

「持続可能な開発のための教育(ESD)」
を通じた安全教育の実現に関する研究

報告書

平成25年3月

研究委員会の構成

総括 (Project Leader: PL) :

上智大学総合人間科学部・准教授

北村友人 (教育学)

メンバー :

横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院・教授

中村文彦 (都市交通計画)

東京女子大学現代教養学部・准教授

二村真理子 (環境経済学)

大阪市立大学大学院工学研究科・専任講師

吉田長裕 (交通工学)

帝塚山大学心理福祉学部・教授

蓮花一己 (交通心理学)

特別研究員 :

警視庁交通部交通総務課・交通安全担当管理官

吉田知成

警視庁交通部交通総務課・交通安全教育企画係長

金子賢司

本田技研工業株式会社安全普及本部・主幹

中西 盟

*許可なく転載を禁じます

目 次

| | |
|---|----|
| 序 章 研究の概要 | 1 |
| 1. 本研究の目的 | 1 |
| 2. 本研究の概要 | 1 |
| 3. 研究プロジェクト・チームの構成 | 3 |
| 第1章 概念枠組みの整理 | 5 |
| 1. 安全教育 (safety education) | 5 |
| 2. 持続可能な開発のための教育 (Education for Sustainable Development: ESD) | 7 |
| 3. ESD概念にもとづく安全教育 | 9 |
| 4. 本研究での取り組み | 9 |
| 第2章 「安全教育」に関する意識調査 | 13 |
| 1. 調査概要 | 13 |
| 2. 調査結果 | 14 |
| 3. まとめ－保護者と教員の意識の比較－ | 24 |
| 第3章 子どもの安全をめぐる状況と交通安全事業におけるソフト施策 | 27 |
| 1. 人口動態調査における「不慮の事故」 | 27 |
| 2. 交通事故統計 | 29 |
| 3. 災害共済給付データから見た通学中の事故 | 30 |
| 4. 子どもを被害者とする犯罪発生状況 | 31 |
| 5. 国内外における安全に関わる教育関連施策の実施状況 | 32 |
| 5-1 交通安全事業におけるソフト施策 | 32 |
| 5-2 学校教員を対象とした教育支援活動の事例 | 35 |
| 5-3 通学路の交通安全における取り組み実施事例 | 36 |
| 5-4 海外における交通・安全教育に関する事例 | 36 |
| 第4章 総合的な「安全教育」カリキュラムの検討 | 40 |
| 1. 現職教員によるグループ討論 | 41 |
| 2. 若者たちによる国際ワークショップ | 43 |
| 3. 学校現場との連携－「安全教育プログラム」開発の準備作業－ | 46 |
| 終 章 まとめと今後の課題 | 50 |
| 巻末資料・1 | 51 |
| 巻末資料・2 | 53 |

序 章 研究の概要

1. 本研究の目的

今日、子どもたちを取り巻く環境は大きく変化している。とくに、「安全」と「安心」の観点から子どもたちが置かれている状況をみつめ直すと、交通、犯罪、災害などさまざまな面においてリスクが山積していることがわかる。それらのリスクに対して、子どもたちが十分な対応をすることができるだけの能力を身につけているのか、もし身につけられていないのだとすれば、どのようにすればそうした能力を身につけさせることができるのか。こういった関心から、本研究の構想は始まった。

こうした構想の背景には、2011年3月11日に起こった東日本大震災とその影響を目の当たりにして、公益財団法人国際交通安全学会（IATSS）が立ち上げた特別プロジェクトで積み上げられた議論がある。このIATSS特別プロジェクト「震災危機管理と安全・安心な交通社会の実現に関する総合的研究」では、被災地の復興と新たな地域社会の創造に向けて、さまざまな領域の専門家たちが経験と知見を集結し、復興と再生、そして創造に向けた具体的提言をまとめた。「東日本大震災を踏まえて『しなやかな地域社会の再生と創造を目指して』」と題した同提言のなかで、とくに「提言2：情報の柔軟な管理、アウェアネスの醸成と健康予防」に関して、「情報発信拠点としての『学校』：ユネスコと国連大学との連携で、防災教育にESD概念を導入」することの重要性が強調された。

この提言を受けて、「安心」・「安全」な社会（＝しなやかで、持続可能な社会）を実現するために必要とされる教育（＝安全教育）のあり方について具体的な検証を行うことが、本研究の目的である。とくに、「持続可能な開発のための教育（Education for Sustainable Development: ESD）」と呼ばれる新しい教育の考え方を通して、いかなる「安全教育」を実現すべきであるかについて検証することを目指している。さらに、ESDの理念にもとづき、地域社会を巻き込んだ「安全教育」をデザインするなかで、安心・安全な「まちづくり」のあり方を検討することも、本研究プロジェクトでは目指している。

ちなみに、ここで言う安全教育とは、交通事故や自然災害などの非常時だけでなく、日常生活のなかでも、自らの身を守るための「知識」・「技能」・「態度」を獲得するための教育のことであり、具体的には交通安全教育や防災教育、防犯教育を想定している。こうした安全教育の重要性は、ますます増しているのが現状である。震災による被害だけではなく、通学路での深刻な事故や、子どもたちを狙った誘拐や殺傷事件なども発生しており、子どもの安全と安心を考えることが教育関係者のみならず、社会全体の責務となっている。このような問題意識にもとづき、本研究では安全教育の新しいあり方について考えた。

2. 本研究の概要

本研究は、先述のように2011年度に実施されたIATSS特別プロジェクト「震災危機管理と安全・

安心な交通社会の実現に関する総合的研究」の成果を踏まえ、次の4つの領域における教育のあり方について検証を行った。

- (1) 地域社会の一員としての自覚や公共性を涵養するための市民性教育
- (2) 安心・安全な交通社会のあり方についての理解を深めるための教育（交通計画、都市交通体系、交通安全などの諸領域）
- (3) 災害時への備えを身につけると共に、予想しない事態が生じた際に、しなやかに対応することを可能にするための防災教育
- (4) リスク・コミュニケーション能力を高めるための教育

これらの4領域の基礎となる考え方が、「持続可能な開発のための教育（Education for Sustainable Development: ESD）」である。ESDの詳細については本報告書のなかで概観するが、基本的な考え方としては、問題解決型の教育のなかで参加体験型の学習を行うことで、子どもたちが「自立的対応力」を身につけることを目指している。こうしたESDを通した安全教育のあり方について検証するために、本研究では次の3つの活動に取り組んでいる。

- (1) 理論的研究：「方法」で示した4つの領域に関して、それぞれ理論的な枠組みを構築するための基礎研究を行う。
- (2) 教育内容の開発：理論的研究の成果とIATSSにおける研究の蓄積を活用して、とくに交通安全教育と防災教育を中心に、ESDを通した安全教育のあり方について、具体的な教育内容の開発を行う。
- (3) 学校現場での検証：教育内容の開発や応用のために、国内に構築されている「ユネスコ・スクール」のネットワークを活用する。とくに同ネットワークの活動が盛んな東日本の学校現場において、開発した教育内容の検証を試験的に行う。

ただし、いずれの研究活動も、2012年度の成果として本報告書に示すものは研究途上のものであり、2013年度にも引き続き研究を進めることで、より具体的な成果を上げることが見込まれていることを、予めお断りしておきたい。

より具体的には、安全に関する教育プログラムをESDの概念にもとづき構築するために、今年度は次の作業を行った。

- (1) 安全教育やESDに関する概念枠組みの整理
- (2) 既存の交通安全施策におけるソフト施策に関する調査
- (3) 「安全」ならびに「安全教育」の現状を理解するために、それらに対して保護者や学校関係者がどのような意識をもっているかの調査
- (4) 学校現場と連携して安全教育プログラムの開発をするための準備

以上の作業を行うために、文部科学省、三重県教育委員会、国連教育科学文化機関（ユネスコ）、ユネスコ・アジア文化センター（ACCU）などと連携した（連携内容の詳細については、本報告書のなかで示したい）。

3. 研究プロジェクト・チームの構成

本研究では、「環境」、「経済」、「社会・文化」を多角的に捉える ESD の理念にもとづく安全教育のあり方を検証するために、IATSS が有する交通工学、土木工学、環境学、経済学、心理学、教育学などの諸領域における専門的知見を活かすと共に、それらの学際性を具体的な教育内容の開発にも反映させていくことを目指している。そのため、以下の専門家の方々にプロジェクトのメンバー・特別研究員・オブザーバーとしてご参加いただいた。

総括 (Project Leader: PL) :

上智大学総合人間科学部・准教授 北村友人 (教育学)

メンバー :

横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院・教授 中村文彦 (都市交通計画)
東京女子大学現代教養学部・准教授 二村真理子 (環境経済学)
大阪市立大学大学院工学研究科・専任講師 吉田長裕 (交通工学)
帝塚山大学心理福祉学部・教授 蓮花一己 (交通心理学)

特別研究員 :

警視庁交通部交通総務課・交通安全担当管理官 吉田知成
警視庁交通部交通総務課・交通安全教育企画係長 金子賢司
本田技研工業株式会社安全普及本部・主幹 中西盟

オブザーバー :

警察庁交通企画課・課長補佐 坂倉英一
文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課
安全教育調査官 佐藤浩樹
三重県教育委員会事務局生徒指導課・主幹 加藤富雄

事務局 :

公益財団法人国際交通安全学会事業部 佐伯芳久
公益財団法人国際交通安全学会事業部 佐々淑子

また、小宮信夫・立正大学教授には安全マップの作成に関して、東京都江東区立八名川小学校の手島利夫・校長には安全教育プログラムの開発準備にあたり、丁寧なご指導と多大なご高配を賜った。さらに、国連教育科学文化機関（ユネスコ）とユネスコ・アジア文化センター（ACCU）とも連携してワークショップを開催することができた。これらの関係各位に対し、記して深甚の謝意を表したい。

第1章 概念枠組みの整理

本章では、まず「安全教育」と「持続可能な開発のための教育（ESD）」という本研究の主要テーマについての概念整理を行ったうえで、本研究の対象領域について明確化したい。

1. 安全教育（safety education）

安全教育（safety education）とは、「危険を予測し回避する能力や、他者や社会の安全に貢献できる資質・能力を身に付けさせるための教育」のことを意味する¹。安全教育で扱う領域としては、

(1) 生活安全、(2) 交通安全、(3) 災害安全、を挙げることができる（「生活安全」とは、日常生活のなかで起こる犯罪などに対する安全を意味する）。従来の「安全教育」では、これらの領域が個別に教えられてきたが、子どもたちの生活のなかの「安全」や「安心」を考えるためには、領域横断的な教育を行うことの必要性が、文部科学省・中央教育審議会答申が2008年に出した答申「幼稚園、小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校の学習指導要領等の改善について」で指摘されている。

同答申では、子どもが安全に関する情報を正しく判断し、安全のための行動に結び付けることを可能にするために、身の回りの生活の安全、交通安全、災害に対する総合的な安全教育の充実が必要であると強調している。とくに、「子どもが安全に関する情報を正しく判断し、安全のための行動に結び付けることができるようにすること、すなわち、自他の危険予測・危険回避の能力を身に付けることができるようにする観点から、発達の段階を踏まえつつ、学校の教育活動全体で取り組むことが重要である」と説明したうえで、「安全を確保するためには、自己の心身の状態や行動の仕方に気を付けることを理解させる必要がある」と指摘している。

加えて、こうした安全教育を実現していくためには、学校・家庭・地域の結び付きを深め、社会全体で生活環境を整えていくことが重要であると訴えている。ここでは、安全教育の充実が地域社会の生活環境整備と関連していくことで、「持続可能な社会の構築」に繋がっていると考えられている。

ただし、このような観点から安全教育を充実させていくためには、領域横断的なプログラムを構築することが欠かせない。なぜなら、上述のように安全に関わる領域は、生活・交通・災害といった多岐にわたるからである。また、子どもたちを取り巻く環境に配慮した安全教育を考えることも重要である。現実の生活環境に即して安全のあり方を考えなければ、いくら学校などで適切な行動などについて訓練を行っても、実際に危険な状況に陥ったときに、自らの身を守ることができないという結果にもなり得る。そのためにも、安全教育を計画するにあたっては地域と連携し、保護者

¹ 安全教育の定義については、文部科学省（2012）「学校安全の推進に関する計画」（http://www.mext.go.jp/a_menu/kenko/anken/_icsFiles/afieldfile/2012/05/01/1320286_2.pdf [2013年11月14日閲覧]）ならびに東京都教育委員会（2010）「安全教育プログラム」（<http://www.kyoiku.metro.tokyo.jp/press/22anzenkyoikupro.pdf> [2013年11月14日閲覧]）を参照している。また、本節における安全教育の概念的な整理についても同様である。

や地域住民にも積極的に関与してもらうことを心がけることが必要である。さらには、地域における「まちづくり」のなかに安全の問題を明確に位置づけることも求められる。

こうした留意点に加えて、安全教育を子どもの発達段階や成長過程に応じて計画することも忘れてはならない。子どもの心身の発達や、成長に伴う生活環境の変化に応じて、必要とされる安全教育の内容も異なる。たとえば、小学生に対する交通安全教育について考えると、学校や地域の状況によって条件は異なるが、小学4年生になると自転車の使用頻度が高くなることから、3年生までの歩行行動中心の交通安全教育から自転車行動に関するものへと移行していくが必要になる。こうした子どもの行動様式の変化とともに、心身の発達に応じて、たとえば生活に関する安全教育のなかで、子どもたちを性的暴力の被害から守るための取り組みなども検討しなければならない。

また、中学生になると学区が広がったり、交友関係が広がったりすることで、小学生のころと較べて行動範囲が広がるため、それを踏まえた安全教育を考えなければならない。その際、小学校と中学校が連携するなど、学校段階を越えた協調関係の構築や、学区内の複数校（場合によっては学区を越えた複数校）による協力なども、必要に応じて計画することが求められる。

このように、安全教育のあり方を複眼的・包括的に考えていくことが重要であるにもかかわらず、先述の中央教育審議会の答申（2008年）²でも指摘されている通り、学校安全や安全教育に関する調査研究の蓄積が不十分であり、複合的・包括的な安全教育が客観的な根拠にもとづき開発されてきたとは言い難い状況にある。

その一方、2008年・2009年に改定された学習指導要領のなかで、先述のような「持続可能な社会の構築」の重要性が強調され、そのためにも安心して安全な社会を実現することが欠かせないという認識が少しずつ広まり始めた。そうした議論の一つの出発点は、大阪教育大学附属池田小学校で起こった無差別殺傷事件であり、その他にも子どもが被害者となったさまざまな事件・事故・自然災害が起こるなかで、子どもたちが最低限の知識と行動様式を有することの重要性に思い至ったことにある。とくに、2011年3月11日の東日本大震災と福島第一原発の事故が大きな社会的衝撃を与えるとともに、2011年から2012年にかけては、通学路での痛ましい事故が相次いで起こった。

子どもの安全に対する社会的関心が高まった結果、2012年4月に文部科学省は「学校安全の推進に関する計画」を策定し、すべての学校に対して、危機管理マニュアルを策定することや、教員養成課程での安全教育の充実を求める計画案を作成することを求めた。この学校レベルでの計画については、定期的に成果を検証することが定められている。

こうした安全教育の推進計画を策定するにあたり、とくに東日本大震災では、避難場所が危険であることを子ども自らが判断し、さらに安全な場所に避難した例があるとして、「主体的に行動する態度を育成する教育が必要」と指摘している。そのためには、保健・体育の授業だけでは不十分で、他の教科やホームルーム、特別活動の時間を使うことも考えられると、言及されている。

² 文部科学省・中央教育審議会答申（2008）「幼稚園、小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校の学習指導要領等の改善について」

（http://www.mext.go.jp/component/a_menu/education/detail/_icsFiles/afieldfile/2010/11/29/20080117.pdf [2013年11月14日閲覧]）

また、セーフティープロモーション³の考え方に則り、科学的な根拠に基づいた施策を進め、評価もできる仕組みづくりの重要性が強調されている。とりわけ、学校現場の負担に十分配慮しつつ、学校における事件・事故災害の情報を適切に収集し、その分析にもとづき、将来の事件・事故災害の減少につなげる実証的な取り組みを行っていくことが不可欠であると説明されている。

このように、総合的な安全教育を、学校レベルで推進していくことの重要性は広く認識されているが、実際の学校現場では未だ十分な取り組みが行われているとは言えない。そのため、文部科学省は「学校安全の推進に関する計画」を策定したが、すでに通常の授業以外に学校行事等でもかなりの授業時間数を費やしている多くの学校では、安全教育を新たにカリキュラムに入れ込んでいく余裕はないのが実情である。こうした学校現場の状況を踏まえて、柔軟な安全教育の実施を求めているが、どれだけ実際の取り組みが徹底されるかは、決して見通しが明るいとはいえない。そのため、今後、学校現場での取り組みの状況を継続的に注視していくとともに、行政的にも学校に対する支援を充実していくことが欠かせない。

2. 持続可能な開発のための教育 (Education for Sustainable Development: ESD)

「持続可能な開発のための教育 (ESD)」⁴とは、「個人個人のレベルで地球上の資源の有限性を認識するとともに、自らの考えを持って、新しい社会秩序を作り上げていく、地球的な視野を持つ市民を育成するための教育」である。この概念が提唱されたのは、2001年9月に南アフリカ共和国のヨハネスブルクで開かれた「持続可能な開発に関するサミット」の場であった。このサミットにおいて、日本政府と日本の政策提言・情報発信型のNGOネットワーク「ヨハネスブルグサミット提言フォーラム (JFJ)」が「国連持続可能な開発のための教育の十年 (United Nations Decade of Education for Sustainable Development: UNDESD)」[2005年－2014年]を共同で提案し、2001年12月の国連総会で採択された。

ESDの概念的基盤は、1970年代から深刻化してきた環境問題に対して教育の場からその改善を目指そうとする「環境教育」と、そうした問題意識の高まりを受け1980年代から理論面ならびに実践面において多様な成果を挙げてきた「持続可能性」に関する教育実践の蓄積とから構築されている。そして、ESDを推進することによって「現在および将来世代を含む他者の尊重、相違と多様性の尊重、環境の尊重、資源の尊重といった、『尊重の価値観 (values with respect)』」にもとづき、「その『価値観のセット (a set

³ セーフティープロモーションとは、事故や犯罪被害などを、職種や部門を越えた協働や科学的に評価可能な介入によって予防することである。また、世界保健機関 (WHO) 協力センターの推進する地域単位のセーフティープロモーションの取組と連携した認証活動を行う学校が、インターナショナルセーフティスクール (ISS) として認定されている。

⁴ 本節におけるESDの説明は、基本的に「持続可能な開発のための教育 (ESD) とは？」文部科学省ホームページ (www.mext.go.jp/a_menu/kokusai/jizoku/kyouiku.htm [2013年7月30日閲覧]) にもとづく。

of values)』の理解を推進すること、行動・実践との関連性を高めること」(佐藤、2005、p.8) が期待されている。

ESD には 3 つの視点から 15 項目にわたる戦略的テーマが設定されているが、防災教育のあり方を考える際にも多様な領域のテーマを有機的に連関していくことが重要である (表 1-1 ならびに図 1-1 を参照)。すなわち、持続可能な社会への課題 (環境・貧困・人権・平和・開発…) は非常に複雑であり、表 1-1 と図 1-1 で示すような環境、社会、経済といった異なる領域の諸課題を総合的に扱うことが重要である。

表 1-1. ESD のための 15 の戦略的テーマ

| 視点 | 項目 |
|-------|--|
| 社会・文化 | 人権、平和と人間の安全保障、男女同権、文化の多様性と異文化理解、健康、エイズ問題、ガバナンス |
| 環境 | 自然資源 (水、エネルギー、農業、生物の多様性)、気候変動、農村開発、持続的都市化、災害の防止と軽減 |
| 経済 | 貧困削減、企業の責任と説明能力、市場経済 |

出典：佐藤、2005、p.8

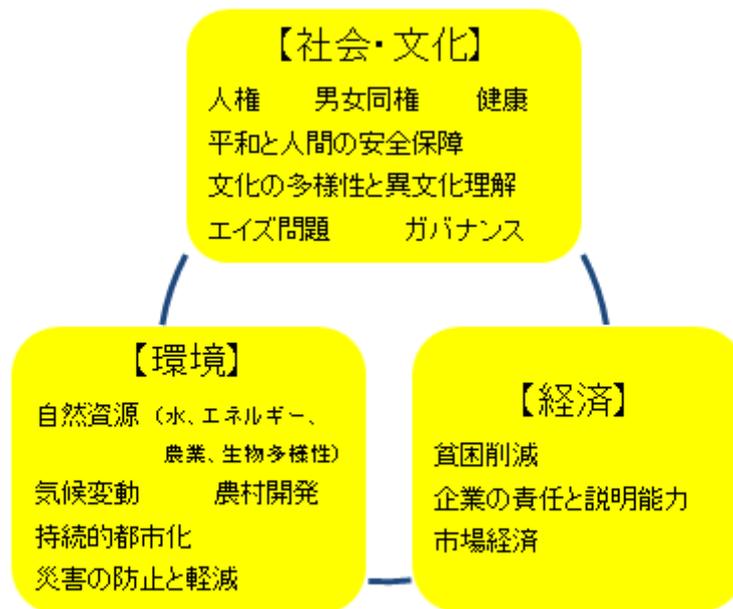


図 1-1. ESD の領域と戦略テーマ

出典：ESD-J ホームページの図を筆者修正

こうした ESD の理念の根底には、世代間衡平、すなわち、「将来の世代が自らのニーズを充足す

る能力を損なうことなく、今日の世代のニーズを満たすような開発」（国連ブルントラント委員会報告書）を実現するという考え方があり。そこでは、現在の豊かさを受け継ぐとともに、より質の高い生活を、次世代を含む人々にもたらししていくという視点を踏まえることが重要になる。

ちなみに、「持続可能な開発（sustainable development）」とは、「民主的で誰もが参加できる社会制度と、社会や環境への影響を考慮した経済制度を保障し、個々の文化の独自性を尊重しながら、人権の擁護、平和の構築、異文化理解の推進、健康の増進、自然資源の維持、災害の防止、貧困の軽減、企業責任の促進などを通じて、公正で豊かな未来を創る営み」のことを指している。こうした営みは、安全で安心な社会を実現するための礎でもあり、安全教育を考える際にも、これらの視点を無視することはできない。

このような考え方にもとづく ESD は、社会の課題と身近な暮らしを結びつけ、新たな価値観や行動を生み出すことで、子どもたちが「自立的対応力」を育むことを目指している⁵。そのためには、「単なる知識習得ではなく、学習者みずからが価値観を見つめ直し、よりよい社会づくりに参画するための力を育む」とともに、「さまざまな持続可能な社会への課題と向き合い、問題解決型の『教育』や『地域の活動』から生まれる、参加体験型の『学び』」を実現することが欠かせない。また、こうした ESD は、学校のみならず、企業、行政、NPO/NGO、社会教育機関など、社会におけるさまざまな立場の人々や組織・機関によって推進される必要がある。

3. ESD 概念にもとづく安全教育

この ESD 概念にもとづく安全教育のあり方を考えることが、本研究の主目的である。なぜ安全教育に ESD 概念を入れ込むことが重要であるのかといえば、先に説明をしたように安全教育を総合的な視点から捉えることが欠かせないためである。そのために、ESD のような総合的・包括的なアプローチを安全教育にも取り入れ、問題発見・問題解決型であり、参加・体験型のプログラムを構築していくことを、本研究では提唱したい。

その際に、安全な「まちづくり」をデザインするとともに、それらについての理解を深めるための教育を行うことも欠かせず、交通工学、都市工学、環境学、経済学といった領域の知見を活かしていくことが求められる。また、危険な場面に遭遇した際や予想しない事態が生じた際に、しなやかに対応することを可能にするために、リスク・コミュニケーション能力やメンタル・コントロール能力を高めるための教育を実施することも必要である。こうした能力を養うためには、心理学、医学、経営学（リスク・マネジメント）などの知見を活用することが欠かせない。さらに、安全で安心な社会のあり方を考えるために、地域社会の一員としての自覚や公共性を涵養するような市民性教育も盛り込むことが重要であり、哲学、政治学、社会学などから得られる知見が参考になるであろう。

こうした ESD 概念にもとづく安全教育を構想するにあたり、本研究では図 1-2 のような枠組みを

⁵ 認定 NPO 法人「持続可能な開発のための教育の 10 年」推進会議（ESD-J）ホームページ（<http://www.esd-j.org/> [2013 年 10 月 9 日閲覧]）を参照のこと。

提案したい。ここで述べたような教育が対象とする領域は、「頭」「身体」「心」の3つの側面から考えることができる。すなわち、「頭」とは、生活・交通・災害などの「安全」に関する知識の習得や、市民性・公共性に関わる問題について考えることである。また、「身体」では、危険な場面に遭遇したり、予想しない事態が起こったりした時に、適切な行動や対処方法をとることができるようになることが期待される。そして、「心」に関しては、「安全」に対する意識を高めるとともに、自分だけではなく他者とも共存することができるような心性を育むことが重要である。そのためには、メンタル・ヘルスに関する教育や、ストレス管理の方法などについても身につけることが期待される。

これらの「頭」「身体」「心」のバランスを考えた教育を充実させるとともに、弱者にとって安全な「まち」のあり方を考え、地域社会と連携した「まちづくり」を推進することが欠かせない。これらの領域における理論的な整理を行ったうえで、領域横断的な教育プログラムを開発することを、本研究では目指している。

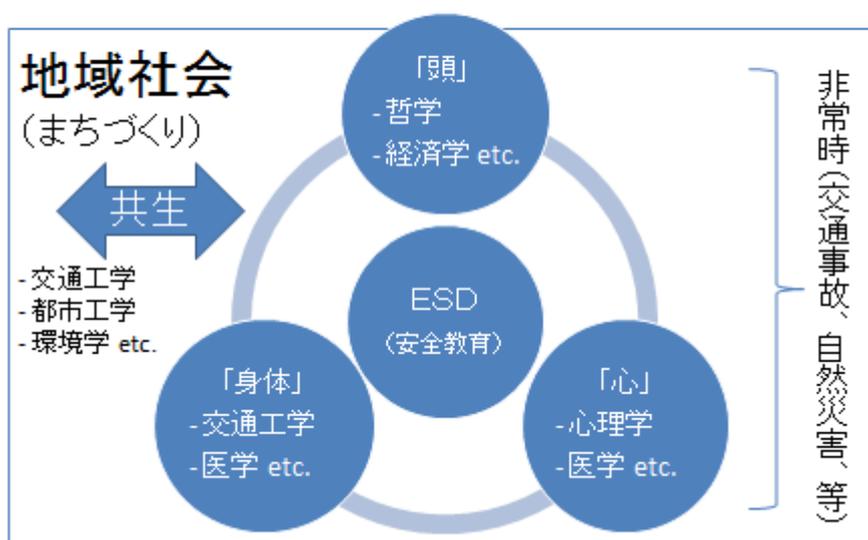


図 1-2. 研究対象とする領域

ここで指摘しておきたいことは、ESDにはそもそも「まちづくり」の媒介として機能することが期待されているという点である。このことを安全教育の文脈で考えると、子どもたちが安心して安全な「まち」のあり方について考えることを促すとともに、地域社会の多様なステークホルダーにも子どもたちのために安心して安全な環境をいかにして構築するかということを考えてもらうことが必要になる。したがって、安全教育を実施する際には、上述のように異なる専門領域の知見を活用するとともに、地域の人々にも積極的に参加してもらうことが求められる。その際、学校を「まちづくり」の中心のひとつとして位置づけることも重要である。

このような ESD 概念にもとづく安全教育は、すでに学校現場等で導入されている従来型の安全教育と重複するものではなく、むしろ従来型の安全教育と相互補完的な教育プログラムとして開発していくものになる。(ここでいう従来型の安全教育とは、学校単独で行うものもあれば、自治体、警察や消防などの公的機関、交通安全協会などの組織、自動車会社や警備会社などの民間企業と連携して行う交通安全教室や防災訓練などのことを意味する。)

安全教育に ESD のアプローチを導入することで、主体的に行動することを子どもたちに促すために、教育手法などを改善することが期待される。それは、問題解決型の「教育」・「地域の活動」から生まれる、参加体験型の「学び」を重視する手法であり、生活・交通・災害に関する問題に対して領域横断的に取り組む教育プログラムの開発である。

4. 本研究での取り組み

ここまで本章で概説した概念枠組みにもとづき、本研究では次のような研究に取り組んできた。まず、交通安全、生活安全(防犯)、災害安全(防災)といった幅広い領域にまたがる安全に関する教育が、学校や家庭においてどのように行われているかを明らかにするとともに、親や教師たちが安全ならびに安全教育に関してどのような意識をもっているかについて知るために、質問紙調査を行った。

次に、子どもを中心とした安全教育に関する状況を理解するために、まず公開されている統計データから非常時の交通と安全に関わる国内状況を整理し、次にこれらに対する対応策のうち、教育に関する実施事例を中心に、国内外の既往成果をレビューした。

これらの調査を通して得られた知見を踏まえつつ、ESD の概念にもとづく「安全教育」のカリキュラム開発の可能性について検討を行った。その結果、包括的な安全教育カリキュラムを開発するには、本研究で行い得る範囲をはるかに凌ぐ膨大な作業が必要になることが予想されるため、実現が困難であるという判断をするに至った。しかしながら、本研究の主たる関心である ESD 概念を安全教育に適用するために、いくつかの具体的な安全教育プログラムを構想することは可能であると考え、実際の小学校・中学校における試験的实施を通して、教育プログラムの適用可能性を検証することにした。そのために、2012 年度の研究では、学校と連携しながら教育プログラム開発の準備作業を行った。最終的には、すでに述べたように、従来型の安全教育と相互補完的な安全教育プログラムを開発するとともに、安全教育を通して地域社会と交流するなかで「まちづくり」のあり方についても発信あるいは提言していくことを目指している。

ちなみに、本研究プロジェクトは公益財団法人国際交通安全学会(IATSS)の研究プロジェクトであるが、このプロジェクトを通して、IATSS ならではの「安全教育」の再定義を試みたいとも考えている。ここでいう IATSS らしさとは、社会におけるモビリティの問題を、安心・安全という視点から捉え直すことを意味する。生活・交通・災害のいずれの領域においても、人や情報が動かなかで、リスクが生じたり、リスクを回避したりすることが可能になる。子どもたちにそういった仕

組みを、実際の生活空間のなかで理解してもらうことが、安全教育において重要であると考えられる。

繰り返し述べているように、本研究の目的は、ESD の理念にもとづき、地域社会を巻き込んだ「安全教育」をデザインするなかで、安心・安全な「まちづくり」のあり方を検討することにある。その際、危険な場面に遭遇したり、事故や震災といった予想しない事態に直面したりした際に、自らの「安全」を確保するための行動や心身のあり方について、子どもたちが考えることを促すことが重要である。とくに、本章でも指摘したように、危険な場面における「振る舞い」の方法を覚えるだけでなく、予想しない事態が起きたときに対応するための能力を育むことが欠かせない。

また、これもすでに本章で指摘したように、学校を地域社会の一つの拠点として捉えるとともに、交通や環境の視点から、安心で安全な「まちづくり」を構想することが期待される。その際、子どもをはじめとする社会的弱者にとって暮らしやすい地域社会のあり方を、当事者である子どもたち自身が考えるような教育プログラムになることが望ましい。（たとえば、まちなかに散在している「死角」について、子どもたち自身がそれらの場所を確認することで、起こり得る危険な状況を想像するとともに、「まちづくり」を通してどのようにそういった場所を改善することができるのかについても考えさせるようなプログラムなどが想定できる。）これらの安全教育プログラムにおいて肝要なことが、ESD で重視される問題解決型・参加体験型の学びを可能にするような教育内容・教育手法である。

さらに、2011 年 3 月 11 日に起こった東日本大震災を受けて、IATSS では特別プロジェクト「震災危機管理と安全・安心な交通社会の実現に関する総合的研究」を立ち上げ、災害時における危機管理のあり方や、災害に対して適応力のある社会の構築などについて、学際的な視点から検討を行った。その結果、社会が Compact-Connected（凝集と連携）、Redundancy（多重の備え）、Resilience（回復力）という 3 つの資質を備えることの重要性を指摘した。そして、それらを手掛かりとしていくつかの提言をまとめたのだが、そうした提言のひとつが「アウェアネスの醸成」の必要性である。とくに、情報発信拠点としての「学校」の重要性を改めて強調するとともに、安全教育のなかで ESD の視点を取り入れていくことで、若い世代のアウェアネスをいかにして醸成していくかということが大切な課題として考えられた⁶。本研究は、こうした提言を踏まえ、ESD の視点を積極的に取り入れていくことで、新しい安全教育のあり方を考えることを目指している。

⁶ IATSS 特別プロジェクトの詳細については、IATSS ホームページ (<http://www.iatss.or.jp/research/specialproject/sp-1.html> [2013 年 10 月 9 日閲覧]) を参照のこと。

第2章 「安全教育」に関する意識調査

本章では、第1章で提示した概念枠組みを踏まえたうえで実施した質問紙調査の結果について報告する。

交通安全、生活安全（防犯）、災害安全（防災）といった幅広い領域にまたがる安全に関する教育が、学校や家庭においてどのように行われているかを明らかにすることが、本調査の目的である。また、親や教師たちが、安全ならびに安全教育に関してどのような意識をもっているかについても探ることを目指している。

1. 調査概要

本調査は、小学生・中学生の子どもをもつ保護者と、学校関係者（＝教員）を対象として、2012年12月に実施した。調査の方法は、まず質問紙を作成したうえで、インターネットを利用して質問紙の配布・回収を行った。その詳細は、以下の通りである。（なお、調査の実施ならびに集計は、調査会社である株式会社クロスマーケティング社に委託した。また、調査対象者は、株式会社クロスマーケティング社にモニター登録している人たちである。）

（1）「保護者」の調査対象者

調査実施期間： 2012年12月3日～2012年12月6日

調査対象者： 小学校1～3年生の保護者 250名、小学校4～6年生の保護者 250名
中学生の保護者 500名

これらの保護者の内、都心部に居住する人が553名、郊外に居住する人が447名
（エリア別の割り振りルールは次の通りである。

- ①都心部：政令指定都市または東京都、中核市の人口ランキング上位100まで
- ②郊外：①に該当しないサンプルすべて

（2）「教員」の調査対象者

調査実施期間： 2012年12月15日～2012年12月17日

調査対象者： 小学校教員 474名、中学校教員 379名、特別支援学校教員 147名

これらの教員の内、都心部に居住する人が407名、郊外に居住する人が593名
（エリア別の割り振りルールは次の通りである。

- ①都心部：政令指定都市または東京都、中核市の人口ランキング上位100まで
- ②郊外：①に該当しないサンプルすべて

(3) 調査項目

以下の各項目について、基本的に選択肢から選んでもらう形式で設問した。実際の質問項目は、巻末資料を参考のこと。

- ① 子どもを取り巻く環境が「安全」であると感じているかどうか。とくに、交通、犯罪、災害など、それぞれ異なる領域に関して、どのように感じているのか。また、どの領域を、最も安全でないと感じているのか。さらに、通学路、学校内のセキュリティ管理、公共施設などの防災対策についても、どのような対応をしているか尋ねた。
- ② 子ども自身は、自らの「安全」についてどのように考えているのか。また、そもそも、親は子どもものこうした関心を知っているのかどうかについて尋ねた。
- ③ 現在、学校で十分な「安全教育」が行われていると感じているかどうか。また、十分でないと感じている場合、どのような点で不十分なのかについて尋ねた。さらに、「安全教育」が実施される頻度は、どの位か。現在の「安全教育」で最も問題である点や、最も欠けている点は何か。家庭に、「安全教育」に関する教材や道具などはあるか、といったことについても尋ねた。
- ④ 「安全教育」は、教科の一環として行われるべきか、教科外の活動として行われるべきか。
- ⑤ 「安全教育」のカリキュラムを構築するとして、どのような問題があるか考えるか。
- ⑥ 現在、家庭で十分な「安全教育」が行われていると感じているかどうか。十分でないと感じている場合、どのような点で不十分なのか。具体的には、「安全教育」が実施される頻度は、どの位か。現在の「安全教育」で最も問題である点や、最も欠けている点は何か。家庭に、「安全教育」に関する教材や道具などはあるか、といった点について尋ねた。
- ⑦ 「安全教育」において最も大切なものは何だと思うか。とくに、知識、技能（スキル）、態度などのなかで、何か最も大切であるか考えるか。
- ⑧ 子どもの「安全」を守るために、行政的な取り組みは十分であると感じるか。また、十分でないと感じている場合、どのような点で不十分なのか。さらに、どのような行政的な取り組みが必要か。
- ⑨ 子どもの「安全」を守るために、地域社会は十分に機能していると感じるか。もし十分でないと感じている場合、どのような点で不十分なのか。どのような機能を向上させることが必要か。

2. 調査結果

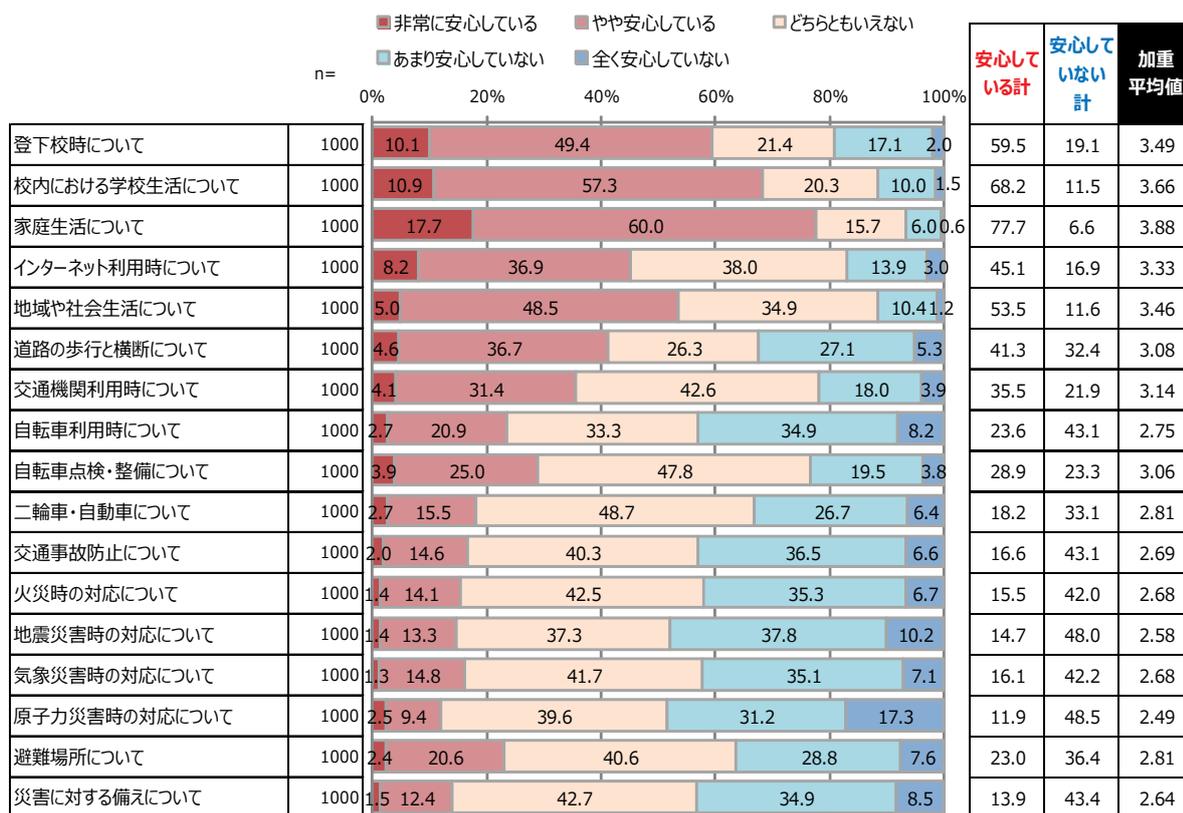
(1) 保護者の意識

上記のように実施した調査結果について、まずは保護者の意識について紹介したい。

子どもを取り巻く環境への安心感は、家庭生活や学校生活などの「生活安全」についての安心感が高いことが窺えた。一方で、火災や地震などの「災害安全」に対する安心感は、ほとんどの項目で1割台と低くなっており、十分な安心感を得られていないことがわかる。とくに、「原子力発電所の事故」に対して不安を感じている割合が約5割に及んでいる。また、「交通安全」に対しても

「生活安全」ほどの安心感はもっておらず、とくに「自転車利用時」「二輪・自動車」「交通事故防止」などに対する安心感が低いことがわかる。

表 2-1 「あなたは、お子様を取り巻く環境についてどのようにお考えですか」という設問への回答



また、子どもの学齢別に親の安心感をみると、中学生の保護者に比べて小学生の保護者の安心感が低い傾向がみられた。とくに、小学校1～3年生の保護者の「地域や社会生活」「道路の歩行と横断」「交通機関利用時」への安心感が低い結果となった。

次に、安全に対する子どもの興味度合いについて、親がどのように認識しているのかについて尋ねた。その結果、安全に対する子どもの興味は、「登下校」「学校生活」「自転車利用時」といった項目で5割に及んでおり、より自分の生活に身近な項目に対して興味を示している傾向にあることがわかる。また、「地震災害時」の49%をはじめ、「災害安全」に対する興味も軒並み高いものとなっている。その一方。「地域や社会生活」「自転車点検・整備」「二輪・自動車」については、いずれも3割台と他の項目に比べて低い。これらは、自分で簡単にできない、もしくは自分が利用しないため、あまり身近なものとして捉えられていないためであると推測される。こうした子ども

の「安全に対する興味」について、以前からどの程度自分の子どもが関心をもっているのか知っていたと回答した保護者は4割程度に留まり、全体の6割近くの親が今回の調査で改めて子どもと話をし初めて知ったということであった。子どもの学齢別でみると、小学校1～3年生の保護者が他の学齢の保護者に比べてやや高い認知率となっている一方、小学校4～6年生の保護者の認知率は3割台と最も低い認知であった。この点については、低学年のうち子どもたちの興味関心に対して保護者がより注意を払う傾向にあるのに対して、学年が上がるにつれ、子どもたちも必ずしも親とのコミュニケーションを密にとるわけではなくなるということが、一つの要因として考えられる。

今回の調査では、「安全教育」には3つの領域（生活安全、交通安全、災害安全）があることを説明したうえで、こうした「安全教育」の内容についてどの程度知っていたかを尋ねたが、3領域をすべて知っているという回答した保護者は全体の1割強に留まった。一方で「安全教育」について十分に「知らなかった」と回答した保護者は半数を超え、3領域のなかでは比較的認知度の高い「交通安全」についても「安全教育」として意識していた保護者の割合は4割弱に留まっている。このことは、保護者にとって安全教育があまり身近なものでないことを示している。

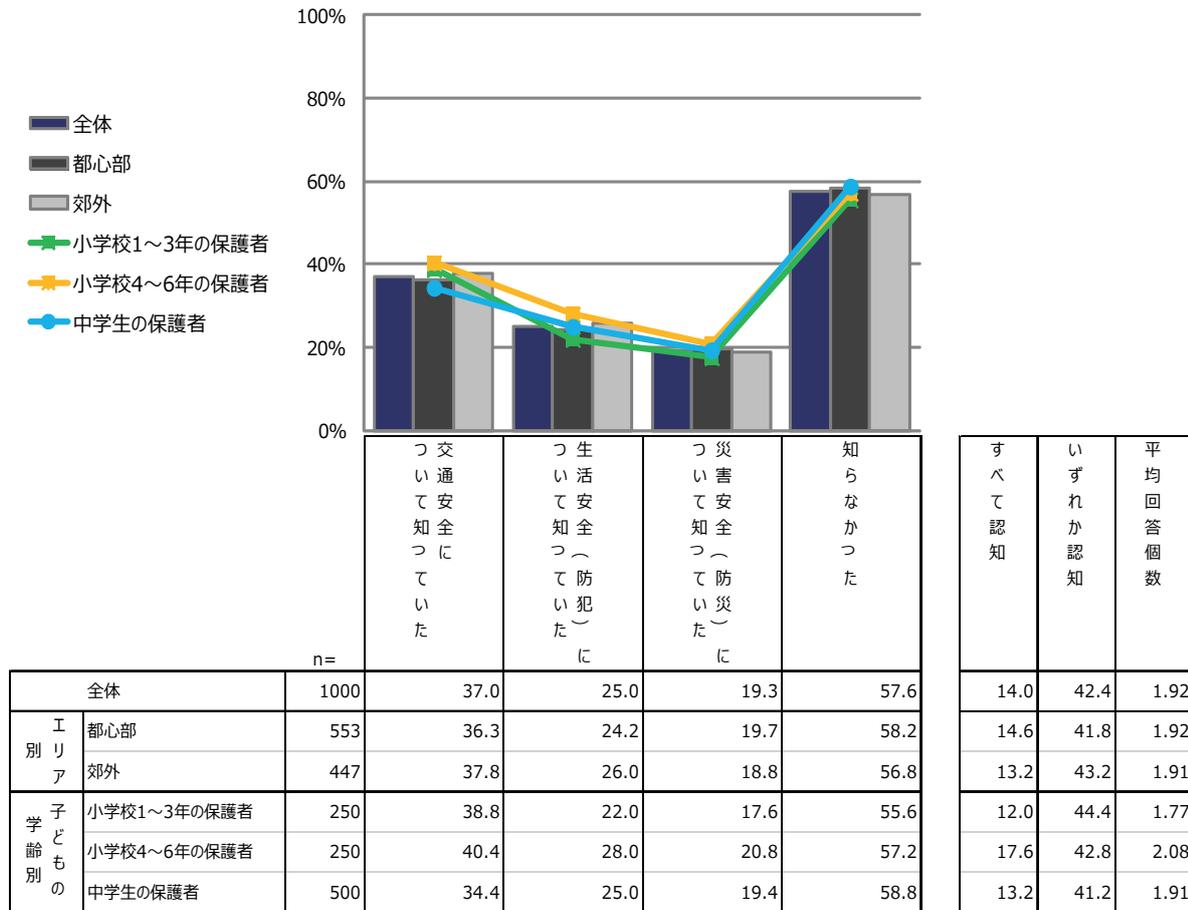
なお、回答者には、次のような安全教育の定義と領域を提示したうえで、回答していただいた。

「安全教育とは、危険を予測し回避する能力や、他者や社会の安全に貢献できる資質・能力を身に付けさせるための教育である。安全教育において取り扱われる領域は、（1）生活安全（防犯教育）、（2）交通安全（交通安全教育）、（3）災害安全（防災教育）の3領域である。」

ちなみに、安全教育のなかで保護者による認知の度合いが比較的高かったものは、「登下校時」「学校生活」「道路の歩行と横断」「自転車利用時」「地震災害時」といった場面に関する安全指導に関するものであり、これは一般的な交通安全教室や防災訓練といったものがある程度浸透していることを表していると考えられる。

一方、こうした安全教育というものについて改めて考えてもらい、学校に対してどのような安全教育を行って欲しいかという要望をあげてもらった。その結果、学校に対する「安全教育」の要望としては、「災害安全」の多くを「教科の一環として行ってほしい」とあり、なかでも「地震災害」については6割近い保護者がもっと積極的に行って欲しいと回答している。これは、2011年の東日本大震災の記憶がまだ新しく、身近な危険として保護者の多くが認識しているためであると思われる。また、「課外授業の一環として行ってほしい」安全教育としては、「二輪・自動車」「自転車点検・整備」「交通機関利用」「地域や社会生活」が6～7割で高い項目となった。なお、「安全教育」をカリキュラム化することに対しては、「子どもの意識不足」「一過性にならないか」が高く、4割を超える保護者が難しいだろうと考えていることがわかった。その他にも、「教員の知識不足」が4割の保護者から指摘されており、この傾向は子どもの学齢が上がるほど高くなっている。

表 2-2 「あなたは、安全教育の内容をご存知でしたか」という設問への回答

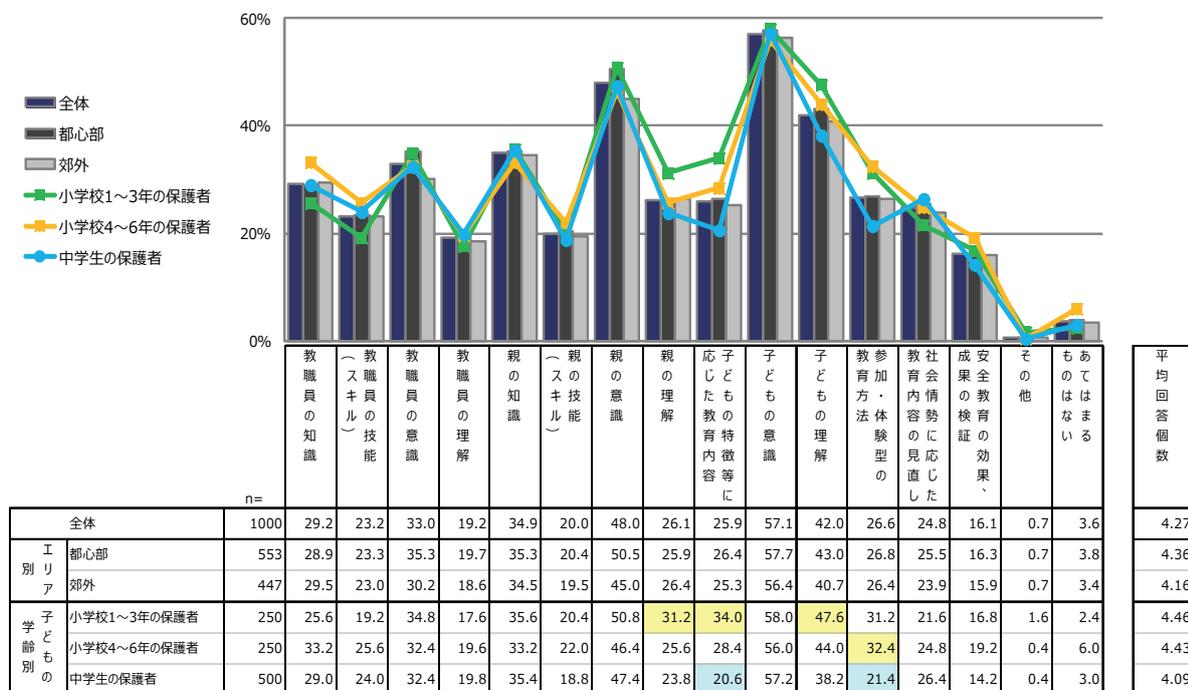


それでは、家庭ではどの程度安全教育がおこなわれているのかに関して尋ねたところ、家庭に身近な「生活安全」については5割以上の家庭で何らかの指導を行っている一方、同じく身近な問題であると考えられる「自転車点検・整備」「二輪車・自動車への対応」などの「交通安全」や、「火災」「気象災害」などの「災害安全」については、どちらも3割台に留まっている。なぜ、家庭で十分な安全教育が実施されていないか、その理由について尋ねたところ、子どもと親のどちらにも知識が不足していたり、あくまで一過性のことになってしまっていたりすることなどが、原因として挙げられた。（「一過性」というのは、たとえば東日本大震災のような社会的に大きなインパクトをもつ災害が起こると、その直後は安全教育に熱心になるが、時間が経つにつれあまり顧みられなくなってしまうことを意味している。）

これらの設問に答えていただいたうえで、子どもに対する安全教育で重要なことは何であるのか尋ねたところ、「子どもの意識」や「親の意識」など意識面を重視している傾向がみられた。また、学校の教員や親の「知識」や、教育を受ける側の子どもの「知識」も重要なこととして挙げられている。さらに、「子どもの特徴に応じた教育内容」「参加・体験型の教育方法」「社会情勢に応じた教育内容」といった方法論についても重要性が認識されているが、これらはいずれもESDにおい

て重視されていることであり、安全教育にESDの視点を取り入れることの意義を確認することができた。

表 2-3 「子どもの安全教育において、最も大切なものは何だと思いますか」という設問への回答



今回の保護者に対する調査から得られたデータに関して、学校での『安全教育』の実施状況について重回帰分析を行ったところ、「安全教育」に対して寄与率が高かったのは「交通安全」「災害安全」の2つであった。とくに、「交通安全」では「自転車点検・整備」や「自転車点検・整備」、「災害安全」では「原子力災害」が、それぞれ寄与率が高い結果となった(図2-1)。このことは、「安全教育」を推進するにあたり、キーとなるのは3領域のなかでも「交通安全」であり、とりわけ「自転車整備」や「二輪・自動車」など直接事故に関係する要素についての教育を行うことが重要であるといえる。

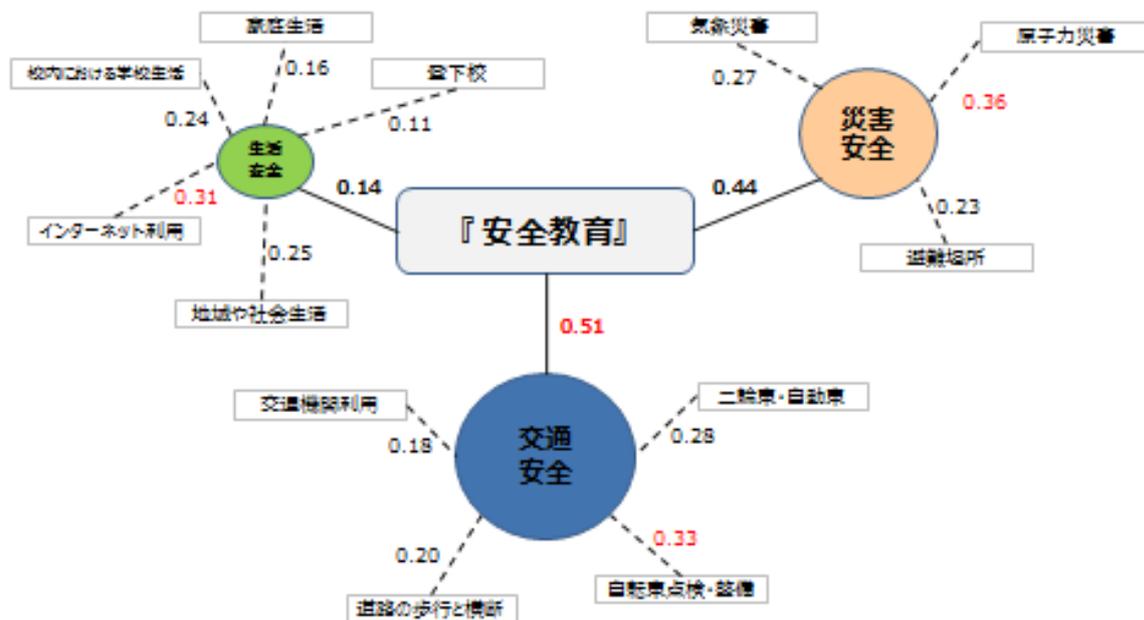


図2-1 「安全教育」と3領域の関係性(保護者の意識)

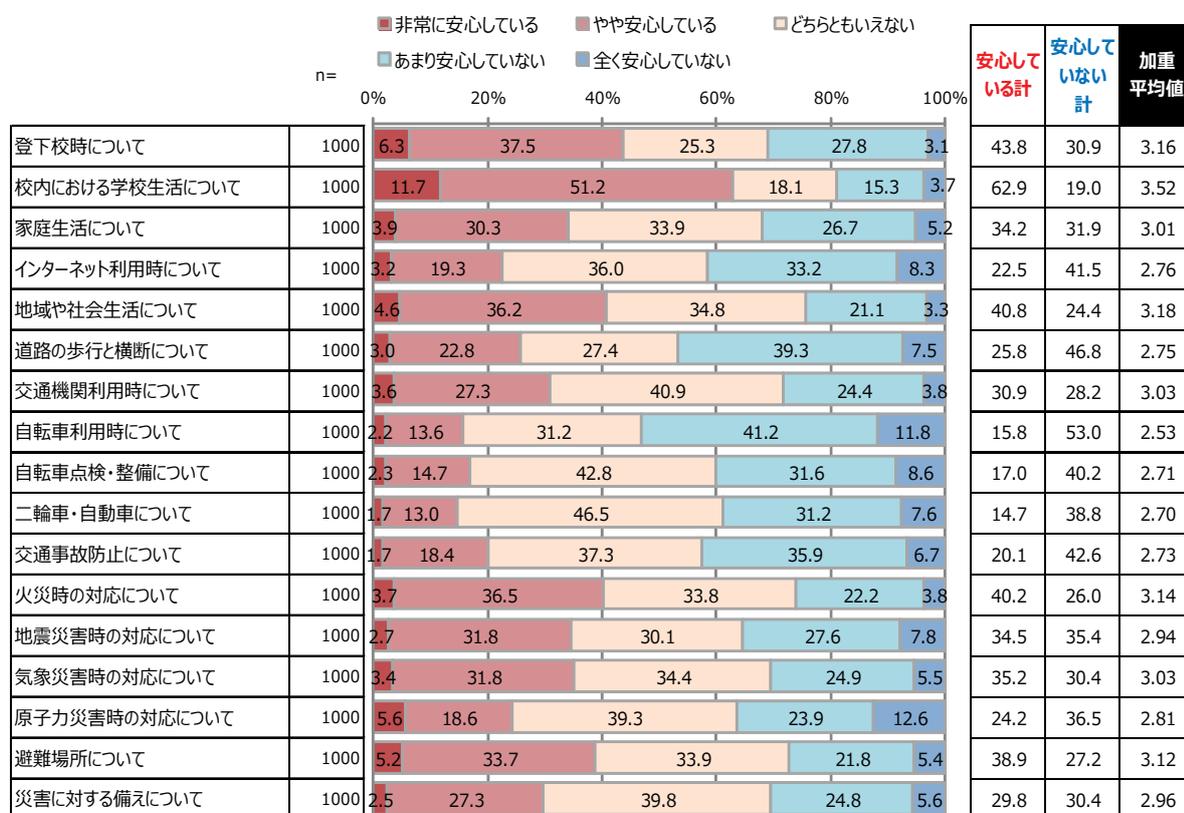
(2) 教員の意識

続いて、学校の教員に対して行った調査の結果について紹介する。まず、教員の方々に、生徒を取り巻く環境に関してどの程度の安心感を抱いているのかについて尋ねた。

その結果、「学校生活」について最も高い安心感を抱いており、この項目だけが6割を超えている。これは、教員の目が届く範囲のことなので、ある程度予想された回答であった。それを示すのが、「インターネット利用時」に対する安心感が23%に留まっていることであり、教員の目が届きにくいところで、果たして子どもたちが安全な生活を送っているのかどうか、不安に感じている学校関係者が多いことが窺われる。

また、「災害安全」は3~4割程度の安心感が得られているのに対して、「自転車」や「二輪・自動車」などの「交通安全」に対してはいずれの項目も軒並み1割台と低い結果であり、十分な安心感が得られていないことが窺える。このことは、保護者の場合でも同様の傾向がみられ、子どもの交通安全に対する不安が、身近な問題として共有されていることがわかる。

表 2-4 「あなたは、生徒を取り巻く環境についてどのようにお考えですか」という設問に対する回答



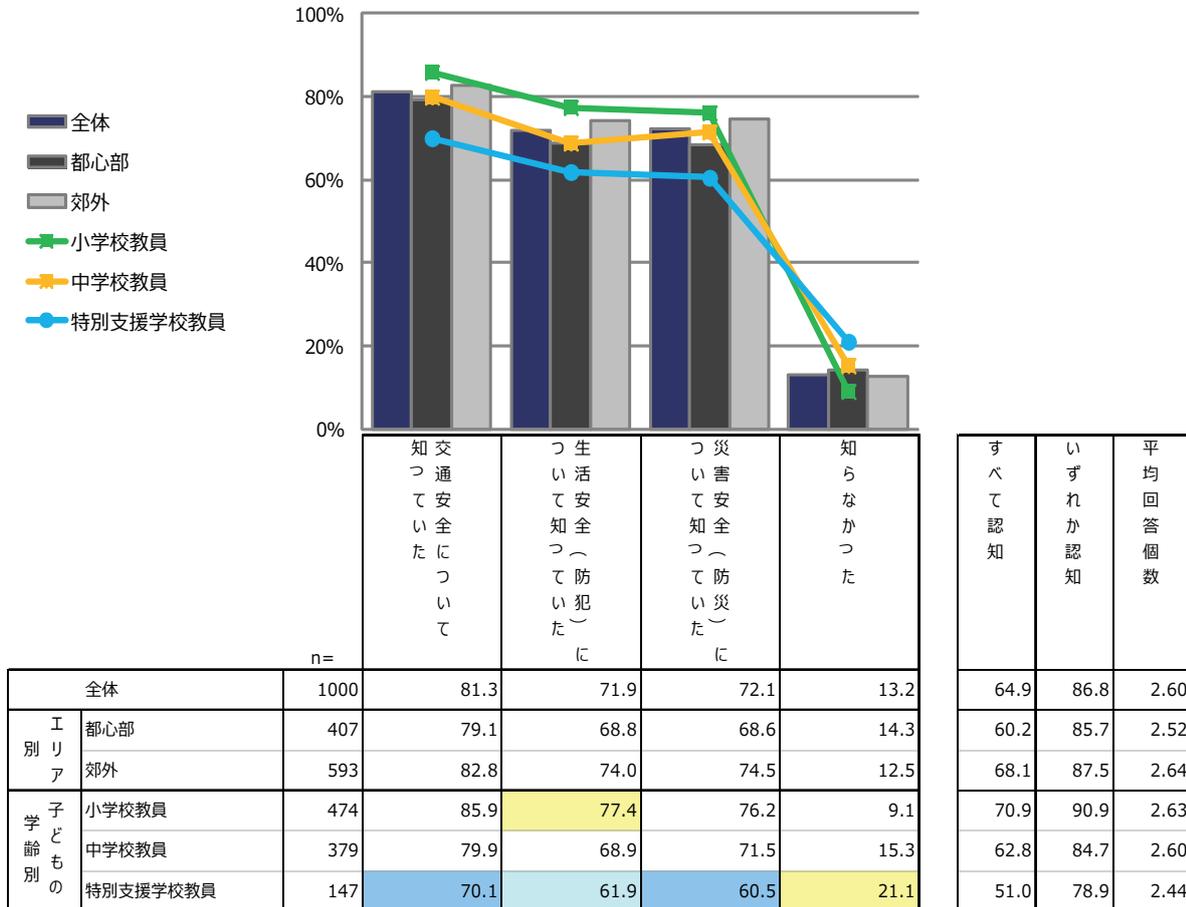
次に、保護者に対して尋ねたように、「安全教育」の定義と3領域（生活安全、交通安全、災害安全）を提示したうえで、どの程度認知しているのかについて調べた。その結果、「安全教育」の内容についての認知状況は、3領域すべてを認知している人が65%に上り、「いずれか認知」でも9割に迫る高い割合であった。この結果は保護者の結果と較べると際立って高いことがわかり、学校現場の教員の間では、安全教育に対してある程度の理解が浸透していることを示していると考えられる。

ここでも、回答者に次のような安全教育の定義と領域を提示したうえで、回答していただいた。「安全教育とは、危険を予測し回避する能力や、他者や社会の安全に貢献できる資質・能力を身に付けさせるための教育である。安全教育において取り扱われる領域は、(1)生活安全（防犯教育）、(2)交通安全（交通安全教育）、(3)災害安全（防災教育）の3領域である。」

3領域のなかでも、最も認知されていたのは「交通安全」で8割を超えており、「生活安全」「災害安全」についてもいずれも7割を超える認知率となった。とくに、小学校教員の認知率が最も高く、3領域すべてを認知している人が7割に及んでいる。ただし、特別支援学校教員は、3領域と

も他の学校種の教員よりも低い認知率であり、こういった学校種の教員たちの間でも今後さらに認知率が高まるような働きかけが必要になるであろう。

表 2-5 「あなたは、安全教育の内容をご存知でしたか」という設問に対する回答



学校現場において、「安全」のことがどれほど話題に上るのかについても調査した。8割近い教員たちが、生徒や同僚たちと「安全」について話し合ったことがあると回答し、なかでも「交通安全」について最も話をしているということであった。とくに、小学校教員が他の学校種の教員よりも積極的に会話をしているのに対して、特別支援学校教員は他の学校種の教員たちよりも「安全」に関する話を生徒や同僚としている割合が低かった。また、特別支援学校教員は、「教員の知識不足」「教員の技能不足」「教員の意識不足」といった項目を問題点として挙げている割合が、他の学校種の教員たちと比べ高かった。

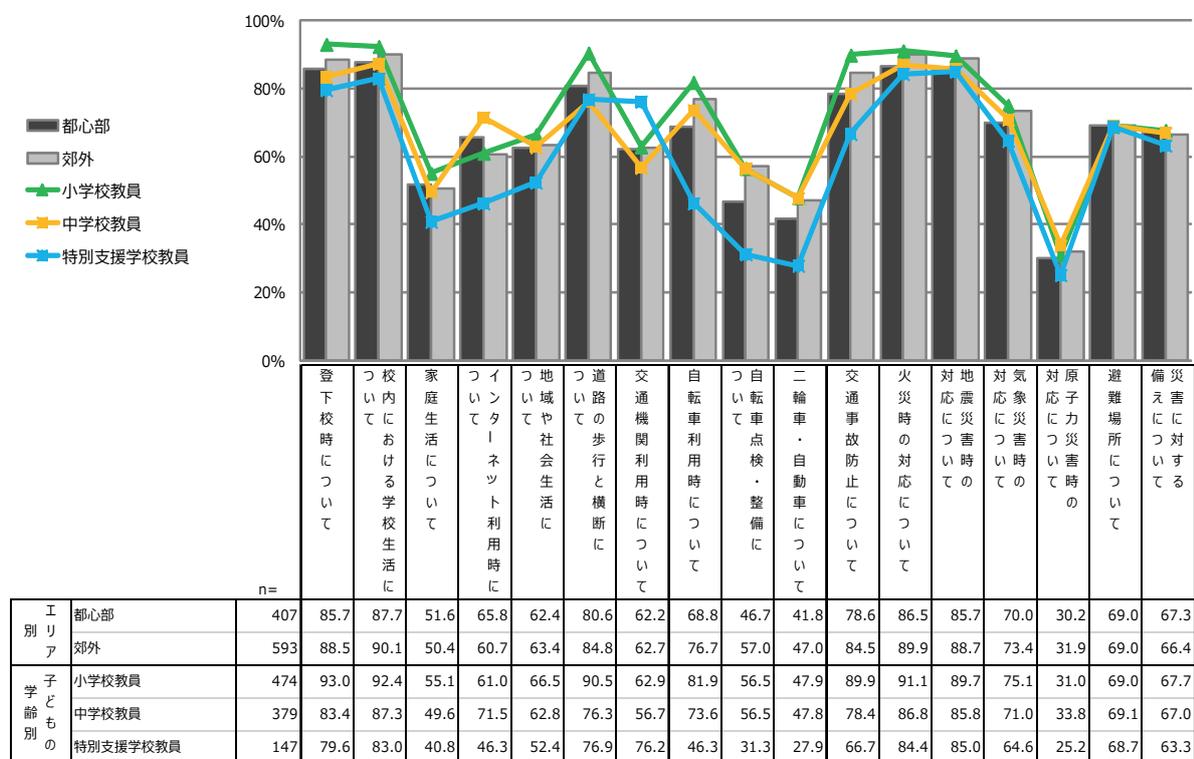
これらの回答は、特別支援学校においては他の学校種にはない条件があるため、「安全」ということをとくに意識して話をする状況が生まれにくいのかかもしれないということも影響しているの

かもしれない。しかしながら、特別支援を必要とする生徒たちこそ「安全」に生活することが最も難しい可能性があるため、より積極的にこの問題について話し合うことが必要ではないかとも思われる。学校ごとの状況が異なるため一概にはいえないが、この点についてはさらなる検証が必要であるとする。

また、「安全教育」をカリキュラム化することについてどのように考えるかという質問に対して、一過性のものにならないよう「一貫したカリキュラム」や「社会情勢に応じたカリキュラム」を構築することが重要であるという認識が広く共有されている様子が窺えた。しかしながら、それと同時に、教員自身の「知識」や「技能」が不足していることが不安点として挙げられるとともに、子どもたちの「意識」がどこまで高まるかについての疑問などが指摘された。

さらに、学校でどの程度安全教育が実施されているかという質問に対しては、「生活安全」に関しては「登下校」「学校生活」、「交通安全」では「道路の歩行と横断」「交通事故防止」、「災害安全」では「火災時」「地震災害時」が、それぞれ8割を超える教員によって「実施している」という回答を得た。その一方、「自転車点検・整備」「二輪車・自動車」「原子力災害」など、自らの知識や技術だけでは実施することが困難なものについては、3～4割程度の実施状況に留まっている。

表 2-6 「現在、あなたの学校では安全教育がどの程度行われていると思いますか」という設問に対する回答

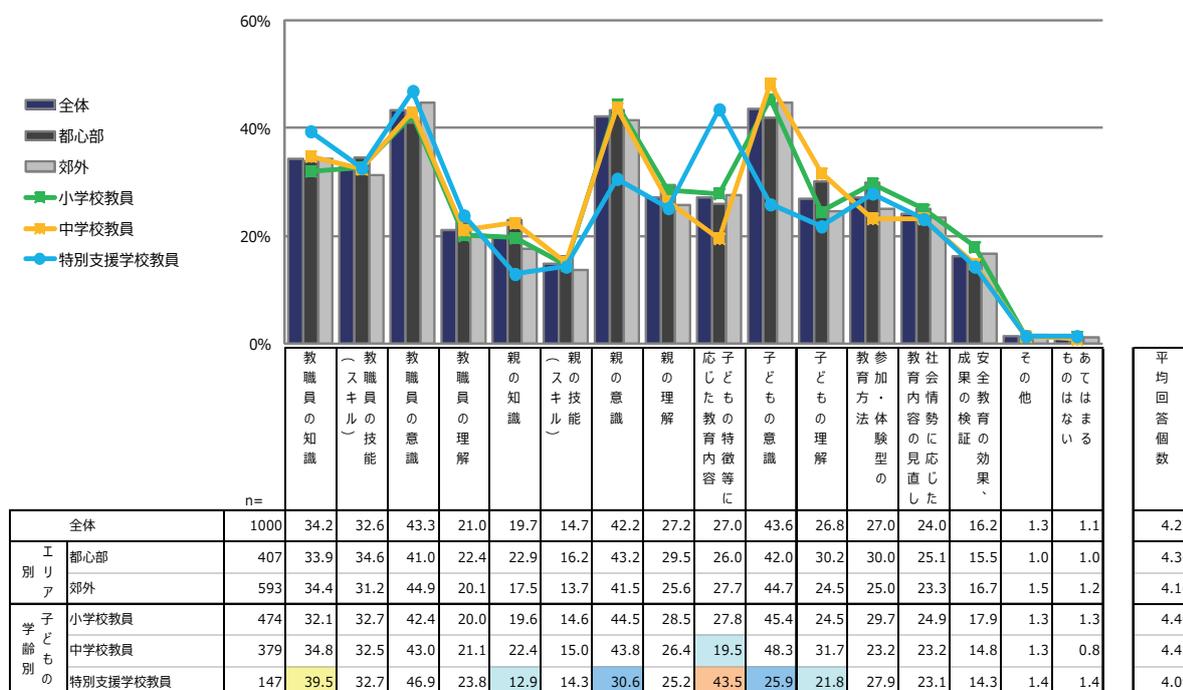


なお、中学校教員は「インターネット利用」が、特別支援学校教員は「交通機関利用」の実施状況が、それぞれ他の学校種の教員たちと比べて高い結果となっている。これは、まさにそれぞれの学校の生徒たちに必要とされている安全教育のテーマを適切に取り上げているといえる。すなわち、インターネットの使用がより活発化する中学生への対応であり、通学時などにおける交通機関の利用に困難を抱える生徒が比較的多いと推測される特別支援学校の生徒たちへの対応である。

今後、学校で安全教育を行っていくにあたり、どのような内容に力を入れていくべきかという質問に関しては、「インターネット利用」に関する安全教育が63%で突出して高い結果となった。また、学校で「課外活動の一環として行う」べきであるものとしては、「二輪者・自動車」と「自転車点検・整備」が7割を超えて高い。これらは、先述のように現状では自分たちで実施することができていないが、多くの教員がその必要性を感じている教育内容であると考えられる。

生徒たちに対する安全教育において重要なことは何であるのかについて尋ねたところ、教員に関しても、また保護者や生徒たちに関しても、いずれも「意識」を高くもつことが大切であると考えている教員が多かった。とくに、教員の「知識」や「技能」が大切であるとする傾向が強く、保護者や生徒たちの「知識」や「技能」に関する回答よりも重視していることが明確に表れ、まずは自分たち自身が適切な「知識」や「技能」を身につけることが安全教育を実施していくうえで欠かせないと認識している様子が窺えた。ここには、安全教育に対する教員たちの真摯な姿勢が表れていると考える。

表2-7 「子どもの安全教育において、最も大切なものは何だと思いますか」という設問に対する回答



保護者の意識に関するデータに関して行ったのと同様に、教員の意識に関するデータについても「安全教育」と3領域の関係性について重回帰分析を行ったところ、「安全教育」に対して寄与率が高かったのは「交通安全」と「災害安全」の2つの領域であった。とくに、「交通安全」に関しては「自転車点検・整備」や「自転車点検・整備」、「災害安全」では「原子力災害」が、それぞれ寄与率が高い結果となった（図2-2）。

こうした結果から、「交通安全」に関しては、保護者についての分析結果と同様に、事故に直接的な項目である「二輪・自動車」についての重点的な教育が、また「災害安全」では東日本大震災後に国民的な問題意識が高まっている「原子力災害」に関する教育を重点化することで、さらなる「安全教育」の推進を図ることが必要であると考えられる。

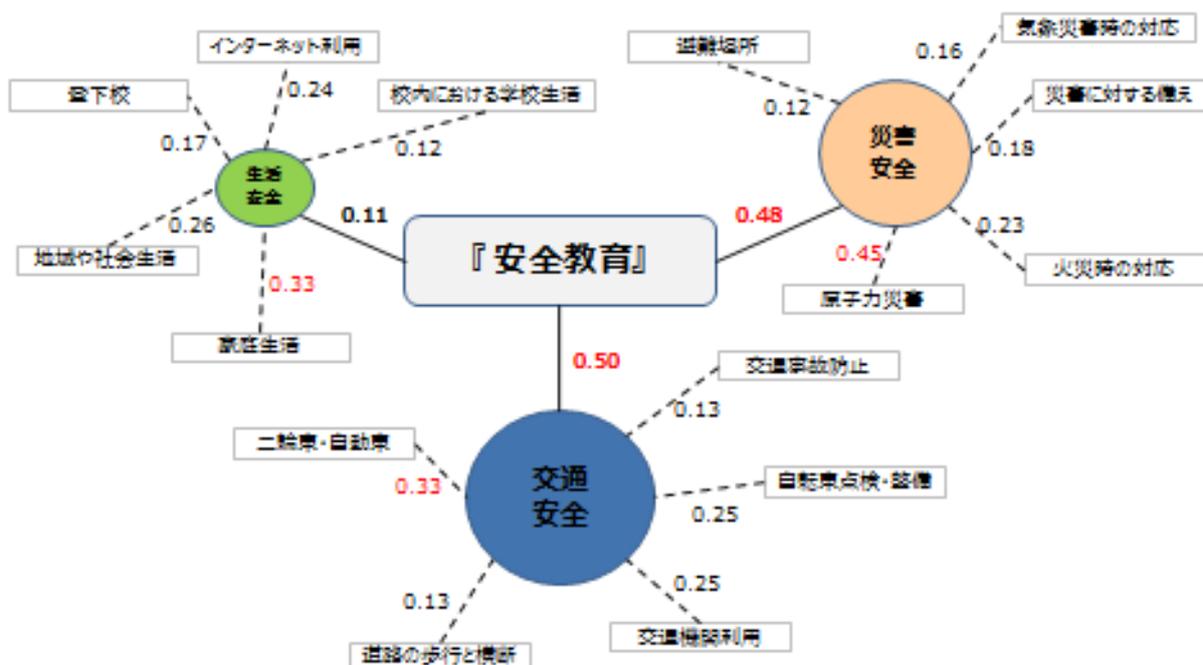


図2-2 「安全教育」と3領域の関係性(教員の意識)

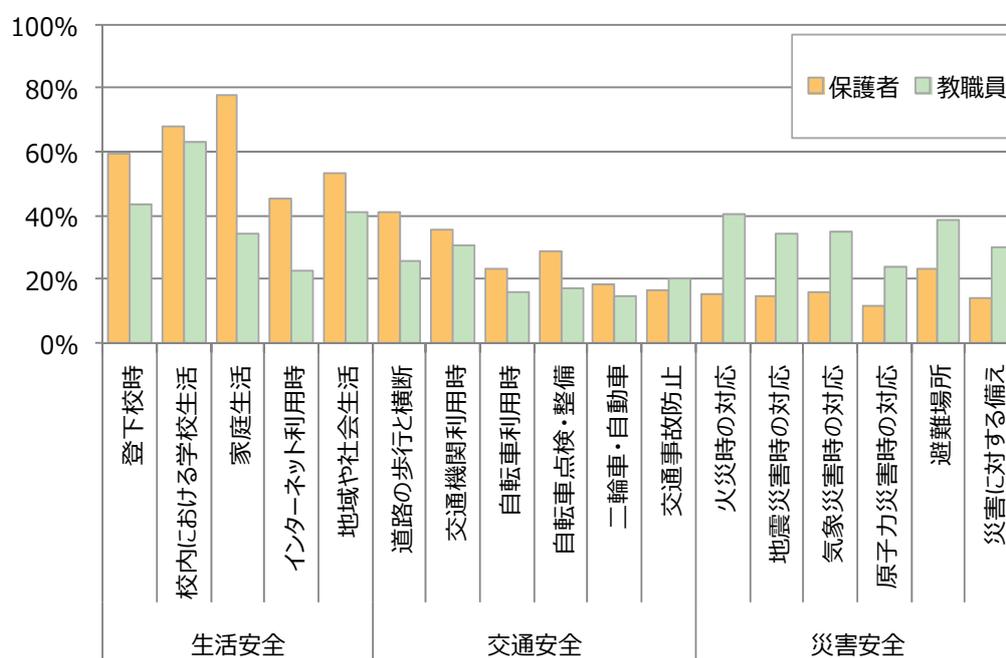
3. まとめ—保護者と教員の意識の比較—

今回の調査結果を通して、保護者の意識と教員の意識を比較すると、次のようなことがみえてきた。

①取り巻く環境への安心感

子ども（生徒）を取り巻く環境への安心感を比較すると、「生活安全」では保護者の安心感が教員の安心感を上回っている。とくに、こうした傾向は、「家庭生活」や「インターネット利用時」といった項目について顕著にみられる。また、「交通安全」に関しては、「道路の歩行と横断」と「自動車点検・整備」といった項目で保護者が教員をやや上回っているが、「交通安全」全般を通して双方の安心感は低いものとなっている。さらに、「災害安全」をみると、すべての項目で教員が保護者を上回っており、とくに「火災時」と「地震災害」において安心感の乖離が大きいことがわかる。

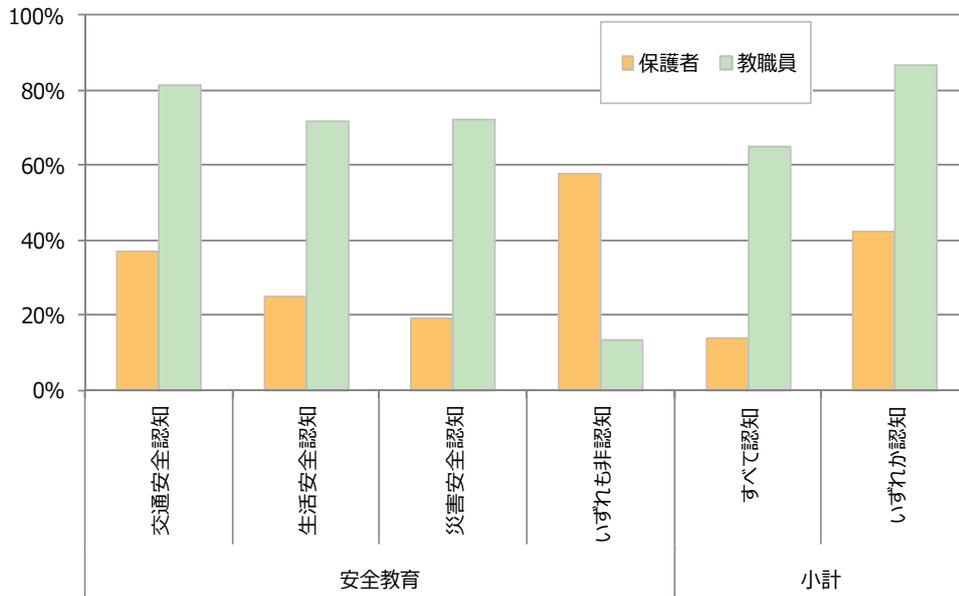
表 2-8 取り巻く環境への安心感



②「安全教育」の認知状況

「安全教育」およびその構成内容である3領域（生活安全、交通安全、災害安全）に関する認知状況は、圧倒的に教員が保護者を上回っている。とくに、すべての領域を認知している割合が、保護者では1割台に留まっているのに対して、教員は6割を超える結果となった。

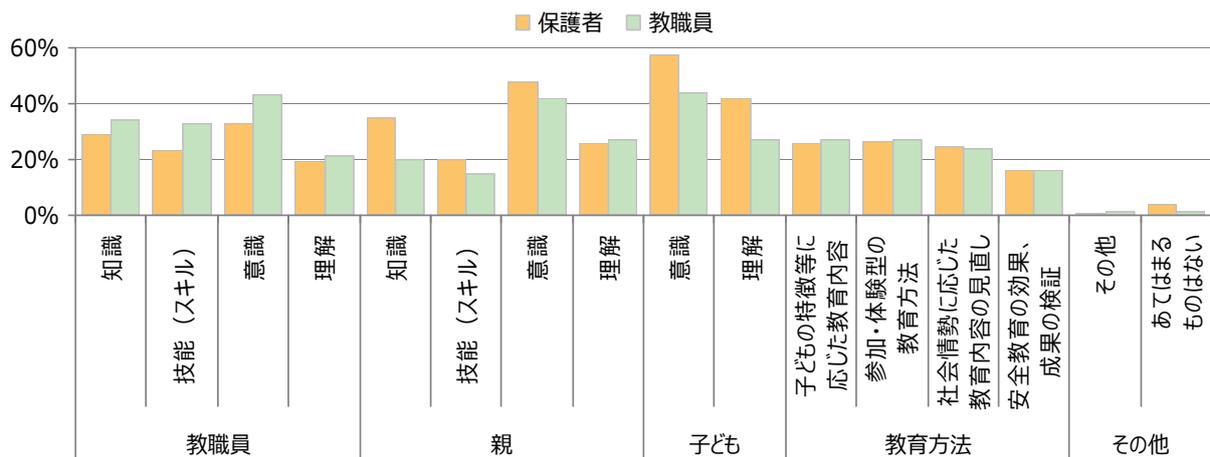
表 2-9 「安全教育」の認知状況



③子どもの「安全教育」に大切なこと

保護者は「子どもの意識」と「親の知識」について大切だと考えている一方、教員は教員自身の「意識」「知識」「技能」が大切であると考えている傾向がみられた。また、保護者と教員のどちらも大切だと感じていることは、「子どもの特徴に応じた教育内容」や「参加・体験型の教育方法」などであり、この結果は本研究プロジェクトで取り組んでいるESDの視点を安全教育に取り入れていくにあたり、非常に重要な示唆をもたらしている。

表 2-10 子ども「安全教育」に大切なこと



第3章 子どもの安全をめぐる状況と交通安全事業におけるソフト施策⁷

本章では、子どもを中心とした安全教育に関する状況を理解するために、まず公開されている統計データから非常時の交通と安全に関わる国内状況を整理し、次にこれらに対する対応策のうち、教育に関する実施事例を中心に、国内外の既往成果をレビューすることとした。

1. 人口動態調査における「不慮の事故」

- ・「不慮の事故」による死亡率は年々減少傾向にある。ただし2011年は東日本大震災によって一時的な増加が見られる。2012年の「不慮の事故」による死亡率（対人口10万人）は4.1（0-4歳）、1.9（5-9歳）、1.6（10-14歳）、5.7（15-19歳）となっている（図3-1）。
- ・「不慮の事故」のうち「交通事故」の死亡率では、14歳までは加齢とともに減少するが、その後24歳まで増加した後再度減少する傾向にある。2012年の「交通事故」による死亡率（対人口10万人）は0.9（0-4歳）、0.8（5-9歳）、0.6（10-14歳）、4.1（15-19歳）となっている（図3-2）。

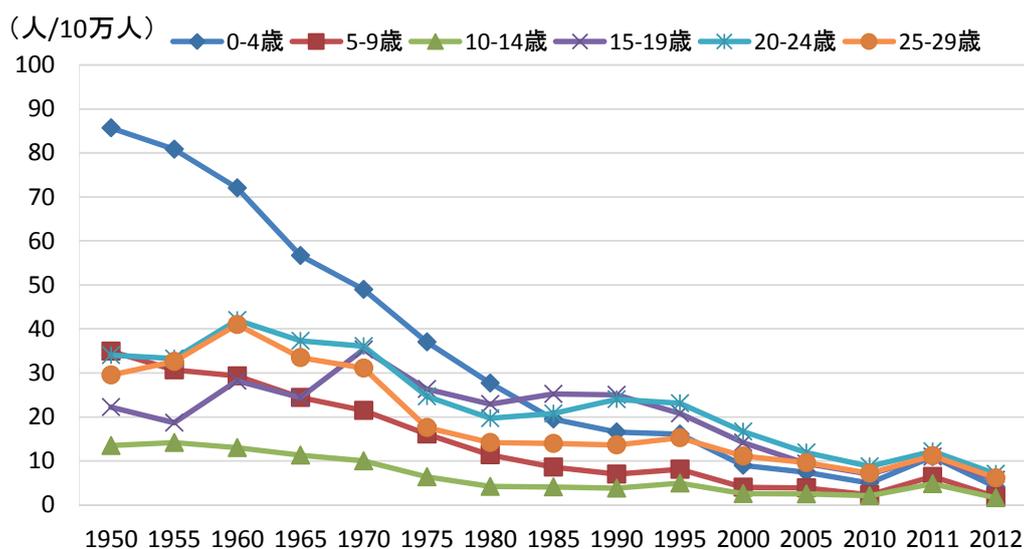


図3-1 「不慮の事故」の経年変化（H24年人口動態調査）

⁷ 本章は、吉田長裕・大阪市立大学専任講師が執筆を担当した。

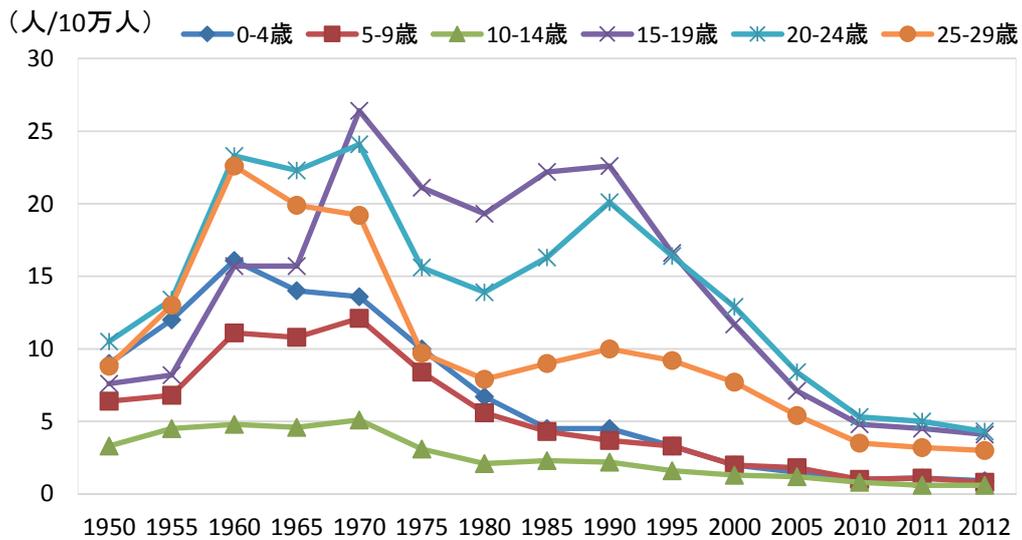


図 3-2 「不慮の事故」のうち「交通事故」の経年変化 (H24 年人口動態調査)

- ・ 2012 年における事故区分別「不慮の事故」では、1～14 歳では「交通事故」の占める割合が約 4 割と最も高く、次いで「溺死・溺水」が約 3 割弱となっている (図 3-3)。
- ・ 東日本大震災のあった 2011 年における事故区分別「不慮の事故」では、1～14 歳では「地震による受傷」の占める割合が約 7 割弱と最も高く、次いで「交通事故」となっている (図 3-4)。

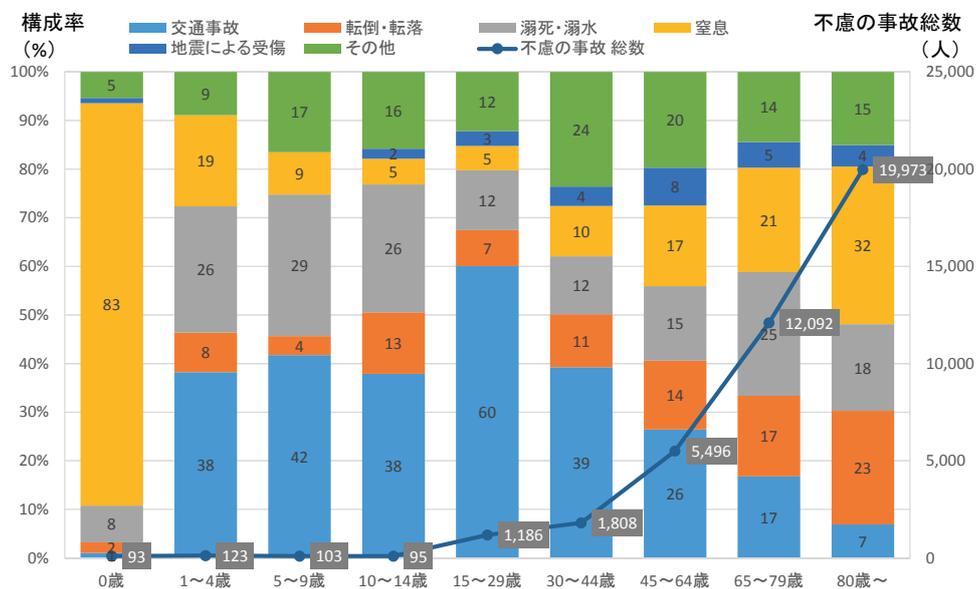


図 3-3 事故区分別「不慮の事故」の年齢別比較 (H24 年人口動態調査)

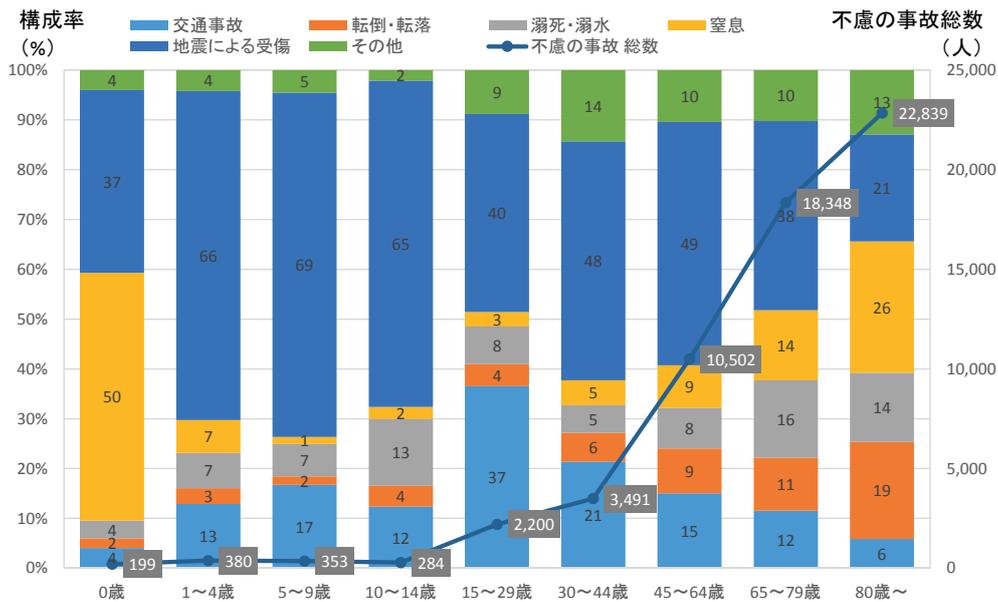
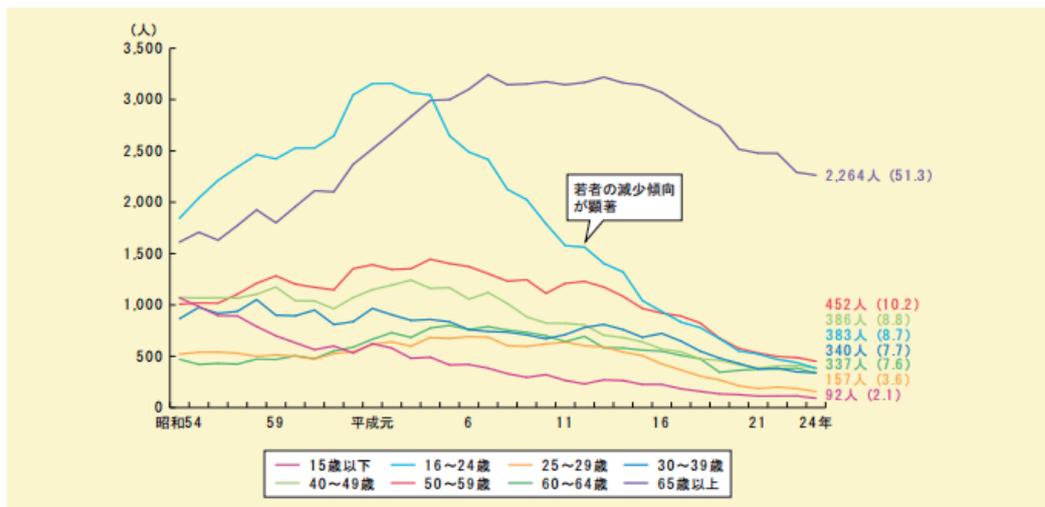


図 3-4 事故区分別「不慮の事故」の年齢別比較 (H23 年人口動態調査)

2. 交通事故統計

- ・年齢層別交通事故死者数（事故発生後 24 時間以内）の推移では、平成 2 年頃より 15 歳以下の死者数が最も少ない（図 3-5）。
- ・状態別では、15 歳以下では「歩行中」が約 5 割弱と最も多く、次いで「自動車乗車中」が約 3 割、「自転車乗車中」が約 2 割となっている（図 3-6）。なお、92 人は、対人口 10 万人あたりでは 0.5（人/人口 10 万）の死亡率である（H2415 歳未満総人口：17,740 千人）。



注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は、年齢層別死者数の構成率 (%) である。

図 3-5 年齢層別交通事故死者数の推移 (出典：平成 25 年版交通安全白書)

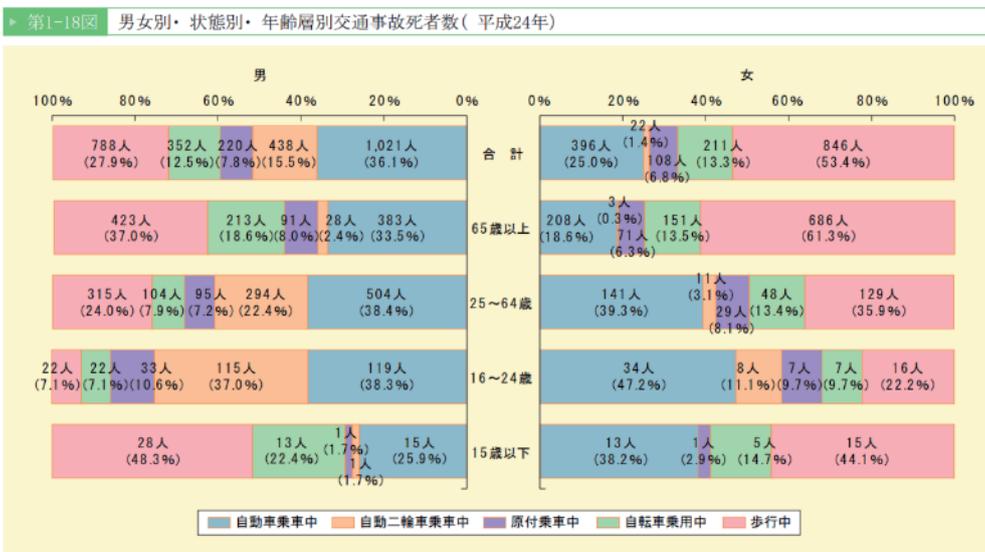


図 3-6 男女別年齢別交通事故死者数の状態別構成割合 (出典:平成 25 年版交通安全白書)

3. 災害共済給付データから見た通学中の事故

- ・小中高校における災害共済給付状況における、死亡見舞金・供花料給付件数に占める通学中の事故件数は、漸減傾向にあるものの、約 4~5 割を占めている。(表 3-1)
- ・学校種別の死亡要因では、小学生では「徒歩」が約 8 割を占め、中学生になると「自転車」が約 5 割、徒歩が約 2 割、高校になると件数は中学の倍以上になり、「自転車」が約 5 割、「原付自転車・自動二輪車」が 1.5 割、「徒歩」が 1 割を占め、いずれの学校種でも約 7 割以上が交通に起因していることがわかる。

表 3-1 平成 13 年度から平成 23 年度における通学中の死亡事故の割合

| 年度 | 死亡見舞金・供花料 給付件数 (小~高校生) | 通学中の事故件数 (小~高校生) ※疾病除く | 割合 |
|-----|---------------------------|---------------------------|-------|
| H13 | 147件 | 89 | 60.5% |
| H14 | 164件 | 89 | 54.3% |
| H15 | 157件 | 71 | 45.2% |
| H16 | 134件 | 55 | 41.0% |
| H17 | 129件 | 59 | 45.7% |
| H18 | 112件 | 48 | 42.9% |
| H19 | 113件 | 48 | 42.5% |
| H20 | 101件 | 48 | 47.5% |
| H21 | 101件 | 47 | 46.5% |
| H22 | 107件 | 47 | 43.9% |
| H23 | 123件 | 63 | 51.2% |
| | 1,388件 | 664件 | 47.8% |

(出典:「学校の管理下の死亡・障害事例と事故防止の留意点<平成 24 年版>」)

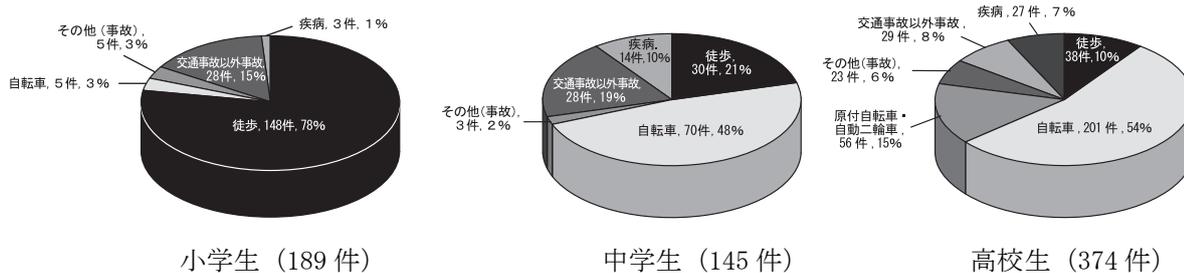


図 3-7 学校種別に見た死亡要因の構成割合

(出典：「学校の管理下の死亡・障害事例と事故防止の留意点＜平成 24 年版＞」)

4. 子どもを被害者とする犯罪発生状況

- 被害件数では、少年全体では「窃盗」、「暴行」、「傷害」、「強制わいせつ」の占める割合が高く、未就学では「傷害」「暴行」「強制わいせつ」、小学生では「窃盗」「強制わいせつ」「暴行」、中学生では「窃盗」「傷害」「暴行」、その他少年では「窃盗」「傷害」「暴行」の順となっている(表 3-2)。
- 場所別では、未就学では「共同住宅」が約 3 割弱を占め、小学生では「駐車(輪)場」が約 3 割弱、中学生では「駐車(輪)場」が約 4 割、その他少年では「駐車(輪)場」が約 4.5 割を占めている(表 3-3)。

表 3-2 就学別の犯罪被害件数の内訳(平成 24 年度)

| 区分 | 罪種 | 合計 | 殺人 | 強盗 | 強姦 | 暴行 | 傷害 | 脅迫 | 恐喝 | 窃盗 | 詐欺 | 強制わいせつ | 公然わいせつ | 逮捕・監禁 | 略取・誘拐 | その他 |
|-------|-----|-----------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|----------|--------|--------|--------|-------|-------|---------|
| 被害件数 | | 1,092,178 | 1,022 | 3,400 | 1,240 | 31,802 | 27,962 | 3,191 | 4,102 | 834,259 | 20,477 | 7,263 | 1,015 | 309 | 188 | 155,948 |
| | 人口当 | 856.51 | 0.80 | 2.67 | 0.97 | 24.94 | 21.93 | 2.50 | 3.22 | 654.24 | 16.06 | 5.70 | 0.80 | 0.24 | 0.15 | 122.30 |
| 少年計 | | 206,133 | 110 | 342 | 565 | 5,338 | 5,337 | 393 | 1,770 | 177,512 | 528 | 3,791 | 483 | 77 | 156 | 9,731 |
| | 人口当 | 912.25 | 0.49 | 1.51 | 2.50 | 23.62 | 23.62 | 1.74 | 7.83 | 785.59 | 2.34 | 16.78 | 2.14 | 0.34 | 0.69 | 43.07 |
| 未就学 | | 466 | 47 | 0 | 3 | 96 | 115 | 0 | 0 | 0 | 0 | 76 | 1 | 2 | 30 | 96 |
| | 人口当 | 7.35 | 0.74 | 0.00 | 0.05 | 1.51 | 1.81 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 1.20 | 0.02 | 0.03 | 0.47 | 1.51 |
| 小学生 | | 18,955 | 19 | 10 | 45 | 627 | 289 | 21 | 75 | 16,345 | 9 | 892 | 117 | 5 | 61 | 440 |
| | 人口当 | 280.19 | 0.28 | 0.15 | 0.67 | 9.27 | 4.27 | 0.31 | 1.11 | 241.61 | 0.13 | 13.19 | 1.73 | 0.07 | 0.90 | 6.50 |
| 中学生 | | 46,388 | 8 | 19 | 122 | 1,190 | 1,550 | 84 | 536 | 40,441 | 35 | 553 | 116 | 7 | 21 | 1,706 |
| | 人口当 | 1,305.60 | 0.23 | 0.53 | 3.43 | 33.49 | 43.63 | 2.36 | 15.09 | 1,138.22 | 0.99 | 15.56 | 3.26 | 0.20 | 0.59 | 48.02 |
| その他少年 | | 140,324 | 36 | 313 | 395 | 3,425 | 3,383 | 288 | 1,159 | 120,726 | 484 | 2,270 | 249 | 63 | 44 | 7,489 |
| | 人口当 | 2,363.95 | 0.61 | 5.27 | 6.65 | 57.70 | 56.99 | 4.85 | 19.52 | 2,033.79 | 8.15 | 38.24 | 4.19 | 1.06 | 0.74 | 126.16 |
| 成人計 | | 886,045 | 912 | 3,058 | 675 | 26,464 | 22,625 | 2,798 | 2,332 | 656,747 | 19,949 | 3,472 | 532 | 232 | 32 | 146,217 |
| | 人口当 | 844.50 | 0.87 | 2.91 | 0.64 | 25.22 | 21.56 | 2.67 | 2.22 | 625.96 | 19.01 | 3.31 | 0.51 | 0.22 | 0.03 | 139.36 |

注 1：「人口当」は、人口 10 万人当たりの認知件数である。

注 2：人口は、総務省統計局の推計人口(平成 24 年 10 月 1 日現在)による。

注 3：「未就学」は、総務省統計局の推計人口(平成 24 年 10 月 1 日現在)の 0～5 歳を計上した。

注 4：「小学生」と「中学生」の人口は、文部科学省学校基本調査(平成 24 年版)による。

(出典：平成 24 年の犯罪情勢、警察庁)

表 3-3 就学別・場所別の犯罪被害件数（平成 24 年度）

| 区分 | 就学別 | | 少年 | | | | | | | | 成人 | | | |
|---------|-----------|-------|---------|-------|-----|-------|--------|-------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 総数 | | 未就学 | | 小学生 | | 中学生 | | その他 | | | | | |
| | 件数 | (割合%) | 件数 | (割合%) | 件数 | (割合%) | 件数 | (割合%) | 件数 | (割合%) | 件数 | (割合%) | | |
| 被害総数 | 1,092,178 | 100.0 | 206,133 | 100.0 | 466 | 100.0 | 18,955 | 100.0 | 46,388 | 100.0 | 140,324 | 100.0 | 886,045 | 100.0 |
| 一戸建住宅 | 157,146 | 14.4 | 14,764 | 7.2 | 72 | 15.5 | 2,125 | 11.2 | 4,453 | 9.6 | 8,114 | 5.8 | 142,382 | 16.1 |
| 共同住宅 | 168,822 | 15.5 | 25,514 | 12.4 | 130 | 27.9 | 3,672 | 19.4 | 6,353 | 13.7 | 15,359 | 10.9 | 143,308 | 16.2 |
| 学校（幼稚園） | 17,041 | 1.6 | 8,996 | 4.4 | 17 | 3.6 | 384 | 2.0 | 1,568 | 3.4 | 7,027 | 5.0 | 8,045 | 0.9 |
| 道路上 | 146,316 | 13.4 | 31,582 | 15.3 | 60 | 12.9 | 2,768 | 14.6 | 7,278 | 15.7 | 21,476 | 15.3 | 114,734 | 12.9 |
| 駐車（輪）場 | 321,166 | 29.4 | 87,892 | 42.6 | 17 | 3.6 | 5,182 | 27.3 | 18,521 | 39.9 | 64,172 | 45.7 | 233,274 | 26.3 |
| 都市公園 | 9,757 | 0.9 | 5,300 | 2.6 | 33 | 7.1 | 2,050 | 10.8 | 1,397 | 3.0 | 1,820 | 1.3 | 4,457 | 0.5 |
| 空き地 | 5,248 | 0.5 | 921 | 0.4 | 3 | 0.6 | 70 | 0.4 | 238 | 0.5 | 610 | 0.4 | 4,327 | 0.5 |
| 列車内 | 6,519 | 0.6 | 784 | 0.4 | 1 | 0.2 | 22 | 0.1 | 53 | 0.1 | 708 | 0.5 | 5,735 | 0.6 |
| 駅・鉄道施設 | 9,756 | 0.9 | 3,368 | 1.6 | 6 | 1.3 | 59 | 0.3 | 367 | 0.8 | 2,936 | 2.1 | 6,388 | 0.7 |
| その他 | 250,407 | 22.9 | 27,012 | 13.1 | 127 | 27.3 | 2,623 | 13.8 | 6,160 | 13.3 | 18,102 | 12.9 | 223,395 | 25.2 |

注：「列車内」とは、地下鉄内、新幹線内及びその他の列車内とした。

（出典：平成 24 年の犯罪情勢、警察庁）

5. 国内外における安全に関わる教育関連施策の実施状況

5-1 交通安全事業におけるソフト施策

（1）調査概要

交通安全事業において、地域住民や学校との連携・参加を含めた合意形成の取り組みは、重要なソフト施策の一つとして位置づけられている。そこで、国土交通省が実施している「くらしのみちゾーン」等を対象に、どのようなソフト施策が実施されているのか、国土交通省のホームページを対象に検索し、施策の分類、学校教育の実施状況について把握することとした。具体的は、「くらしのみちゾーン」50 事例、「くらしのみちゾーン+トランジットモール」3 事例、各国道整備事務所 HP 上で「面的な歩行者交通安全対策」を対象とした。なお、ここでいうソフト施策とは、図 3-8 に示すような内容である。

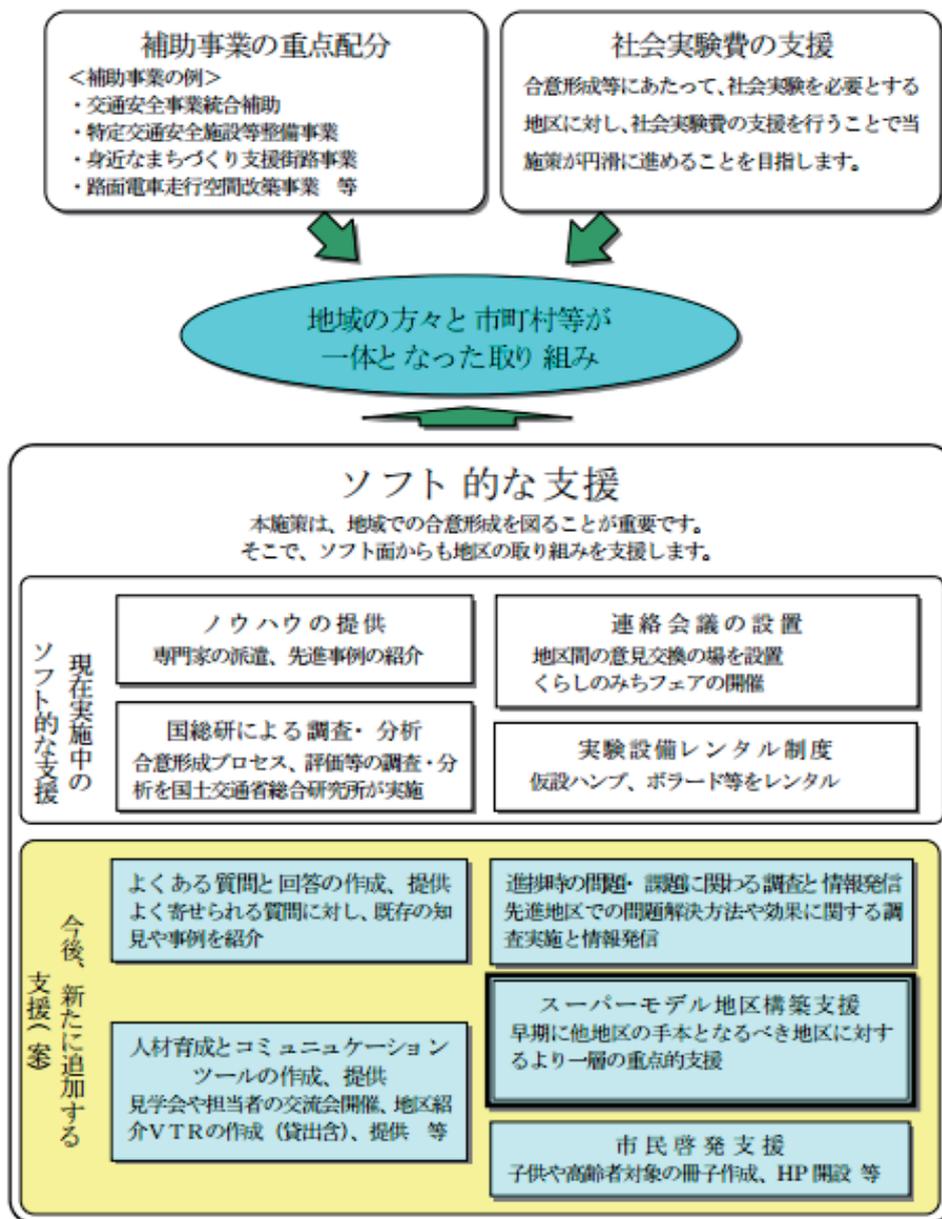


図 3-8 ソフト施策のイメージ (出典：国土交通省 (2004))

(2) 分類結果

ホームページにある事例内容を分類した結果、ソフト施策の実施状況では、「くらしのみちゾーン」計 53 事例の中で、「清掃緑化活動」が 8 事例（14.3%）と最も高い実施事例となっており、「イベント」は 4 事例（7.1%）や「パンフ配布」2 事例（3.6%）であった（表 3-4）。一方、面的な歩行者交通安全対策におけるソフト施策では、「ワークショップ」の実施率が 7 事例（46.7%）となっており、必ずしも地域との連携が積極的に図られている状況にないことがわかった（表 3-5、表 3-6）。ただし、これらの事例は、ホームページに公開されている情報に基づいた限られたものであることに留意が必要である。

表 3-4 くらしのみちゾーンにおけるソフト施策の分類結果（計 53 事例）

| | パンフ配布 | イベント | 清掃緑化活動 |
|---------|-------|------|--------|
| 実施件数（件） | 2 | 4 | 8 |
| 実施割合（%） | 3.6 | 7.1 | 14.3 |

表 3-5 面的な歩行者交通安全対策におけるソフト施策の分類結果（計 13 事例）

| | 地元説明会 | マスコミ等 PR | ワークショップ | パンフ配布 | 勉強会 |
|---------|-------|----------|---------|-------|------|
| 実施件数（件） | 4 | 1 | 7 | 4 | 2 |
| 実施割合（%） | 26.7 | 6.7 | 46.7 | 26.7 | 13.3 |

表 3-6 面的な歩行者交通安全対策におけるソフト施策の実施事例

| | 都道府県 | 市町村区 | 地区 | 事業実施までに行われたソフト事業 |
|----|------|----------|----------|--|
| 1 | 東京都 | 三鷹市 | 三鷹・上連省 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元説明会の実施 ・マスコミ取材の活用による事業のPR |
| 2 | 愛知県 | 名古屋市緑区 | 名古屋・長根代 | <ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップで住民代表と調整 ・地区住民に対して、住民代表が計画内容説明 ・沿道住民に対して、工事説明のチラシ配布 |
| 3 | 大阪府 | 大阪市東淀川区 | 大阪・豊新 | |
| 4 | 北海道 | 札幌市豊平区 | 札幌・月寒西 | <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりグループ（月寒まちづくり懇談会）の道づくり分科会による勉強会 ・道づくり分科会を中心とした「つきさっぷ道会」による「みちづくりまちづくりニュースつきさっぷ」の配布 ・ワークショップ ・沿道住民やPTA関係者による「月寒みちづくり検討会」の形成 |
| 5 | 福島県 | 福島市 | 福島都心 | <ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップ |
| 6 | 宮城県 | 仙台市若林区 | 仙台・白萩 | <ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップ ・ニュース「白萩だより」の各戸配布や事業PR用のパンフの配布による周知徹底 |
| 7 | 長野県 | 長野市 | 長野・三輪柳町 | <ul style="list-style-type: none"> ・パンフレットの配布 |
| 8 | 東京都 | 品川区 | 品川・旗の台 | <ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会 |
| 9 | 東京都 | 東村山市 | 東村山・富士見町 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元説明会 |
| 10 | 埼玉県 | 吉川市 | 吉川きよみ野 | |
| 11 | 神奈川県 | 藤沢市 | 藤沢・湘南台 | <ul style="list-style-type: none"> ・まち歩きやヒヤリ地図の作成等を行うワークショップ ・先行事例の見学、塗装の色に関連した景観の勉強会 |
| 12 | 福岡県 | 北九州市八幡西区 | 北九州・熊西青山 | <ul style="list-style-type: none"> ・自治会、老人クラブ、障害者、PTA、地元企業関係者などが参加した交通安全総点検 ・ワークショップ |
| 13 | 大阪府 | 大阪市平野区 | 大阪・背戸口 | <ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップ |

5-2 学校教員を対象とした教育支援活動の事例

土木学会関西支部では、将来の社会を担う子供たちに暮らしを支えている社会資本整備や災害のメカニズムなどを伝えることが重要と考え、土木と学校教育とをつなぐ取り組みとして、学校教育に携わる教職員の方を対象に講習会を2009年度より開催している。テーマは、「防災・危機管理」「地震防災」「環境」「津波・高潮」と毎年異なるが、小・中・高・特別支援学校の様々な教科担当の教員を対象に免許状更新講習時に実施している。その実施アンケートを見ると、防災といった専門性の高い分野であっても知識へのニーズは高いことが伺え、また教員を対象とした講習というユニークな方法であるが、その教育効果を期待できる。

詳細については、土木学会関西支部市民幹事会HP

(<http://www.jscekc.civilnet.or.jp/secretaries/citizen/2011/teacher/>) を参照のこと。

5-3 通学路の交通安全における取り組み実施事例

通学路における交通安全に関わる実施事例については、平成 24 年に文部科学省、国土交通省、警察庁の 3 省庁が合同で有識者懇談会を開催し、提言をとりまとめている。その中で、地域住民、保護者、学校、PTA 等の関係機関の連携・協力が不可欠であるとされており、とくに地域内におけるコーディネータ、リーダーの必要性が指摘されている。安全教育については、「危険を予測し、回避するという交通安全教育の基本の徹底」や「児童生徒の発達の段階に応じた安全指導・安全学習」が指摘されている一方で、その実施上の課題として「交通安全教育カリキュラムの研究や訓練」の必要性や「学校における安全教育に関する指導時間が少ない」ことも指摘されている。⁸

5-4 海外における交通・安全教育に関する事例

(1) 発達段階に応じた交通行動および心理過程

交通安全教育については、発達の段階に応じた安全指導・安全学習の重要性が国内外でも指摘されている。オランダの SWOV が発行しているこども（4-12 歳）を対象とした交通安全教育に関する情報の中に、研究成果に基づいたこどもの交通活動とその心理過程、適用性が細分化されて示されている（表 3-7）。

表 3-7 子どもの交通活動と心理過程と適用性

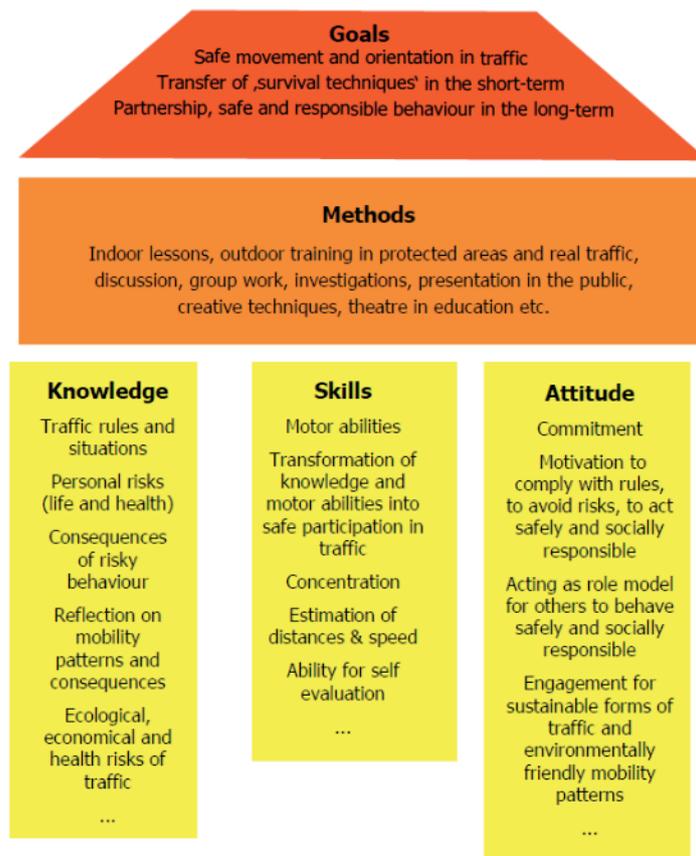
| 活動 | 心理過程 | 年齢の限界 |
|-----------------|---|--|
| 他の交通参加者の存在の気づき | 周囲を視覚的探索、他の交通主体の動きの理解、様々な情報から重要な情報の選別 | 4-14 歳の 50%位がこの活動に不十分 |
| 安全と不安全な道路横断の認識 | 危険な交通状況の原因の理解、ディストラクションの抑制 | 9 歳までは不十分 |
| 注意の分割と集中 | 衝突までの余裕時間（距離と速度）の予測、加速と減速の観察と予測 | 子どもが成長するとともに改善 |
| 文脈の中の情報の判断 | 様々な危険原因に対する注意の分割、様々な視覚領域からの情報間の関係分析、情報処理、衝動性の統制 | 7 歳以下は不十分、男児はより衝動的 |
| 観察と行動のコーディネーション | 道路横断に利用可能な時間と必要な時間の判断、自分の最大歩行速度の考慮 | 年齢制限についての利用可能な情報なし |
| 責任感 | エラーの結果の理解 | 14 歳以上：自分の行動により危険が生じる場合、50%しかその行動を悪いと判断しない |

出典：SWOVhttp://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Traffic_education_children.pdf

⁸ 「通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会意見とりまとめ」文部科学省ホームページ（http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chousa/sports/014/toushin/1324442.htm [2013 年 11 月 26 日閲覧]）

(2) EU25 カ国における交通安全教育事例

2005年にEU25カ国を対象とした交通安全教育について調査レポートが公開されている。その中には各国における事例や課題等が整理されており、交通安全教育についても、目標 (Goals) と方法 (Methods)、さらに知識 (Knowledge)、技能 (Skills)、態度 (Attitude) の構成要素からなる定義が具体的に示されている。



Source: Core group discussion

図 3-9 交通安全教育の定義

(出典：INVENTORY AND COMPILING OF A EUROPEAN GOOD PRACTICE GUIDE ON ROAD SAFETY EDUCATION TARGETED AT YOUNG PEOPLE, EU, 2005)

また、同文献内では、EU 各国における交通安全教育に関するカリキュラムの策定状況や必要時間の設定状況が整理されており、日本と同様にほとんどの国では交通安全教育が必ずしも義務にはなっていないものの、様々な関係機関との協力のもとで実施されている。なかでも、交通安全教育の主題別の実施状況については、国によって対応が異なるものの、歩行トレーニング、シートベルト、自転車トレーニング、横断パトロールについては多くの国で実践的な内容を中心に実施されている。

表 3-8 国別にみた交通安全教育主題別の実施状況

| Country | RSE Topics | | | | | | |
|------------------------|---------------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|-------------------------|
| | Pedestrian training | Child restraints, seatbelts | Bicycle training | Training for moped users | RSE events for parents | Plans for routes to school | School crossing patrols |
| Belgium – Dutch Comm. | +++ | ++ | ++ | 0 | + | + | +++ |
| Belgium – French Comm. | + | + | + | + | + | + | + |
| Czech Republic | ++++ | 0 | n.a. | 0 | 0 | ++ | +++ |
| Denmark | ++++ | 0 | ++++ | +++ | ++++ | + | +++ |
| Germany | ++++ | ++ | ++++ | ++ | n.a. | ++ | +++ |
| Estonia | + | 0 | ++ | 0 | 0 | ++ | ++ |
| Greece | + | ++ | 0 | 0 | 0 | 0 | +++ |
| Spain | +++ | ++ | +++ | + | ++ | + | ++ |
| France | + | ++++ | + | ++++ | 0 | 0 | ++++ |
| Ireland | ++++ | ++++ | ++ | 0 | + | ++ | ++ |
| Italy | n.a. | n.a. | 0 | n.a. | 0 | 0 | n.a. |
| Cyprus | ++++ | ++++ | ++++ | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Latvia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ++* |
| Lithuania | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Luxembourg | +++ | +++ | ++++ | 0 | 0 | + | + |
| Hungary | ++++ | ++++ | ++++ | ++ | n.a. | + | + |
| Malta | ++ | ++ | +++ | 0 | + | 0 | 0 |
| Netherlands | ++ | + | ++++ | + | ++ | ++ | ++ |
| Austria | ++++ | ++ | ++++ | ++ | + | + | ++ |
| Poland | +++ | +++ | +++ | + | 0 | 0 | ++ |
| Portugal | +++ | +++ | +++ | ++ | + | + | + |
| Slovenia | ++++ | +++ | ++++ | +++ | ++ | ++++ | +++ |
| Slovakia | ++++ | ++++ | 0 | 0 | 0 | ++++ | 0 |
| Finland | ++++ | +++ | ++++ | + | +++ | ++ | 0 |
| Sweden | n.a. | +++ | +++ | + | n.a. | +++ | + |
| United Kingdom | ++ | n.a. | +++ | 0 | 0 | ++ | n.a. |

++++ in most schools (70-100%)
+++ in many schools (40-70%)
++ in some schools (10-40%)
+ (in few schools (10%)
0 in no schools
n.a. no assessment possible

Source: Questionnaire on Curricula

(3) 学校におけるリスクマネジメントに関する事例

英国王立安全予防協会が発行している学校におけるリスクマネジメントのレポート中に、子どもがどのように安全に関するリスクを学ぶのかが概念的に示されている。交通安全のみに絞った内容ではないが、リスクという包括的な概念により、関係機関との連携を含めた様々な学習機会の可能性が示唆されている。

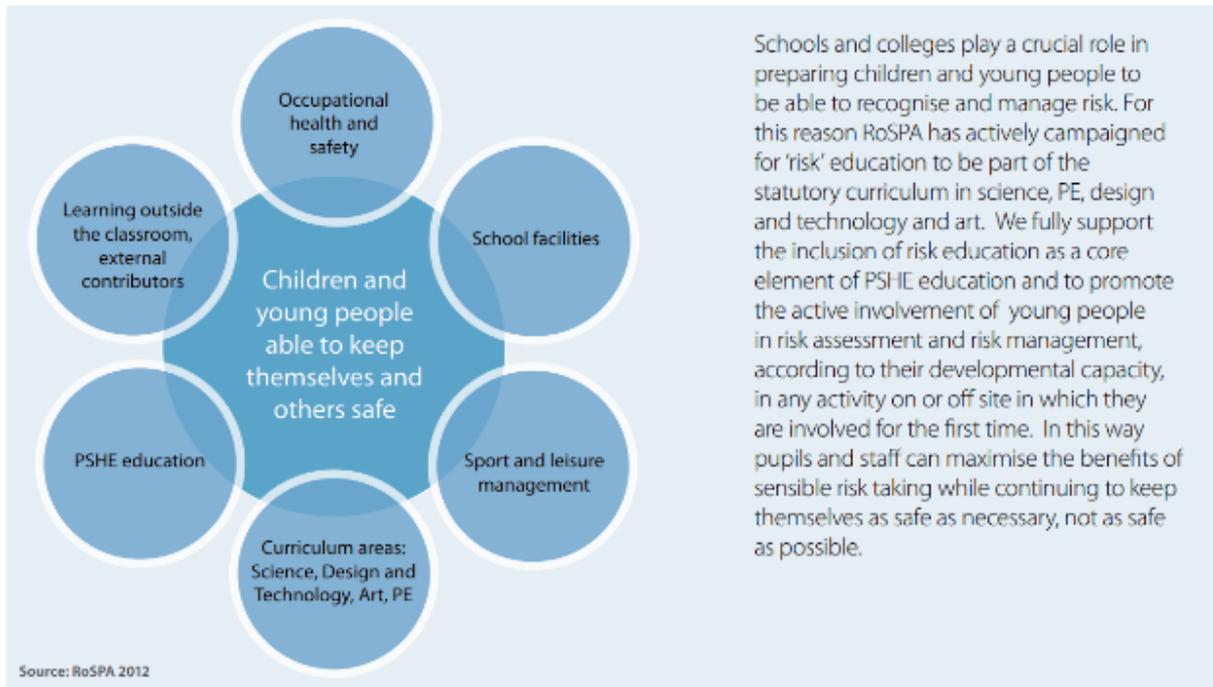


図 3-10 子どもを対象としたリスク学習の概念図

PSHE : Personal Social Health and Economic Education

(出典 : Managing Safety In Schools & Colleges, ROSPA, 2012)

第4章 総合的な「安全教育」カリキュラムの検討⁹

これまでにさまざまな国や地域で起こった災害をみると、異なる社会で起こった災害の経験を共有するための情報伝達のメカニズムが十分に構築されていないことに気づく。もちろん、国際的なレベルでの情報共有は進んでいるが、各国政府がもつ情報の量や質と、その社会に生きる人々がアクセスできる情報の量や質との間には大きな乖離があり、とりわけ途上国ではこの問題が深刻である。

たとえば、2004年に起きたスマトラ島沖地震の影響で、インドネシアのアチェ州が津波による甚大な被害を受けたことは記憶に新しいが、当時、アチェの多くの人々は津波に関する十分な知識をもっていなかったために適切な行動をとることができず、被害が大きくなってしまったと考えられている。たとえば、「地球科学・地震学・地震工学・津波学などの研究が未熟であるが故に、災害を防げなかったのでは無い。（中略）現在までに集積された知識を応用して地震に対する備え、津波に対する備えをする努力が無かったために、大災害を引き起こしてしまった」¹⁰という指摘もある。

こうした背景には、人的な能力の問題だけではなく、それぞれの社会が構造的に抱えている問題の影響もみてとることができる。つまり、インドネシアではアチェの独立運動による内戦状況があり、ハイチでは長年にわたり不安定な政情が続いたために政府が統治能力を欠いており、どちらの地域においても安全に対する備えが政府によって十分になされてはこなかったという事情がある。さらには、それぞれの土地で、地震や津波への対策を踏まえた建築工法が浸透していなかったり、建設業界での手抜き工事や行政との癒着などが蔓延していたりしたことも、建造物自体の強度が十分ではなく、甚大な被害を引き起こす要因となった。

自然災害 (natural disaster) においては、地震や津波といった自然現象 (natural hazard) の結果、社会の持続可能性が失われ、社会的・経済的な発展が阻害される。とりわけ、社会的に弱い立場にある人々や社会的な脆弱性をもった地域において被害がより大きくなるため、それらの人々や地域を守るための社会的なシステムの構築と社会的な能力の向上が必要である。ただし、とくに多くの途上国では、もともとの社会的な能力が脆弱であるため、十分に対応することが非常に難しい。そこで、国際社会全体でそうした途上国を支えていく仕組みが形成されており、その代表的なものとしては、国連によって設定された「国際防災戦略 (International Strategy for Disaster Reduction (ISDR))」を挙げることができる。国連総会の決議を経て2000年に設立されたISDRは、「自然災害やそれに関連する事故災害および環境上の現象から生じた人的・社会的・経済的・環境的損失を減少させるための活動にグローバルな枠組みを与えるという目的」をもっている。また、「持続可能な開発に不可欠な要素として、防災の重要性に対する認識を高めることで、災害からの

⁹ 本章の一部は、北村友人 (2011) 「国際社会に向けた情報発信—グローバルな情報ガバナンスと教育の役割—」『IATSS Review : 国際交通安全学会誌』Vol. 36, No. 2, 120-126 頁、に加筆修正を行った。

¹⁰ 大矢暁 : 「スマトラからアンダマン地震、インド洋津波に思うこと」GUPI Newsletter No. 14 (2005年2月24日)、特定非営利活動法人地質情報整備活用機構、2005年、2頁。

回復力を十分に備えたコミュニティを作ること」を目ざした取り組みを推進している¹¹。ちなみに、2001年の国連総会において国連事務総長から提出された報告書「国連ミレニアム宣言の実施へ向けた行程表」のなかでも、「自然・人的災害の数やその影響を軽減するために、私たちが一体となった取り組みを強化する」(United Nations, 2001, p.35)ことが目標のひとつとして掲げられている。

加えて、2005年1月に開かれた国連防災世界会議(於・兵庫県神戸市)において「兵庫行動枠組(2005-2015)(Hyogo Declaration 2005-2015)」が採択された¹²。この行動枠組では、「人々に十分な情報が伝達され、災害予防や災害に強い文化を構築することに意欲的である場合、災害は大幅に軽減できる」と指摘したうえで、最新の通信技術・情報公開技術を駆使して知識やデータを幅広く共有するとともに、災害リスク軽減に関する教育・訓練を促進することが優先事項として挙げられている。とくに「全てのレベルにおける学校カリキュラムの関連する部分に、災害リスク軽減に関する知識を含め、また青少年や子供たちに情報が到達し、災害リスクの軽減を『国連持続可能な開発のための教育の10年(2005-2015)』の本質的な要因として統合する」ことが重要であるとして、「持続可能な開発のための教育(Education for Sustainable Development: ESD)」のなかに防災教育を明確に位置づけるようにと提言している。

震災のような非常事態に際して適切な行動をとることができるようになるためには、次の2つの方法があると京都大学地位研究統合情報センターの「災害対応の地域研究」プロジェクトで指摘されている¹³。1つは、「起こりうる事態をあらかじめ想定して、対応のしかたを事前に身体化させておくこと」であり、2つ目は「想定外の事態を理解し、受け止め、具体的な行動につなげるために」、頭のなかにある「物語」を「新しい事態に対応した新しい『物語』」に書き換えることである。ESDとは、まさにこれら2種類の力を育むことを目指した教育のあり方である。

こうした「物語」を書き換える力を育むためには、まず既存の「物語」をできるだけ数多く知ることが必要であり、そのうえで、それらの物語を参照しながら新たな自分の「物語」を書き上げる力を育てることが重要である。こうした観点から、本研究では実際に学校現場などでどのようにこのような力を育成することができるのか、いくつかの実践を通して検討を行った。

1. 現職教員によるグループ討論

最初の実践は、教員免許状更新講習におけるグループ討論である。これは、上智大学四谷キャン

¹¹ 国際防災戦略の詳細についてはISDRの事務局(<http://www.unisdr.org/> [2011年8月3日閲覧])ならびに兵庫事務所(<http://www.adrc.asia/ISDR/index.html> [2011年8月3日閲覧])のホームページを参照のこと。

¹² 「兵庫行動枠組」の訳文は、外務省のホームページ(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kankyo/kikan/pdfs/wakugumi.pdf> [2011年8月3日閲覧])に掲載されている。

¹³ ここでの記述は、京都大学地位研究統合情報センター「災害対応の地域研究」プロジェクトのホームページ「記憶と忘却」セクション(<http://areastudies.jp/bosai-sumatra/memory.html> [2011年8月4日閲覧])を参照した。

パスにおいて2012年8月8日に行った講習の際に、参加した現職教員の先生方（約40名）に以下の内容で議論していただいた。

〈討論のテーマ〉

- ESD をカリキュラムにとり入れることの効果を、「安全教育」を題材として考える
 - (1) 安全教育にESDの視点を導入することで、どのような子どもの力を育むことが期待されるか？
 - (2) ESDのどのような側面を安全教育にとり入れることが可能か？
 - (3) ESDの視点にもとづく安全教育は、どの教科で教えることができるのか？
 - (4) 「つなげたり」、「ひろげたり」するために、教科間の関係をどのようにすべきか？ また、学年をまたいだ取り組みは可能か？
 - (5) 安全教育の具体的な内容として、どのようなものが考えられるか？



教員免許状更新講習におけるグループ討論の様子

上述のテーマに関する討論にもとづき、安全教育に関する授業を実際に構想してもらった。その際、次の内容について具体的に考えていただいた。

- a) 授業名：学習内容を考える
- b) 授業の目標：「関心・意欲・態度」「思考・判断」「技能・表現」「知識・理解」などに関する、授業の「ねらい」は何か
- c) 学習内容の意義：この学習を通してどのような力を子どもたちは身につけるのか、どのような子どもを育てたいのか
- d) 子どもたちの実態：これまでの学習のなかで、子どもたちはどのような力を身につけてきて、どのような力がまだ身につけられていないのか
- e) 地域の実態：子どもを取り巻く、地域の自然・社会・文化・人などの環境が、どのようなものであり、それらと学習活動をどのように結び付けていくことができるか
- f) 主な支援：「問題発見の段階（導入）」、「追求の段階（展開）」、「問題解決の段階（まとめ）」などの各段階で、教師はどのような支援を行うことができるか

この討論では、まず現職の教師たちが普段ほとんど安全教育については考えていないことが確認された。もちろん、安全教育の重要性は参加者一同が合意するところではあったが、教科の指導とともに課外活動や生活指導、さらには種々の事務作業が山積するなか、実際には教師たち自身が安全教育について考え、その準備をする時間はほとんどとれないという状況にある。そうしたなか、個別の安全教育（すなわち、防災訓練や交通安全教室など）は、地域の警察や消防の関係各位の協力を得ながら行っており、教師たちが主体的に関わる場面は限定的であるということが指摘された。

そうした状況を踏まえたうえで、教師たちが安全教育を構想するとすれば、どのようなアプローチがあり得るのかについて話し合っていた。その結果、主として総合的な学習の時間を活用するとともに、社会科などの教科も上手く関連づけることができるのではないかと提案がなされた。

また、ESDの視点を安全教育に取り入れることについては、理念的・理論的には賛成であるが、実際に多くの学校現場で必ずしもESDが十分に浸透していない現状を鑑みると、少々難しいのではないかという意見が出された。しかしながら、その一方、あえて安全教育というこれまで十分な取り組みが積み重ねられてきていない学習領域だからこそ、ESDという新しい視点も取り入れやすいし、これまでESDに対して関心を払ってこなかった先生たちにも興味をもってもらえるのではないかと、という指摘もあった。

これらの議論を行ったうえで、実際の学習内容を考えていただいたが、地域との連携を視野に入れたアイデアや、学年横断的な取り組みなど、創意工夫に溢れた企画が提案された。それらについての詳細な分析は、今年度の研究では行うことができなかったが、来年度以降の研究にこれらのアイデアを活かしていきたいと考えている。

2. 若者たちによる国際ワークショップ

続いての実践は、国連教育科学文化機関（ユネスコ）主催の国際ワークショップの場で行った。これは、「第2回ユネスコ・ユース・フォーラム－災害の先を見据えて－（Second UNESCO Youth Forum:

Looking Beyond Disaster) 」と題されたワークショップであり、宮城県仙台市において 2012 年 8 月 17 日) に開かれた。

このワークショップには、世界各地で災害の被害に遭った経験を有する 20 代の若者たち (約 90 名) が参加し、「ESD の文脈にもとづく災害被害の軽減 (Disaster Risk Reduction in the context of ESD) 」というテーマで議論を行った。なお、このワークショップは、公益財団法人ユネスコ・アジア文化センター (ACCU) との協働で行ったものである。

ワークショップの目的は、次の 3 点である。

- (1) 地球と人類の歴史のなかで「自然災害」とは何かを理解する
- (2) 自然災害の影響とそこからの復興を ESD の視点 (環境、経済、社会文化) から考察する
- (3) ESD と安全文化について理解を深め、人に伝えるための方法を考察し、共有する

これらの目的を達成するために、まずは ESD と安全に関するレクチャーを行った。レクチャーでは、「地球の歴史・人類の歴史」、「自然災害について考える (Natural disaster=Natural hazard + Vulnerability) 」、「Disaster Risk Reduction (DRR) と ESD」といった事項について概説した。その後、参加者たちは 15 の小グループに分かれ、自らの経験にもとづいて安全について教える授業案を考えてもらった。その際、授業の対象者としては、小学生を想定するグループ、若者を対象とするグループ、そして大人を対象とするグループを、それぞれ 5 つずつ作り、対象者の違いで内容がどのように異なるのかということについても考えてもらった。

ワークショップの様子



ワークショップの最初に、ACCU と協力して、レクチャーを行った。





グループの議論では、それぞれ異なる国で災害の被害に遭った経験を共有し、それぞれの経験に根差した問題意識を披露しあった

グループごとに話し合った内容について発表してもらった。



ワークショップでの議論の結果、自然災害というものは避けることができない面をもっているが、そこから生じる被害をどれだけ少なくするかが重要ではないかという考え方が提示された。そのためには、社会のインフラストラクチャーや制度・システムが整備されることも不可欠であるが、人々の意識を高めたり、防災・減災に関する知識や行動様式を身につけたりすることが非常に大切であるということが指摘された。

実際に授業案を考えてもらう作業では、子どもにはイラストなどを多用して理解しやすい授業が必要であることや、最低限必要なことを絞って教えることがより効果的であろうといったことが提案された。その一方、若者や大人に関しては、すでに多様な知識を身につけ、ある程度固まった考え方を有しているため、子どもよりも授業を行うことが難しいのではないかということが話し合われた。そこで、各国の参加者たちが実際に経験した被害の状況などをできるだけ具体的に伝えることによって、それまで身につけてきた知識や考え方が必ずしも実際の災害場面では役に立たないこともあるということを理解してもらえないのではないかという意見が出された。

これらの議論を通して、ワークショップに参加した多くの若者たちは、自分たちのような若者が実際の体験を通して考えたことを積極的に発信していくことが大事であるという意識を共有した。

3. 学校現場との連携－「安全教育プログラム」開発の準備作業－

本研究では、本年度の研究成果ならびに上述のような議論を踏まえて、実際の学校現場と連携した安全教育を実践することを目指している。そのため、今年度は、安全教育プログラムの開発準備に係る作業を行った。

そうしたプログラムの一環として、安全教育を実施するうえでの手法のひとつである「安全マップ」作りを導入することを決めた。そこで、日本における「地域安全マップ」作りの第一人者である小宮信夫・立正大学教授のご指導を仰ぎ、「安全マップ」を作る際のポイントについて理解を深めた。これは、研究代表者である北村が、2012年7月23日に東京都立川市で東京都が実施した「地域安全マップ専科」に参加させていただいた際に、小宮先生からご教示をいただくとともに、先生と議論を交わすなかで考えたことにもとづく。

来年度に安全教育プログラムを開発していくなかで、とくに小宮先生からの指導において留意すべきと思われることは次の通りである。なお、小宮先生はとくに防犯に関する領域を専門にされているため、ここでの議論は生活安全に関するものになっているが、そこで提示されている視点は交通安全や災害安全について考える際にも有益な示唆をもたらすと考える。

まず、防犯に関して大切なことは、「不審者に気をつけること」を強調するのではないということである。実は、本当に犯罪の意図をもった人間は、わざわざ「不審者」といった装いや振る舞いをして無闇に警戒心を引き起こすようなことはせず、いかにも「普通」な様子で子どもたちに近づいたりするものである。そのため、安全教育において重要なことは、「人」ではなく「場所」に注目することである。すなわち、「不審者」や「危険な人」を見分けることは難しいが、「危険な場所」を探すことはより簡単である。そして、そういった犯罪者が好きなのは「入りやすく、見えにくい」場所であることを、子どもたちが理解することが欠かせない。したがって、「地域安全マッ

プ」を作る第一歩は、入りやすく、見えにくい場所を探すことから始まり、実際に町のなかを歩き回り、そういった場所をみつけていく。

こうした準備作業を踏まえて、今年度は3つの学校と来年度以降に行う安全教育についての協議ならびに調整の作業を行った。安全教育の実践で連携する学校は、以下の3校である。

【連携学校】

- 東京都江東区立八名川小学校（ユネスコスクール）
- 三重県鈴鹿市立神戸中学校（ユネスコスクール）
- 三重県鈴鹿市立一ノ宮小学校

これらの学校との話し合いで、既存の「安全教育」にESDの視点を取り入れ、「安全」を総合的な視点から捉え直した問題解決型・参加体験型プログラムの開発を目指すことで合意した。また、交通安全・生活安全・災害安全を総合的に捉える視点を取り入れて、「安全マップ」作りを手法の一つとして導入することでも合意を得られた。さらに、安全教育の内容に関する、子どもたちの理解度や知識・技能の定着度などについて検証することも確認した。

たとえば、こうした準備作業の一環として、八名川小では町の歴史を知るための地図と、実際の町歩きに使う白地図を作成した。



図 4-1. 江東区立八名川小学区の地図（1858年）

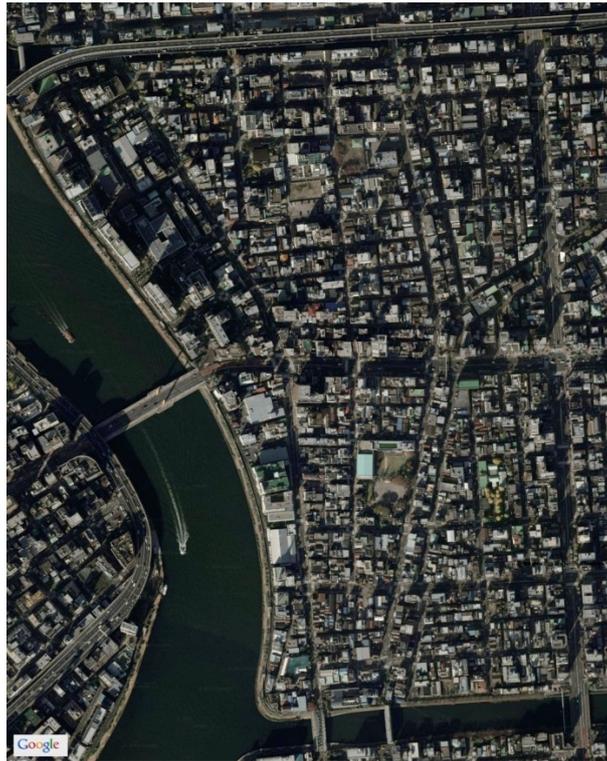


図 4-2. 江東区立八名川小学区の航空写真 (2012 年)

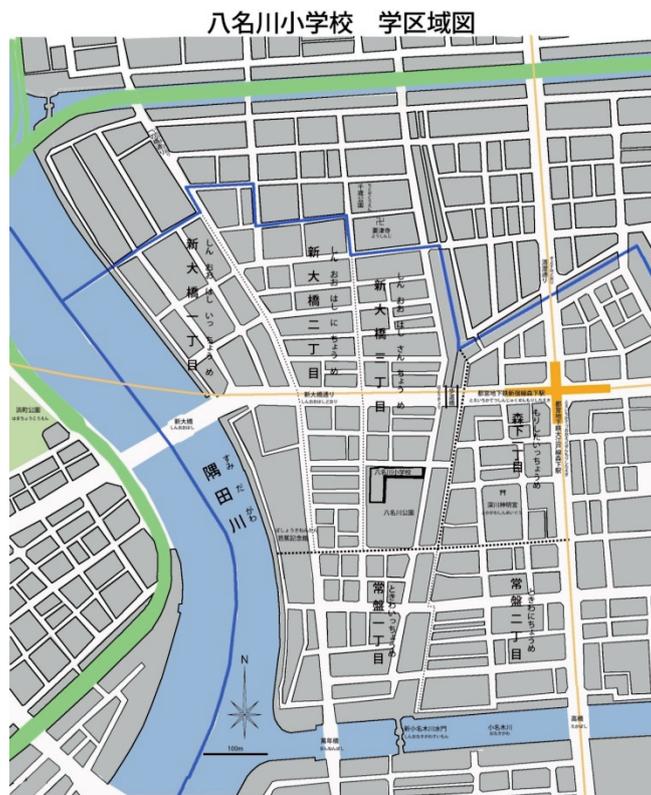


図 4-3. 安全マップづくりのための白地図

図4と図5の地図は、約150年前と現在の学校周辺（学区）の様子であり、図6は現在の学区の白地図である。これら3種類の地図を、たて180センチメートル、横90センチメートルのパネルに印刷した。そして、これらのパネルを比較することで、子どもたちはかつての学区地域の様子と現在の様子を比較し、町の作りの成り立ちについての理解を深めることが可能になる。こうした学習は、たとえばかつて運河だったところが現在は埋め立てられているが、大雨のときなどには水が氾濫しやすいため、近寄ってはいけないといったことを視覚的にも理解することができる。

また、図6の白地図は、模造紙大で200枚印刷し、町歩きの後に白地図上に安全マップを作成することができるようにした。こうした白地図は、鈴鹿市立一ノ宮小学校に関しても作成する予定である。そして、これらの地図を活用した安全教育を、平成25年度に実施する予定にしている。予定している安全教育の企画の詳細については、巻末資料・1「『持続可能な開発のための教育（ESD）』を通じた安全教育の実現に関する研究企画案」を参照のこと。

終章 まとめと今後の課題

本研究では、ESD の視点にもとづきながら、「安全」を交通・災害・生活といった総合的な領域から捉えることで、新しい安全教育を構想することを目指している。平成 24 年度の研究としては、本報告書で概要をお伝えした通りであるが、こうした取り組みそのものが新しいため、概念整理においても、また実践的なプログラム開発に関しても、十分な成果を上げたとは到底言えない状況である。しかしながら、こうした取り組みを通して、次のようなことに気づくことができた。

まず、既存の「安全教育」において、ソフト面での支援をさらに複合的に行っていくことが必要であることに気づいた。また、多くの安全教育プログラムは、「安全」を総合的に捉える視点が十分に取り入れられておらず、交通・災害・生活などの個別の領域に留まっている。こうした問題意識を踏まえ、「安全教育」を総合的に捉えるうえで、問題解決型・参加体験型の ESD の観点を取り入れることが重要であることに改めて気づいた。そして、そうした視点からの安全教育プログラムを開発するうえで、「安全マップ」作りなどの手法は効果的であると考えられる。

さらに、保護者や現場の教師たちの意識について調査をした結果、「安全教育」のなかでも「交通安全」に対する関心が高く、「交通」を入り口として「生活」や「災害」へと視野を拡げていくことが可能であるのではないかという手応えを得られた。そして、それらの関係者たちが「安全教育」において最も重要であると考えていることは、とくに子どもたちの「意識」を高めることであることも分かった。

こうした今年度の取り組みを踏まえて、今後の課題として、実際に学校現場での連携を通して、ESD にもとづく総合的な「安全教育」のカリキュラム開発を進めるとともに、その効果についての検証を行っていくことが欠かせない。平成 25 年度の研究課題として、そうした試みを積み重ねていきたいと考えている。

こうした研究テーマを構想した契機となったのが、2011 年 3 月 11 日に起こった東日本大震災であることはすでに序章で説明した通りである。「安全・安心な交通社会の実現」を目指す公益財団法人国際交通安全学会の研究プロジェクトとして、本研究も「教育」という側面からそうした社会の実現へ向けたお手伝いをできればと願っている。本報告書をご覧いただければお分かりの通り、この取り組みはまだまだ端緒についたばかりであり、手探りで方向性を探っているような状態である。しかし、新しい安全教育のあり方を提示できるよう、研究チームとしてはさらに努めていく所存であり、関係各位による温かいご支援に感謝申し上げますとともに、引き続きのご指導、ご鞭撻を心からお願いして、本報告書の結びとしたい。

巻末資料・1

「持続可能な開発のための教育 (ESD)」を通じた安全教育の実現に関する研究 企画案

1 対象学年 (小学校・中学校)

小学校4年生、中学校1年生

2 調査研究に必要な授業時間数

「総合的な学習の時間」において5時間程度

[内訳：事前学習 (1～2時間)、安全マップ作り (2時間)、振り返り学習 (1～2時間)]

3 研究内容

「安全」に関する幅広い領域 (生活、災害、交通) について子どもたちが理解を深め、実際の生活のなかでどのような問題があるかを発見し、それらの問題への解決策を考えるような「安全教育」のあり方を探究することが、本研究の目的である。さらに、安全教育を通して、地域社会のなかで「まちづくり」がどのように行われるべきであるか、さまざまな立場の人々が共生することのできる「まち」のあり方とはどのようなものであるか、といった問題について、子どもたちが深く考える機会となることを目指している。

以上の目的を実現するため、本研究では、次の2つのことに取り組みたいと考えている。

(1) 安全マップ作りを中心とした安全教育プログラムの開発

子どもたちが生活する「まち」のなかにはどのような危険・リスクの可能性があるのかについて、「まち歩き」にもとづく「安全マップ」の作成などを通して認識を深めることができる安全教育プログラムを開発する。

(2) 子どもたちの認識の変容に関する調査

今回、試行的に開発する安全教育プログラムを経験した子どもたちが、「安全」に関する認識をどのように変容させたのか (あるいは、変容しなかったのか) について明らかにする。

4 授業計画

(1) 事前学習

① 「安全」(生活、災害、交通) に関する基礎知識の確認 (外部講師による講義を含む)

- 外部講師としては、警察官、消防士、プロ・ドライバー (宅配便やタクシーの運転手) などをお招きすることを検討したい。

- ② 安全マップの作成方法についての説明
- ③ 「安全」に関する子どもたちの認識を知るための質問紙調査

(2) 安全マップ作り

学区内をいくつかの区域に分け、4～5名で構成される班ごとにマップ作りのための「まち歩き」を行う。その際、地域住民、警察官、消防士、プロ・ドライバー（宅配便やタクシーの運転手）など、異なる立場の大人たちと一緒に歩くことで、子どもたちが見ている視点とは異なる角度からアドバイスをしてもらおう。（ただし、すべての班に、すべての立場の大人たちが参加することは必ずしもできないことが予想されるため、班ごとに異なる立場の大人たちに付き添っていただく。）

(3) 振り返り学習

① 安全マップの紹介

- 班ごとに作成したマップについて説明
- 「まち歩き」の際に一緒に歩いた大人たちから聞いたことの共有

② 完成した安全マップにもとづく議論

- どういった場所が「安全」に関して問題があるのか
- 「安全」に関する3つの領域（生活、災害、交通）が重複するのはどのような場所か
- マップ作成や振り返りのなかで気づいた問題に対して、どのような解決策が考えられるか
- 作成したマップの活用法などを含めて、どのように「まちづくり」への提言をしているか（例・学校ホームページでの公開、通学路のあり方についての提言、等）

③ 「安全」に関する子どもたちの認識がどのように変容したかを知るための質問紙調査

5 本年度の予定

本年度は、2学期が始まる前までに、モデル校になってくださる学校側と研究会を開き、本研究プロジェクトの目的・内容・実施体制などについて検討したい。

その後、今年度中に、安全教育プログラムの具体的な内容を開発し、来年度の授業計画のなかでどのように位置づけることができるかを検討したい。

以上

安全教育に関する調査報告書

2012年12月

目次

| | |
|-------------------------------------|----|
| 調査概要 | 2 |
| 1) 保護者と教職員の比較 | 4 |
| 2) 『安全教育』と3領域の関係性 | |
| 保護者 | 6 |
| 教職員 | 7 |
| 3) 保護者篇 各論 | |
| 1 Q1.子どもを取り巻く環境への安心感 | 9 |
| 2 Q1.子どもを取り巻く環境への安心感 TOP2一覧 | 10 |
| 3 Q2/Q3.安全に対する子どもの興味度合いと親や認知状況 | 11 |
| 4 Q2 TOP2.安全に対する子どもの興味度合い TOP2一覧 | 12 |
| 5 Q4.「安全教育」の内容についての認知状況 | 13 |
| 6 Q5.安全についての会話状況 | 14 |
| 7 Q6.学校で実施している「安全教育」についての認知状況 | 15 |
| 8 Q7.学校における「安全教育」に対する要望 | 16 |
| 9 Q8.「安全教育」カリキュラム化に対する問題点 | 17 |
| 10 Q9.家庭での「安全教育」実施状況 | 18 |
| 11 Q9 TOP BOX.家庭での「安全教育」実施状況 TOP2一覧 | 19 |
| 12 Q10.家庭での「安全教育」実施頻度 | 20 |
| 13 Q11.家庭での「安全教育」の問題点・課題点 | 21 |
| 14 Q12.家庭での「安全教育」に関する教材・道具の準備状況 | 22 |
| 15 Q13.子どもの「安全教育」について大切なこと | 23 |
| 16 Q14.子どもの「安全教育」に対する行政側の取り組み | 24 |
| 17 Q15.子どもの「安全教育」に対する地域社会の機能性 | 25 |
| 4) 教職員篇 各論 | |
| 1 Q1.生徒を取り巻く環境への安心感 | 9 |
| 2 Q1.生徒を取り巻く環境への安心感 TOP2一覧 | 10 |
| 3 Q2.「安全教育」の内容についての認知状況 | 11 |
| 4 Q3/Q4.安全についての会話状況 | 12 |
| 5 Q5.学校における「安全教育」に対する要望 | 13 |
| 6 Q5TOP2.学校における「安全教育」に対する要望 TOP2一覧 | 14 |
| 7 Q6.「安全教育」カリキュラム化に対する問題点 | 15 |
| 8 Q7.学校での「安全教育」実施状況 | 16 |
| 9 Q7.学校での「安全教育」実施状況 TOP2一覧 | 17 |
| 10 Q8.学校での「安全教育」実施頻度 | 18 |
| 11 Q9.学校での「安全教育」の問題点・課題点 | 19 |
| 12 Q10.子どもの「安全教育」について大切なこと | 20 |
| 13 Q11.子どもの「安全教育」に対する行政側の取り組み | 21 |
| 14 Q12.子どもの「安全教育」に対する地域社会の機能性 | 22 |

調査概要

保護者用

| | |
|--------|--------------------------------------|
| 調査目的 | 『安全教育』に対する保護者の認知や意識を確認し、今後の施策の一助とする。 |
| 調査手法 | インターネット調査 (クロス・マーケティングモニター使用) |
| 調査実施期間 | 2012年12月3日～ 2012年12月6日 |
| サンプル数 | 本調査 1,000サンプル |
| サンプル構成 | 下記の通り |

子どもの学齢別

| | |
|-------------|-----|
| 小学校1～3年の保護者 | 250 |
| 小学校4～6年の保護者 | 250 |
| 中学生の保護者 | 500 |

エリア別

| | |
|-----|-----|
| 都心部 | 553 |
| 郊外 | 447 |

エリア別の割り振りルールは下記に準じました。

- ①都心部 → 政令指定都市または東京都、
中核市の人口ランキング上位100までとしております。
- ②郊外 → ①に該当しないサンプルすべて

教職員用

| | |
|--------|--------------------------------------|
| 調査目的 | 『安全教育』に対する保護者の認知や意識を確認し、今後の施策の一助とする。 |
| 調査手法 | インターネット調査 (クロス・マーケティングモニター使用) |
| 調査実施期間 | 2012年12月15日～ 2012年12月17日 |
| サンプル数 | 本調査 1,000サンプル |
| サンプル構成 | 下記の通り |

子どもの学齢別

| | |
|----------|-----|
| 小学校教員 | 474 |
| 中学校教員 | 379 |
| 特別支援学校教員 | 147 |

エリア別

| | |
|-----|-----|
| 都心部 | 407 |
| 郊外 | 593 |

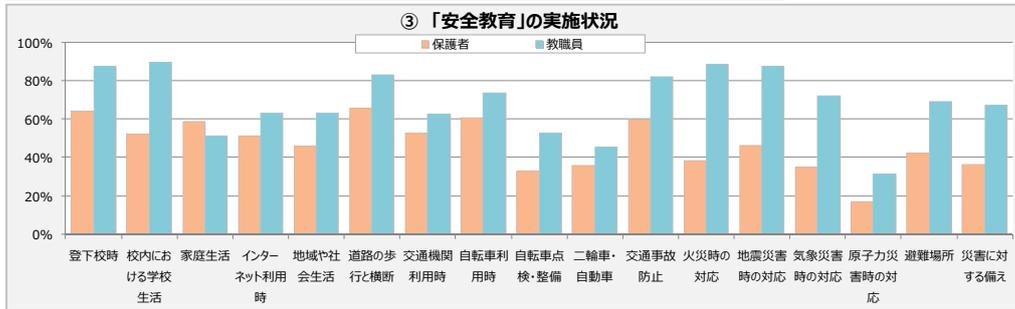
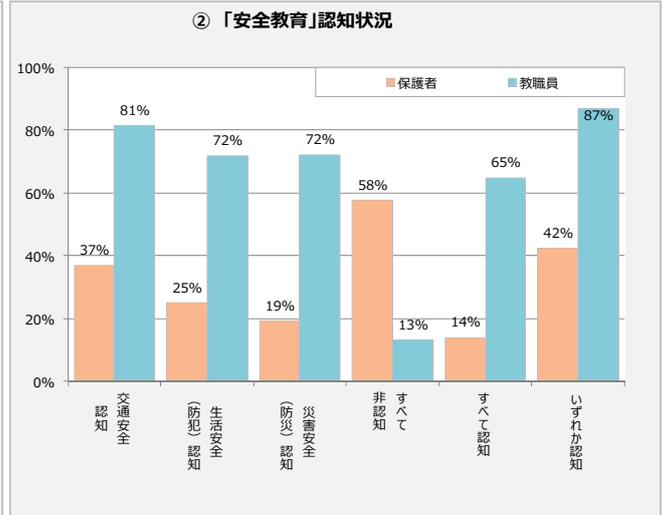
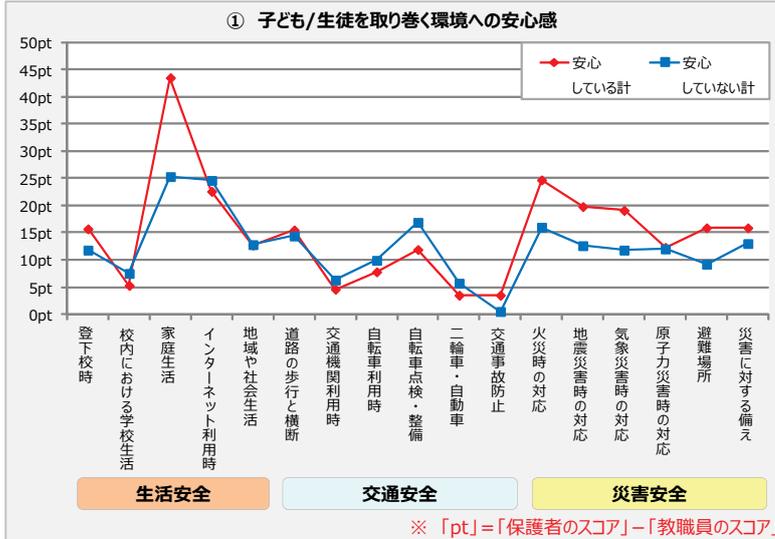
エリア別の割り振りルールは下記に準じました。

- ①都心部 → 政令指定都市または東京都、
中核市の人口ランキング上位100までとしております。
- ②郊外 → ①に該当しないサンプルすべて

保護者と教職員の比較

保護者と教職員の比較①

- ◆ 保護者と教職員を比較すると、環境への安心感で乖離しているのは「家庭生活」で、教職員に比べて保護者の方が不安を抱いている。
- ◆ 「安全教育」の認知状況としては、圧倒的に教職員の認知状況が保護者を上回っている。

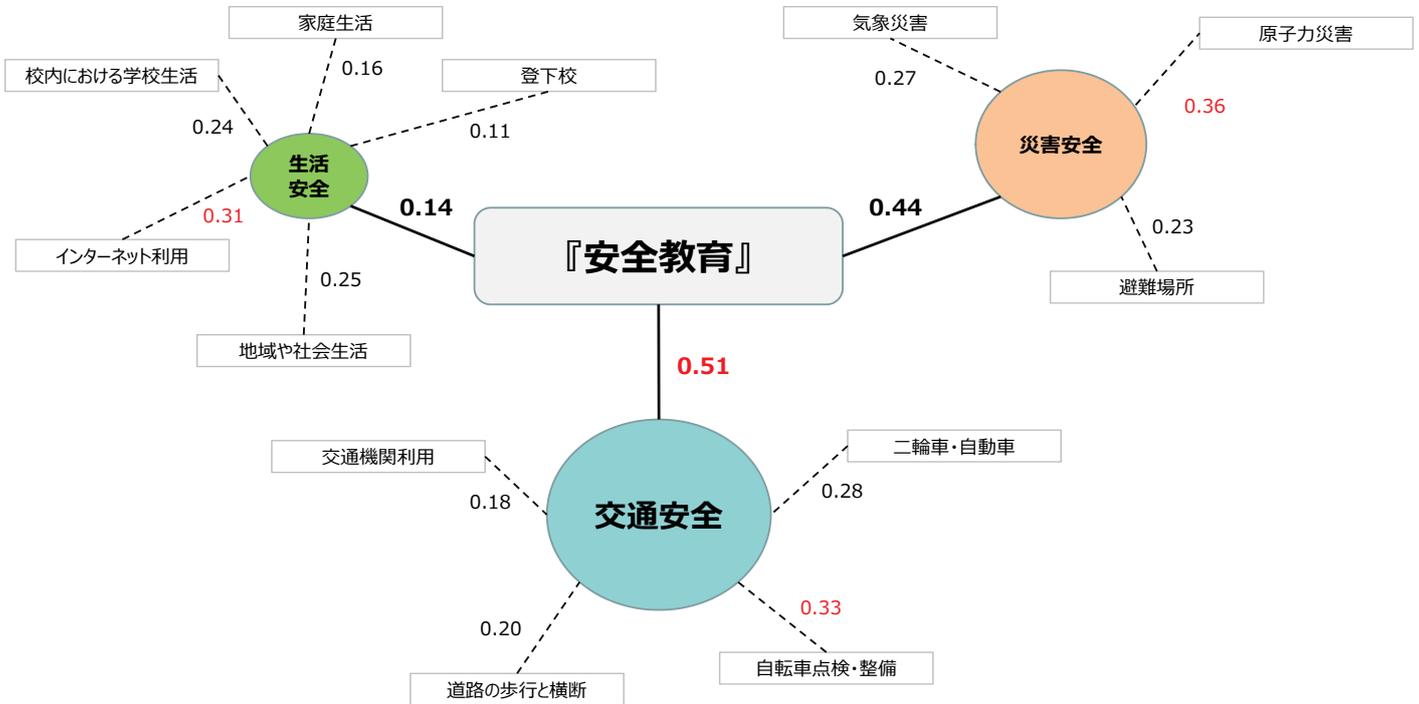


- ◆ 「安全教育」の実施状況の比較では、ほとんどの項目で教職員が保護者を上回っており、その差も大きい。
- ◆ 特に、「火災時の対応」や「地震災害」などの『災害安全』において顕著にみられる。

『安全教育』と3領域の関係性

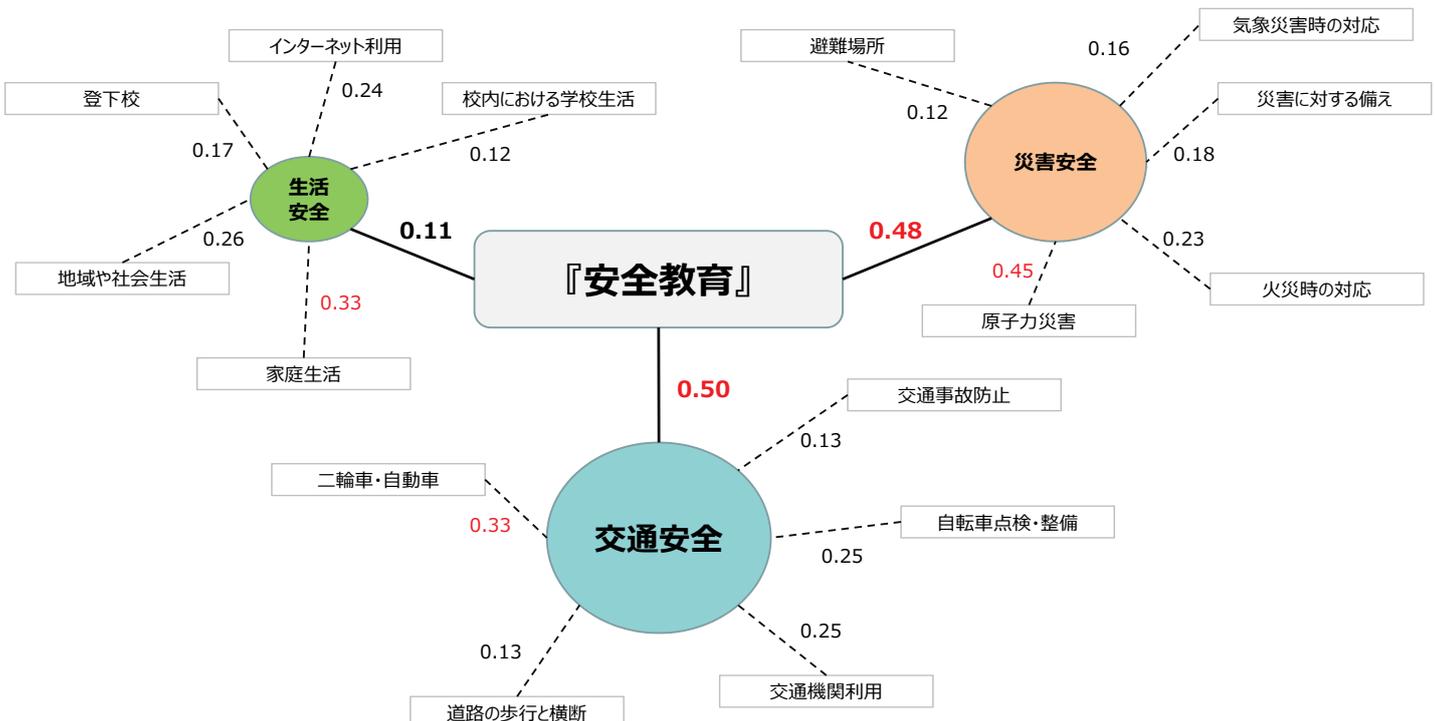
『安全教育』と3領域の関係性 保護者

- ◆ 家庭での『安全教育』の実施状況について重回帰分析を行ったところ、『安全教育』に最も寄与しているのは「交通安全」であった。
 - ◆ 『安全教育』に対する寄与率が高かった「交通安全」に対しては、「自転車点検・整備」の寄与率が最も高く、次いで「二輪・自動車」「道路の歩行と横断」が挙がっている。
- 『安全教育』を啓蒙するにあたり、キーとなるのは3領域中「交通安全」であり、その中でも「自転車整備」や「二輪・自動車」など直接事故に関係する要素が効果的であることが窺える。



『安全教育』と3領域の関係性 教職員

- ◆ 学校での『安全教育』の実施状況について重回帰分析を行ったところ、『安全教育』に対して寄与率が高かったのは「交通安全」「災害安全」の2つであった。
 - ◆ 『安全教育』に対する寄与率が高かった、「交通安全」では「自転車点検・整備」や「二輪車点検・整備」、「災害安全」では「原子力災害」がそれぞれ寄与率が高い結果となった。
- 「交通安全」では、保護者と同様事故に直接的な項目である「二輪・自動車」、「災害安全」では震災後注目を浴びている「原子力」に注力することで、『安全教育』の啓蒙につながる事が窺える。



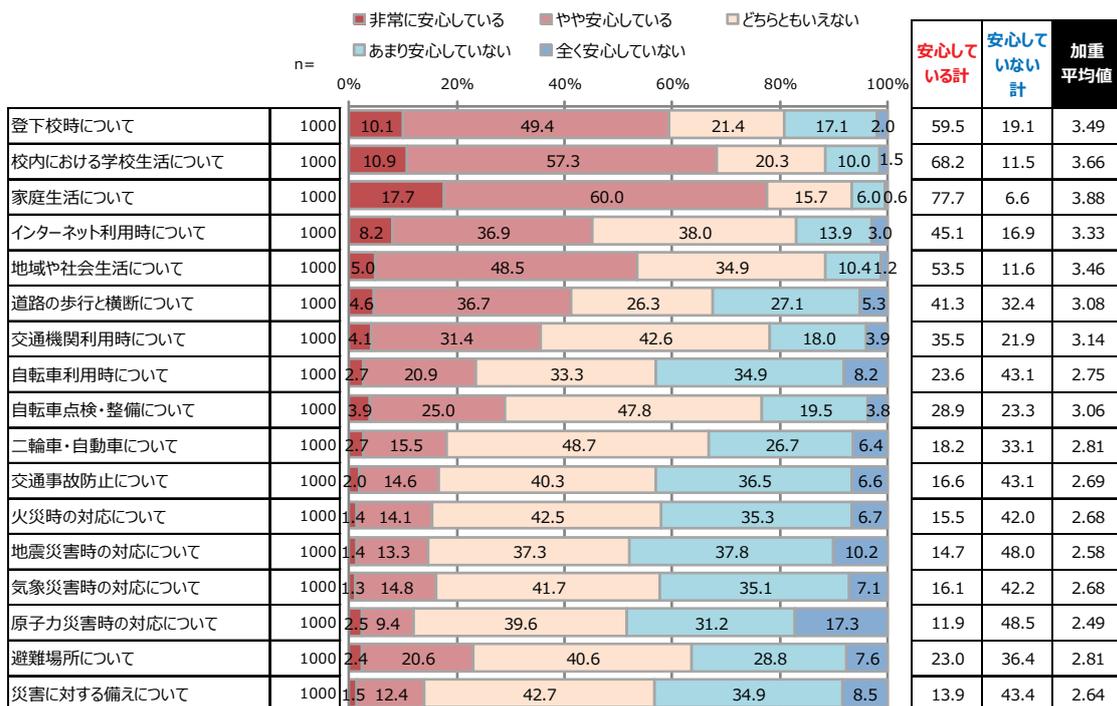
保護者篇 各論

Q1.子どもを取り巻く環境への安心感

◆子どもを取り巻く環境への安心感は、TOP2 BOX（安心している計）で見ると、家庭生活や学校生活などの『生活安全』に対して安心していることが窺えた。

◆火災や地震などの『災害安全』に対する安心感は、ほとんどの項目で1割台と低くなっている。

✓『交通安全』である「自転車利用時」「二輪・自動車」「交通事故防止」も、Bottom2 BOX（安心していない計）が3～4割台で安心されていない。

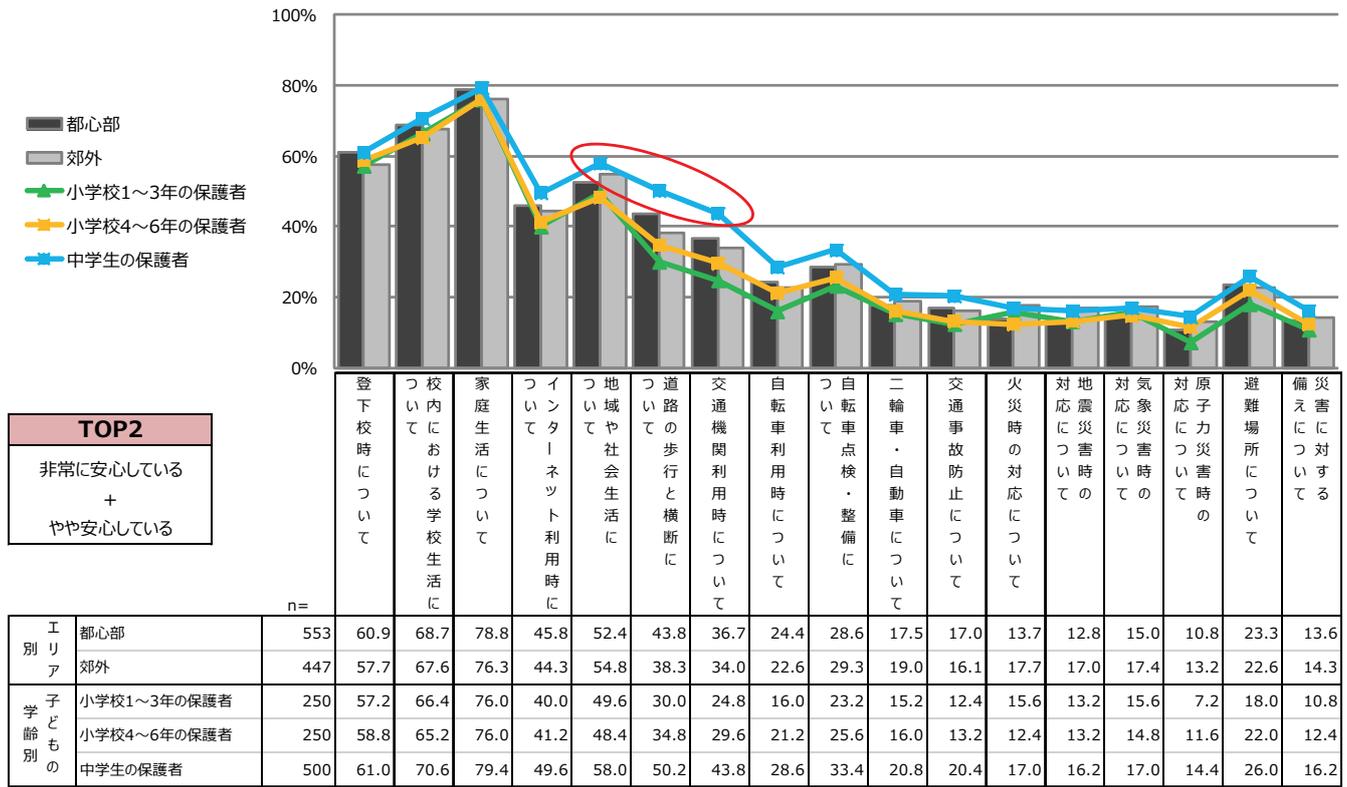


Q1.あなたは、お子様を取り巻く環境についてどのようにお考えですか。

Q1.子どもを取り巻く環境への安心感 TOP2一覽

◆子どもを取り巻く環境への安心感のTOP2 BOX（安心している計）をセグメント別で見ると、【中学生の保護者】が他の保護者に比べ、多くの項目で安心を感じている。

✓中でも、「地域や社会生活」「道路の歩行と横断」「交通機関利用」について顕著であった。



Q1.あなたは、お子様を取り巻く環境についてどのようにお考えですか。

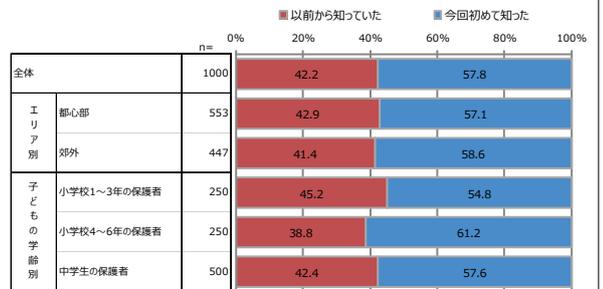
Q2/Q3.安全に対する子どもの興味度合いと親や認知状況

◆安全に対する子どもの興味度合いとして高いのは「登下校」と「学校生活」で、どちらも5割を超えている。

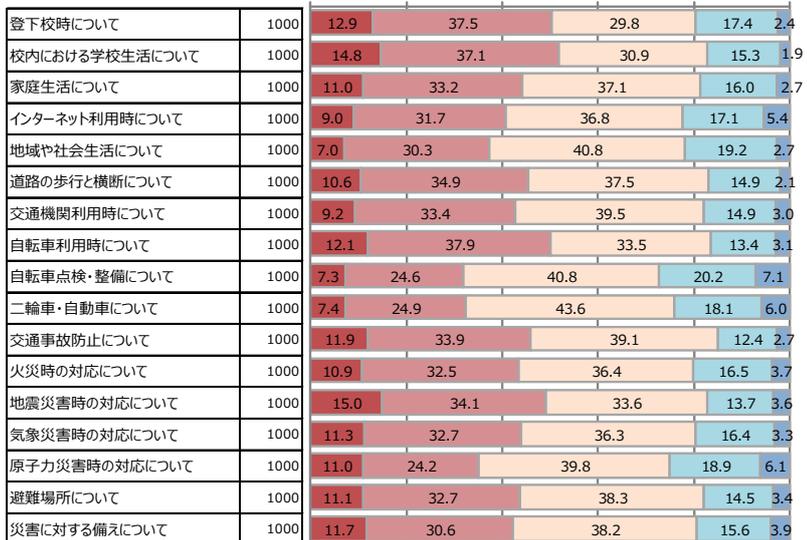
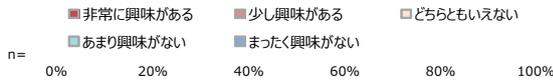
✓逆に、「地域や社会生活」「自転車点検・整備」「二輪・自動車」については、いずれも3割台と他の項目に比べて低い。

◆子どもの興味度合いに対して、全体の6割近くの親が知らなかったと回答。

✓【小学校4～6年生の保護者】の認知率は、3割台と最も低い認知であった。



Q2.あなたのお子様はどのくらい、「安全」について興味がありますか。



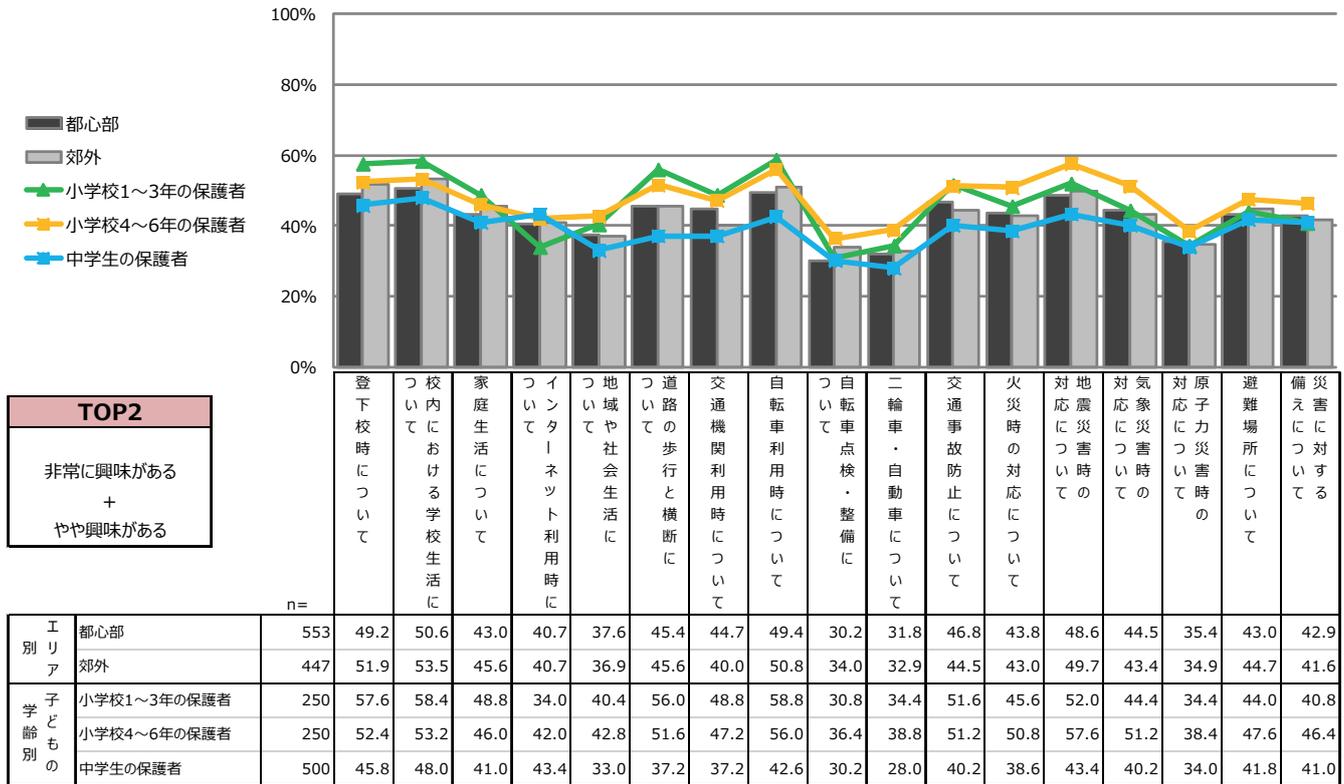
| 興味がある計 | 興味がない計 | 加重平均値 |
|--------|--------|-------|
| 50.4 | 19.8 | 3.41 |
| 51.9 | 17.2 | 3.48 |
| 44.2 | 18.7 | 3.34 |
| 40.7 | 22.5 | 3.22 |
| 37.3 | 21.9 | 3.20 |
| 45.5 | 17.0 | 3.37 |
| 42.6 | 17.9 | 3.31 |
| 50.0 | 16.5 | 3.43 |
| 31.9 | 27.3 | 3.05 |
| 32.3 | 24.1 | 3.10 |
| 45.8 | 15.1 | 3.40 |
| 43.4 | 20.2 | 3.30 |
| 49.1 | 17.3 | 3.43 |
| 44.0 | 19.7 | 3.32 |
| 35.2 | 25.0 | 3.15 |
| 43.8 | 17.9 | 3.34 |
| 42.3 | 19.5 | 3.31 |

Q3.お子様の各項目に対する興味度合いについて、あなたご自身はご存知でしたか。

Q2.安全に対する子どもの興味度合い TOP2一覽

◆安全に対する子どもの興味度合いをTOP2 BOX（興味がある計）をみると、全体的に中学生に比べ小学生の興味度合いが高い。

✓小学生に比べ中学生の興味度合いが比較的高いものとして、「インターネット利用時」が挙げられる。



TOP2
非常に興味がある
+
やや興味がある

Q2.あなたのお子様はどのくらい、「安全」について興味がありますか。

Q4.「安全教育」の内容についての認知状況

◆「安全教育」の内容について、3領域をすべて知っていると回答したのは全体の1割強。一方で定義および3領域を「知らなかった」と回答したのは半数を超え、3領域の中で最も高い「交通安全」についても4割弱に留まっている。

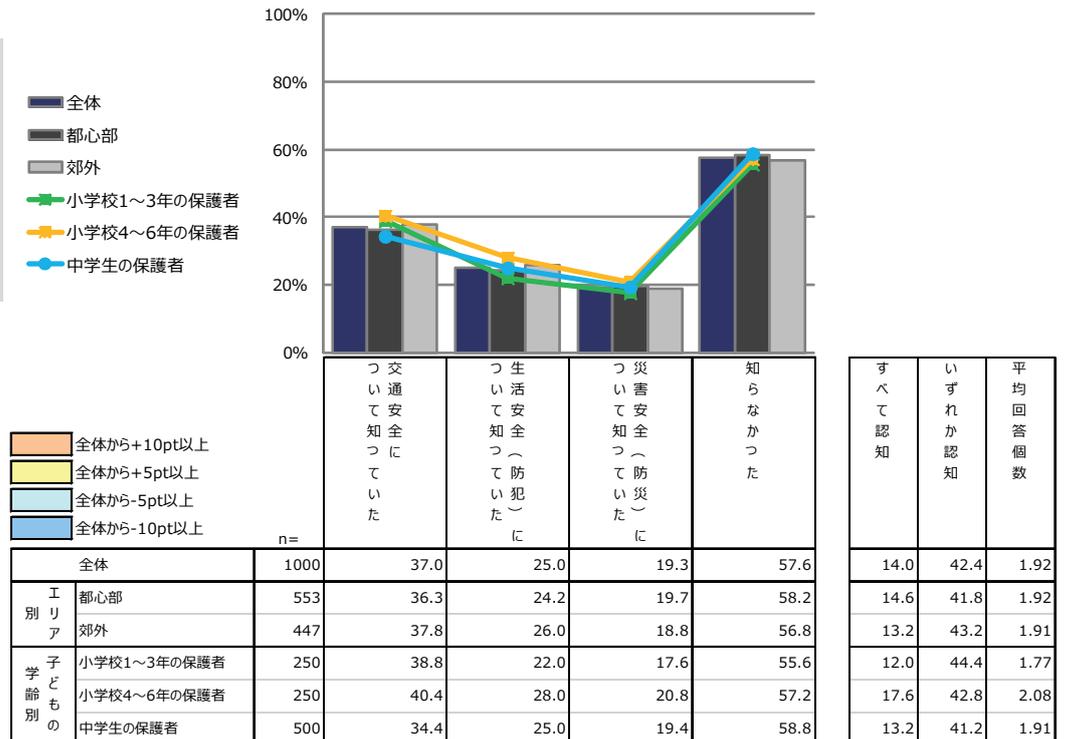
回答者に提示した『安全教育』の定義

安全教育とは、危険を予測し回避する能力や、他者や社会の安全に貢献できる資質・能力を身に付けさせるための教育である。

安全教育において取り扱われる領域は、

- (1) 生活安全（防犯教育）
- (2) 交通安全（交通安全教育）
- (3) 災害安全（防災教育）

の3領域である。

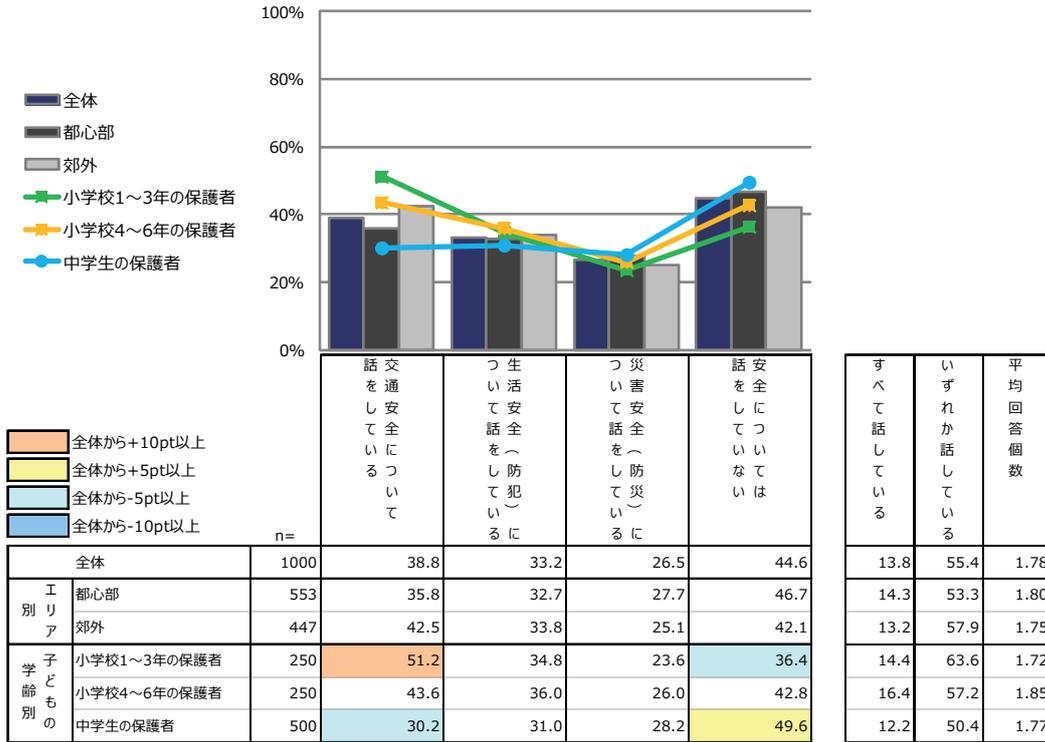


Q4.あなたは、上記の安全教育の内容をご存知でしたか。

Q5.安全についての会話状況

◆「安全」の会話状況は、全体の半数以上が「安全」について近所の方や友達と話しているものの、3領域を「すべて話している」のは1割台に留まっている。

✓ 会話に出てくる「安全」の内容としては、「交通安全」が3割台後半で最も高く、次いで「生活安全」（33%）、「災害安全」（27%）と続く。



Q5.あなたは、近所の方やお友達との会話の中で、「安全」について話されますか。

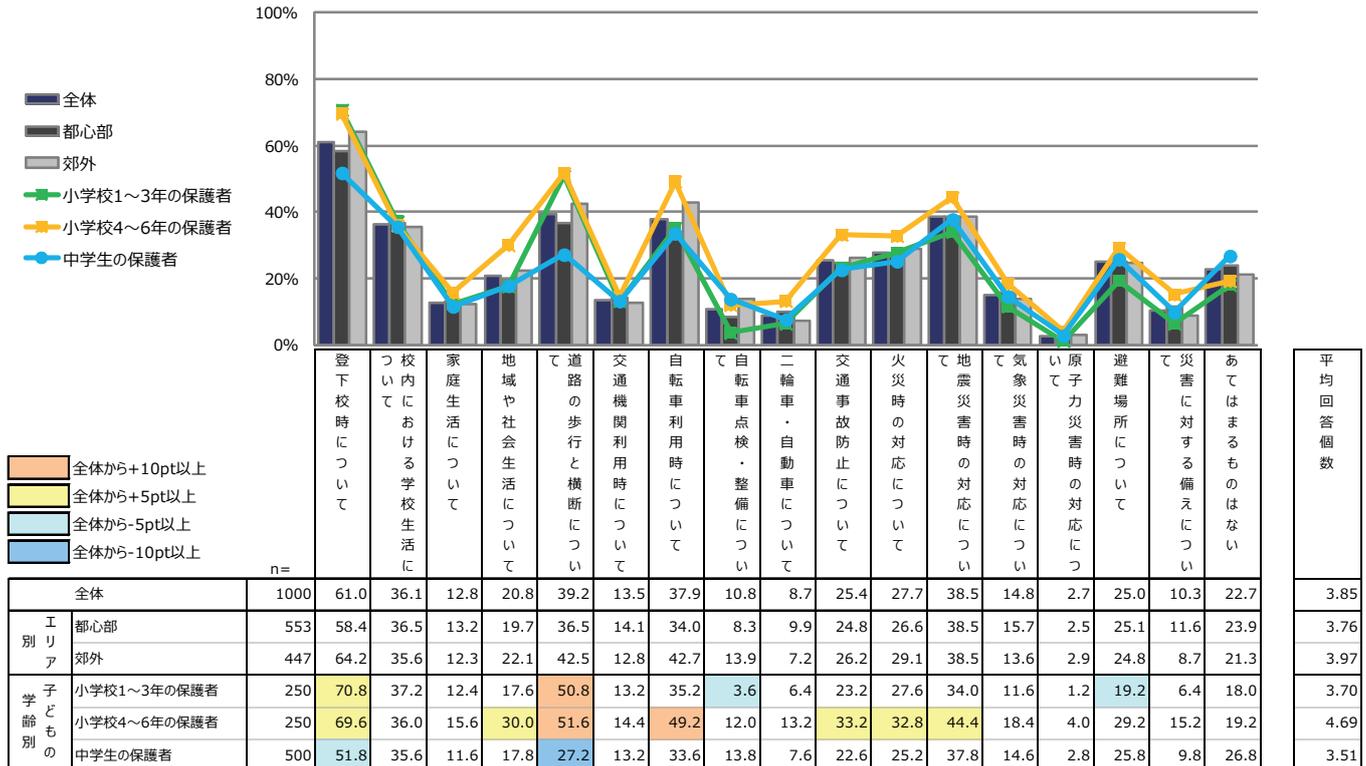
Q6.学校で実施している「安全教育」についての認知状況

◆学校で実施している「安全教育」について、その実施を保護者に最も認知されているのは「登下校時」で唯一6割を超える。

✓ 次いで、「道路の歩行と横断」（39%）、「地震災害」（39%）、「自転車利用時」（38%）、「学校生活」（36%）が続く。

◆セグメント別でみると、「道路と歩行と横断」については、【中学生保護者】に比べ【小学生保護者】の認知率が高い。

✓ 認知されている項目上位である「登下校」「道路の歩行と横断」「自転車利用時」については、【都心部】に比べ【郊外】が高い。

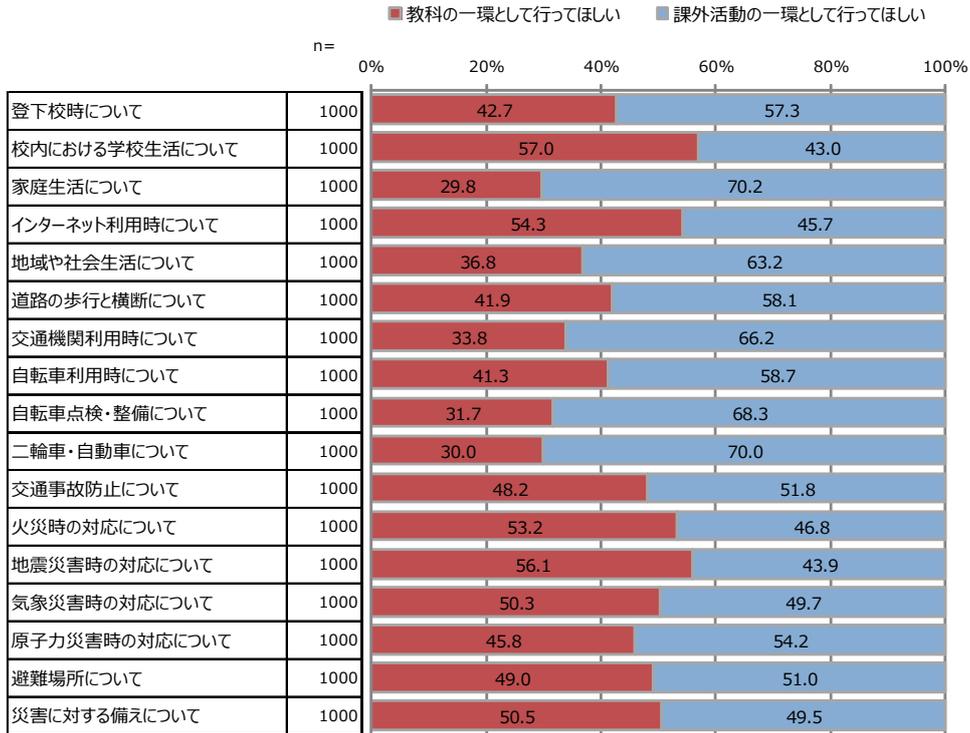


Q6.現在、学校でどのような「安全教育」が実施されているかご存知ですか。学校で実施しているものを以下よりお選びください。

Q7.学校における「安全教育」に対する要望

◆学校に対する「安全教育」の要望は、『災害安全』の多くで「教科の一環として行ってほしい」とあり、中でも「地震災害」については6割に迫っている。

✓「課外授業の一環として行ってほしい」をみると、「二輪・自動車」「自転車点検・整備」「交通機関利用」「地域や社会生活」が6～7割で高い項目となった。

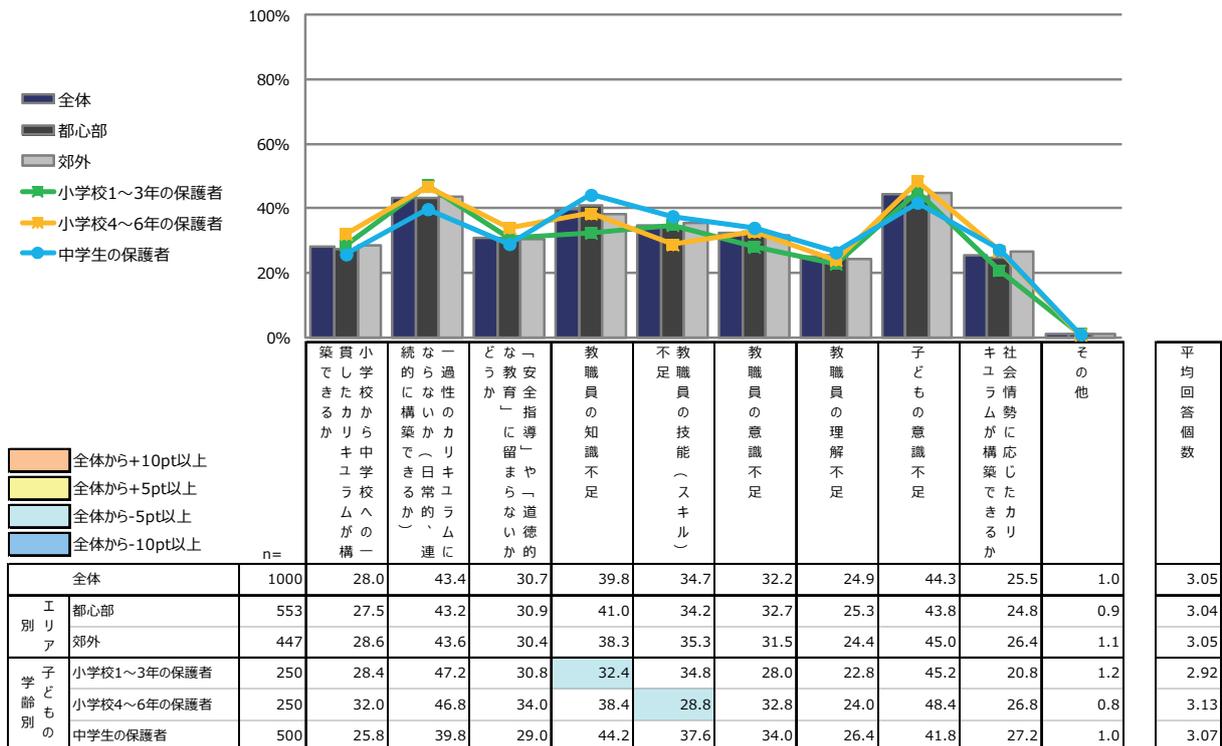


Q7.「安全教育」は、学校においてどのようにされることが望ましいと思いますか。

Q8.「安全教育」カリキュラム化に対する問題点

◆「安全教育」カリキュラム化に対しては、「子どもの意識不足」「一過性にならないか」が高く、4割を超える人が問題として挙げている。

✓他にも、「教員の知識不足」(40%)が挙っており、子どもの学齢が上がるほど高くなる傾向がみられた。

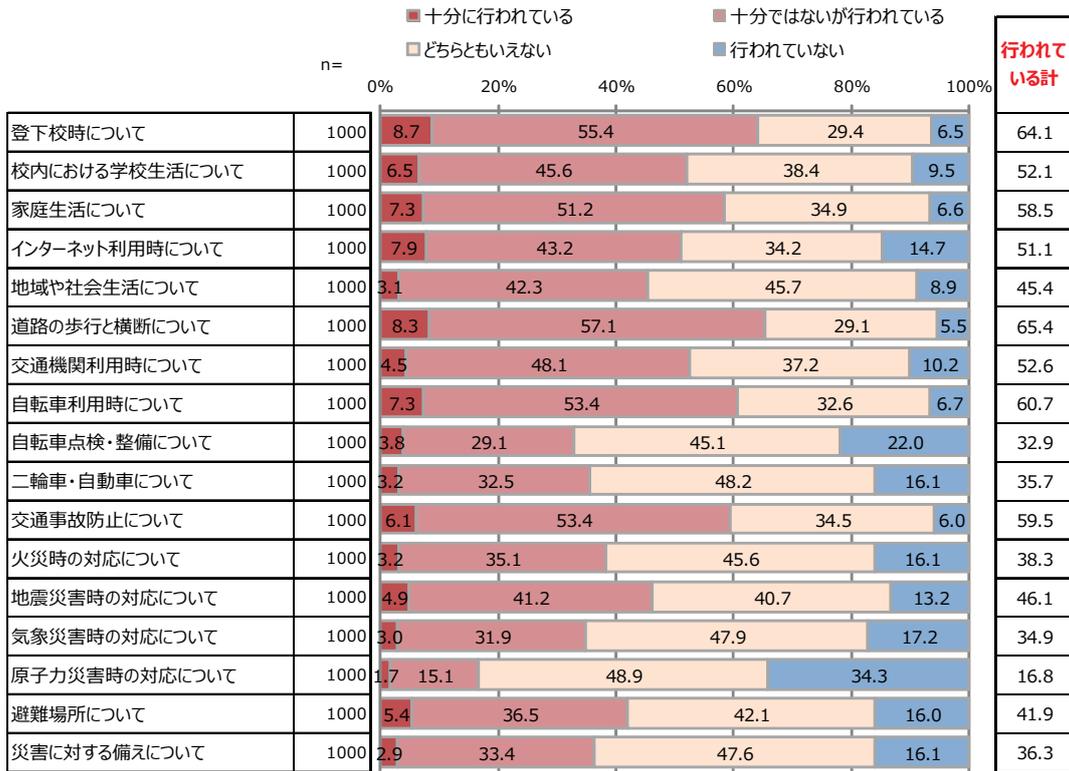


Q8.「安全教育」のカリキュラムを構築する場合、どのようなことが問題になると思いますか。

Q9.家庭での「安全教育」実施状況

◆家庭での「安全教育」は、『生活安全』について実施しているのに加えて、『交通安全』についても実施している状況である。

- ✓「登下校」「家庭生活」「道路の歩行と横断」「自転車利用」「交通事故防止」が6割前後の実施状況であった。
- ✓次いで、「学校生活」「インターネット利用」「交通機関利用」の実施状況が高く、5割程度であった。
- ✓『生活安全』や『交通安全』に比べ、『災害安全』についての教育が実施されていない。

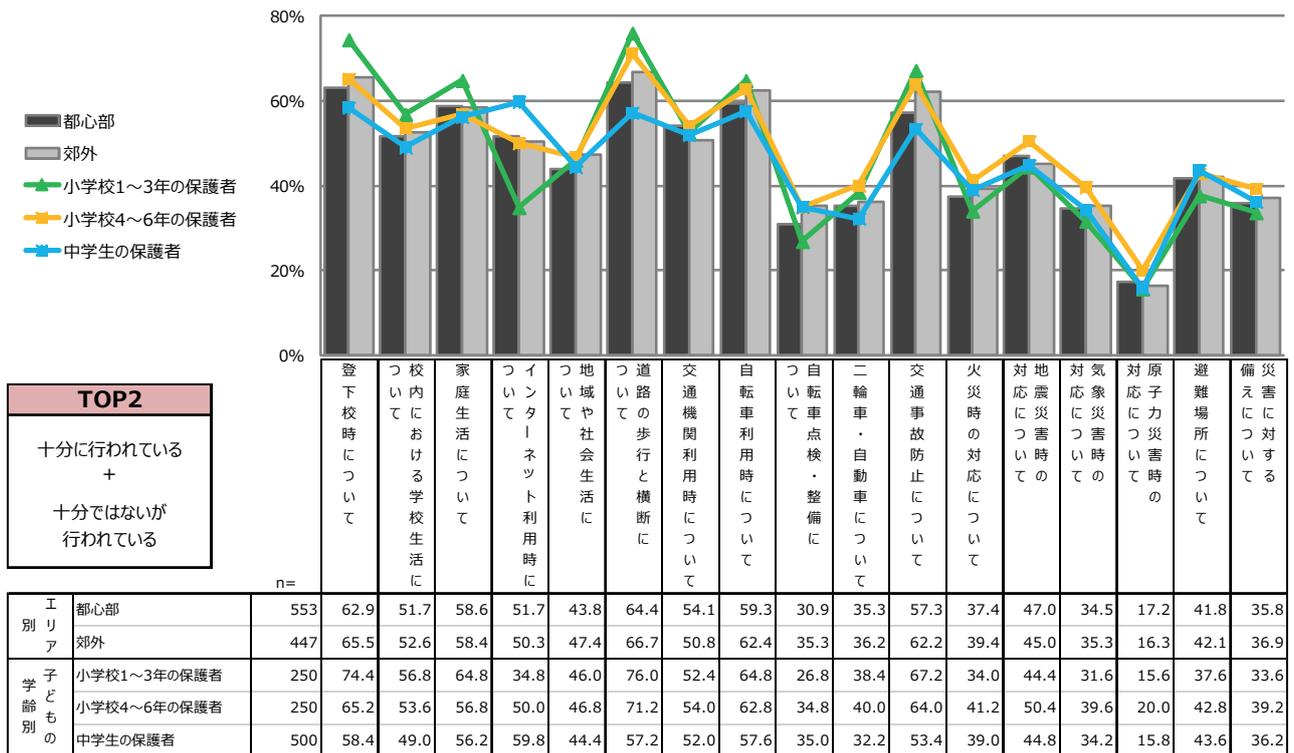


Q9.現在、あなたのご家庭では「安全教育」がどの程度行われていると思いますか。

Q9.家庭での「安全教育」実施状況 TOP2一覧

◆家庭での「安全教育」実施状況をTOP2 BOX（実施している計）をセグメント別でみると、【小学校1～3年保護者】は「登下校」、【中学生保護者】では「インターネット利用時」がそれぞれ他の保護者に比べて高い。

- ✓ エリア別でみると、「登下校」「地域や社会生活」「道路の歩行と横断」「自転車利用時」「自転車点検・整備」「交通事故防止」で【都心部】より【郊外】が高い結果となった。



Q9.現在、あなたのご家庭では「安全教育」がどの程度行われていると思いますか。

Q10.家庭での「安全教育」実施頻度

◆家庭での「安全教育」実施頻度は、「家庭生活」「登下校」が頻度が高く、どちらも平均して3週間に1回程度実施されている。

- ✓ 次いで「インターネット利用時」「道路の歩行と横断」「自転車利用時」「交通事故防止」で、いずれも3.6週に1回程度実施されている。
- ✓ 『生活安全』『交通安全』についての安全教育は、どれも2カ月に1回程度と他の項目に比べ、実施頻度が低い傾向であった。

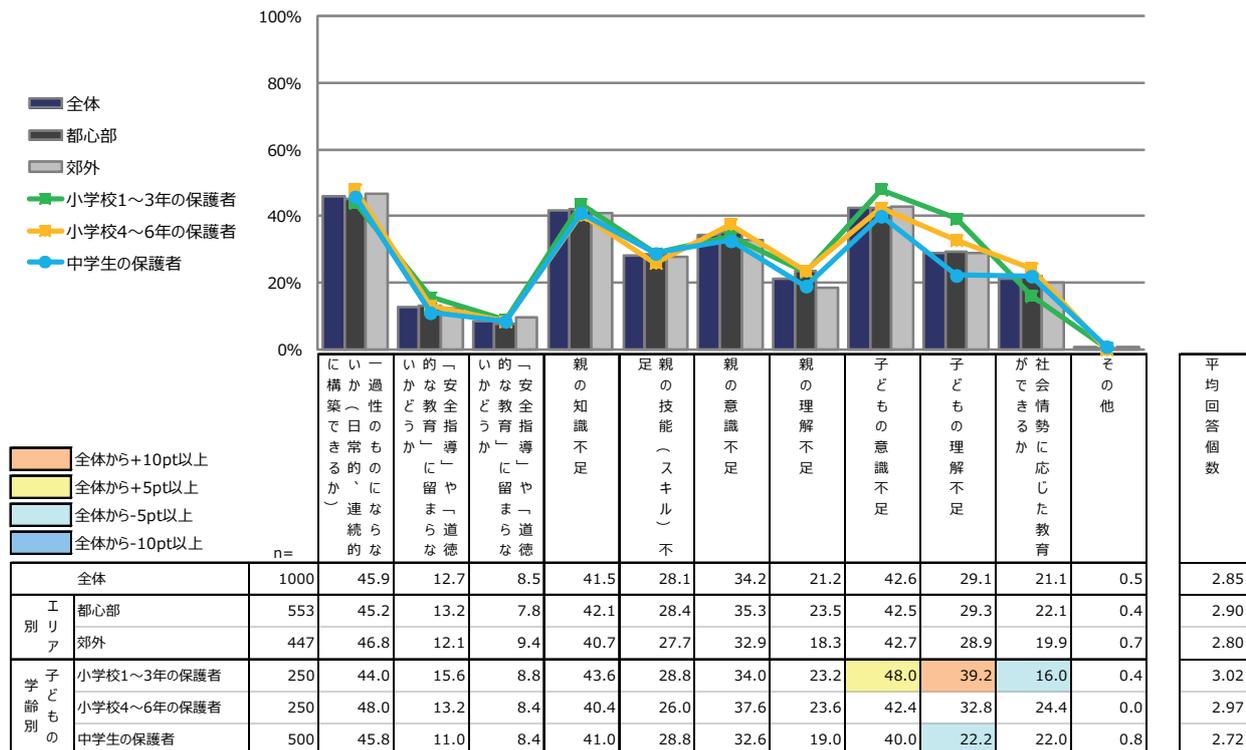


Q10.現在、あなたのご家庭で「安全教育」はどのくらいの頻度で行われていますか。

Q11.家庭での「安全教育」の問題点・課題点

◆家庭での「安全教育」の問題点・課題点は、「一過性」「親の知識不足」「子どもの意識不足」が挙げられた。

- ✓ 「子どもの意識不足」「子どもの理解不足」については、子どもの年齢が下がるほど顕著になる傾向がみられる。

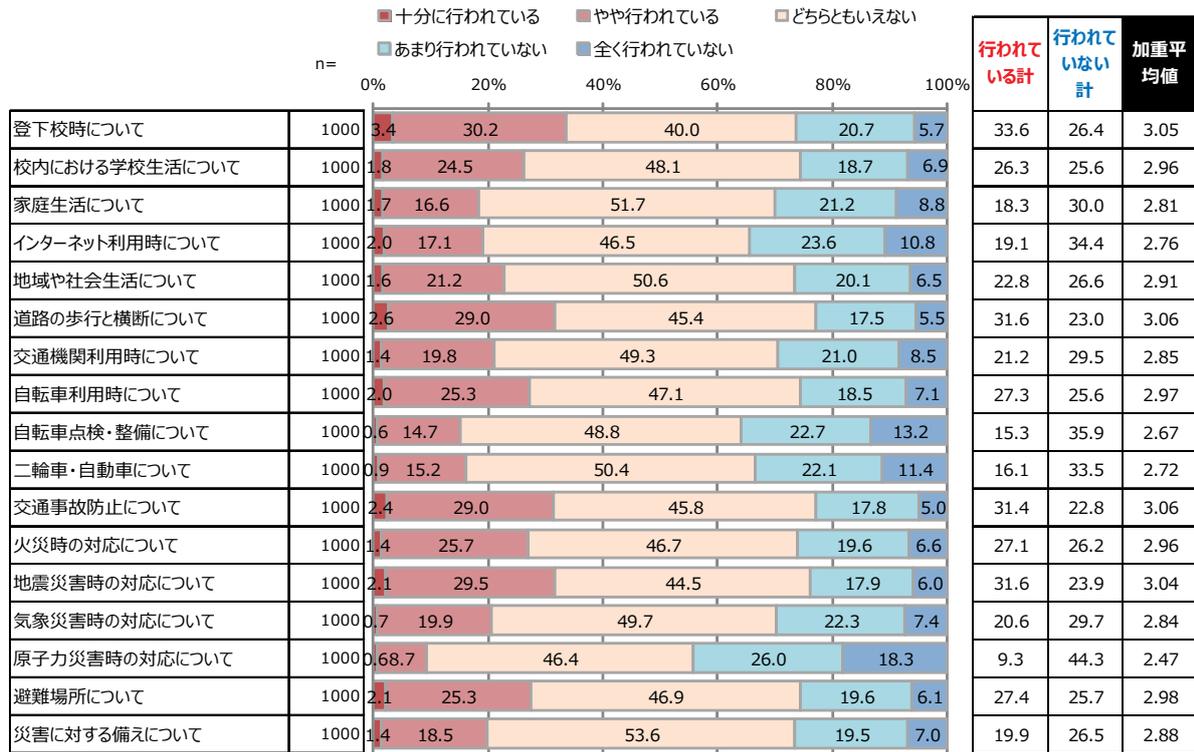


Q11.ご家庭での「安全教育」で、最も問題である点や欠けている点はどうな事だと思いますか。

Q14.子どもの「安全教育」に対する行政側の取り組み

◆子どもの「安全教育」に対する行政側の取り組みは、「登下校」「道路の歩行と横断」「交通事故防止」「地震災害」が他の項目に比べ高いものの、いずれも3割台に留まっている。

✓「行われていない計」では、「原子力災害」が高く、唯一4割を超えている。

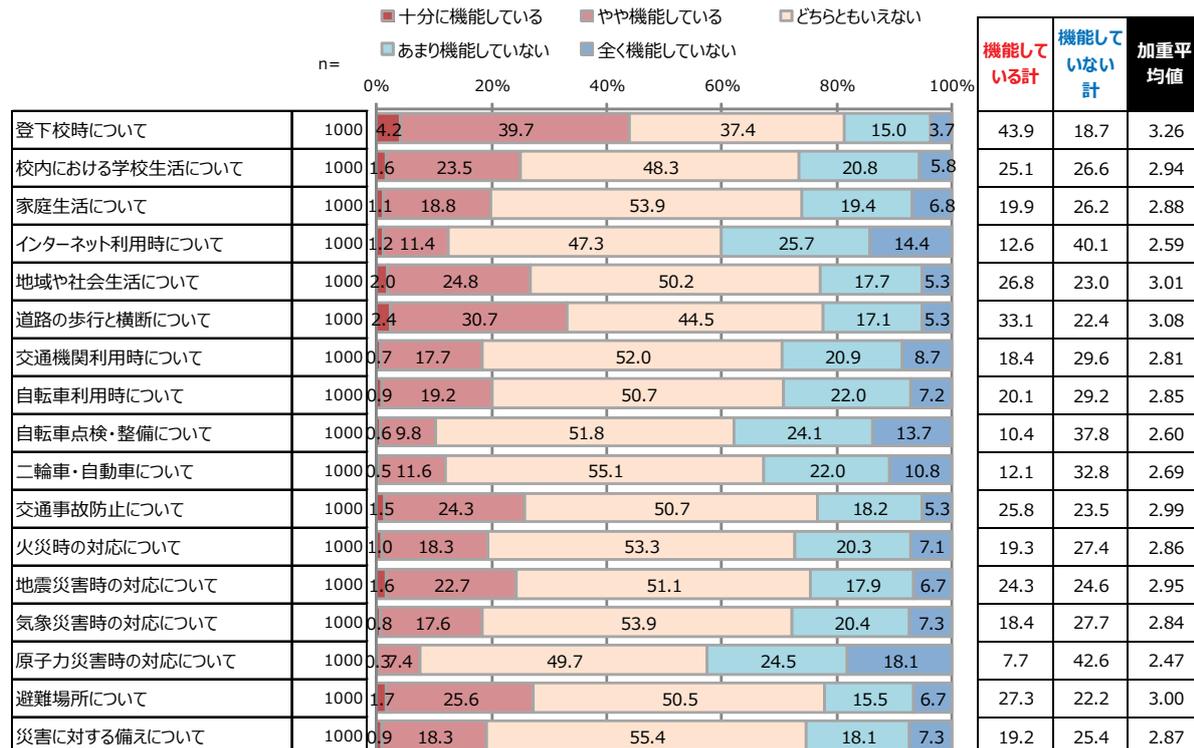


Q14.子どもの「安全教育」のための行政的な取り組みについて、どのようにお考えですか。

Q15.子どもの「安全教育」に対する地域社会の機能性

◆子どもの「安全教育」に対する地域社会の機能性は、「登下校」が最も高く、4割を超える。

✓次いで、「道路の歩行と横断」(33%)、「避難場所」(27%)、「地域や社会生活」(27%)が続く。

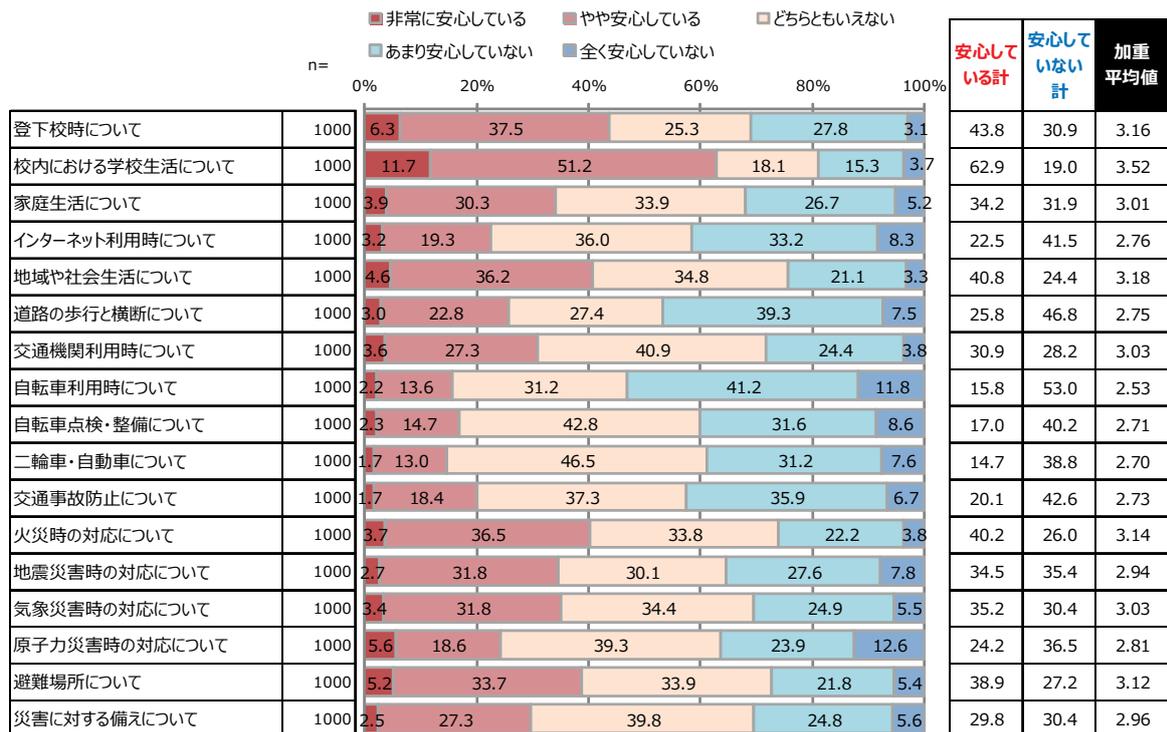


Q15.子どもの「安全教育」について、地域社会は十分に機能していると感じますか。

教職員篇 各論

Q1. 生徒を取り巻く環境への安心感

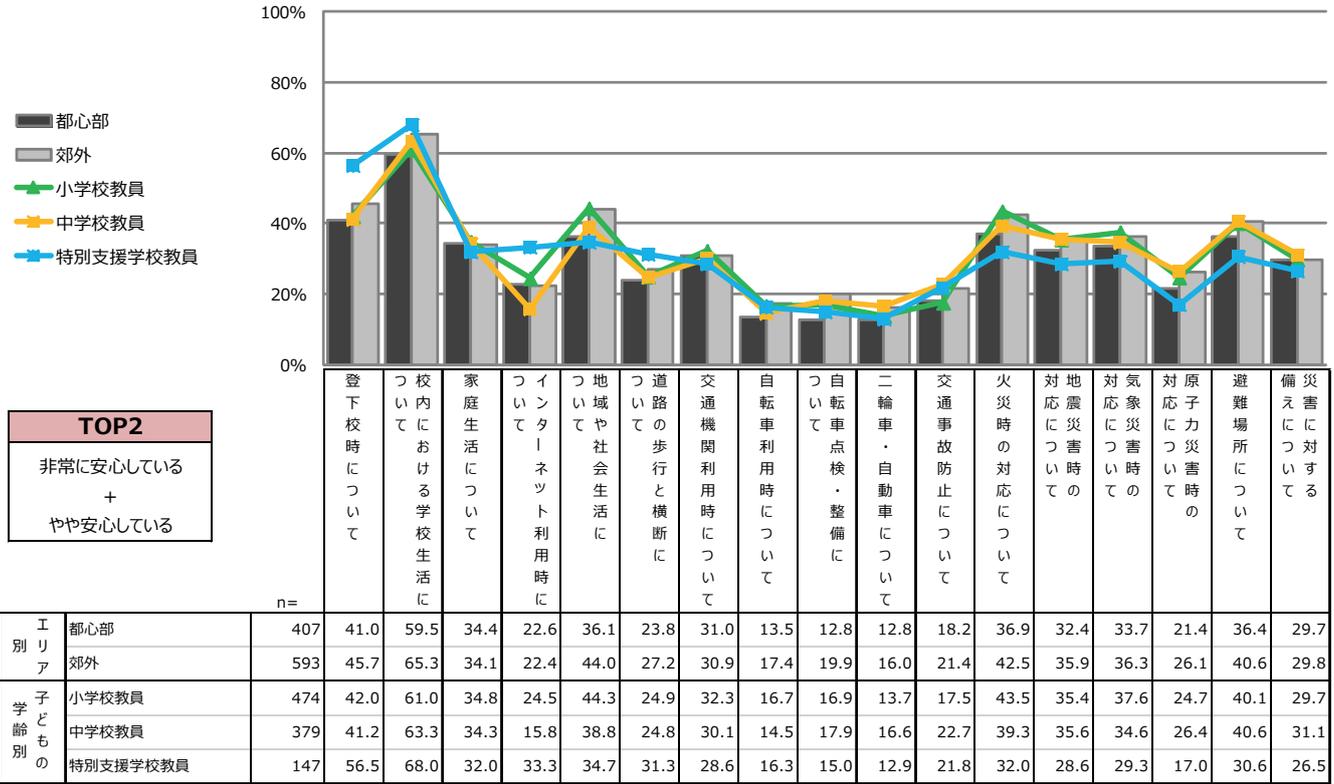
- ◆ 生徒を取り巻く環境への安心感は、TOP2 BOX（安心している計）でみると、「学校生活」が最も高い安心感を示しており、唯一6割を超えている。一方で、「自転車」や「二輪・自動車」などの『交通安全』に対する安心感は得られていないことが窺える。
- ◆ Bottom2 BOX（安心していない計）でみると、「インターネット利用」「道路の歩行と横断」「自転車」「交通事故」が高く、いずれも4割を超える結果となった。



Q1.あなたは、生徒を取り巻く環境についてどのようにお考えですか。

Q1.生徒を取り巻く環境への安心感 TOP2一覧

- ◆ 生徒を取り巻く環境への安心感は、TOP2 BOX（安心している計）をセグメント別でみると、【特別支援学校教員】が「登下校」「インターネット利用」「道路の歩行と横断」について他のセグメントを上回る結果となった。
- ◆ 【中学校教員】の「インターネット利用」が他のセグメントを大きく下回っている。



Q1.あなたは、生徒を取り巻く環境についてどのようにお考えですか。

Q2.「安全教育」の内容についての認知状況

- ◆ 「安全教育」の内容についての認知状況は、3領域すべてを認知している人が6割に及び、「いずれか認知」でも9割に迫る。
- ◆ 【小学校教員】の認知率が最も高く、3領域すべて認知は7割に及んでいる。

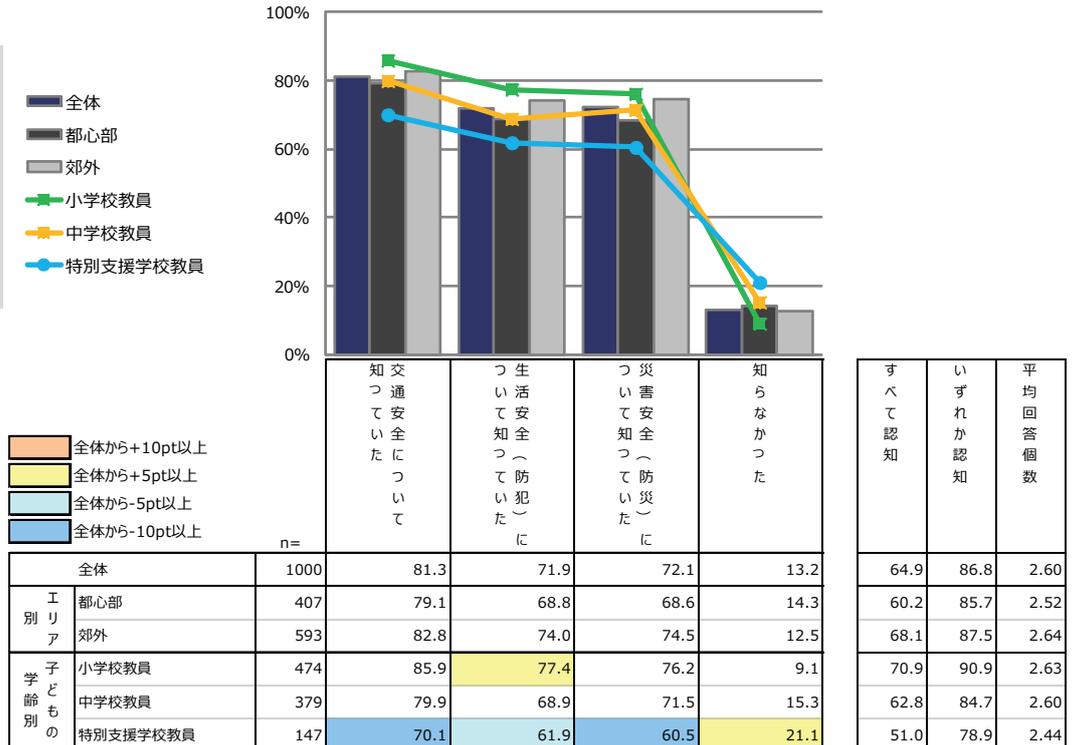
回答者に提示した『安全教育』の定義

安全教育とは、危険を予測し回避する能力や、他者や社会の安全に貢献できる資質・能力を身に付けさせるための教育である。

安全教育において取り扱われる領域は、

- (1) 生活安全（防犯教育）
- (2) 交通安全（交通安全教育）
- (3) 災害安全（防災教育）

の3領域である。



Q2.あなたは、上記の安全教育の内容をご存知でしたか。

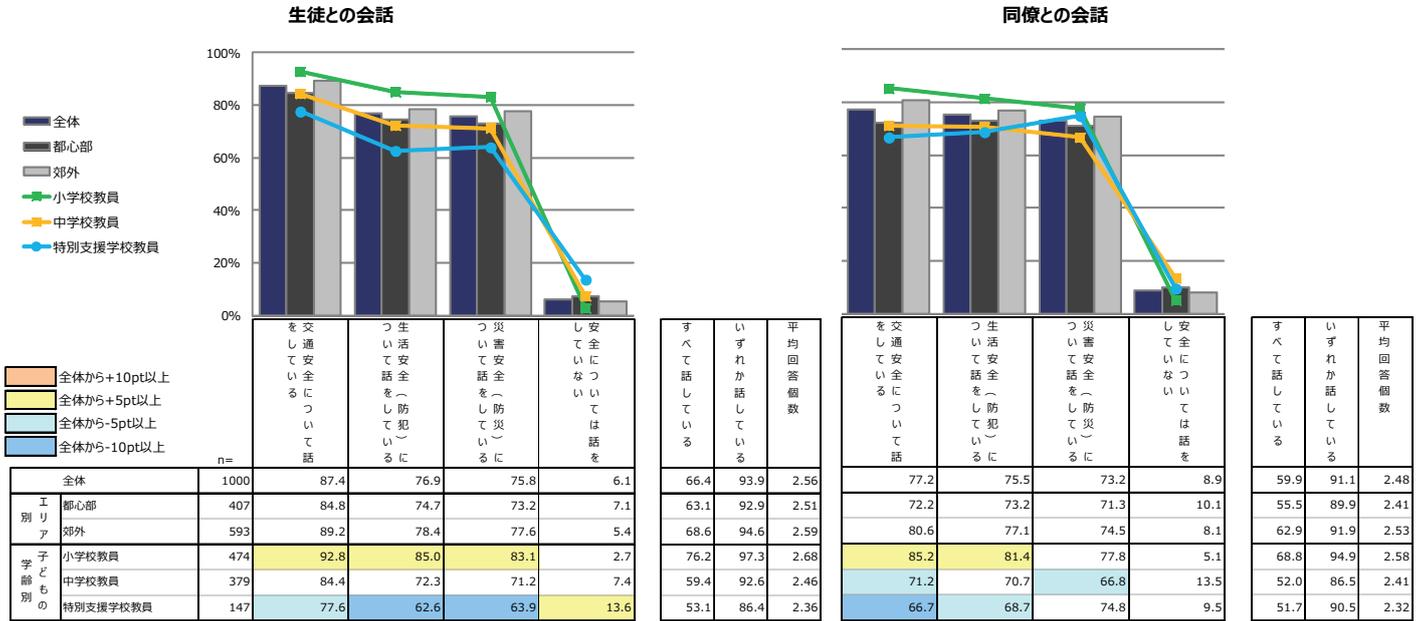
Q3/Q4.安全についての会話状況

◆「安全教育」についての生徒との会話状況は、6割台後半が3領域すべてについて会話している。

✓ 中でも、『交通安全』が最も高く、9割に迫る。

◆「安全教育」についての同僚との会話状況は、6割が3領域すべてについて会話している。

□ 生徒・同僚どちらも、【小学校教員】が3領域について、他の教員に比べ話している。



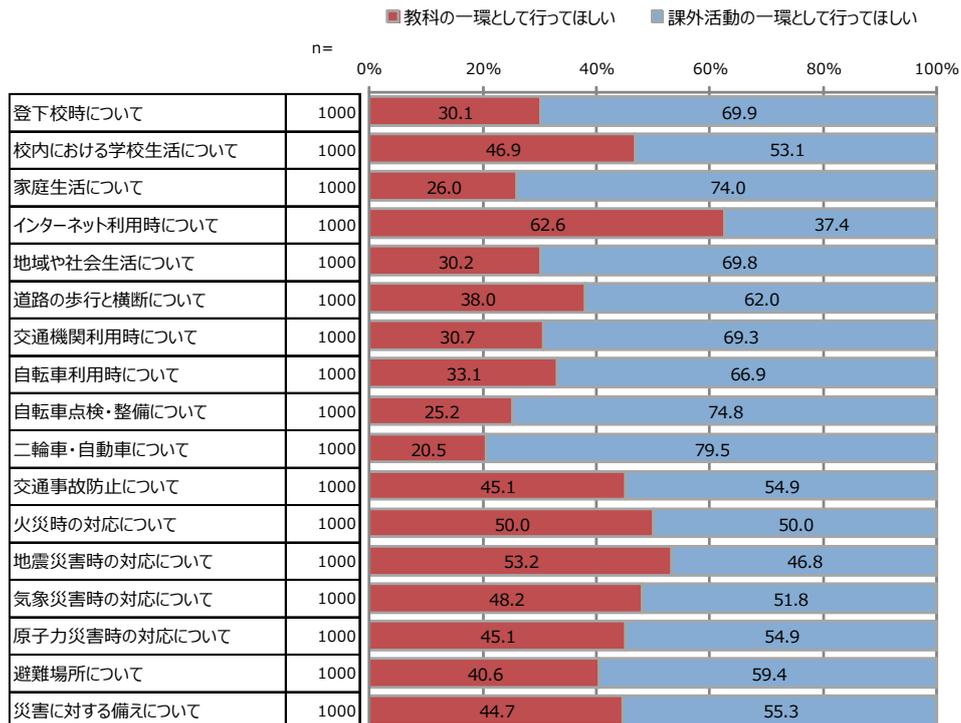
Q3.あなたは、学校の生徒との会話の中で、「安全」について話されますか。

Q4.あなたは、学校の同僚との会話の中で、「安全」について話されますか。

Q5.学校における「安全教育」に対する要望

◆学校に対する「安全教育」の要望は、「インターネット利用」が63%で突出して高い結果となった。

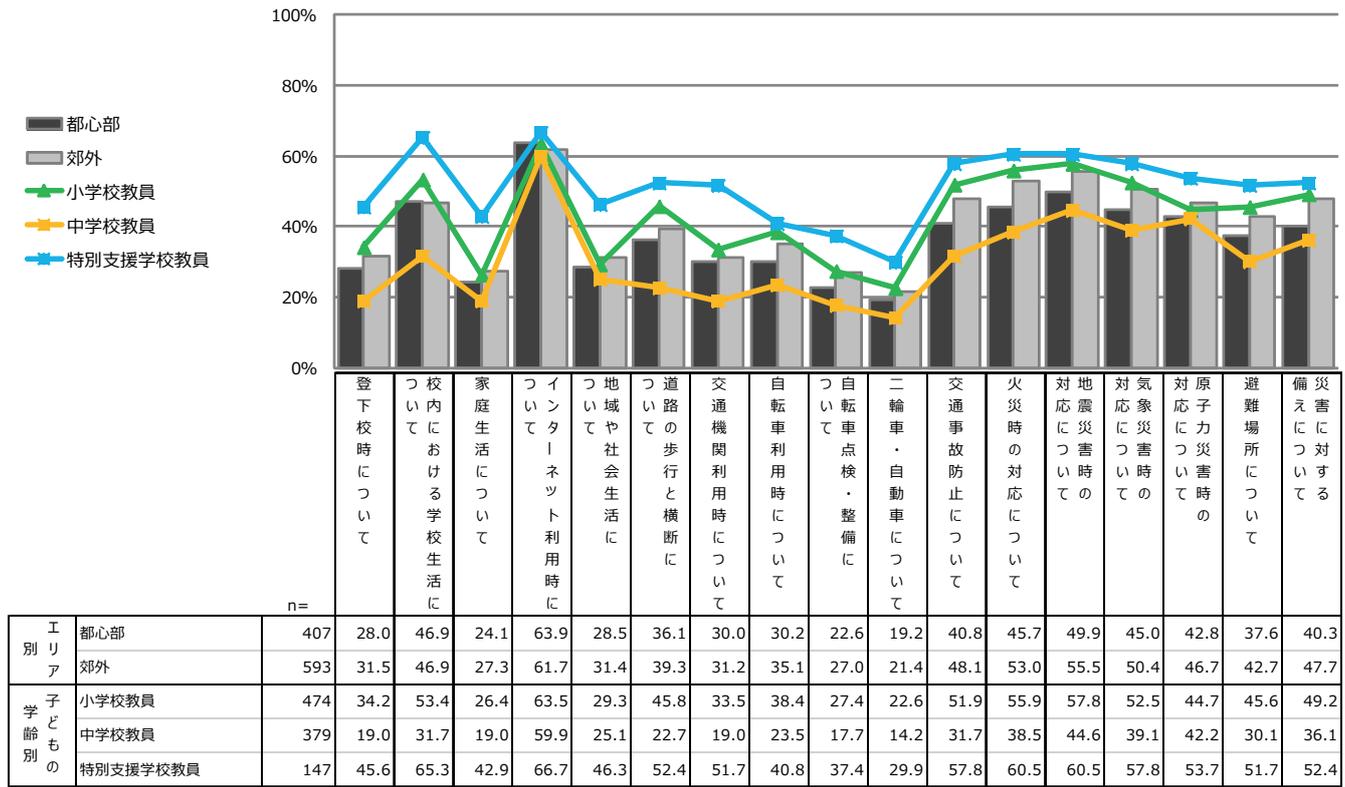
✓ 「課外活動の一環として行ってほしい」をみると、「二輪・自動車」「自転車点検・整備」が7割を超えて高い。



Q5.「安全教育」は、学校においてどのようにされることが望ましいと思いますか。

Q5.学校における「安全教育」に対する要望 「教科の一環として行ってほしい」一覧

◆「安全教育」に対する要望をセグメント別でみると、【特別支援学校教員】が多くの項目で「教科の一環として行ってほしい」と回答している。

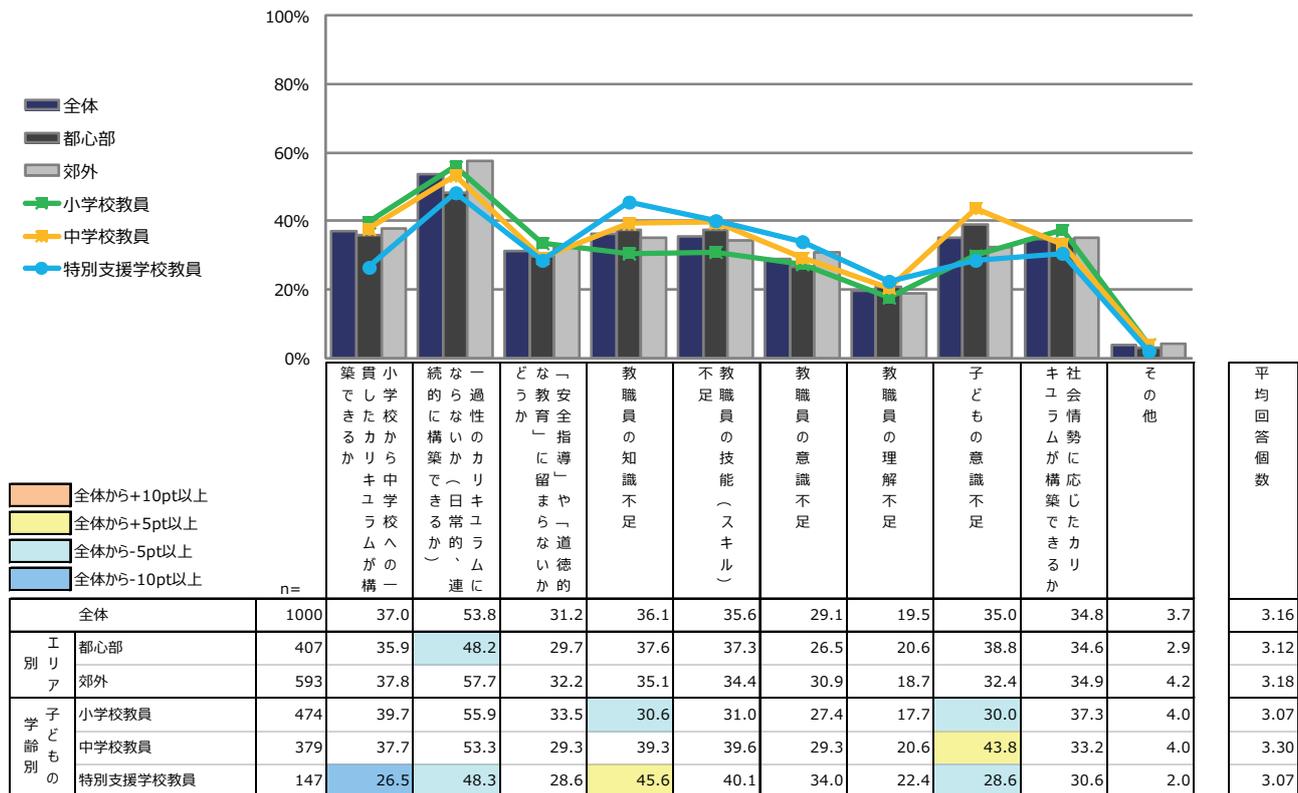


Q5.「安全教育」は、学校においてどのようにされることが望ましいと思いますか。

Q6.「安全教育」カリキュラム化に対する問題点

◆「安全教育」カリキュラム化に対しては、「一過性」への懸念が最も多く、唯一5割を超え突出している。

✓ セグメント別でみると、【中学校教員】の「子どもの意識不足」が他のセグメントをやや上回っている。

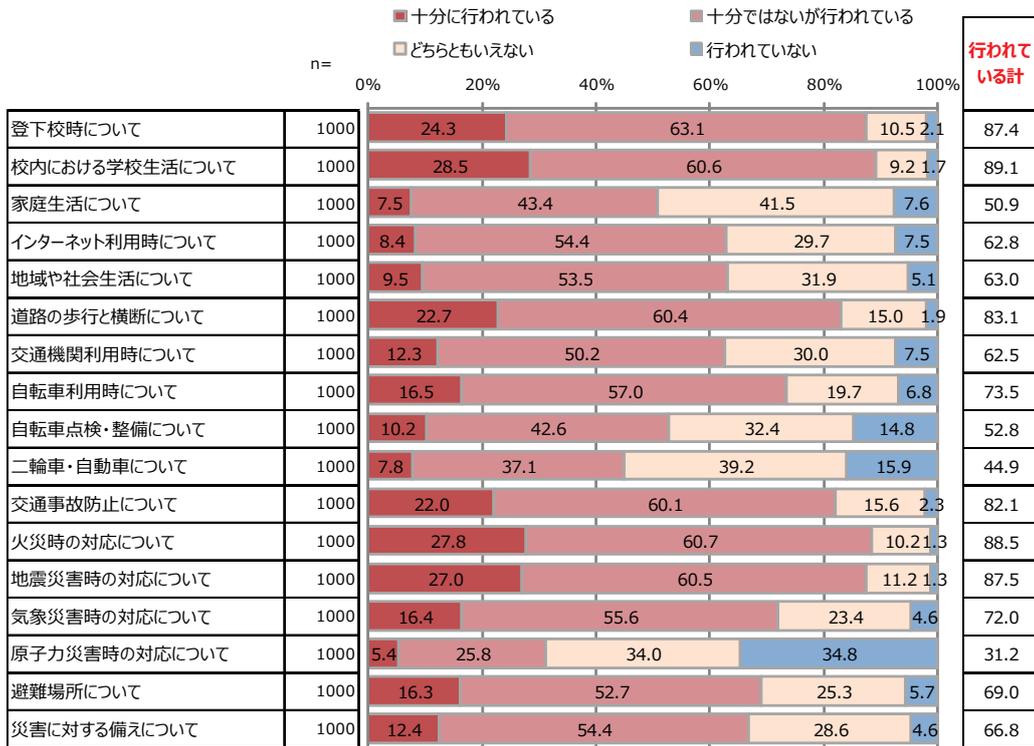


Q6.「安全教育」のカリキュラムを構築する場合、どのようなことが問題になると思いますか。

Q7.学校での「安全教育」実施状況

◆学校での「安全教育」実施状況は、「学校生活」「登下校」「道路の歩行と横断」「交通事故防止」「火災時の対応」「地震災害」で8割を超える実施状況であった。

✓ 一方で、「自転車点検・整備」「二輪・自動車」が他の項目に比べ、実施されていない。

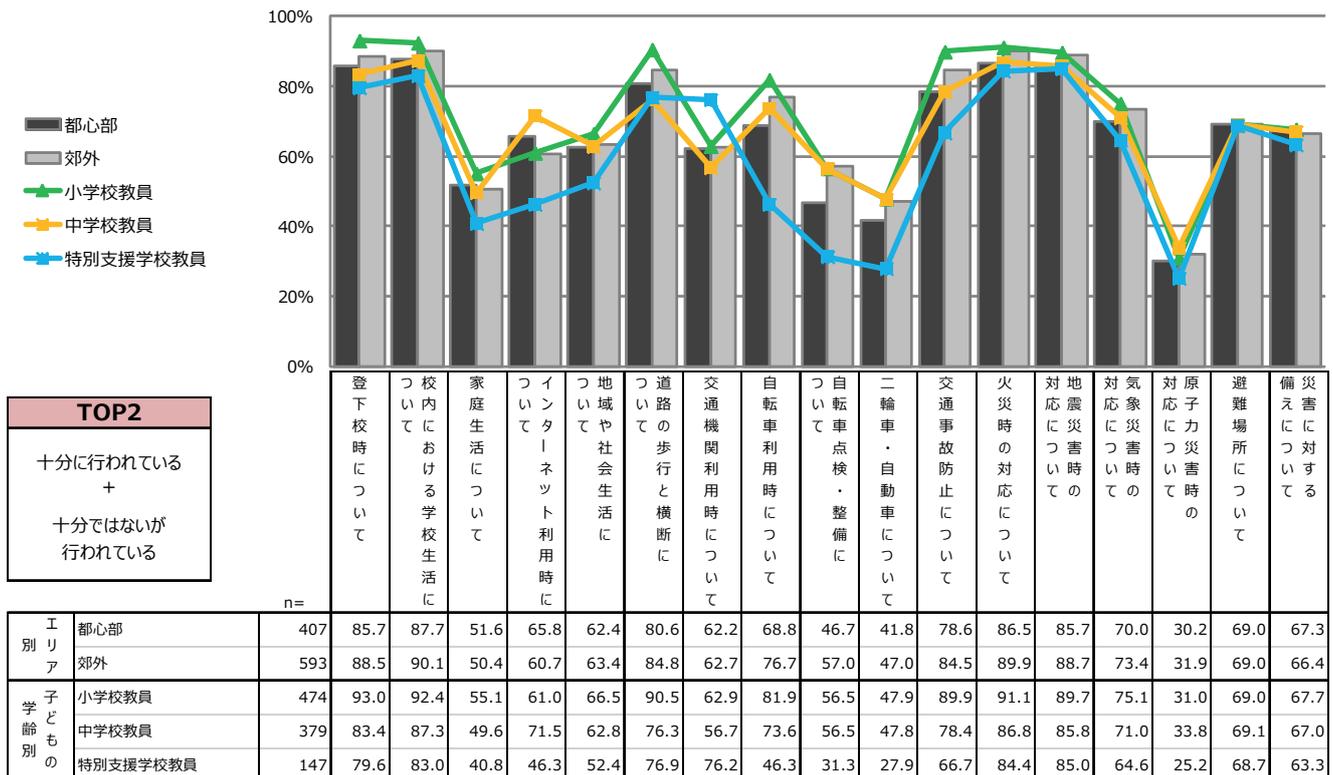


Q7.現在、あなたの学校では「安全教育」がどの程度行われていると思いますか。

Q7.学校での「安全教育」実施状況 TOP2一覽

◆学校での「安全教育」実施状況をセグメント別で見ると、「登下校」「道路の歩行と横断」をはじめ多くの項目で実施されていると回答された。

✓【中学校教員】は「インターネット利用」、「特別支援学校教員」は「交通機関利用」の実施状況が、それぞれ他のセグメントに比べて高い結果となった。

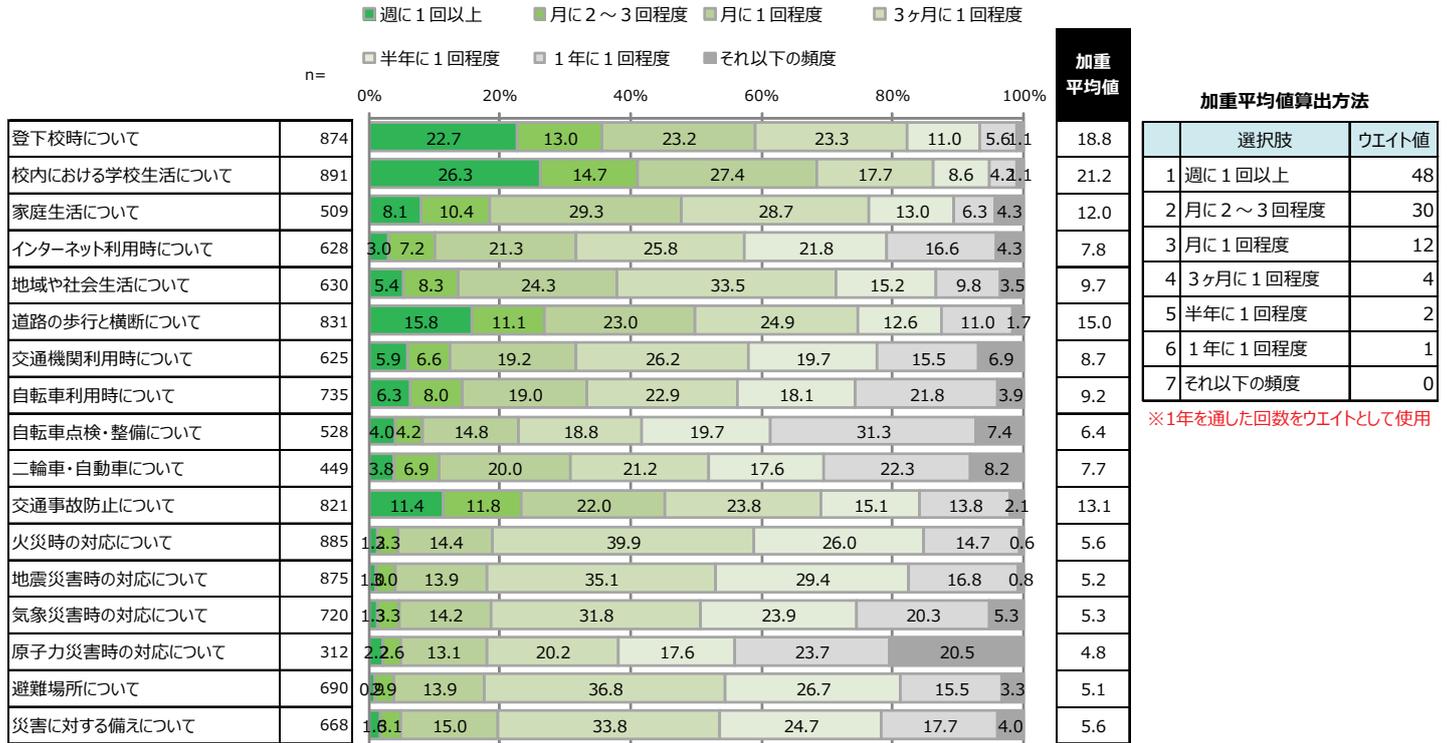


Q7.現在、あなたの学校では「安全教育」がどの程度行われていると思いますか。

Q8.学校での「安全教育」実施頻度

◆学校での「安全教育」実施頻度は、「学校生活」が最も高く、2.2週間に1回程度実施されている。

- ✓ 次いで高いのは、「登下校」で2.5週間に1回、「道路の歩行と横断」が3週間に1回程度実施されている。
- ✓ 『災害安全』については、他の安全教育と比べて実施頻度が低く、2～3か月に1回程度となっている。

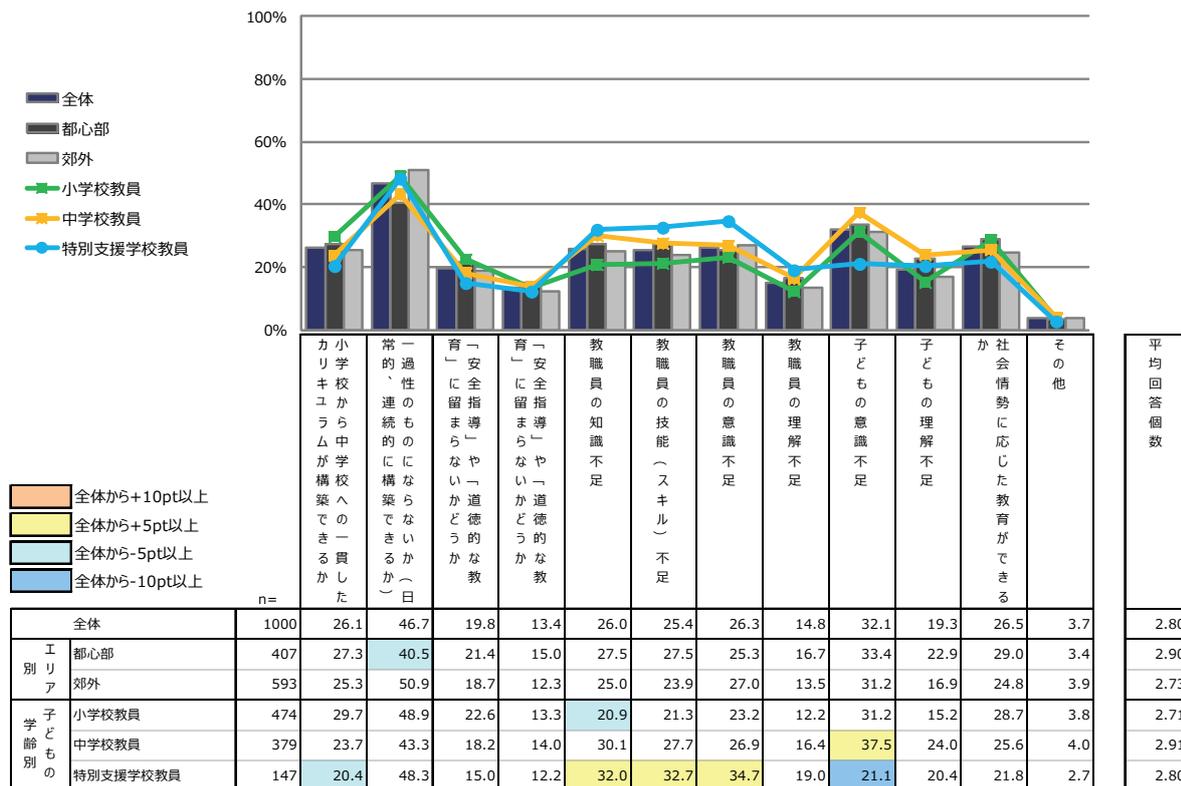


Q8.現在、あなたの学校で「安全教育」はどのくらいの頻度で行われていますか。

Q9.学校での「安全教育」の問題点・課題点

◆学校での「安全教育」の問題点・課題点は、「一過性」に対する懸念が最も大きく、約半数に上り他の項目を大きく引き離している。

- ✓ 【特別支援学校教員】は、「教職員の知識不足」「教職員の技能不足」「教職員の意識不足」が、他の教員に比べ高い。

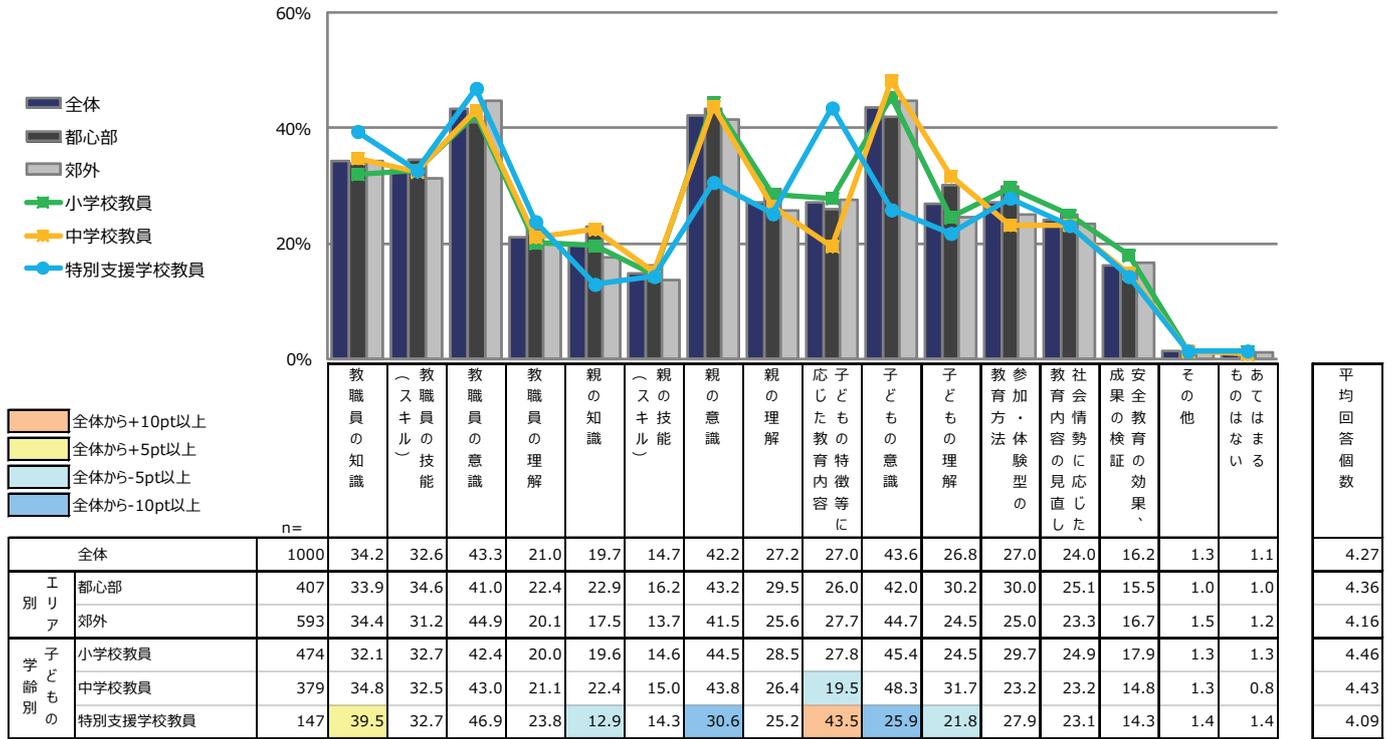


Q9.学校での「安全教育」で、最も問題である点や欠けている点はどのような事だと思いますか。

Q10.子どもの「安全教育」について大切なこと

◆子どもの「安全教育」について大切なことは、「教職員」「親」「子ども」それぞれの「意識」が高い結果となった。

✓【特別支援学校教員】は、「親の意識」「子どもの意識」が他の教員に比べ低い代わりに、「子どもの特徴などの応じた教育内容」が高い。

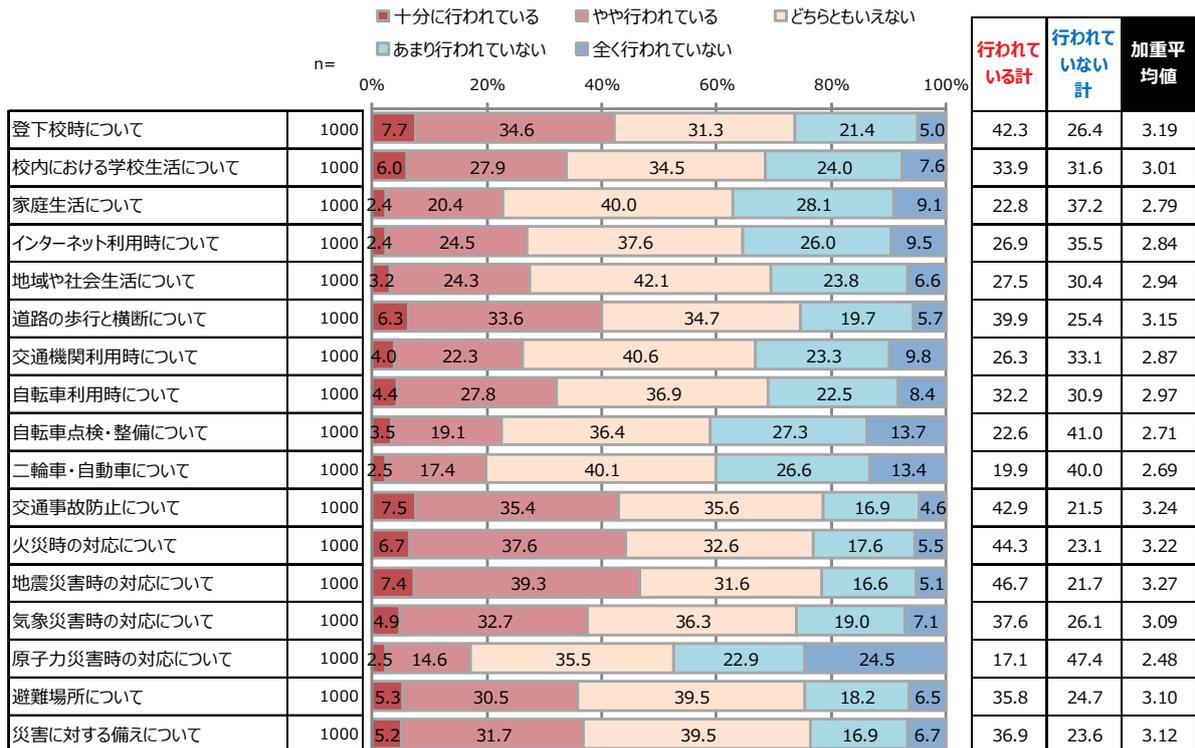


Q10.子どもの「安全教育」において、最も大切なものは何だと思えますか。

Q11.子どもの「安全教育」に対する行政側の取り組み

◆子どもの「安全教育」に対する行政側の取り組みは、「地震災害」が高いものの、半数に満たない結果となった。

✓ 次いで、「火災時の対応」(44%)、「交通事故防止」(43%)、「登下校」(42%)が挙げられている。

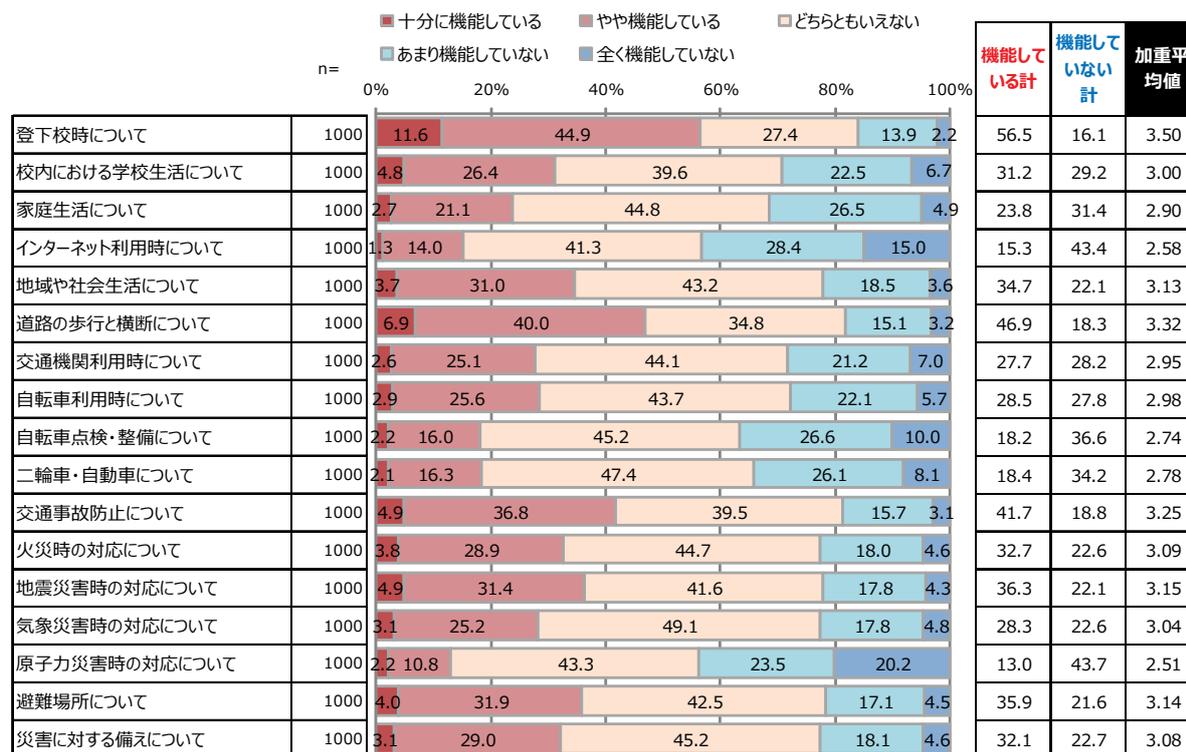


Q11.子どもの「安全教育」のための行政的な取り組みについて、どのようにお考えですか。

Q12.子どもの「安全教育」に対する地域社会の機能性

◆子どもの「安全教育」に対する地域社会の機能性は、「登下校」が57%で最も高く、唯一半数を超える項目となった。

✓ 次いで、「道路の歩行と横断」(47%)、「交通事故防止」(42%)が続いている。



Q12.子どもの「安全教育」について、地域社会は十分に機能していると感じますか。

非売品

「持続可能な開発のための教育(ESD)」
を通じた安全教育の実現に関する研究
報 告 書

発行日 平成 25 年 3 月

発行所 公益財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。



公益財団法人 国際交通安全学会
International Association of Traffic and Safety Sciences