

保育者のための交通安全教育の意義

佐野 真一郎

1. はじめに
2. 交通安全の歴史的推移と行政の取り組み
 - 2-1. 自動車の台頭
 - 2-2. 交通事故
 - 2-3. 道路整備
 - 2-4. 「安全」意識の台頭
 - 2-5. 「安全」の捉え方
3. 民間企業の交通安全活動への取り組み
 - 3-1. HONDAの取り組み
 - 3-2. HONDAの安全運転普及活動
4. 保育者向け交通安全体験シミュレーション
 - 4-1. 実施経緯
 - 4-2. 学生の感想
5. 交通安全教育の重要性-おわりに代えて-

1. はじめに

次世代育成支援対策推進法が平成14年4月から、10年間の時限立法として施行される。我が国は2003年の合計特殊出生率¹⁾が1.29という深刻な少子高齢化社会を迎えており、同法はなんとかこの深刻な事態を改善しようとする一つの方策なのである。

さて同法が施行されるにあたり、市町村、都道府県、一般事業主、そして特定事業主は、「行動計画」の策定²⁾が義務づけられた。この中の一項目に、「子ども等の安全の確保」という文言があり、その内容は次のように述べられている。

交通安全教育の推進 子ども及び子育てを行う親等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育指針（平成十年国家公安委員会告示第十五号）に基づき段階的かつ体系的に行うとともに、地域の実情に即した交通安全教育を推進するため、交通安全教育に当たる職員の指導力の向上及び地域における民間の指導者を育成することが必要である。³⁾

本稿では上述した時代状況を鑑み、筆者が実施した「保育者向け交通安全体験シミュレーション」⁴⁾の内容にも触れつつ、保育者向けの交通安全教育の意義について述べる。

2. 交通安全の歴史的推移

2-1. 自動車の台頭

自動車が我が国に初めて登場してから、百有余年。その自動車保有台数は、乗用車に限って述べるならば、昭和23年に3万台、昭和35年に50万台、昭和45年には900万台、そして平成14年には5,477万台と驚異的なペースで増加を続けている（グラフ1を参照）。このモータリゼーションの爆発的増加は我が国の経済成長を支える重要な役割を果たした反面、交通事故の増加というマイナス面も併せ持つ。

2-2. 交通事故

上述したような自動車の爆発的普及は、交通事故の増加という事態を招く。図2から分かるように、1970年に死者並びに死傷者数がピークに達し、2002年を見ると死者数は半減したものの、死傷者数については1970年よりも増加している（グラフ2を参照）。

このような状況ではあるが、自動車産業は国家の経済発展にとって欠くべからざるものであり、行政側としては道路の整備、免許制度等を整える必要に迫られ、またメーカー側は「売

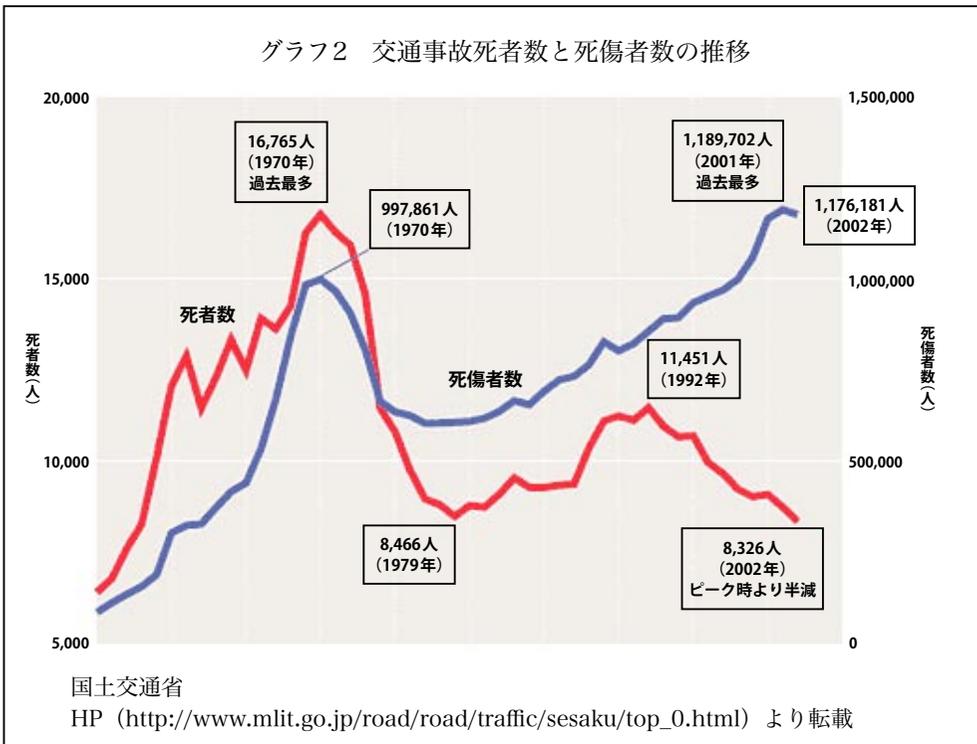
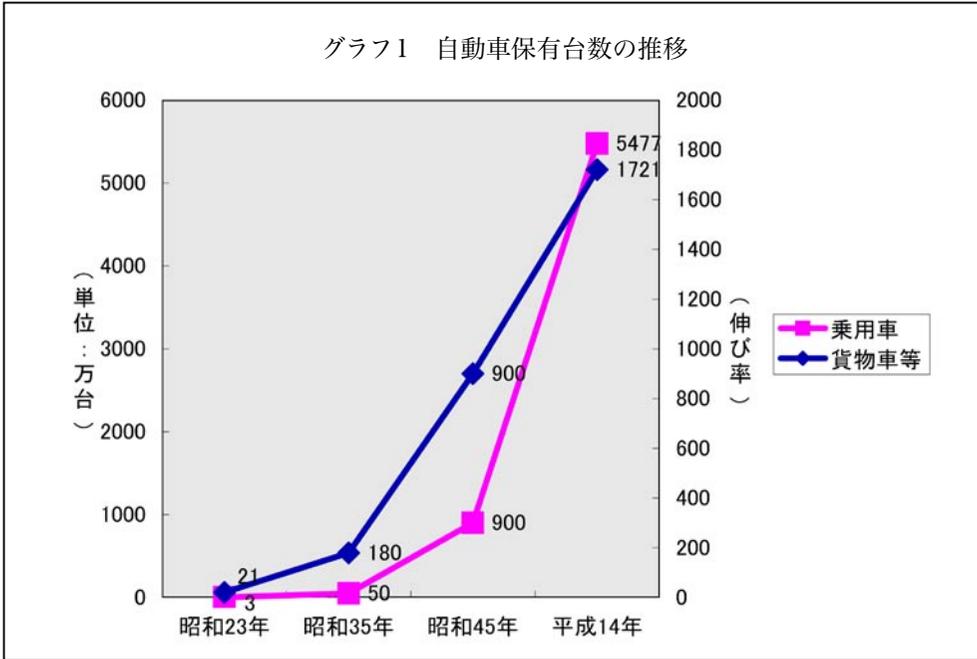
1) 合計特殊出生率とは、15歳から49歳までの女子の年齢別出生率を合計したものをいう。

2) 平成15年8月に次世代育成支援対策推進法第七条第一項の規定に基づき、行動計画策定指針が告示された。

3) 国家公安委員会、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省告示第一号、35頁

4) ホンダ系列の交通安全センターレインボー〈浜名湖〉（静岡県引佐郡細江町5200-5）2003年、2004年と二度実施している。

る」商品が安全に運用されるために、商品購入者に対しての「安全意識の涵養という」社会的活動が当然必要になってくる。



2-3. 道路整備

昭和31年に米国からワトキンス調査団が来日し、我が国の道路状況を調査した。その報告書には、「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国でこれほど道路網を無視してきた国はない」と記される。当時は国道1号線をはじめとする主要幹線道路の舗装率が23%ほどであった。そのため、この報告書後我が国の道路整備は本格化を迎える。昭和30年代前半は、バスがすれちがえる道路、ほこり・ぬかるみのない道路を作ることに主眼が置かれた。昭和30年代後半になると、東京オリンピックを迎えるにあたり、名神高速、都市高速の一部が開通する。⁵⁾そして、昭和40年代になると舗装率が飛躍的に向上し、道路管理・道路情報の重要性が認識されるようになってくる。⁶⁾また、急激なモータリゼーションの普及により、交通事故死傷者数がピークに達し、環境問題も含め各種法整備が必要となる。⁷⁾

2-4. 「安全」意識の台頭

昭和35年に道路交通法が施行されたが、交通事故は増加を続け、マスコミで「交通戦争」と呼ばれるほど交通事故は社会問題となっていった。またこの交通事故の内訳で「死者数の約20%が15歳以下の子どもで占められていたことは、学校の存立を揺るがす重大な問題」⁸⁾となる。文部省（現文部科学省）は、この事態を受け事務次官通達として「交通事故の防止について」を公表し、この通達に初めて「交通安全教育」という言葉が使われた。⁹⁾つまり、道路、標識等の「器」の整備だけに腐心しても交通事故はなくなるということが認識されたと言っても過言ではない。つまり、モータリゼーションの主体となる人の教育＝「安全教育」を施すことの重要性が明確になってきた訳である。これに裏付けられるように、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、我が国の交通安全体制の制度面での骨格が出来た（図1を参照）。昭和46年に第一次交通安全基本計画が策定された後、現在では第七次交通安全基本計画の基に各種安全対策が施されている。

2-5. 「安全」の捉え方

先に道路・標識等のハードウェア面での整備だけでは安全を確保できず、ソフトウェア面、すなわち安全教育の必要性が認識されたと述べた。つまり、「安全」の確保に有効な手段は、安全教育 (Education)、安全施設 (Engineering)、規制 (Enforcement) の3つの“E”¹⁰⁾が重要というのが昭和40年代から今日まで残された課題なのである。

さて「安全教育」が重要課題として存在するわけだが、その「安全教育」を学校という場で捉える際には、「安全管理」、「安全指導」、「安全学習」の三つの側面がある、との指摘が

5) 首都高速道路の道幅に関して、「広い」と感じる人はまずいないだろう。右旋回しながら左本線への合流、合流・加速レーンの助走路が全く不足しての本線への合流、高速道路から降りる際の左右降り口の混合等、（現在もそうであるが）当時の道作りについての無策ぶりがうかがえる見本ともいえる。

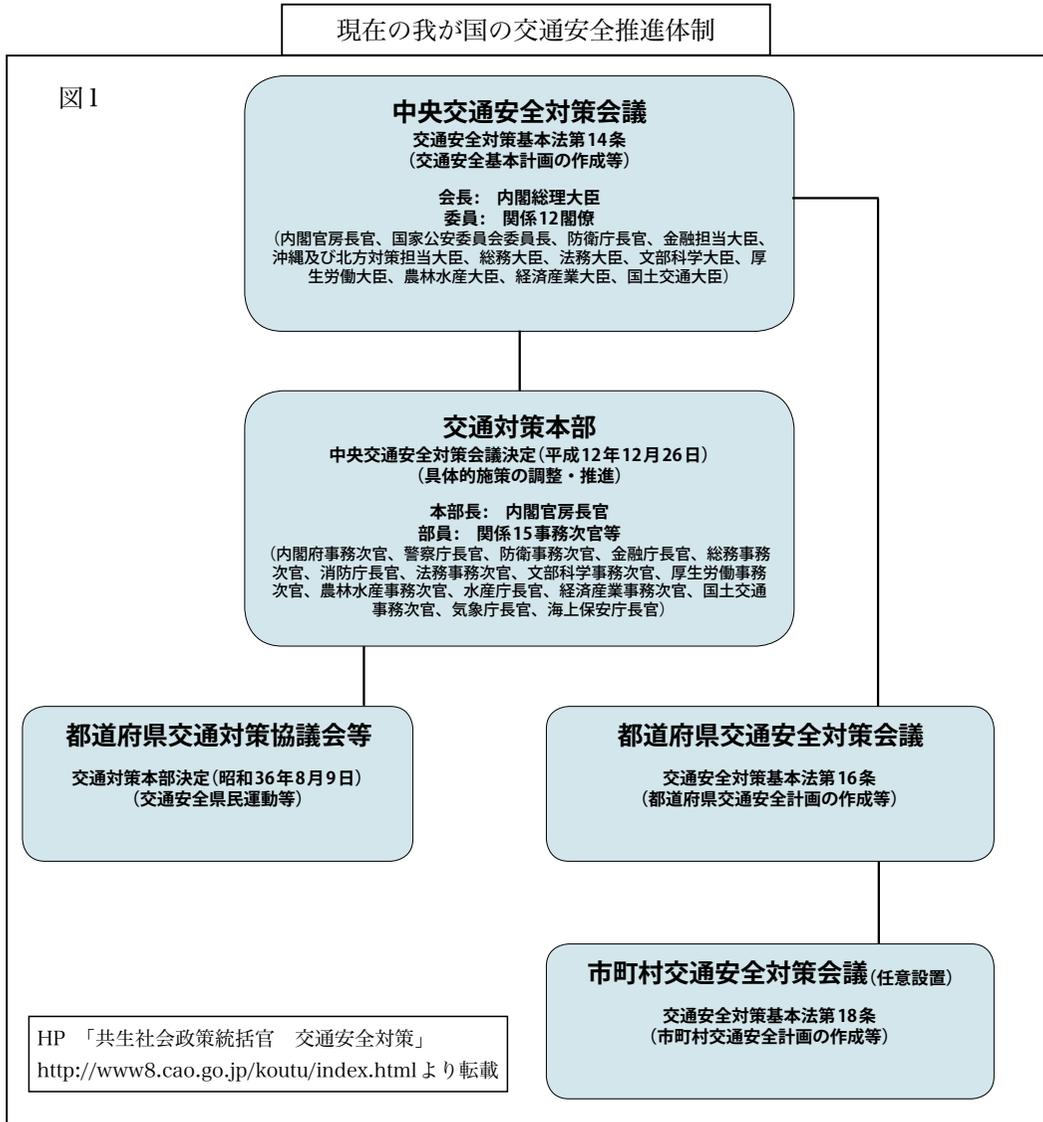
6) 昭和43年8月に岐阜県白川村で発生した飛騨川へのバス転落事故がその契機となる。

7) 環境面での法整備については、昭和46年に「交通公害に係る大気汚染、騒音及び振動を定める命令」が公布されている。また、自動車免許制度については昭和42年から指定自動車教習所における路上教習制度が実施される。

8) 椎名文彦著『戦後・昭和期交通安全教育小史—戦後40年の軌跡—』55頁、新生出版、平成16年

9) 同書、55頁

10) 3つのEに環境 (Environment) を加え、4つのEという識者もいる。しかし現代では、さらにエコロジー (Ecology) も加える必要があると私は考えている。



ある。¹¹⁾ その重きの置き方によって、「安全教育」の学習者の捉え方は当然変化する。過去の実践を概観しても、様々な「安全教育」が行われてきている。¹²⁾ すなわち、概念を実践に下ろすことがいかに難しいことかのサンプルと言えるかもしれないが、忘れてはならないのは「安全」という概念がすべてに認識され、「安全」は創り出すものだ、という認識が生まれたことに重要な意義があるのである。

11) 前掲書，21頁-26頁

12) 安全教育の戦後の実践については、椎名文彦氏の『戦後・昭和期交通安全教育小史—戦後40年の軌跡—』に詳しく述べられている。

3. 民間企業の交通安全活動への取り組み

モータリゼーションの爆発的普及は、交通事故増加という深刻な社会問題を引き起こした。当然、メーカーサイドにも安全普及という命題が発生するのは必至の事態となる。そこで本節では、メーカーサイドの安全普及活動に言及する。本稿では「保育者向け安全体験シミュレーション」の協力関係から本田技研工業株式会社（以後、「HONDA」と記す）の取り組みについて述べる。

3-1. HONDAの取り組み

HONDAの安全思想は、ホームページにも記載されているように「モビリティ社会に共存するすべての『人』の安全を目指して」ということを基調としている。この基調を支えるものとして、一つには「『人間尊重』の思想がすべての原点」、二つ目には「安全を『技術』と『教育』の両面から追求すること」、そして三つ目に「『予防安全』に独自性を発揮」することを挙げている。¹³⁾ 特筆すべきは、三つ目の「予防安全」ということである。つまり、事故を未然に防ぐためのソフトウェアとしてHONDAは独自の安全運転普及活動を展開しているのである。

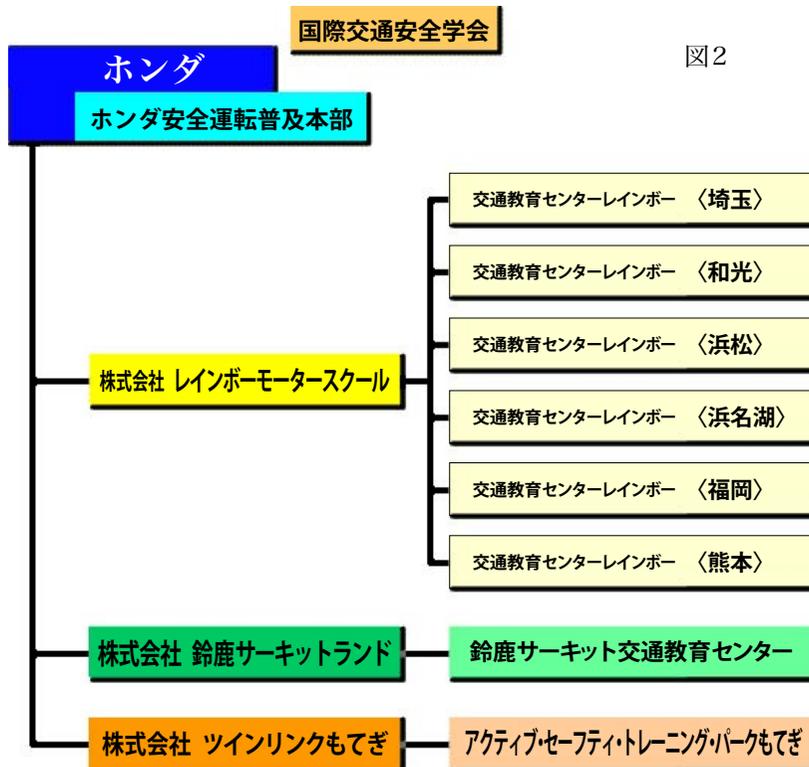


図2

(交通教育センターレインボー 〈埼玉〉 HP (<http://www.tec-r.com/>) より転載)

13) “<http://www.honda.co.jp/safety/policy/policy-safety/index.html>” を参照のこと。

3-2. HONDAの安全運転普及活動

HONDAの安全運転普及活動は、HONDAの安全運転普及本部が中核となって運営されている。その安全教育のポリシーは、1. 参加体験型の交通安全教育を重視、2. 販売会社で安全指導を行える環境の整備、3. 幅広いお客様に安全のノウハウを提供、4. 理解を深める各種教材、ツールの開発の四つである。¹⁴⁾ 実際にHONDAは、関係子会社を含め全国に8つの交通教育センターを持ち、先の参加体験型の安全教育に努めている。2003年11月～2004年10月末までの、ホンダ関係の企業向け・一般安全運転研修会の受講者は、5万450人に昇る。これに加え、先の8つの交通教育センターでは常時自動車並びに二輪車の講習会を各種開設しており、HONDAの言葉を借りるならば、「手渡しの安全」を提供していることになる。

また特筆すべきは、交通安全教育プログラム「あやとりい」¹⁵⁾を提供していることである。これは、HONDAの安全運転普及本部内にある鈴鹿モビリティ研究会と鈴鹿市が協力して開発したものである。このプログラムには、小学校3～4年生対象のもの、それから「あやとりい ひよこ編」として未就学児童（4～5歳児）対象のもの、さらには幼児から小学校高学年を対象とした「子ども自転車トレーニングマニュアル（指導者向け）」がある。¹⁶⁾

例えば、「あやとりい ひよこ編」は10枚のワークシートとCDがセットで提供され、その内容は下表の通りである。

1	このおと、なんのおと～「まちのおとをきく」	6	どのしんごうでわたるの？～「みちをわたる3」
2	どこをあるくの？～「みちをあるく」	7	あめだとどうちがうかな？～「あめのひにあるく」
3	とびだしているこ、だれかな？～「いちどとまる」	8	どんなふうに、のってるの？～「クルマにのる」
4	どのじゅんばんでわたるかな？～「みちをわたる」	9	こんなことしてないかな？～「じてんしゃにのる」
5	どんなとき、どんないろ？～「みちをわたる2」	10	みえないところになにかいる？～「みえないところ」

これらはほぼ、ひよこ編が対象とする子どもが接する交通環境を網羅したものであり、ワークシートのそれぞれが独立していることから必要とされる時間に応じて内容を決定できる利便性も併せ持っている。¹⁷⁾

また、忘れてならないのは「あやとりい」は地域とメーカー側が協力しながら安全運転普及活動を行うことから生まれた所産であり、先に述べたHONDAの安全に対する思想＝「モビリティ社会に共存するすべての『人』の安全を目指して」を具現化したものと言えよう。

14) “<http://www.honda.co.jp/safety/policy/policy-education/index.html>”を参照のこと。

15) 「あんぜんを、やさしく、ときあかし、りかいして、いただく」の各文節の最初の文字を取り「あやとりい」と称している。

16) 現在は高齢者向けに「あやとりい 長寿編」が加わっている。

17) ワークシートと称しているが、実際は紙芝居とほぼ同サイズである。これとは対照的に、TOYOTAの提供するものは一つのストーリーがあり、その中で交通安全を教えるものがある。ストーリーか単元、どちらが効果的であるか？という問題も生じると思う。子どもに馴染みやすいものは一般的にストーリー性のあるものであるが、単元は先の利便性に加え、教師という動的存在を介す。この教師力が効果的に発揮されると、単元学習であるワークシートはその効果が最大限に引き出される。これについては、後節で述べる「保育者向け体験シミュレーション」を受講した保育者を指す学生の感想を参照して頂きたい。また、「最大限に引き出される」には教師力に依存すると述べたが、教師力が不足した場合、まともを欠いてしまうことも可能性として存する。

4. 保育者向け交通安全体験シミュレーション

4-1. 実施経緯

我が国は少子高齢化社会を迎え、学校を含む各企業・団体等は地域の独自性を打ち出す必要があった。「保育者向け交通安全体験シミュレーション」を生み出したのは、HONDA独自の安全に対するアプローチに加え、東京ドーム2.2個分の敷地を有する交通教育センターレインボー〈浜名湖¹⁸⁾が、筆者が勤務する豊橋創造大学から距離にして約30キロメートルの位置に存在したこともその理由の一つである。また、平成17年4月施行の次世代育成支援対策推進法に盛り込まれた「子どもの安全」について、保育者志望の学生に体験させる絶好の機会であると捉えたことが第二の理由である。

表1がその実施内容である。この内容は、まず第一部でクルマの特性を実際運転して知ること、さらにエアバッグ、ABS等の機能を十分に機能させることを体験することで、書物等からの間接経験ではなく、直接経験として体感することをその意図とした。第二部では、ホンダ安全運転普及本部から実際「あやとりい」を教えている講師を鈴鹿市から招き、学生を子どもに見立て、演じてもらうことにした。最後に、当日のアドバイスシートを受け取り一日のコースが終了となる。

子どもに安全を伝えるには、まずクルマを知り、人間の運転技術を知り、そこで初めて子どもを守るための安全意識が生じると、私は考える。この段階で、各年齢での子どもの発達特性を踏まえ安全指導を行うことが、子どもに安全教育を行う指導者のスタートラインなのである。



(写真1：学生が「あやとりい」を体験しているところ)

4-2. 学生の感想

以下に実際受講した学生の感想を四点載せる。一番はじめの感想が、第一部のもの、二番目以降は「あやとりい」に関するものである。

最初はどんなことをするのだろう？と不安でしたがインストラクターの方たちがとても親切で丁寧に説明してくれたのでとても勉強になった1日でした。心に残っていることは沢山あるのですがその中でもエアバックにはびっくりしました。あんなにもすごい音と迫力があると思いませんでした。命を守るものだと思えば改めて実感し事故の怖さを感じました。又、普

18) 交通教育センターレインボー〈浜名湖〉には、屋内には座学を行う教室が二つ、二輪・四輪シミュレーター等があり、屋外には制動反応コース、ブレーキングコース、低μ路等、様々な角度から安全体験を行うことができる。

表1

時刻	時間	項目	研修内容	ねらい	備考
9:50			集合		
10:00	15	開講式	オリエンテーション 開講式 ・開講挨拶	研修諸注意等事務連絡 研修受講の心構えづくり	研修室
10:15	15	登録 診断	個人情報入力 動体視力測定	動体視力測定し運転中の目の 能力を知る	ロビー シミュレー タ室
10:30	45	静的実技	・準備体操 ・日常点検 ・発煙筒体験 ・シートベルト, エアバッグ 体験 ・死角など	体の準備, 体調・車両状態の 確認など シートベルトの重要性を理解 する 車の死角部分の大きさを確認 する	車庫前
11:15	45	実技	・慣熟走行 ・ハンドリング	車に慣れる ハンドル操作の基本と正しい 運転姿勢を習得する	周回コース スラローム コース
12:00	60	休憩	昼食		
13:00	120	実技	・反応体験 (信号による飛び出し体験)	人間の反応時間の限界と特性 を知り安全な速度と車間距離 のとり方を理解する。また, 運転中の目の使い方を理解す る	反応コース
			・車の危険特性体験	滑りやすい路面を利用し, 安 全速度で車の特性を体験し, 潜在危険を知る	低μ路コー ス
15:00	15	休憩			
15:15	60	シミュ レーション	・「あやとりい」の体験	自らが幼児役となり, 幼児交 通安全教育「あやとりい」を 受講してみることで, 子供の 気持ちや指導者としてどのよ うに交通安全を指導していく べきかを考える。	研修室
16:15	45	まとめ	まとめと質疑応答 アドバイスシートと今後の運 転方法 ・アンケート ・閉講挨拶		研修室
17:00		解散			

段出来ない急ブレーキやスピンをやってみて自分がどれだけ前しか見ていないか分かりました。運転をする事は楽しいけれど危険も沢山あるのだと改めて勉強になった1日でした。ありがとうございました。(C. Y)

どんな場所で子どもの事故が起こりやすいか……ということは知っているようで知らないことでした。子どもの親御さんにも話しができるし、運転する一人の人としてとても勉強になりました。

『あやとりい』というものは、研修で初めて耳にしました。ですからとても楽しみでした。

子ども達に交通安全はについて教えるのには、実際に見て行動して教えていくことがいいと思います。しかし、実際の道路では無理だと思います。それゆえ、16日のような楽しみながら学ばせていくことはよいことだと思いました。明るい時、暗い時に見やすい色・見にくい色を体の色を変化さカメレオンの絵を使って、実際に見て楽しく知っていく事がよかったですと思います。無理に教えたり、一方的に話をして理解させようとしても子どもたちは、次第にイヤになってしまうと思います。なので、研修のように楽しい雰囲気から作り始め、子ども達にいくつか問いかかけをして、楽しみながら、ゆっくり一つ一つを理解していくことが大切だと感じました。(A. N)

あやとりいを受講してみて、子どもでも分かりやすく楽しみながら交通安全を学ぶ事が出来る内容だったなと思います。特に面白かったのは、転がって来るボールを車と見立てて、ぬいぐるみのクマを助けるという内容のものです。ゲーム感覚で楽しめるし、走ってくる車は急に止まれないという事も学べるので、良いアイディアだなと思いました。私たちに対しての問い掛けが多くあったり、前に出て来て色々な事をやったりと、一緒に参加出来るような内容だったので、とても楽しかったです。(A. S)

子どもに分かりやすく、しかも楽しく、交通安全を教えるように工夫が施されてありました。イラストを見ながら交通安全に対する知識を学べるので、見ている方まで楽しくなりました。質問形式で、分かる子に、手をあげて答えさせるというやり方はとてもいいと思いました。また、講師の方の進め方が、講師3人が、それぞれに自分の分野という役割があり、その部分は自分の進め方で行われたので、もちろんジャンルは異なりますが、3通りのやり方を見ることができ、あきもせず楽しませてくれました。リトミックをやるときも順序をつけてやり方を説明してくれ、こちらの受けている側も楽しいですが、講師の方、ご本人も臨機応変にかかわり、楽しみながら進めているというのが良く伝わってきたので、こちらもより楽しめたように感じます。交通安全の知識は命にかかわるので幼いからなどに関係なく、ずっと大切になってきます。とくに集中力が長く続かない幼児にかかわる工夫として、興味を引くようにアレンジすることが大切だと思いました。

個人的には、就職して専門職についたとき、園で、例えば交通安全にかかわるビデオや紙芝居、絵本を先に読んでおいて、問い掛けや質問したりして子どもなりに考えさせるよう促し、その後自分なりに工夫して遊びに取り入れると面白いかなと思いついてみたいと思いました。講師の方の進め方がとても参考になりました。ありがとうございました。(M. Y)

これらの感想から、いくつかの「交通安全教育」に関する指針となるものをうかがい知ることができる。第一部について言えば、学生自身クルマの特性、並びにクルマの安全機器に

対する知識はあっても、体験がないということである。「あやとりい」の三編の感想からは、子どもに対する「安全教育」の導入の仕方、その内容の具体性、さらには第一部でクルマの特性を理解しているので、その内容の重要性が一層認識されているはずであるので、今後の学生たちの「安全教育」に対する意識付けとしては十分に効果が発揮できると考える。

5. 保育者向け交通安全教育の重要性—終わりに代えて—

平成10年9月国家公安委員会告示第15号として制定された「交通安全教育指針」によると、幼児に対する交通安全教育指針が示されている。以下に一部引用する。

1 幼児に対する交通安全教育の目的

幼児（6歳未満の者をいう。以下同じ。）に対して交通安全教育を行うことは、幼児が道路を通行する場合における安全を確保するためのみならず、将来、様々な態様で道路を通行するときに必要な安全に道路を通行しようとする意識を養うためにも必要不可欠である。

そこで、幼児に対する交通安全教育においては、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目的とする。

3 幼児に対する交通安全教育を実施するに当たって配慮すべき事項

(1) 指導者の基本的な心構え

幼児に対する交通安全教育を効果的かつ適切に行うためには、「幼児交通安全教本」(昭和48年5月5日中央交通安全対策会議決定)を参考にするなどして幼児の特性を理解するとともに、受講者の年齢及び交通の状況等の地域の実情を踏まえて、教育の内容及び方法を選択し、適切な教材を用いるなどして指導を行う必要がある。また、幼児の心身の発達には個人差があり、幼児の道路交通との関係も生活環境によって様々である。

そこで、交通安全教育を始める前に簡単な体操、ゲーム、交通ルールに関する質問等を行うことにより、教育の対象となる幼児の心身の発達段階及び交通安全に関する理解の程度を把握し、これらに合わせて教育の目標及び内容を設定する。¹⁹⁾

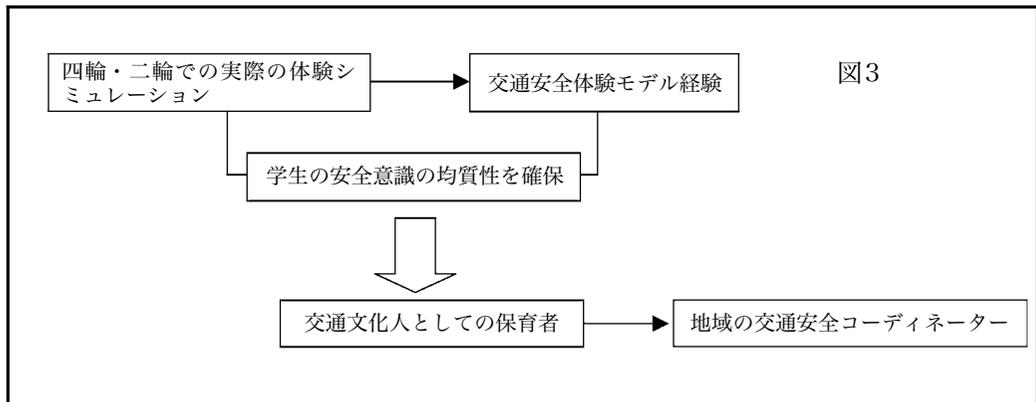
上記指針の意図は充分理解できる。また、昭和48年にこのような指針が制定されたことは評価されてよい。しかし、目的や方法について抽象度の高い表現であること、さらに指導者である保育者の交通体験を内包していない表現であることが、ここで問題になる。

我が国の交通安全対策は、先に見たように現在では中央交通安全対策会議を頂点とし、下位組織に降ろされるトップダウン方式となっている。本稿が対象とする幼稚園・保育園のレベル＝現場レベルでは、交通安全教室はトップからの意図は希薄となり、数ある行事の一つに形骸化していることも、もう一つの問題なのである。

安全は、空気や健康と同じく、日常的に「当たり前のこと」であり過ぎて、失われた際に

19) 「交通安全教育指針」については、財団法人日本交通安全教育普及協会のホームページに全文が掲載されているので参照のこと。URL=<http://www.jatras.or.jp/>

その重要性・不可欠性に気づく。したがって、保育者志望の学生に「危険を安全にシミュレート」させる体験、そしてその後の「あやとりい」のような安全教室モデルを経験させることは、非常に重要な意義を持つ。我々は日常性の中に埋没してしまっているが、交通文化人としての次代を担う子ども育てることが、保育志望者に重要な課題となっていることに気づく必要がある。²⁰⁾



平成10年に通知された「教育職員免許法の一部を改正する法律等」により、総合演習等が必修科目として追加された。この総合演習とは、文部科学省の言葉を借りるならば、「人類に共通する課題又は我が国社会全体にかかわる課題のうち一以上のものに関する分析及び検討並びにその課題について幼児、児童又は生徒を指導するための方法及び技術を含むもの」とされている。

保育者養成機関としては、上述してきた理由から今後総合演習等で保育者向けの交通安全教育を取り上げ、それに対して真摯に取り組む必要がある。²¹⁾

【参考文献・HP】

- 国土交通省編『平成15年版 国土交通白書』、ぎょうせい
 HP「国土交通省」URL=<http://www.mlit.go.jp/>
 HP「文部科学省」URL=<http://www.mext.go.jp/>
 HP「厚生労働省」URL=<http://www.mhlw.go.jp/>
 HP「警察庁」URL=<http://www.npa.go.jp/>
 HP「交通安全マップ」URL=<http://www.kotsu-anzen.jp/>
 HP「(財)日本交通安全普及協会」URL=<http://www.jatras.or.jp/>

20) 交通文化人として、また保育園・幼稚園の交通安全コーディネーターとしての保育者育成についての筆者の意見は、本田安全運転普及本部発行「SJ」誌2004年1月号で紹介されている。

21) 形式的な安全教育、例えば「信号が青なら渡る」等をオウム返しに教えることで安全教育を子どもに施したことにはならない。「青でも車が来るかもしれない」危険性を子どもに伝えることが必要なのである。保育者を交通文化人として育てることこそ、我が国の誰もが交通文化人として生活する基盤作りになるはずである。また、本稿では交通安全教室が形骸化した理由については言及しなかったが、今後の課題にする予定である。

HP 「日本自動車百年史」 URL=[“http://www.st.rim.or.jp/~iwat/index_j.html”](http://www.st.rim.or.jp/~iwat/index_j.html)

HP 「HONDA」 URL=[“http://www.honda.co.jp/”](http://www.honda.co.jp/)

HP 「TOYOTA」 URL=[“http://www.toyota.co.jp/”](http://www.toyota.co.jp/)