

oScN レポート

「 令和元年度 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	2020年 1月 16日(木)・17日(金) 2日間
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・交通指導員・教育関係者が参加する講習会に出席した。2日間を通じて、大学や研究機関の先生方による交通安全についての講義と、各地域の交通安全指導の実践事例発表があった。

1日目の講義は、大阪国際大学人間科学部教授の山口直範氏による「子どもの交通安全発達心理学で交通行動を考える」と実践女子大学人間社会学部教授の松浦常夫氏による「高齢者の安全ゆとり行動」。

2日目の講義は、NPO法人高齢者安全運転支援研究会事務局長の平塚雅之氏による「高齢ドライバーの運転挙動調査からわかること」。

いずれも、現代の交通社会が抱える交通諸問題を改善するための示唆に富んだ講義であった。

2日目には、班別協議会があり、テーマに分かれて、各地域の実情をふまえての指導方法等も学ぶことができた。

班別協議会のテーマは、幼児、児童、高齢者、広報の4つ。私は児童班に入り、16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報告する。

～ 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
4～5ページ	講義の要点
6ページ	資料写真

日 程

※敬称略

第 1 日 目 1 月 16 日 (木)	12:20	受付
	13:00	開 会 (30分)
	13:30	[講義 1] (75分) 「子どもの交通安全 発達心理学で交通行動を考える」 講師：大阪国際大学 人間科学部人間健康科学科 教授 山口 直範
	14:45	休 憩 (10分)
	14:55	[講義 2] (75分) 「高齢者の安全ゆとり行動」 講師：実践女子大学 人間社会学部 教授 松浦 常夫
	16:10	休 憩 (10分)
	16:20	[実践発表 1] (35分) 「交通安全教育の実践事例 対象者に応じた効果的教育手法について」 発表者：(一財)日本交通安全教育普及協会 次長 彦坂 誠
	16:55	諸連絡 (5分)
	17:00	

第 2 日 目 1 月 17 日 (金)	9:00	オリエンテーション (5分)
	9:05	[講義 3] (60分) 「高齢ドライバーの運転挙動調査からわかること」 講師：NPO法人 高齢者安全運転支援研究会 事務局長 平塚 雅之
	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：群馬県高崎市 地域交通課 交通安全担当
	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：埼玉県警察本部 交通総務課 交通教育指導係
	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 ～ 班別協議の内容から ～

交通教育NPO OSCNじてんしやスクール
代表 片山 昇

2日目の班別協議会では、私は児童班に参加した。

11都道府県（愛知・茨木・岩手・神奈川・埼玉・千葉・東京・徳島・栃木・長野・三重）の16名の受講者と各地域の交通安全教育の実情を持ち寄り、2時間の協議に臨んだ。私は、進行役を務めた。班の構成メンバーは、日々、児童の登下校時に、行政等から委託され安全指導をしている交通指導員が約7割。他は、市役所等の交通安全推進担当者であった。交通指導員としての経験年数は、幅ひろく、数カ月から10年以上と様々。

私の班での協議テーマは、2つ。

- 1つ目は、「小学校での登下校時における横断指導についての効果的な方法」。
- 2つ目は、「自転車の安全利用指導の各地域での取り組み状況」。

この協議の中で、交通指導員経験1年目の方が抱いた疑問点に、私は関心を持った。「横断時の交通安全指導について、この日本では、統一の指導方法が示されているのか。」横断指導時の子どもたちへの見守りの声かけや所作が、先輩指導員によって様々である、と感じているとのこと。

私も、小学校現場での登下校指導の経験を思い起こし、共感を覚えた。

小学生の登下校時に、横断歩道付近で指導にあたる交通指導員が、交通事故に遭うことも時折ある。当然のことだが、自らの安全も確保しつつ、子どもたちが安全に登下校できるように声かけや見守りをしなければならない。

交通指導員としての責務を如何にして果たすべきなのか、という点で実に様々な意見が交わされた。

子どもたちが横断中であることを通行車両から認識してもらうように、横断中や止まれの横断旗を指導員が横断歩道上に差し出す活動をしている地域がある。

一方で、そのような公道上での通行車両に対する指示行為は、警察官にしか認められておらず、子どもたちの横断中に交通指導員がそのような行為をしないように言われている地域がある。

また、公道上に旗を差し出すことにより、通過車両との接触等の不安もあり危険を誘発するという意味合いでも、そのような行動は行わないように指導されている、という声もあがった。

上記のような協議内容は、あくまでも一例だが、交通安全指導や教育といったことを協議する中で常に感じさせられることがある。

それは、「交通社会で、子どもたちにどのような力を身に付けさせるための学校や地域社会での教育活動なのか」という点だ。この部分への認識が、地域社会（行政・警察・学校・家庭・地域）で曖昧なまま、教育や指導が進められざるを得ない現状があるのではないだろうか。

日本全体での統一した方向性を再確認しなければ、交通安全指導上の様々なブレが地域や学校で教育格差となって現れ、安全な交通社会を揺るがすことになってしまう。

また、「登下校という学校と連携すべき重要な部分」において、「学校のかかわり方や交通指導員との連携」が希薄になっているのではないだろうか。

さて、「横断中に旗をだすべきかどうか」という議論も踏まえて、私は次のように考える。

日本の交通安全教育の方向性が、「周りの大人が、危険な面もある交通社会から、子どもたちを如何にして守るか」という点で語られることが多い。

一方、「交通社会の中で、子どもが、自ら、自分の身を守るような所作を、どこで・いつ・どのように身に付けさせるべきなのか」という視点での協議が、十分にされていない印象を受ける。

交通社会で、自分や周囲の人々の安全を守るような素養を身につけるには、「子どもたちが自らの思考と行動で、安全に交通行動を行えるようになる」という視点が必要である。

その取り組みを家庭・学校・地域が連携して、十分に議論を重ね、尚一層、子どもたちへの教育機会を確保すべき時期にきていると感じる。

2日間の講義の中でも、同じ方向性の教育について言及されることがあった。

以下に、子どもの交通安全教育に焦点を当てた講義について、要点をまとめた。

講義の要点

発達心理学の観点から幼児・児童の交通行動を理解し、発達段階に応じた教育が大切。危険から遠ざけるばかりの教育により、子ども自身の中での何が危険で、どうすればよいのかを自ら学ぶ機会を奪ってはいけない。この大切な機会を作るために、交通安全教育の中でも、大人が一方向的に安全な環境を作るのではなく、子どもに危険を考えさせる領域を残しておくことが必要。具体的には、能動的な交通安全学習とすることが大切。交通安全学習が、自ら学び、人の行動から習う学習となるようにする。つまり、「～しなさい」と他者からやらされているだけの学習に陥らないように、交通参加者として子ども自らが、安全確認を能動的にし始めるようになるような学習の場づくりや言葉がけをすることが大切。

(1) 子どもの歩行中の事故

- 7才(1,2年生)での事故死者数が突出している ※ 他学年の2倍以上
 - ・2015年 1年生 1,544名 同年比較：就学前 721名・2年生 1,299名・3年生 933名・4年生 632名
 - ・その中でも、男の子の死傷者数は、女の子の約2倍
 - ・この突出原因は、「就学にもなう通学が作り出す、活動システム全体の変化」による「一人の交通参加者としての自立に伴う行動範囲の拡大」「心理的な機能の発達とのマッチングが不十分」
- 子どもはなぜ道路に飛び出すのか ～ 発達心理学の観点からみた要因 ～
 - ・見えていない領域が多い(肉体的な未発達による視界の狭さ)
 - ・相手の立場から物事を見ることができない → 自己中心性は、一般的に就学前後あたりまで見られる
 - ・感情コントロールが苦手 → 「情動の発達」つまり、激しく抑揚のある心の動き(衝動)を抑えきれない
 - ・歩行者または自転車の交通参加経験しか持たない → 車の挙動やドライバーの心理を理解できるわけがない
- 発達の特性を理解した上で
 - ・「右見て、左見て」の安全行動について、なぜそれが大切なのか。道路を横断することの意味や重要性を子どもや保護者に理解してもらえるように伝えていくことが大切
 - ・「車が来ないか見てね」など、何のために見るのかの意味をしっかりと考えさせることが大切
「運転手さんの目を見た？」と子どもに問いかけ、アイコンタクトの大切さも教える
 - ・危険行動に対して幼児に相手の気持ちを考えさせるというような理不尽な要求をするよりも私たち大人が幼児・児童の行動特性を理解し、運転や指導をすることが大切
 - ・他の学習と同様に、適切な交通行動も、何度もくりかえし学ばせないと定着しない

(2) 交通指導での大人のかかわり方 ～ こんな時、子どもにどのように声がけしますか？～

- 危険場面で、児童幼児に「あぶない！」と言うよりも・・・
 - ・子どもは何が危ないのか直ぐ理解できない。結果としてセキュアベース(安全基地)として養育者を認識し、自分で自分の身を守る行動習慣が身に付かない。乳児・幼児は特に不安な状況では安全な場所(養育者)を求めて移動するのみである。
⇒ 児童の行動の背景に何があり、どのような特性を持っているのかを理解して声がけする必要がある。つまり、具体的に「止まって」とか「右から車が来てるよ」等と、目から入ってくる情報を優先して、具体的に指示するようにすることも大切。
- 保育士7年の経験から、お散歩中の幼児の歩行行動から、視界の狭さを痛感
 - ・転びやすいし、周辺環境を見落としやすい。
 - ・幼児や児童は、視界が狭いので、顔を左右に振って、しっかりと見るべき方向に目を向けさせることが大切
⇒ 「安全確認の右左右の動作は、養育者の大きなアクションで見せることが肝要」

- 子どもの「危険感受性」を高める必要がある。
 - ・ 養育者は、子供を守る意識が強いがあまり、この習得機会を奪う傾向がある。危険から遠ざける教育が先行して、危険を感知することを学ぶ教育機会が減少している。
 - ・ 幼児児童を守ることは大切だが、先回りして安全な環境を作りすぎでは、×。教育の中では、他者の支えがあれば「自分で危険を考える領域」ZPD領域を残すことが大切。
 - ※ ZPD (Zone of Proximal Development) 最近接発達領域
 - ・ 「先生に安全に渡れるようになったら教えてね」と子どもに伝え、「安全に渡れるようになったら教えさせる」そして、安全確認がしっかりと出来ていたら褒める。
 - ⇒ 子どもたちは、能動的に安全確認動作をするように育つ。

(3) 他国での大人のかかわり方の例 ～ 現在の日本の状況と比較してどうですか？ ～

- ドイツでは、親が責任をもって横断（通学）方法を教えている
 - ・ 自分一人で、学校に安全に來れないようなら、学校に來させないで下さいというスタンス。
 - ・ 一方で、義務教育の中にも、交通の授業・自転車教育の授業なども入っている。



(本研修会資料集より引用)

- ホーチミンでも、親が子どもを守る意識が高い ～ ベトナム（ホーチミン）でのある光景から ～
 - ・ 道路を歩く時に、養育者は必ず子どもを守るように歩いている。
 - ・ 手をつないで、親が車道側を歩き、車両から子どもを遠ざけている。

(4) 能動的に子どもが学ぶ体験型交通安全教育

- 幼児の自転車教育 ～ デンマークでの実践教育 ～
 - ・ 国際交通安全学会 (IATSS) の支援により京都市で開催
 - ・ 生態学的妥当性を踏まえた、現実的で実践的教育が必要
- 自転車教育の実践 ～ 鈴鹿市立愛宕小学校 2018 ～
 - ・ 各児童が普段乗っている自分の自転車で練習
 - ・ コースの難易度が高い
 - ・ やってはいけないことをして危険性を体感する（並走運転、ながら運転）
 - ・ コース内に他の交通参加者がいる（見学者はコース内を歩いてよい）
- 子どもたちの興味を向ける工夫が大切
 - ・ 楽しく学ぶ工夫 ・ 現実の交通に近い環境設定 ・ いつも運転している車両で練習
 - ・ いつもの知っている場所
- 自転車は車道へ 小学校6年生のうちに学習しておく

< 研修会場の様子 >



< 研修の修了証 >

