

## oScN レポート

### 「平成30年度交通安全教育指導者研修会」

研修会名	交通安全教育指導者研修会
日にち	2019年1月15日(火) 16日(水)
場所	国立オリンピック記念青少年総合センター
参加人数	約100名
主催	一般財団法人 日本交通安全教育普及協会
後援	内閣府

全国各地の行政・警察・教育関係者が参加する講習会に出席した。講義や各地域の実情をふまえた班別協議会等、とても参考になる2日間となった。

講演会では、OSC N特任顧問でもある矢橋昇氏の「子どもに対する交通安全教育の目指すべき方向」や、日本自動車研究所主任顧問の大谷亮氏の「子どもの交通行動に関わる心理学～発達段階に配慮した安全教育に向けて～」など、学校教育現場での交通安全教育の意義について深く考える機会となる講義と実践発表があった。

班別協議会では、私は児童班に入り、13名の方々と各地域の交通安全教育の現状や問題点について協議を重ねることができた。  
学校教育現場等での交通安全教育に生かしたい内容を以下にまとめた。

#### 目次

2 ページ	日程
3 ページ	研修会に参加して感じたこと
4 ページ	講義の要点
5 ページ	実践発表の要点

# 日 程

※敬称略

第 1 日 目  1 月 15 日 (火)	12:20	受 付
	13:00	開 会 (30分)
	13:30	[講義 1] (75分) 「子どもの交通行動に関わる心理学 ー発達段階に配慮した安全教育に向けてー」 講師：(一財)日本自動車研究所 安全研究部 主任研究員 実践女子大学非常勤講師 大谷 亮
	14:45	休 憩 (10分)
	14:55	[講義 2] (75分) 「説得の心理学と高齢者の交通安全教育 ～安全・安心のコミュニティ再生～」 活老生活アドバイザー 講師：自由学園最高学部 講師 溝端 光雄
	16:10	休 憩 (10分)
	16:20	[実践発表 1] (35分) 「児童・保護者の自転車安全利用に関する調査の結果から」 発表者：(一財)日本交通安全教育普及協会 主幹 大木 裕史
	16:55	諸連絡 (5分)
	17:00	
	第 2 日 目  1 月 16 日 (水)	9:00
9:05		[講義 3] (60分) 「子どもに対する交通安全教育の目指すべき方向」 講師：交通評論家 矢橋 昇
10:05		休 憩 (10分)
10:15		[実践発表 2] (35分) 「子どもに対する交通安全指導」 発表者：警視庁 交通総務課 交通安全教育係
10:50		休 憩 (10分)
11:00		[実践発表 3] (35分) 「高齢者に対する交通安全指導」 発表者：京都府城陽警察署交通課 警部補 荒木 一也
11:35		昼 食 (50分)
12:25		[班別協議] (150分)
14:55		休 憩 (10分)
15:05		[全体会] (班別協議の発表) (40分)
15:45		閉 会 (15分)
16:00		

## 研修会に参加して感じたこと

交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール

代表 片山 昇

班別協議会では、埼玉県交通安全教育の方向性に関心を持った。さいたま市の小中高で実施が始まった「自転車運転免許制度」も学校教育現場で実施される自転車教育の方向性として大変興味深い。

また、埼玉県の「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」は、昨年2月20日提言を盛り込んだ報告書を埼玉県教育長に提出。これを受けて埼玉県教育委員会は従来推進してきた「三ない運動」を見直し、新たな指導要項の策定に取り組む考えを示した。

「三ない運動」を強力に進めてきた埼玉県の方向転換への決断は、「用い方によっては危険を生じさせてしまうかもしれない乗り物を子どもたちから遠ざけさせる教育方針」から「交通社会の一構成部分であるオートバイという乗り物の正しい利用方法を教育的見地から正しく理解させる教育方針」への転換を意味するものである。これも大変興味深かった。

自転車の安全利用教育についても同じであろう。自転車についても中学校や高等学校の一部では、未だに、ロードレーサーなどのドロップハンドルでの自転車通学を禁止している学校もあるそうだ。事故発生要因を、自転車の構造の一部を危険視するだけでは何の解決にもならない。事実、ドロップハンドルが事故につながるという客観的なデータは無い。

必要なのは、どのような自転車の運転をして事故が生じたのか。そして、どのような運転を心がければ事故に巻き込まれなかったのか、事故の原因と結果を客観的に捉えることである。それを教育に生かすことこそが、家庭、社会、そして、学校教育現場で求められていると感じる。

高齢者の運転状況が取りざたされている。技術革新により、自動車の運転に必要とされる身体的能力について、加齢と共に低下する認知力や筋力といった部分を補えてしまう時代である。だからなお一層、児童生徒の段階から交通安全の意識と知識を定着させるような教育が必要ではないか。

本研修会で長野県の交通安全教育関係者から聞いた話を紹介する。長野市のある中学校では、数十年前、登校中に自転車通学の生徒が死亡事故にあった。このような悲しい事故が二度とおきないように、それ以降、上学年が、下学年のクラスへ自転車の安全指導を実施する機会が設けられ、現在でも継続している。

最近、同じ中学校で登校中の自転車同士の接触事故が起きた。これを受け、事故地点にクラス毎に生徒と教員が出向き、一体、何が事故を生じさせる原因となったのかを考えさせる機会を持った。

生徒と共に考え事故防止に努めようというこの学校の姿勢に、未来へとつながる交通安全教育の在り方を感じる。

車が電気自動車になろうが、自動運転社会が実現しようが、2輪車が無くなるとは考えにくい。歩行者・自転車・オートバイ・自動車が安全に共存できる交通社会の実現が望ましいであろう。

そのためにも、運転者としての心がけの土台を養うことができる自転車教育や自動2輪車教育を、児童生徒時代から歩行者教育と併せて行うことを、検討すべき時期にきているのではないかとあらためて感じた。

## 講義の要点

### 「子どもの交通行動に関わる心理学

#### ～発達段階に配慮した安全教育に向けて～

講師 (一財) 日本自動車研究所  
大谷 亮

子どもの発達の特徴から生じる交通行動を認識し、発達段階に応じた教育が必要。交通事故低減対策には5つ（環境・工学・強制／規制・教育・事例）あるが、日本では教育的対策に偏らざるを得ない国土の立地的状況がある。道路の整備や拡張に利用できる土地に限界があり、環境的対策が困難。このような状況から、子どもの頃からの、教育受講者（子ども）の心理を捉え、教える内容や方法を理論的観点から考え、交通安全教育を実践することが大切である。

### (1) 子どもの発達の特徴 ～ 一般的な子どもの特徴として ～

#### ● 子どもの時空間知覚と認知

- ・ 5～10歳児の場合、自分の歩行速度を過大視し、危険な横断をしてしまう傾向がある。  
「この距離ならば早く歩ける。まだ車は遠くにいる」
- ・ 小学校低学年までは、視野周辺（周辺視）に存在する対象物認知が大人よりも劣る。  
手を伸ばして爪を見た時の爪の大きさ→中心視、その爪の周りのぼやけた部分→周辺視

道路横断時の距離と、左右の車の位置状況の認識が甘く、自分の横断能力とずれることがある。

#### ● 子どもの危険知覚

- ・ 8歳迄は、顕在的危険を認識する傾向に偏る（空間把握上の想像力の未発達）  
※ 大きなトラックが向こうからくるといったような目に見える危険
- ・ 9～10歳くらいで、潜在的危険（隠れている）を危険と認知できるようになる。  
※ 曲がり角の向こう側の見えない部分から何か出てくるのではないかとという想像力

#### ● まとめ

- ・ 小学校 低・中学年くらいまでは  
適切な時空間知覚と認知・複雑な危険認知が困難である
- ・ 小学校中学年以降で、道徳や慣習の認知、社会性が変化する  
小学校 高学年以降を目安にして、安全教育の内容や方法を変えることも大切  
※ルールやマナーを教え込む教育（低学年） → 潜在的危険を考えさせる教育（中高学年）

### (2) 教育内容と方法について ～ 発達段階を踏まえて ～

幼稚園保育園 → 小学校低中学年児童 → 小学校高学年児童 → 中学・高校生徒

具体的（行動の強化）

⇒

抽象的（思考と実践）

道路の横断行動 → 危険感受能力育成 → 社会的スキル → 自己責任 → 感情コントロールと行動計画

### (3) 横断時の所作指導について

- 手上げ横断や左右前後を見る行為が、児童が本当に意識してできているかを確認し、何度も考えさせ、習慣化させる指導が必要
- ・ 安全の為に学ぶ行動が、心理学上の「自動化」してしまうことがある。つまり、周りを確認せずに手を上げたり、ただただ首を振っているだけになってしまう傾向がある。  
本当にみているかを確認するような教育手法を設けることが必要。  
→ 大人も一緒になって手本を見せ、「何が見えた？」と何度も児童に問いかける教育が必要  
※英国では、手を上げるということは教えていない。耳と目でよく見て渡るといった指導が中心。

# 実践発表の要点

## 「児童・保護者を対象とした意識調査結果から」

発表者 (一財) 日本交通安全教育普及協会  
元埼玉県小学校校長 大木 裕史

さいたま市内の小学校102校では、3年生～4年生で「自転車安全教室」を実施している。原則として4年生で「自転車運転免許制度」を実施するが、学校の希望により3年生でも実施している。その後は、学年が上がると、自転車に関する安全指導は学級指導等で行われる程度である。また、小学校入学前に6割ほどの児童は補助輪なしで自転車に乗っているが、保護者の自転車安全利用に関する理解は低く、保護者へ自転車のルール等の啓発機会も少ないのが現状であり、今後の課題である。

### (1) 「さいたま市自転車運転免許制度」の内容

- ① 安全講習 (20分) 県交通安全協会より送付されたDVDと冊子の活用
  - ② 学科試験 (10分) 10問程度の筆記試験
  - ③ 実技試験 (1クラス45分) 自転車を使用した実技試験
  - ④ 免許証の交付 ※特典: 卒業までパンク修理1割引き・安全点検無料
- ※ 平成30年度より小学校のみならず、市内の中学校1年生と高等学校1年生にも実施されることとなった。

### (2) 学年別 歩行中・自転車乗車中の死傷者数 (H25～29の5年間) H30 警察庁交通局統計

下記の2つのデータからも、小学校時代(3年生以降)からの自転車の交通安全教育が必要と考えられる

