

## 子どもの交通事故

斉藤良子\*

子どもの事故の特徴、子どもの交通にかかわる諸能力の発達等について分析を行う。そして、最終的には、これらの分析結果に基づいて、交通場面での子どもの安全を図るための対策について検討し、提言をしていきたい。

### Child Traffic Accidents

Ryoko SAITO\*

This study analyzes the characteristics of traffic accidents involving children and the development of their abilities to deal with traffic. Finally, based on these results, it offers some conclusions and recommendations on ways of improving child safety in road traffic.

#### 1. 子どもの交通事故の見直しの必要性

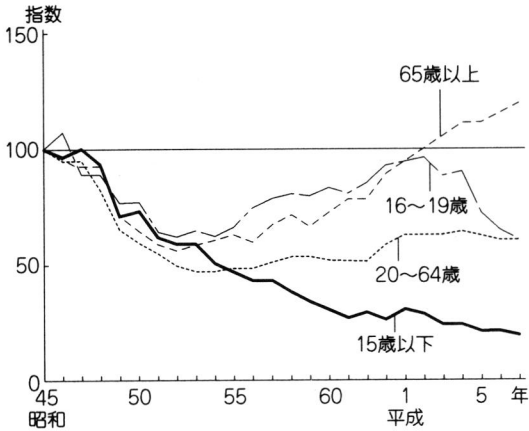
交通事故による死者数は昭和45年以降減少し続けたが、死者数の半減達成を目前に昭和55年以降再び増加し始めた。特に、若者と老人の死者数の増加が著しく、老人の死者数は平成3年には昭和45年を上回った(Fig.1参照)。交通事故の増加傾向の中において、子どもの死者だけは減少し続け、平成7年中の死者数は昭和45年当時の1/5以下にまでなった。子どもの死者の著しい減少という事態を前にすると、ともすれば子どもの事故に対する危機感が薄れ、事故防止に対する努力は薄れがちになる。しかしながら、減少したといっても、その数は例年子どもの不慮の事故死の死因の第一位を占めている<sup>1)</sup>。しかも、出生率の低下による少子化、平均寿命の伸びによる超高齢化といった深刻な問題に直面しているわが国

にとって、毎年数百人と多数の子どもの命が交通事故で奪われることは大問題である。子どもの事故防止は依然として早急な対策が望まれる重大な課題として取り扱われなければならない。

子どもの事故を更に減少させるには、漫然と従来の対策を踏襲していたのでは難しく、より質の高いきめ細かな対策が望まれる。こうした対策は、子どもの特性に関する基本的な理解、子どもの事故の特徴を踏まえないければ実現できない。子どもの事故には近年どのような変化が見られるのか、事故を引き起こしやすくする子どもの身体的・認知的特性とはどのようなものか、どのような交通行動が危険か等に関する知識が必要である。

本稿では、子どもの事故の特徴、子どもの交通にかかわる諸能力の発達等について考察・検討し、それらに基づいて具体的な交通安全対策についての提言をしていきたい。ただし、本稿で対象とする子どもは12歳までに限定した。この時期の子どもは道路利用者として経験が浅く、交通処理能力もかなり未熟で事故の危険度が高く、子どもの事故の8割強を

\* TRS 研究所所長  
Manager,  
Traffic Road and Safety Research Institute  
原稿受理 1996年10月3日



注) 統計資料の都合上、子どもを15歳以下としている。  
資料) 警察庁交通統計より作成。

Fig.1 年齢階層別交通事故死者数の指数の経年変化

占めている。

2. 子どもの交通事故の特徴

子どもの交通事故にはどんな特徴が見られるか、そこから見えてくる今後重点を置くべき対策はいかなるものかについて述べたい。

2-1 状態別事故の発生状況

1) どんな状態で事故に遭っているか

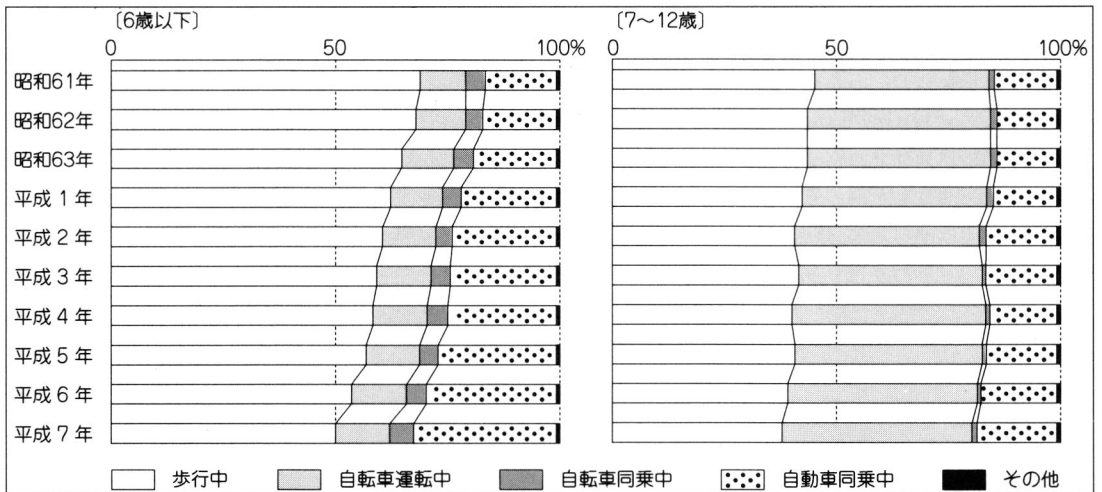
事故時の状態を、歩行中、自転車運転中、自転車同乗中、自動車同乗中、その他に分け、状態別の死傷者率を昭和61年から平成7年の過去10年間にわたって分析した<sup>2)</sup>。その結果を Fig.2 に示した。それによると、6歳以下では歩行者事故が最も多く、7~12歳では歩行中に並んで自転車運転中の事故も多

くなっている。状態別の死傷者率の経年変化をみると、自動車同乗中の幼児の事故の増加の突出が目をつく。昭和61年には、6歳以下の幼児の死傷者の中で自動車同乗中の占める比率は17%にすぎなかった。それが平成7年になると33%にも達する。この比率に自転車同乗中の死傷者の比率を加えると、実に幼児の事故のほぼ4割は車両同乗中の事故で占められていることになる。自動車同乗中の事故は、構成率だけではなく実数でも増加しており、平成7年の死傷者は昭和61年より2,751人も増加している。これらの数字を15年前の昭和57年のものと比較すると、この傾向は一層鮮明となる。15年前のこの比率はわずかに11%にすぎなかった。

2) 自動車同乗中の事故をいかに防ぐか

幼児の自動車同乗中の事故が急増した背景には、近年のわが国での日常生活における自動車依存度の高まりがあげられる。その中であって、当然ながら子どもの自動車での外出機会も増加してきている。10歳までの子どもを持つ母親にアンケートした調査結果<sup>3)</sup>によれば、約半数が1週間に4~5回以上とかなり頻りに子どもを乗せて運転していると回答している。この傾向は今後ますます強くなると予想され、急増している自動車同乗中の事故を防ぐことは、今後子どもの交通安全対策の中でも特に重点を置いてなされなければならない対策となろう。

子どもの自動車同乗中の事故を少なくするためには、当然子どもを自動車に乗せる機会の多い両親、特に運転者としての母親を対象とした子どもを自動車に乗せる時の安全運転についての教育の徹底が必



資料) 警察庁交通統計より作成。

Fig.2 子どもの状態別死傷者数の比率の経年変化

要である。それには、あらゆる機会をとらえて、こうした教育を一人でも多くの母親に何回でも受講してもらうことが大切である。例えば、免許取得時、免許更新時、子どもの交通安全教室、出産時の母親学級、3歳児検診など、母親が集まる場所ならどこでも可能性が考えられる。

また、同乗した子どもの被害を軽減するチャイルドシートやシートベルト等の保護装置の着用の強化も重要である。現状ではチャイルドシートの着用率はかなり低く、総務庁資料<sup>4)</sup>によると、わずか7.7%にすぎない。チャイルドシート等の保護装置の着用を高めるには、運転者、特に母親の運転者としての意識を啓蒙する教育・キャンペーンがなされなければならないが、これと同時に、法による義務化の面からの検討も必要であろう。

## 2-2 時間帯別、道路種別事故の発生状況

### 1) いつ、どんな道路で事故は起きているか

事故の発生時間帯別の子どもの死傷者率を平成7年統計<sup>2)</sup>より見てみる。それによると、幼児、小学生とも事故発生のピーク時間帯は午後2時から午後4時の2時間で、次いで事故が多いのは午後4時から6時の2時間となっている。この午後の4時間に事故が集中する傾向は幼児より小学生でより顕著である。全死傷者に占めるこの時間帯の死傷者率は、幼児で46%、小学生で61%となっている。

道路種別に子どもの事故発生率を平成7年警視庁の交通統計<sup>5)</sup>より見てみる。それによると、幼児の裏通りでの事故発生率は86%(内、生活道路の発生率38%)、小学生では79%(内、生活道路30%)となっており、子どもの事故のほとんどは裏通りで発生している。

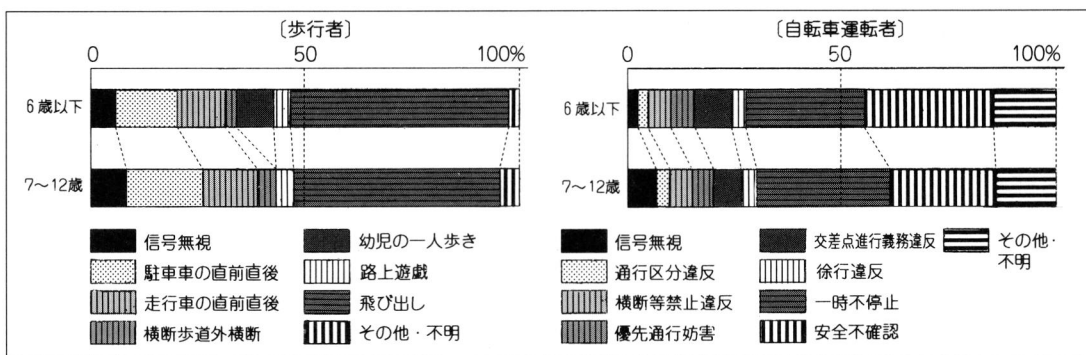
### 2) 裏通りの事故をいかに防ぐか

なぜ午後の裏通りでの子どもの事故発生が高いかは、子どもの裏通りでの交通行動からうかがえる。裏通りでの交通行動を調べると<sup>6)</sup>、歩行者や自転車運転者は交通規制、交通規則、安全施設に規定されない自由かってな動きをしている。横断歩道、歩道(路側帯)等の利用率は極端に低下し、道路横断時の安全確認はほとんど実行されていない。この傾向は、時間交通量が100台以下といった車の通りのほとんどない生活道路で顕著となっている。また、裏通りは子どもにとって、特に遊び場の少ない都市の子どもにとっての格好の遊び場となっている<sup>7)</sup>。学校から帰宅後の昼下がりの裏通りでは実に多くの子どもたちがさまざまな遊びに興じている。

子どもの事故が多発し、事故の潜在危険が多くある裏通りでの交通安全対策についても今後強力に推進されなければならない。それには、裏通り走行の危険、どんな点に注意を払って運転すれば良いかを運転者に徹底教育することがまず必要である。それと同時に行政による、裏通りを走行する自動車を可能な限り排除する対策や走行速度を低く抑える対策も行われなければならない。従来から実施されているこうした対策として、歩行者用道路規制、一方通行規制、意図的に車が走りにくい道路環境を作り出す等の対策がある。これらの対策を子どもを対象に実施する上で問題点や考慮しなければならない点について以下に指摘したい。

まず、一方通行規制による車両の制限は、裏通りへの車両の侵入を減らすのに有効であるが、比較的広幅員の直線路に一方通行規制をひけば、速度が出やすくなって危険が増すことにもなる。裏通りにおける子どもの事故防止の最も有効な対策は、速度を落させる対策<sup>8)</sup>であることを考えれば、速度が高まることがいかに危険かは想像に難くない。また、曜日や時間を限定した歩行者用道路規制は、子どもの事故が特定時間に集中発生していることからすれば、子どもの事故の危険時間帯の自動車交通を排除するのに有効である。ところが、子どもにとって曜日や時間で道路利用が変更することを理解するのは難しい。複雑な曜日や時間規制による歩行者道路への変更は、子どもに混乱や誤解を招き、かえって危険となり得る。また、意図的に速度を抑える道路環境作りは、歩車共存を目指した画期的な対策であるが、街作りや道路建設の段階からの計画が必要で、現在ある裏通りでそのまま実現はできない。そして、この対策はどちらかといえば商店街を中心とした街の活性化を目的として実施されている場合が多い。今後子どもが安全に遊べることを意図した街作りもなされるべきであろう。

裏通りでの子どもの事故を減らすには、子どもが安全に遊べる公園等の空間を多く設ける努力もまた重要となる。子どもが遊べる空間は現状ではまだまだ不足している。幼児用の遊び場として、少なくともその行動圏の100m以内に1ヶ所、小学生用としてその行動圏250m以内に1ヶ所は必要である。遊び場を作る際には、子どもの行動圏以外にも、子どもがどのような遊びを好むかを把握し、遊び場の規模、配置する遊具、運用形態等について配慮せねばならない。また、幹線道路の存在等子どもが遊び場



資料) 警察庁平成7年交通統計より作成。

Fig.3 第一当事者の歩行者・自転車運転者の年齢階層別、違反種別事故発生率

へ行くのを疎外する要因がないかについての配慮も必要である。これらの配慮を欠けば、せっかく遊び場を作っても意図したようには子どもが利用してくれないことにもなりかねない。

2-3 違反種別事故の発生状況

1) どんな違反をしているか

子どもに第一責任がある事故で、子どもがどのような違反を犯していたかについて平成7年統計<sup>2)</sup>より見てみる。歩行者と自転車事故それぞれについて分析した結果を Fig.3 に示した。まず歩行者として最も多い違反は、6歳以下、7~12歳とも飛び出しで、次いで車両の直前・直後横断となっており、この2種の違反で全違反の8割近くを占めている。次いで自転車運転者について見ると、両年齢階層とも最も多い違反は、歩行者の飛び出しに相当する一時不停止と安全不確認となっている。この2種の違反で全違反の半数以上を占めている。また、歩行者、自転車運転者のいずれでも、6歳以下に比べ7~12歳で比較的多い違反は信号無視である。

2) 車の陰からの飛び出しをいかに防ぐか

この項では、事故を起こした子どもの歩行者、自転車運転者に多く見られた違反の中から、車両の直前・直後横断とその防止策に焦点を当て論じたい。最も違反が多かった飛び出し事故や年長児が多かった信号無視については、次節の子どもの認知的能力や交通行動の項で触れたい。

車両の直前・直後横断事故が子どもに多いのは、子どもの身体的特徴と深くかかわっている。子どもは身体が小さく、交通場面では運転者にとって目立ちにくい存在であり、車の陰にいれば子どもの姿はまったく見えなくなってしまう。またこれは子どもの視点を低くし、視界を狭ぼめることにもなる。車

両の陰から走行してくる車は、いくら確認しても発見できない。実際に駐車車両の事故の危険度を測定した研究結果では、子どもが駐車車両付近を横断した場合の事故の遭遇危険度はそれらのない場所を横断した場合の19倍とたいへん高い<sup>9)</sup>。

この種の事故を防ぐには、子どもへの教育、運転者への教育、行政の対応等多方面からなされなければならない。

まず子どもへの教育としては、止まっている車でもその付近には危険がいっぱいあることを認識させ、こうした車の付近では遊ばない、道路を渡らないことを徹底指導する必要がある。

また、運転者に対しては、

- ・子どもの飛び出しが起きやすい付近一遊び場、学校、横断歩道・交差点付近には絶対駐車しない
- ・駐停車両付近を走行する時はその陰にいる見えない子どもの飛び出しに備え低速走行する
- ・降車時の車の陰からの飛び出しに注意

などについて徹底教育しなければならない。特に車からの降車時は要注意である。車の陰からの飛び出し事故の多くは、子どもが降車した車そのものが視界を妨害している<sup>10)</sup>。

最後に行政は、当然、子どもの事故の危険度の高い付近での駐車車両の徹底排除に勤めなければならない。

車の陰からの飛び出し事故を防ぐには、これら多方面からの対策が必要となるが、子どもの認知的能力の限界を考えれば、子どもの行動改善に期待するより、運転者教育と行政の対応により多くの期待がかけられなければならない。

2-4 通行目的別事故の発生状況

1) どんな目的で外出していたか

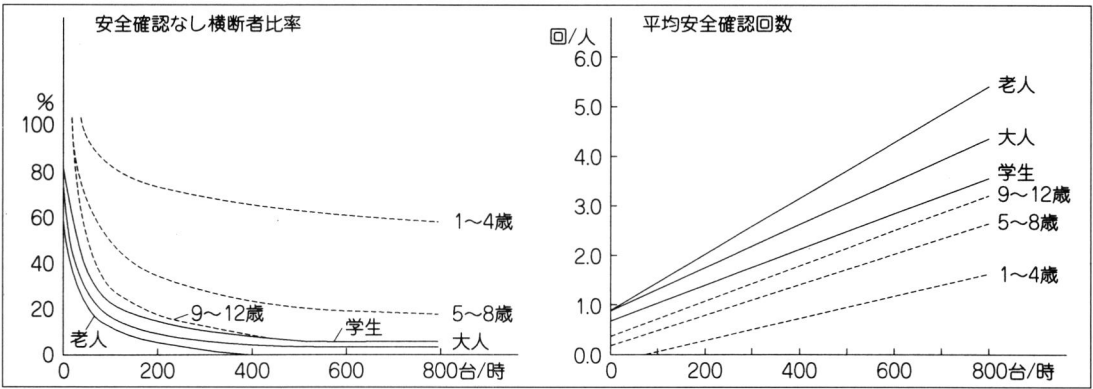


Fig.4 無信号交差点付近横断と安全確認行動<sup>11)</sup>

平成7年統計<sup>2)</sup>より歩行者の死傷者についてのみ、事故時の通行目的を見ても。幼児で多いのは、遊戯(30%)、買い物(20%)、散歩(19%)である。小学生では、通学(35%)、遊戯(15%)、買い物(14%)の順で多くなっている。幼児の事故の多くは遊びの時に起きているのに対し、小学生では通学時の事故が多いが目につく。しかも、小学生の通学時の事故は近年増加傾向にある。警察庁統計<sup>2)</sup>より過去10年間の歩行者事故に占める通学時の事故の比率の変化を見たところ、わずかではあるが毎年増加しており、10年間で6%の増加である。通学時の事故は実数で見ても増加しており、10年前より200件程多くなっている。更にさかのぼって15年前の数字と比べてみると、その比率は12%の増加である。

## 2) 通学中の事故をいかに防ぐか

小学生の通学中の事故が増加している背景として次のような推測ができよう。昭和40年代のいわゆる第一次交通戦争の頃は、子どもの事故が異常に多かったため、行政側、親の危機意識が強く、子どもへの安全管理は現在より徹底して行われていた。特に、子どもの登下校に対しては、通学路での交通指導員の配置、親や教師による街頭指導が多く地域で、多くの学校で実施されていた。しかし、現在は事故の多い老人への対策に人員が割かれたり、事故への危機意識の希薄さからか、登下校時の児童の保護・管理対策が手薄になってきているのではないかとと思われる。しかし、いくら件数は減ってきているとはいえ、小学生の歩行者事故の1/3弱が通学中に起きているという現実から目をそらすわけにはいかない。

通学中の事故を防止するには、児童への教育も大切であるが、やはり児童の保護・監督に責任のある行政、保護者側の対応が大事となる。児童の通学場

所の再点検を行い、危険箇所については早急に対策を講じなければならない。

## 3. 子どもの交通処理能力

交通場面において安全に行動するためには、実にさまざまな認知的能力、運動能力が必要とされる。子どもはこうした交通処理能力をどの程度持ち合わせているのか、その交通行動にはどんな特徴が見られるか、どんな行動が事故をまねきやすくしているかについて見ていきたい。さらには、こうした子どもの特徴を踏まえ、子どもを安全に管理するためには何をなさなければならないか、子どもの危険な行動を改善するにはどのように教育していかなければならないかについて検討してみたい。

### 3-1 安全確認と危険回避能力の発達

#### 1) 安全確認行為の発達

道路を安全に利用するために不可欠で最も基本的な行為は、安全確認をすることである。これは、歩行者、自転車運転者、自動車運転者いずれの立場でも変わることはない。事故のほとんどは、道路利用者の一方、もしくはすべての側で安全確認行動を欠いていた、あるいは不適切であったために生じたとも言える。子どもは年齢発達とともにどのように安全確認行動を獲得していくのであろうか。

この点について、無信号の道路横断時の歩行者、自転車運転者の行動観察の結果<sup>11)</sup>から見ていきたい(Fig.4参照)。図中の安全確認回数は、道路を横断する際に車の来る方向に頭を動かした回数として測定したものである。左図から全く安全確認をせずに道を渡り終えた人の比率を見ると、4歳以下の幼児では70%を超えている。9~12歳児になるとこの比率はほぼ大人並みの水準に達している。また、右図か

ら道路横断時の平均安全確認回数について見ると、年齢とともに増加しているのがわかるが、9～12歳児でもその程度は大人の水準に達していない。特に、交通量が多い道路ほど大人との開きが大きくなっていく。このことは、小学校高学年児でさえ、交通の激しい道路で車と車の空きを見て適確に横断することは難しいことを示している。

2) 危険回避能力の発達

子ども、特に、男の子は生来スピードに対する強いあこがれをもっている。幼い頃から玩具の自動車、自転車、一輪車、スケートボード、ローラースケート等々と、次々とスピードのでる乗り物に乗って遊ぶ。道路上でもこのスピード嗜好は多くの機会に発揮され、全力で道を駆け抜ける子どもの姿をよく見かける。子どもの道路横断行動を観察した結果では、5～8歳の男子の3人に1人は道路を走って渡っている<sup>6)</sup>。また、大人に比べはるかに多くの子どもたちが、高速で自転車を運転している<sup>12)</sup>。

道路上で危険に遭遇した際、それを回避するには、スピードが高いほどより素早い対応が要求される。しかし、交通処理能力が未熟で、しかも交通体験が少ない子どもは、スピードに伴う高度な危険回避能力を持ち合わせていない。幼児期の走技能は極めて未熟なままであり、4歳頃まではまっすぐ走ることさえままならない。走っていて止まりたい時に止まるのはさらに難しい。「ヨーイドン」の合図で走りだし、「止まれ」の合図で止まるという課題を行わせた実験結果<sup>13)</sup>によると、3歳児の5人のうち4人までが、止まろうとしてから実際に止まれるまでに実に4歩以上を要している。6歳児でようやく早く止まることができるようになるが、事故になりそうといった極度に緊迫した状況下では、さらに年長にならなければ達成できない。また、子どもにとっては、自転車に乗っていて止まることはさらに難しい課題である。子どもに緊急停止行動をさせた実験結果<sup>14)</sup>によると、この課題が達成できるのは中学生になってからである。小学校高学年生では3割程度しかできていない。

危険に遭遇した時迅速に止まることができない子どもたちが、道路上でスピードを出すことはいかに危険か想像に難くない。概して男子の方が、女子よりも事故に遭う危険度は高くなっているが<sup>15)</sup>、その原因の一つとして男子が道路でよく走る、自転車での高速運転をよくすることが指摘できよう。

3) 飛び出し事故と交通教育

Table 1 教授内容、教育手法、子どもの年齢別、行動変容の有無<sup>16)</sup>

教授内容	年齢	実際道路での訓練の有無	行動変容の有無	研究者
縁石での停止	6	○	○	Sandels
	～12	○	○	Reading
	5～8	×	×	Fisk
	6	×	×	Nummenmaa
	5～9	×	○ (モデリング法)	Dueker
	2～3	○	○	Limbourg
左右確認	5～12	×	×	Cyster
	5～9	×	○ (モデリング法)	Dueker
	5～8	×	×	Fisk
	4	○	○	Limbourg
	6	×	×	Nummenmaa
	6	○	○	Nummenmaa
	～12	○	○	Reading
	6	○	○	Sandels
	4	×	×	Schioldborg
	後方確認	6～7	×	×
6		×	×	(半数)
6		○	○	Nummenmaa
6		○	○	Nummenmaa
4		×	×	Sandels Schioldborg

このように子どもの安全確認をする能力、走技能は極めて未熟である。このことから考えれば子どもは事故に遭いやすく、しかも飛び出し事故が多いのは当然のことと言える。では、それらの能力が十分発達する一定年齢に達するまで、子どもの飛びだし事故が多いのも仕方がないことなのであろうか。それとも、発達年齢以前に飛び出し事故を起こしやすくする行動を改善することが可能であろうか。

この点について、子どもに歩行、道路横断行動を訓練した教育実験を総括した結果<sup>16)</sup>から見てみたい。これらの教育実験の中から、「縁石での停止」「左右確認」「後方確認」行動の訓練をした成果についてまとめたものを Table 1 に示した。表からは停止や確認行動を教育できるか否かを決定するのは、驚くべきことに教育対象者の年齢というより、むしろ教育手法であることが読み取れる。教育効果が最も高かったのは、実際道路で訓練を行った場合である。例えば、Nummenmaa<sup>17)</sup>はフィルムを見せ、横断教育を行っているが、その結果では6歳児に「縁石での停止」を訓練するのは困難であると指摘している。ところが、同じ教育課題を Limbourg<sup>18)</sup>が実際に

路で訓練したところ、2～3歳児でも教育可能であるという結果を得ている。実際道路で訓練しないにもかかわらず行動変容が可能であったのは、モデリング法といわれる学習理論を取り入れ訓練したDueker<sup>19)</sup>の結果のみである。

課題に応じ効果的な教育手法を選べば、低年齢児にも交通場面での安全な行動を身につけさせることが可能であることを示した上述の結果は、交通安全教育が子どもの安全に果たす役割がいかに大きいかを示唆している。教育が担ったその役割を十分発揮するには、教育終了後には必ず効果測定を実施し、より効果的な教育方法を開発する努力が絶えずなされなければならない。

### 3-2 視覚的能力の発達と情動

#### 1) 視覚的能力の発達

視覚的能力は、その発達の初期においては、情動と未分化であるという特徴を持っている。この特徴は、当然、交通の中で安全に行動するために必要不可欠な安全確認行動にも表われている。交通場面での観察調査<sup>6)</sup>でも、道路を渡る時の安全確認行動が、その時の心のありかでかなり左右されることを見出している。例えば、遊びや買い物で出かけた時、子どもの心はこれから待ち受ける楽しいことへと向かい、目の前の道を渡る際の安全確認は忘れられがちになっている。また、大人と出かけた時の幼児は、大人にすっかり頼り切ってしまい、安全確認がかなり少なくなる。これらの場面での安全確認の減少による危険の増大は、事故の発生状況にも表われている。遊びや買い物で外出した時の事故率は、他の目的のそれに比べ高くなっている。また、大人が同伴しても子どもの事故率は期待ほど低下していない<sup>9)</sup>。

子どもの「見る」行為は、時々気分だけでなく、子どもの性格によっても強く影響を受ける。例えば、幼児の視力は情緒の安定・不安定によって変動がみられる<sup>20)</sup>。情緒不安定な幼児の視力は、情緒の安定した幼児に比べ概して低く、しかも、日によりかなり異なる値を示す。また、交通事故体験児の性格の特徴として、情緒不安定、社会的不適応、攻撃性等の性格要素を抽出した研究結果が多くみられた<sup>15)</sup>が、これらの性格要素が道路での確認に影響を与え、安全確認を不安定にしているためであろう。

#### 2) 子どもの心の安定化と事故防止

子どもの「見る」こと、安全確認行動は、悲しい、楽しい、不満、驚きといった心の動きに強く支配されている。一時的なものであろうと、性格のような

恒常的なものであろうと、子どもの心が不安定であることは、安全確認の低下、もしくは、欠落を招き、子どもを事故に遭いやすい危険な状態へ陥らせることとなる。子どもの事故を見ると、同伴者、特に母親が何気なく行った言動（急ぐようせかす、先になって歩く等）が、子どもの心を不安定にし、飛び出したいという衝動を起こさせ、結果、飛び出し事故となったものが多くみられる<sup>10)</sup>。

子どもが交通の中で安全に行動できるようにするには、子どもの心を乱さぬ配慮が重要となる。また、健全な家庭生活の中で、豊かな心を育み、思いやりのある情緒の安定した子どもに育てることが、結局、道路で飛び出さない子どもを育成することにもなる。

### 3-3 交通用語の理解度

#### 1) 空間指示語の理解度

交通安全教育においては、上下、前後、左右といった空間指示語の理解を前提に進められることが多くある。しかし、子どもがこれらの言葉を理解することは難しい。

幼い頃はこれら空間指示語を自分の身体との関係で理解する。自分の頭の上が上、胸の方が前といった具合に。これらの語は、上下、前後、左右の順で次第に理解されていく。最も理解が困難である左右の理解は、初め自分の右手・左手を理解し（5～8歳）、その後向かい合った人の右手・左手が理解（8～11歳）できるようになる。

教育にあたっては、空間指示語の自己中心的理解の仕方を配慮して教育する必要がある。こうした配慮を欠けば、子どもをかえって混乱させることにもなる。例えば、道路での安全確認の仕方を子どもに向かい合って実演して見せる映画を見た後、子どもは誤った左右理解をすることになったという調査結果<sup>21)</sup>もある。

#### 2) 「言える」と「やれる」こと

子どもが交通の約束事を正しく言えても、必ずしもそれを実際にやれることにならない。子どもは意味もわからずにただオウムのように言われたことをそのまま言っているだけなのである。

信号の意味を幼稚園児に尋ねると、ほとんど全員が、大人に教えられたとおり、「赤は止まれ、黄色は注意、青は進め」と答えられる。しかし、このように答えられたからといって、信号機のある場所を正しく信号に従って渡れるとは限らない。主道路と従道路に信号の付いた模型の交差点を人形で横断させる課題を行わせたところ<sup>22)</sup>、正しくできたのは信

号の意味が言えた子どもの4人に1人にすぎない。子どもたちの多くは、どこで渡ってよいか、どうやって横断歩道を渡るか、どの信号を見て渡るのかわからない。また、子どもたちにどのようにして道を渡るかと聞くと、ほとんどの子どもは、「右を見て、左を見て、もう一度右を見て渡りましょう」と答える。ところが、このように答えた子どもの多くは、これらの行動を正しく行うことができない。「どこを」「何を」「何のために」見るのかわからずに、ただ単に頭を左右に動かしている場合が多い。

### 3) 抽象的な言葉の理解度

交通教育においては抽象的な言葉が多く使われる。しかし、子どもはそれらの言葉の意味を正しく理解できない。

子どもによく言われる言葉かけに、「注意して」「気をつけて」などがある。これらは抽象的な言葉で、具体的な注意の内容、具体的な行動内容を指示していない。これらの言葉かけをされた子どもの多くは、何に注意するのか、何を気をつけるのか、何が危ないのかわかっていない<sup>23)</sup>。また、危険が迫っている時に使われる「危ない」という言葉も、具体的な行動を示しておらず、わかりにくい。飛び出そうとしている場面で「危ない」と言われた場合、その言葉だけからはその場で止まるのか、それともそのまま素早く道を渡ってしまうのかわからない。

### 4) 交通規則の理解度

交通規則についてもいくつかの段階を経て徐々に理解されていく。学齢前期の子どもは交通規則を自己中心的に捕らえる。交通規則を利用者相互の社会契約で成り立つものとは理解せず、絶対服従すべきもの、絶対の安全を保証するものとして理解する<sup>24)</sup>。こうした理解をする子どもにとっては、青信号で渡りさえすれば、絶対安全であり、安全確認をする必要は全くない。学齢後期の子どもになると、規則の社会契約的側面を理解し、それとともに規則への絶対的尊厳や盲目的服従の姿勢は失せる。この段階になると、極端な場合、自分が守らなくても相手が止まってくれるだろうといった他人依存的な身勝手な考え方もでてくる。事故分析の項でも述べたように小学生で信号無視が多くなるのもこうした規則理解からきているのであろう。

### 5) 実地訓練の重要性

以上見てきたように、子どもの言語理解は、自己中心的であり、限定的である。また、子どもは、言葉で指示されたことを行動に移すこともなかなかで

きない。特に指示する語の抽象性が高いほど難しさは増す。さらに、子どもは「できる」と「できない」ことがわからないまま、「わかった」とか「はい」と答える。教育する側は子どもの返答だけから課題ができるかどうかを判断するのは危険である。

こうした子どもの言語理解の未熟さを考えれば、言語だけに頼った教育には限界がある。実際の現場で何をするのか具体的に子どもに手本を見せ、それを実際にさせる教育がなされなければならない。また、年少の子ども理解の特徴である自己中心的理解から客観的理解に転換する素地を養うためには、幼い頃より交通場面でより多くの体験を積み、常に他者の存在、他者の行動に気づかせることが大事となる。

## 4. 保護者の課題

事故分析、認知的能力、子どもの交通行動等の結果を総合すると、今後子どもの事故を減少させていくには、子どもの行動改善、意識改革も大事であるが、むしろ子どもを取り巻く大人たち、特に保護者の側にこそ、それらが求められるべきであることを示している。では今後、保護者のどのような意識、行動が問題であり、それらをいかに改善していかなければならないかについて述べていきたい。

### 1) 交通行動

子どもは、交通の中で大人たちの言動を見て、それらを真似ながら次第に交通行動を身につけていく。ところが、現実には、大人たちの言動は、子どもの交通行動形成にとって良い方よりむしろ悪い方に影響を与えてしまっている。

子どもの道路横断行動を観察すると、子どもの信号無視や横断歩道外横断などの違反行為は、大人と一緒にの時の方がむしろ多くなっている<sup>6)</sup> (Fig.5 参

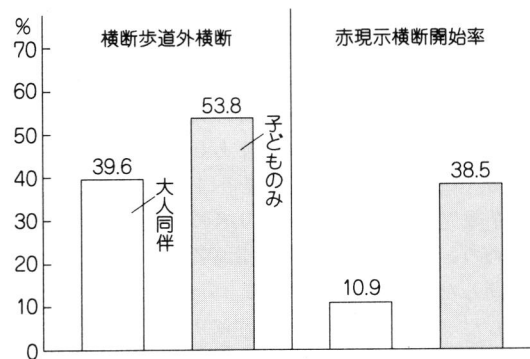


Fig.5 大人同伴の有無別安全施設の違反率<sup>6)</sup>



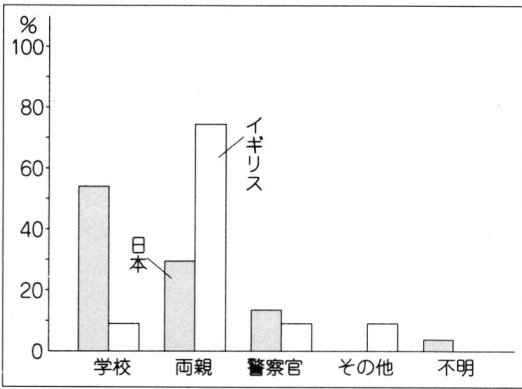


Fig.6 母親の指摘した一番きめのある交通安全教育の指導者<sup>26)</sup>

照)。特に、信号無視でその傾向が強く、大人が同伴した子どもの信号無視をする比率は4倍近くにもはねあがる。また、子どもに同伴した大人は、横断を急ぐあまり、子ども自身に安全確認をさせる余裕を欠き、結果、子どもは安全確認をしなくなる<sup>6)</sup>。

## 2) 子どもの交通能力の理解

母親はわが子の能力を課題に評価しがちである。事故児の母親の多くは、決まって、うちの子はいつも慎重に行動し、言われたことを守り、安全に一人で行動できると安心していただけ、なぜと絶句する<sup>10)</sup>。子どもの交通能力を母親に評価させた調査<sup>25)</sup>でも子どもの実際の能力よりも高い評価をしていることが浮き彫りにされている。実際には子どもは母親の期待通りには行動しないし、行動できない。子どもを信頼することはたいへん良いことではあるが、間違えば死という悲惨な結果にもなりかねない交通に限って言えば、能力以上に過大評価することは危険である。

## 3) 教育者としての意識

大人たちは忙しさのあまり交通場で学び、そこで成長する子どもの存在を忘れがちである。交通の中では、いかなる時も、子どもの教育者としての側面を念頭に置いて行動しなければならない。

ところが、母親の意識には、交通安全教育は教育や交通の専門家が行うべきであるとの考えが根強くある。こうした母親の意識を示すよい例として、5～7歳児を持つ日本とイギリスの母親に、「一番効果のある交通安全教育の指導者は誰か」について質問した結果<sup>26)</sup>を紹介する。Fig.6に母親の回答を示したが、これによると、イギリスの母親はその7割程が両親であると回答している。これに対し、日本の母親の回答のほぼ7割は、学校や警察官を挙げ

ている。

今後は、以上述べたような大人たち、特に保護者の誤った子どもへの認識、誤った自己評価を変えていく努力がなされなければならない。それなくして、子どもを安全に保護すること、事故をさらに減少させること、交通場面で安全に行動できる交通人に育成することは達成できない。まず、大人たちに子どもの姿を見つめ、子どもの真の姿を知ってもらうことから始めることが重要である。

## 参考文献

- 1) 厚生省『人口動態統計』1965年
- 2) 警察庁交通局監修『交通統計』昭和57年版～平成7年版
- 3) トヨタ自動車㈱広報部『ママと子供のセーフティドライブ』1995年
- 4) 総務庁交通安全対策室監修『交通安全家庭読本 一家庭で学ぶ交通安全』日本交通安全教育普及協会、平成8年7月
- 5) 警視庁交通部『警視庁交通年鑑』平成7年版、1995年11月
- 6) 齊藤良子「無信号交差点付近における子どもの歩行者及び自転車乗用者の横断行動に関する研究(II)」科学警察研究所報告交通編、24巻、1号、pp.53～63、1983年
- 7) 藤本浩之助『子どもの遊び空間』NHKブックス、昭和50年
- 8) 日本交通管理技術協会『子供の行動特性に基づいた住宅地域における安全施策』1980年
- 9) 齊藤良子「交通場面における子どもの行動特性」『自動車管理』9巻3号、pp.8～12、1982年
- 10) 齊藤良子「とび出し事故」『人と車』20巻11号、pp.20～23、1984年
- 11) 齊藤良子「無信号交差点付近における子どもの歩行者及び自転車乗用者の横断行動に関する研究」科学警察研究所報告交通編、23巻1号、pp.55～64、1982年
- 12) 齊藤良子「自転車運転者の運行動態」科学警察研究所報告交通編、30巻1号、pp.109～114、1982年
- 13) 池田裕恵「幼児期における身体認識の発達について」日本体育学会発表、1974年
- 14) 金杉弘「身体にあった自転車の理論及びその実証的研究」『安全教育』日本交通安全教育普及協会

- 15) 日本自動車工業会交通対策委員会『子どもの道路横断行動からみた交通安全対策に関する研究報告書』昭和58年
- 16) 斉藤良子「教育手法が子どもの交通安全教育に与える影響」科学警察研究所報告交通編、26巻1号、pp.96~102、1985年
- 17) Nummenmaa T. and Syvänen M.:A Film as a Medium of Children's Traffic Teaching, An Experiment Report 49, University of Tampere, 1970
- 18) Limbourg M. and Gerber D.:Das Tübinger Elterntrainings programm für Strassenwesen, Köln, 1981
- 19) Dueker R.:Threat Detection Training Programs for Child Pedestrian Safety, Volumes I and II, Nat. Highway Traffic Safty Admin., Washington, 1975
- 20) 上村恭夫・湖崎克『小児眼科トピックス』金原出版、1966年
- 21) Pease K.and Preston B.:Road safety education for young children. Br. Journ. of Educat. Psychol. , pp.303~313, 1967
- 22) 斉藤良子「道路模型による幼児の交通規則の理解」科学警察研究所報告交通編、28巻1号、pp.37~49、1987年
- 23) 斉藤良子「交通用語についての子どもの理解に関する研究」科学警察研究所報告交通編、19巻1号、pp.20~29、1978年
- 24) 斉藤良子「子どもの交通規則に対する意識の発達」科学警察研究所報告交通編、16巻1号、pp.26~33、1975年
- 25) Judy Sadler:Children and road safety, a survey amongst mothers, Office of Population Censuses and Surveys, Social Survey Devison, 1972
- 26) 日本自動車工業会交通対策委員会『子どもの交通に関する理解および行動の研究報告書』昭和51年