬと述べたが、私は幼児の心身の発達段階や今回の調査結果からみて、その教育の具体的な目標は飽くまでも徹底した反覆教育による危険回避行動の習慣化と、日常の生活指導を通じて行なわれる自律性、道徳性、共感性の育成にあると思う。幼児の家庭における生活指導も、すべてこの目標の下に行なわれなければならない。

イ 危険回避行動の習慣化

繰り返し述べるように、幼児の心身の発達は未だに未熟な段階に

あり、危険のなんであるかを理解せしめることが困難な段階にあるのであるから、公事の時に右の手に箸を持ち、右の手に茶わんを持つことを習慣づけると同様に、左右の確認、右側通行、安全な場所での遊び、曲り角における側方の車に対する注意などもすべて幼少時から習慣化する必要があるのである。そのためには繰り返しの注意とともに幼児期は模倣活動の盛んな時期なのであるから幼児と行動をとるおとなたちは常に交通道德に忠実な模範的行動を示さなければならぬ。

こうして道路の歩行の仕方や横断の仕方、安全な場所での遊びなどを習慣づけて行けば、それは一生を通じて身についたものとなるはずである。

ロ 自律性の育成

自己の行動を自らの力で律し、依存的な生活から脱却することは、交通安全を期するうえからいっても重要なことである。

母親が道の向こう側にいると夢中になってその後を追うことは、二、三歳の幼児では無理からぬ行動ともいえるが、五、六歳の幼児に対しては、そうした際にも左右の安全を確認する余裕と適切な判断を期待することは、あながち無理な要求とはいえない。そのためには日頃から自律心を養うような指導がなされ、依存的な生活から脱却させるしつけがなされなければならない。入学直前の年令の幼児

に対し親同伴でないと家の外に出さないというような扱いをしてい
たのでは、かえってそれは危険を招く結果にもなりかねない。危険
の回避には百分の一、千分の一秒という時間が貴重なものもある。
そうした時他人の力を頼っていたのでは徒らに貴重な時間を浪費す
ることになってしまい、助かるべき命まで失うことになってしま
うのである。

ハ 道德性の育成

社会道德を積極的に自発的に守ってゆくということは、交通安全
を確保する上からも極めて重要なことである。しかし道德というも
のはけっしてそれを丸暗記的に記憶させても、それに対して忠実な
人間を育てることにはならない。むしろ知識としてよりも感覚的に
道德に忠実であることの方が大切なのである。

そのためには親や受持ち教師など、子どもにも法規を説き、交通道
徳を守るべく命じる者と子どもとの関係が、愛情と信頼とによって
強く結ばれていることが大切である。とくに幼児期は、信頼し、愛
情を感じているおとなの示す基準を絶対的なものとして守る時期な
のであるから、なおさらこのことが強調されねばならない。

ニ 共感性の育成

共感性というものが他人の気持ちを感じとる能力であり、精神発
達の未熟な幼児に対して、望むことが無理なものであることは当然

第4表 どうすれば事故は防げたか

発生状況 事故対策	歩 行 中	横 断 中	と び 出 し て	遊 ん で い て	計
保 護 者 の 注 意	5	18	10	6	39
子 ども 自 身 の 注 意	0	6	4	0	10
運 転 手 の 注 意	1	5	4	6	16
環 境 の 整 備	1	0	0	1	2

ともいえるが、交通事故というものが相手あってのものであることから考えれば、その育成はやはり重要であり、早期から育成に努めなければならぬものである。

そのためには幼児期から相手のある生活の多くを経験させる必要があり、その体験の中から相手の人間の気持ちを察知する能力を育てねばならない。

V 保護者に対する安全教育

幼児の交通事故というものが、被害者自身自己防衛能力の乏しい存在なのであるから、その保護者の責任たるやまことに重大である。

事実親自身も幼児の事故の多くは、親の注意が徹底していれば、その発生は防止できたと考えている。第4表は調査の際のその事故はどのようなすれば防げたと考えるか、

という問に対する母親の回答であるが、やはり「親の注意」をあげるものが圧倒的に多い。

発生した事故の内容をみても、その事故の多くに、その原因を親の子どもに対する無理解な態度や、放任的態度に求められるものがある。

例えば幼児と交通量の激しい道を両側に分れて歩行したり、不用意に向こう側にいる子どもに声をかけたりすることは、前にも述べたごとく自ら事故を招くようなものであるし、危険な道路で子どもを遊ばせて平気である放任的行為など、全く無責任な行為と言われても仕方がない。

また、交通事故というものの防止が単に個人の問題として解決さるべき性質のものではないことは明らかであり、その対策は、社会全体の問題として、大きな観点にたつて考えられねばならない問題である。社会全体の人がびとが、安全な環境づくりに努力するともに、子どものしつけに積極的に参加し、他人の子どもだからといって放任したりすることなく、注意を与え、模範とするよう常に行動してこそ、幼児の交通安全教育の成果は期待できるのである。

(日本総合愛育研究所)

*

*

*

*