

交通事故からみた幼児の心理と行動特性

岡本善之*

文献によって幼児の交通事故の実態について述べ、ついで事故の原因および対策として、事故傾向児、トンネル視、潜在危険、心理的癡痕、年齢、性別、パーソナリティ、出生順位、時間帯、曜日、月、季節、天候、場所、負傷部位、吸い込まれ運動、対応依存的行動、巻き込まれ現象、地域性の各項について論じ、最後に幼児に対する交通安全教育のあり方について考察した。

Psychological and Behavioral Traits of
Little Children on Traffic Accident

Yoshiyuki OKAMOTO*

The actual conditions of traffic accidents in which children under school age were involved described on the basis of the literature. The causes of the accidents are analyzed from the viewpoint of psychological and behavioral traits of the children such as accident proneness, tunnel visual field, psychological scar, age, sex, personality, etc. Finally, the traffic safety education for little children is examined.

1. 幼児の交通事故の実態

明治7年2月5日、神奈川県令 中嶋信行は各区長・戸長に次のような布達を出している。¹⁾

児童の遊戯につき注意のこと

児童ノ紙鳶ヲ掲ケ羽根ヲ掲キ独楽ヲ舞ス等ノ遊戯ヲ禁スルニハ非スト雖モ当港ノ如キハ内外人民輻湊ノ地ニシテ車馬織ルカ如クニ往來シ市街ノ混雑尤甚シク此故ニ老稚ノ者共或ハ車輪ニ触レ或ハ馬蹄ニカカリ怪我ナス者鮮シトセス而シテ右等ノ遊戯ニ耽ル際ハ一念其品ニ帰シテ人声ヲモ聞得ス実ニ危険ノ事トモ聞々見分ス万一箇様ノ事ヨリ死傷等有之候テハ不相濟是等ハ平素親々タル者尤心ヲ用ユヘキ事ニ候向後ハ街頭ニ於テ成丈ケ右等危険ノ遊為致マシク若箇様ノ遊致候者ハ往來ノ妨碍ニ成サル広場ニ出テ左右ニ注意シ戯候様規々ニ於テ油断ナク教諭致候様組組無洩区戸長共ヨリ示聞スヘク此段令告諭候事但港外宿駅往來混雑ノ地ハ同様可令告諭候事文明開化は幼児にとって交通事故の始まりであった。この布達にある、親はよく注意すること、広場で遊ぶこと、は今日でもよくいわれている。幼児と

交通事故は古くて新しい課題である。

自動車による事故死亡率は、わが国では5～14歳では諸外国より低いが、1～4歳の幼児では、西独について高い²⁾また、事故死の種類をみると、5～14歳では自動車事故死が第1位、溺死が第2位の順に多いが、1～4歳では溺死が第1位、自動車事故死が第2位となっている³⁾そして、すべての自動車事故死のうち歩行中に自動車と衝突して死亡したものの割合をみると、1～4歳では80.4%、5～14歳では62.5%となっている³⁾さらに、全年齢を通じての歩行中の自動車事故死のうち1～4歳のものが占める割合は12.0%、5～14歳では9.4%であり、14歳以下全体でも21.4%にすぎない³⁾

米国の場合、5歳以下では、事故死のうち自動車による死亡は第1位で、溺死は第3～4位となっている^{4) 5)} 走行中の自動車事故のうち30%は15歳以下、そのうちの約75%は遊んでいる時に起きている⁶⁾

2. 事故死の原因と対策

事故の80%は人に原因がある⁷⁾とされている。これには反論もあるが⁸⁾大部分の事故は人の誤謬に基づくものであろう。そして、事故の原因はつねに事故の要因ではあるが、要因はかならずしも原因ではない⁹⁾原因は互いに密接な関係にあるいくつかの要

*東京大学大学院博士課程(保健教育学)
Graduate student, Univ. of Tokyo
原稿受理 昭和52年4月6日(投稿)

因によって構成される。そして、事故に関与した要因が原因であるといえる。⁷⁾

事故対策は原因の基となる要因の分析から始められる。これには Gordon, J. E.¹⁰⁾ によって創始された疫学的方法がある。この方法は事故に関する情報を、(1) host or human factors, (2) agent factors, (3) environmental factors の3つの要因から集めようとするものである。人の要因には年齢、性、身体的および精神的状態などが含まれ、作因には自動車も含まれる。環境的要因には時間、天候、季節、地形、場所などが含まれる。この方法からすると、人は事故に「かからない」ようにすることであり、作因は危険がないようにすること、環境は事故につながらないようにすることである。

Schaplowsky, A. F.¹¹⁾ によれば、事故は環境と人の行動を変えることによって予防できるという。行動は、知識を与え、スキルを向上させ、態度を寛容させることによって変わるとされている。ここに環境整備とともに安全教育の必要性が生じてくる。幼い時から意図的な安全教育が計画的に行なわれることが必要と考える。

Kohl, W. H.¹²⁾ は、事故を原因から次の5つに分けている。被害者自身の無頓着によるもの、被害者の不注意によるもの、他人の無頓着・不注意によるもの、不適切な衣服・持ち物によるもの、災害(落雷、地震など)によるものとなっている。幼児の事故の場合、本人の無頓着・不注意によるものが多いことは当然考えられるが、加害者や保護者の無頓着・不注意に原因が求められる場合もかなりあろう。幼児の心理・行動特性を踏まえた安全教育を、母親はもちろん、一般のドライバーや中・高校生を対象にして、もっと徹底して行なう必要があると考える。不適切な衣服・持ち物による例としては、雨傘のため前方の車が見えないで起こる事故がある。丈夫で透明な材質で作った傘があるとよいと思う。またレインコートのフードをかぶり、そのため、よく聞こえないで事故を起こすことがある。幼児用品にはもっと安全対策が重視されなければならないと考える。

Florio, A. E. & Stafford, G. T.⁶⁾ によれば、事故の原因は、不十分な知識 (inadequate knowledge)、不適切な態度および習慣 (improper attitudes and habits)、危険な行動 (unsafe behavior)、不十分なスキル (insufficient skill)、環境的危険 (environmental hazards) となる。幼児の場合は、知識は不十分であり、まだ危険に対処するよい態度・習慣は形成され

ていないことが多く、しかもまだ危険をよく認識していないため無頓着に危険な行動をとりやすい。そしてスキルは不足している。また、わが国の大都市は能率や機能性を優先し、働くおとなたちのための街、強者の街の色彩が濃く、このためスピードやあわたしさが満ちあふれている。わが国の大都市は、欧米の都市と比べて公園などの寛ぎ・安らぎの空間が少なく、幼児にとって街全体が危険な環境といえるようである。このようにみると、幼児は上記の事故の原因のどれとも強く関係をもっていることになる。このほか、幼児の事故では幼児の生命力の弱さも考慮する必要がある。生命力が弱いということは、生体の防御力が弱いということで、このため幼児は小さい事故でもすぐ致命的になりやすい。

欧米諸国は50年以上の歳月を費やして車社会をつくりあげたが、わが国は20年ほどで、いきなり世界有数の車社会に突入してしまった。このため道路の整備などの社会資本も間に合わず、それだけ幼児の事故なども起きやすくなっている。また特に、日本人の心の準備が、この急速な車社会の出現に追いつけなかったことが、今日のわが国の自動車による災害を大きくしていると考える。船津¹³⁾ は、交通機関による災害が輸送システムの誤差によるとすれば、(輸送システムの誤差)² = (人のミス)² + (車のミス)² + (道路環境のミス)²

となり、ある成分変動が他より大きい場合には、まずその変動を抑えなければ、全変動を顕著に低めることはできない、そして従来の交通安全対策は、ほとんどの災害が人の側のミスによるとしたHeinrich¹⁴⁾ の独断的な見解を盲信して、運転手のテキスト訓練に終始したうらみがある、としている。わが国の現状では、道路整備など社会資本の充実にもっと力を入れなければ事故は減らないというわけである。

2-1 事故傾向児 (accident proneness)・事故頻発児 (accident repeater)

大塚¹⁵⁾ によれば、次のような子どもは交通事故にあいやすいという。

一般的性格面では、自分だけが判断の中心で、自分以外の人の立場を考えながら行動することが苦手。気分が変わりやすく、いわゆるお天気屋さんタイプ。ほかの子どもと仲間になって行動することが不得手。自分の権利ばかり主張したり、自分の行動の責任を自分以外の人、あるいは物にもってゆくタイプ。思いついたら、十分な考えもなく、すぐそれをしてしまわないと気がまず、判断より行動が先立つタイ

ブ。

能力、動作の面では、動作が極端に速い子ども、あるいは極端に遅い子ども。知能が特に低い子どもと中程度に優れている子ども。

Rado¹⁶⁾によれば、子どもの事故傾向は禁止的な親や教師に対する、あるいは懲罰的な親に対する反抗心によって生じる、という。

また、事故傾向児は自己破壊的な空想 (self-destructive fantasies) を実演しているとするものや、事故傾向のある親との同一視 (identification) の結果であるという見方¹⁷⁾がある。

Marcus, I. M. et al.¹⁸⁾によれば、医学的検査によっては、事故傾向児と事故傾向児でないものとの間に身体的差異を明らかにできないが、事故傾向児は誕生前・後により活発であり、運動機能の発達が早く、協応動作もよい、という。また、事故傾向児はどちらかといえば、情動的に問題があり、不安を表現するのにすぐ身体を動かしやすい傾向がある。換言すれば、このような子は緊張に対して身体活動の高まりによって反応する傾向がある、という。

事故傾向児たちは、しばしば繰り返される、激しいフラストレーションに悩み、彼らの攻撃性を外部に向ける。したがって、過度に活動的、衝動的、向こう見ずである。しかも、しきりに注目や承認を求めたがる。さらに、彼らはしばしば不安定さを感じ、これが彼らをして、しばしば事故につながる無鉄砲なことをすることによって注意をひこうとさせるようにする¹⁹⁾といわれている。

Manheimer, D. I. & Mellinger, G. D.²⁰⁾によれば、事故傾向は不適応の危険な信号である、という。そして、事故の多い子どもは、事故の少ない子どもと比べて、種類ではなく、程度で異なっている、という。

また、事故は、身体的な傷跡を残したり、死に至ることがあるのみでなく、重大な心理的癱痕を残すことにもなるので、この意味からも事故傾向は軽視されてはならない²¹⁾とされている。

繰り返し事故を起こす子どもは自己の妥当性 (adequacy) を疑いはじめる。そのため、自分が無能力であると感じたり、劣っているという感情を強めたりする。そして、劣等コンプレックス (inferiority complexes) はしばしば事故傾向によって強められる²¹⁾という。

2-2 トンネル視 (“tunnel” vision)

幼児の交通事故による死亡の原因で多いのは、飛

び出し、車の直前・直後の横断である²¹⁾という。たとえば、スクールバスで幼稚園から帰ってきて、道路の向こう側に、迎えにきている母親を見つけると、左右を見ないで道路を横断し、車にはねられてしまう。道路の向こうに母親の姿を見つけ、道路に飛び出した子どもも、道路に飛び出してはいけないこと、道路を横断する時は左右をよく注意することなどは、何度となく言い聞かされている。道路を横断する時はどうしますか、と質問されれば、きちんとした回答ができるであろう。しかし、母親の姿を見て一刻も早く母親のそばにいきたいと思うやいなや、子どもの意識の中から道路横断の時の注意事項などは消し飛んでしまう。いってみれば、母親の姿だけが見えて、こちらへ走ってくる自動車などはまったく目に入らない状態になっている。自分の環境を認知することが、幼児はおとなのようにできないのである²²⁾、ということになる。幼児のこのような認知の仕方をトンネル視ということができよう。

トンネル視の原因としては、幼児の思考様式が、自己中心性 (ego-centrism) といわれるように、周囲の状況を客観的に把握することがむずかしい、他人の立場に立って物をみたり、相手の気持を推察することが困難である、自分の願望や欲求にひきずられて、ゆがめて状況を認知する²³⁾ためであろう。

2-3 潜在危険 (potential danger)

幼児は好奇心にかられて、試そうとする。そして幼児の好奇心は恐怖によってチェックされていない。彼らは物や状況にひそむ潜在危険に気づかない。経験や洞察が増すことによって、彼らは注意深くくなっていく。恐怖や臆病 (timidity) は好奇心をチェックすることになる¹⁹⁾。このように幼児の潜在危険は好奇心との関係が深い。好奇心は幼児の天性であって、これなくしては、知能や社会性の発達も望めないことになる。好奇心が危険に結びつくことを恐れるあまり、あまり厳しく禁止すれば全人的な成長を阻害してしまう。2歳になれば、階段や高い所で注意するようになり、また刃物や割れたガラスを避けるようになる²⁴⁾といわれている。また、0～5歳でみると、2歳児は、突然の動き、突然の光を恐れるものが8%で最も多い²⁵⁾といわれている。したがって、2歳の頃から潜在危険に対する意図的教育は可能になると考える。

2-4 心理的癱痕 (psychological scar)

事故は身体的および心理的損害を与える。そして、身体的な傷跡を残さない事故でも、すべて心理的癱

痕を残す。心理的傷は、身体的傷がしばしば一時的であるのに比べ、永続的である。事故の心理的影響は身体的影響より大きく、持続的である。そのため子どもは徐々に自信を失い、概して臆病になっていく¹⁹⁾といわれる。

2-5 年齢

子どもの事故のおよそ3分の2は9歳以下の子どもで起こる。そして、2〜3歳が最も傷つきやすく、5〜6歳がこれについて多い。また、死亡事故に関しては、5〜14歳が最も危険である¹⁹⁾。歩行者中の被害者の年齢別では、幼児と小学校低学年の児童が多く、昭和50年の場合、人口10万人当たりで、死者は2歳児7.8人、3歳児9.1人、4歳児9.2人、5歳児6.6人、6歳児5.3人、負傷者は3歳児454人、4歳児494人、5歳児457人、6歳児402人で、全年齢を通じての死者3.3人、負傷者102人に比べて著しく高い²⁶⁾。

高松市の保育所に在籍する3〜6歳の幼児1,318人を対象として、1年間に発生した交通事故をみると、被災幼児の年齢は、6歳10人、5歳8人、3〜4歳は皆無で、すべてが5〜6歳であり、中でも6歳児は5歳児の1.25倍になっている。これは、3〜4歳では、母親も特に幼いということでも十分注意するが、5〜6歳になれば、成長したという安心感と、幼児自身の自主性や冒険心の芽生えが能力以上の行動をとらせるようになるためだと思われる²⁷⁾としている。交通事故の形相は、大都市と地方都市、都心部と郊外でかなり異なるものであろう。

運動場に白線で直径20mの円を描き、子どもたちに、「円の外は車がたくさん通り、あぶないから、決して飛び出してはいけません」と何度も注意して納得させたあと、円の中でボール遊びをさせる。3歳児の場合、子どもは18人で、注意した直後に、1人がボールを追って約10m飛び出し、また、4人は3mほど円の外に出て、あわてて引き返した。ふたたび注意を与えてからの2回目の実験では、6人が外に飛び出した。3回目の実験では、クモの子を散らすように、ほとんどの子どもが外に出てしまった。このような結末になるまでの時間は、注意してから10分たらずであった。次に22人の5歳児で実験すると、同じ方法で、第1回は2人が足を踏み出したが直ちに引っ込み、2回目は1人が飛び出し、2人が2、3歩踏み出すぐ戻った。3回目は1人が10m以上飛び出し、2人が3mほど出るという結果になった。この実験から「子どもを知識で理解させても無理である」²⁸⁾と結論している。安全教育も、親や

教師が言葉を使って、抽象的に理解させるというやり方では十分でない。実際の場面で、具体的な方法を使って、身体で覚えさせる必要がある²⁹⁾ということになる。

1〜4歳は特に危険な年齢である。この年齢になると、幼児は両親から離れてかなり遠くまで行くことができる身体的能力をもってくる。しかし、この時期はまだ未経験の時期であり、判断力も発達していない。たとえば、2歳の幼児に、道路を横断する時におとなのような判断を期待することはほとんどできない³⁰⁾。

2-6 性別

どの年齢でも、男子は女子より事故が多い。この傾向は年齢とともに増加する。男子は10人中4人が何らかの事故による怪我を経験し、女子では10人中2人が怪我をするにすぎない¹⁹⁾。

高松市内保育所の場合をみても、被災児数を男女別にみると、男子は女子の1.25倍になっている。交通ルールの認識の度合いは女子の方が優位である。また、男子は女子に比べ荒っぽいことが多い。そのため、このような結果を生むのであろう³¹⁾としている。

2-7 パーソナリティ

元気のよい、活発な、冒険好きな子どもは、元気がない、好奇心の乏しい同年輩の子どもより事故が多い。厳格なしつけによって押えられているため怒りっぽい子どもは事故を起こしやすい。また、親や教師、あるいは同じ年頃の子どものたちから不当に扱われていると感じている子どもは特に事故傾向がある¹⁹⁾。

2-8 出生順位

第一子は、第二子以下の場合より事故が少ない傾向がある。この原因は、第一子がとかく第二子以下の場合より、よく注意して育てられるためであり、また第一子は注意深くするように特によくしつけられることが多いためである。このような育て方のため、結果的に、第一子は概して自信が乏しく、やや臆病の傾向があり、これがさらに事故を少なくするように作用するのである¹⁹⁾。

2-9 時間

子どもの場合、事故は午前中より午後および夕方になりやすい。幼児にとって、最も危険な時間は午後3時から6時の間である。この時間、母親は忙しく、幼児をよくみることができない。しかも、この時間帯、幼児は疲れていて、気むずかしくなっ

いる、そしてけんかしやすい状態である。¹⁹⁾生理的にも、心理的にも、事故を起こしやすい状態になっている。

2-10 曜日

子どもの事故で最も危険な曜日は、木曜日、金曜日および土曜日である。そして、最も安全な日は日曜日であるが、この日はおとなたちがよく子どもの面倒をみるので事故が少なくなる。¹⁹⁾

保育所の幼児の場合、月曜日に最も多く事故にあっており、土曜日がこれに次いでいる。これは監視する立場にある母親の心身の疲労がこのような結果を生むのではなからうか、²⁰⁾とされている。

2-11 月・季節・天候

自動車事故は一般に晴天の日の方が多いと思われるが、概して子どもの事故は雨の日や荒れ模様の日にふえる。このような天候の時、また冬などは、子どもは家の中で退屈し、その結果、騒々しくなりやすい、そしてしばしば事故にまで発展する。¹⁹⁾わが国のような住宅事情では、家の中や庭で動き回ることができないため、外に出ることになりやすく、そのため交通事故がふえることも考えられる。

交通事故を高松市の保育所でみると、発生は2、3、4、7、8月は皆無で、9、10月が全事故の65%を占めている。暑さが去り、戸外遊戯が多くなるのが原因であろうか。保育所では保護者が子どもを送迎するのがたてまえなので4月は入所の新鮮味と緊張のためか事故はなく、8月は夏休みがないので事故も起こらぬものと思われ、このことは日曜・祭日以外は休園しない保育所の特徴である²¹⁾とされている。保育所や幼稚園を完備して、幼児が道路上で遊ぶことがないようにしなければならぬと思われる。車社会が出現する以前は道路は子どもの遊び場であり、都会の子どもは道路での遊びで育っていった、ともいえると考えますが、このような姿を再現するためには、都心部での歩行者天国のような試みをする以外にないと思われる。

2-12 場所

年長児は家の外での事故が多く、年少者は家の中や庭、家の前の道路での事故が多い。¹⁹⁾

2-13 負傷部位

頭部が最も怪我を受けやすい。次いで腕部と胴部が多い。脚部は最も少ない。¹⁹⁾1,000件の子どもの死亡に至らなかった事故について、その負傷部位をみると、頭部582、左腕部132、右腕部113、胴部98、左脚部61、右脚部44である。²⁴⁾

子どもの事故に頭部外傷が多いことは重大である。子どもは頭部外傷を受けても、長いこと頭痛を訴えることはまれである。そして、目まいもまれである。自覚症状は成人の場合より少ない。しかし、頭部外傷後しばらくして、異常行動や心理的な変化がみられることがある。このような例は成人の場合より多い。すなわち、緊張しやすくなったり、夜うなされやすくなったり、失禁、おびえ、時としては、けいれん性発作が生じることがある。子どもの頭部外傷の場合は注意深い観察が必要である。²⁷⁾

2-14 吸い込まれ運動

幼児が道路のふちに立っている、車が近づく、幼児はじっとしている。運転手は、幼児が車の通り過ぎるのを待っていると思う。それが、いよいよ車が幼児の直前に近づく、あたかも車に吸い込まれるかのように、幼児が道路に飛び出してくる。走性(taxis)に似た一種の強制運動のような面もあると考える。

2-15 対応依存的行動

(matched dependent behavior)

この行動は模倣(imitation)の一種とされ、子どもが無意図的におとなの行動をまねるごときものである。²⁵⁾そばのおとなが横断しだすと、幼児がすぐに走りだす、などはこれに相当する。したがって、おとなが正しくない横断をすると、そばの幼児を交通事故にあわせることにもなる。

2-16 巻き込まれ現象

車が疾走すると、そのかたわらに乱気流が生じ、微気候(microclimate)的にたつまきが起こる。これが車のそばにいる幼児を巻き込んで事故を発生させる。

2-17 地域性

山梨県東八代郡八代町、東京都台東区浅草橋付近および杉並区成宗付近の3地点について、幼児の遊び場所を調査²⁶⁾した結果では、「うちのなか」と「うちのまわり」の合計は、3地区とも70~80%で大差ないのであるが、「うちのなか」と「うちのまわり」の組み合わせり方に、はっきりしたパターンがみられる。「うちのなか」が少なく「うちのまわり」の多い八代、逆に「うちのなか」が多く「うちのまわり」の少ない台東、その中間の杉並である。公園で遊ぶ者の割合は、台東が最も多く、次に杉並となっているが、その割合はあまりに少なすぎる。地域社会の状況は子どもの遊び方をきめてしまうようである。また、都会の子どもは特に交通事故の危険を恐れて、家の中で遊ぶ傾向が強くなっているようである。

3. 安全教育

交通安全計画は伝統的に3E's (Education, Engineering, Enforcement) により行なわれている。³⁷⁾ 安全教育はこの3E'sの一つとして重要である。幼児は成長の過程と速さに個人差が著しく、変化が激しい。したがって、幼児期の安全教育は、年長の子どもの教育をやさしく焼き直したようなものであってはならない、ということになる。

安全教育にはその社会のもつ文化的背景が強く影響しよう。Ruth Benedictは「菊と刀」で、日本の文化を恥の文化としているが、これはRiesmann, D.のいう他者志向型(other directed type)を示すものであろう。このような社会では、他人の目を強く意識するが、他人の目がなければルールを無視するということになりやすい。幼児はこのような社会環境の影響を強く受けるわけで、おとな自身の改革がなければ、幼児の安全教育の実はあがらないであろう。またわが国は、概して「子ども天国」で、子どもに甘いといわれる。わが国の精神的風土には義理・人情に代表される特殊な「甘え」の構造があって、これが封建的社会的の桎梏に対する安全弁の役割を果たしてきていると考えるが、子どもと老人に対してはとりわけ甘いといえよう。いわゆるU字型社会である。この「甘え」の構造とSchopenhauerの哲学に似た仏教の厭世観(pessimism)⁷⁾の考え方が交通安全対策を遅らせている思想的要因であると考えられる。それで、幼児も社会的訓練を厳しく受ける場面が少ないようである。また、わが国には、成人が連帯して幼児を次代のよき市民に育成するという伝統が乏しい。他人の子を叱ったりしない。危険な場面をみても、かかわりあいになることを恐れて知らん顔である。おとなが幼児の安全教育に対して連帯意識をもつようにしたい。スクール・ポリスの育成をはかることも一つの方法であろう。緑のおばさんよりもスクール・ポリスを、と考える。子どもは交通事故から守られるという受身の姿勢だけではいけないと考える。子どもも交通安全を推進する立場にならないと、交通道德のモラルが育ちにくいと思う。躰(しつけ)という字は国字であるが、これは、躰がわが国の風土によくなじんだ幼児教育法であったことを示すものである、と考える。いまは、修身アレルギーから、また心理主義の隆盛ということもあって、躰をあまりやらないようになってきているが、もっと躰を重んずるようにすべきではないであろうか。

明治33年に小学校に入学した78歳の元教員は、当時を回想して「教育はすべてが硬教育であり、『スベシ』・『ベカラズ』と至上命令であった。『食後直チニ運動スルハ健康ニ害アリ、ヨロシク是レヲ慎ムベシ』等々……、食事直後の運動を禁止した条文だけは、妙に頭に残っていて、いまだに私の生活の知恵になっているから、まんざら悪いものだったとも言い切れない。』³⁸⁾としている。硬教育のよさも見直すべき面があろう。交通安全教育などでは、特に厳しくすべきところは徹底して厳しく教えるべきであろう。

おどかし法(scare technique)という方法がある。「ショック療法」とか「ワクチン療法」とかいてもよいであろう。この方法は実際の場面で体験させ(軽い怪我をすることなども含む)、子どもに身体でおぼえさせようとするものである。実物教育、経験主義学習である。園庭で交通安全“ゴッコ”をやるより、実際の道路で、たとえば園児の死亡事故があったような所で、教える方が効果的であると思われる。園庭での交通安全指導はどうしても緊張感が乏しく、あまり効果は期待できないと思う。おどかし方法はあまり強すぎるとかえって害になり、また行動の変容に対しても効果が少ないといわれる。最小必要のショックを与えることがよいといわれる。また、頻繁にこの方法を用いると耐性ができ、行動を変容させる効果が少なくなってしまう。

大田区立糀谷保育園長らの手で、昭和47年に「とらっくらっく」、49年にはバイロロジーの波に合わせて「じてんしゃりんりん」という3歳児向けの絵本ができています。大田区では、安全教育は3歳になった時点から、という考え方で、3歳児検診を利用して、各保健所でこの絵本を配っている。このように、その地域社会の現場の実践を踏まえた交通安全読本・絵本が、その地域社会に住むおとなたちや子どもたちに配られるのがよい。安全教育はその地域のニードとして出てきたものを土台にして実施されないと、単なる知識の段階で終り、実践(行動への変容)に至らないと考える。

わが国の交通安全読本は、道路の横断の仕方など交通ルールについてのものが多いが、次に紹介する米国の6～7歳を対象とする読本³⁹⁾は、車に乗った時のこと、車による犯罪も取り入れている。

まず、車に乗った時であるが、

How Will You Keep Safe in a Car ?

Suppose you are going for a ride in a car, like the boy you see on the next page. (次のページ

に安全ベルトをつけた児童の写真がある。)

You get in the car and take your seat.

Before the car starts, there are some things you should do to keep safe.

What are some safe things to do ?

The answer : Check doors and safety belts.

となっている。歩行者としての立場のみでなく、車に乗っている立場からの安全教育も幼児に対して必要であると考ええる。

次に、車による犯罪の場面であるが、色メガネをかけた中年の紳士が車の窓から両手を差し伸べて、「おいで」をしている、少女が立っている、というカラー写真を添えて、

Will You Go ?

Suppose you are playing outside one day, like the girl.

A man in a car stops and asks if you want to go for a ride.

You do not know the man.

What will you do and say ?

The answer : Say "no" and hurry away.

としている。わが国では、教育内容の清潔さ、無難さを求めるあまり、このような教材は乏しいようである。事故防止のためにも、幼児に対して、もっと現実を教えた方がよいと考える。

日本人の関心領域⁴⁰⁾をみると、交通事故に対する関心は第1位である。しかし、20~24歳の男子でみると第6位である。幼児の交通事故の加害者は若者の場合が多いので、特に中・高校生、24歳以下の青年を対象とした安全教育をもっと推進すべきであろう。また、安全教育は生涯教育で、幼児から社会人に至るまで、一貫した方針と思想で行なわれなければならないと考える。幼児の安全教育が生涯教育の第一歩としてとらえられるべきであろう。幼児に対する交通安全教育は、幼児を交通事故から守ることに終始する消極的安全教育でなく、よい交通道徳を身につけた次代の人物を育てることに主眼をおいたものであるべきであろうと考える。

引用文献

- 1) 神奈川県立教育センター：神奈川県教育史 資料編第一巻、1971、19。
- 2) 厚生統計協会：国民衛生の動向・厚生指針・特集・第3巻・第9号、昭51、72-73。
- 3) 前掲書2)、表19。
- 4) Metropolitan Life Insurance Company: Accidents among pre-school children, Statist. Bull. Metrop. life Insur. Co., 40: 6-8 1959。
- 5) Nemir, A.: The School Health Program, 3ed. W. B. Saunders Co., 1970, 311.
- 6) Florio, A. E., Stafford, G. T.: Safety Education, 3ed. McGraw-Hill, 1969, 163.
- 7) Thygerson, A. L.: Safety, Prentice-Hall, 1972, 3.
- 8) 船津孝行：車社会のインパクト, 教育と医学, Vol. 20, No11, (昭47年11月号)。
- 9) Automotive Safety Foundation: A Resource Curriculum Guide in Driver and Traffic Safety Education, 1970, 75.
- 10) Gordon, J. E.: The Epidemiology Accidents, American Journal of Public Health, XXXIX (April 1949), 504-15.
- 11) Schaplowsky, A. F.: What You Don't Know Can Hurt You, School and College Safety, National Safety Congress Transactions, 1961, 17.
- 12) Kohl W. H.: Can Accidents Be Managed?, Journal of the American Society of Safety Engineers, XIII, No11, (November 1968), 12.
- 13) 前掲書8)
- 14) 三村起一：災害予防の科学的研究, 世界の安全衛生名著全集 No2, 1951, (Heinrich, W. H.: Industrial Accident Prevention, 1935)。
- 15) 大塚博保：交通事故にあいやすい子ども, (伊藤進：子供の事故に備える法, 有斐閣, 昭48, 5)。
- 16) Rado, 1956, (Breckenridge, M. E. et al.: Child Development, W. B. Saunders Co., 1966, 241)。
- 17) Breckenridge, M. E. et al.: Child Development, W. B. Saunders Co., 1966, 241.
- 18) Marcus, I. M. et al.: An Interdisciplinary Approach to Accident Patterns in Children, Monogr. Soc. Res. Child Development, Series 76, 1960, 25.
- 19) Hurlock, E. B.: Child Development, Fifth ed., McGraw-Hill, 1972,
- 20) Manheimer, D. I. & Mellinger, G. D.: Personality Characteristics of the Child Accident Repeater, Child Developm., 1967, 38, 491-513.
- 21) 依田明：幼児の注意能力 (前掲書15, 10)。
- 22) 前掲書21)。
- 23) 前掲書21)。
- 24) Doll, E. A.: The Vineland Social Maturity Scale, 1936.
- 25) Jersild, A. T. et al.: Children's fears, Child Developm. Mongr., 20, 1935.
- 26) 総理府青少年対策本部：昭51年版 青少年白書, 大蔵省印刷局, 昭51, 44-46.
- 27) 田中敬子：地方都市における保育園児の交通認識について, 日本保育学会第18回大会発表, 保育の友, Vol. 13, No11, (1965, 11月), 32-33.
- 28) 末永一男：ドライバーの心理, 教育と医学, Vol. 20, No11, (昭47年11月号)。
- 29) 前掲書21)。
- 30) Byrd, O. E.: Health, 4ed. W. B. Saunders Co., 1966, 376.
- 31) 前掲書27)。
- 32) 前掲書27)。
- 33) 前掲書27)。
- 34) Jacobziner, H.: Accidents —— a major child health problem, J. Pediat., 1955, 46, 419-436.
- 35) 外林大作ほか：心理学辞典, 誠信書房, 1971, 480.
- 36) 小山隆：現代家族の親子関係, 培風館, 昭48, 124-125.
- 37) Auten, J. H.: Traffic Crash Investigation, Charles C. Thomas, 1972, vii.
- 38) 広島平和教育研究所：戦前の教育と私, 朝日新聞社, 昭48, 11.
- 39) Richmond, J. B. et al.: Health and Growth, IT, Scott, Foresman and Co., 1974, 100-112.
- 40) N H K総合放送文化研究所：日本人の関心領域, 至誠堂, 昭48, 30-41.