

2 京都府の交通安全教育

(1) 学校における交通安全のねらい

京都府教育委員会が作成した学校安全教育の手引「いのちを守る「知恵」をはぐくむために」（平成24年1月）では、安全教育の目標のキーワードに「わかる」「助かる」「みんなで助かる」を掲げている。このキーワードは、平成23年3月に策定された「京都府教育振興プラン」で児童生徒等に身に付けさせたい3つの力「展望する力」「挑戦する力」「つながる力」と関連付けられており、「展望する力」を「わかる」、「挑戦する力」を「助かる」、「つながる力」を「みんなで助かる」として設定されている。

【安全教育の3つのキーワード】

「わかる」

安全確保のために必要な事項を実践的に理解する。

「助かる」

危険予測に基づいた安全な生活を送る基礎を培う。

「みんなで助かる」

安全な社会づくりへの資質・能力を育てる。

交通安全については、この3つのキーワードを以下のように位置付け、様々な交通場面における危険について理解し、安全な歩行、自転車・二輪車の利用ができるようにすることをねらいとしている。

また、事故を教材化した事故防止教育を行うことにとどまらず、児童生徒等の交通安全に対する意識を高め、自ら安全な行動をとる能力を身につけるための取組を進めることが大切であるとしている。

【交通安全の3つのねらい】

わかる	交通事故の現状、原因及び防止方法について理解を深め、交通法規を遵守し、マナーを守って歩行、自転車走行及び乗車（二輪車、乗用車等）ができる。
助かる	二輪車・自動車の特性や自転車の安全な利用・点検及び整備について理解し、事故防止に努める。
みんなで助かる	地域の交通安全に関する諸機関や団体が行っている安全な交通社会を築くための対策や活動を理解し、積極的に参加できる。



(2) 児童生徒等の発達の段階における特徴

児童生徒等は、心身の発育発達面からみると、一生のうちでも極めて劇的な変化と特徴を見せる時期である。各校種毎に、交通安全教育を実施するに当たっては、このような児童生徒等の発達の段階を把握し、その特徴を考慮して内容や進め方を検討することが重要である。

文部科学省が発行している「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育」（平成22年3月）で示している発達の段階における特徴を一部抜粋し、まとめたものを以下に示す。

校種	学年	特 徴
幼 児		<ul style="list-style-type: none"> 危険や恐怖に対し臆病であるが、危険を予測する認知能力が不足している。 特に興味のあるものに注意が奪われると、そのこと以外はまったく目に入らなくなるという危険状態になる。 好奇心が旺盛である。 言葉だけの指導で安全行動を形成することは難しい。
小学生	低学年	<ul style="list-style-type: none"> 見えるものに対しては危険と判断できるが、環境内に明確な危険が見えない場合は、安全だと判断してしまう。 学んだ知識が必ずしも行動に結びつくとは限らない。 実際の場面の中で、具体的な題材を用いて、知識及び行動の両側面について安全教育を実施することが望ましい。 学習経験を一般化する力がまだ弱く、特定の場面で学んだ規則や法則性を、他の類似場面にあてはめて考える事が難しい。
	中学年	<ul style="list-style-type: none"> 普段身近な場所での危険については知識を持っているものの、まだ十分な危険予測や判断の能力をもつに至らない。 大人の行動を客観的に見ることができるようになる。 大人達の安全行動が、どのようなものか、小学生が観察するモデルの善し悪しによって大きな影響を受ける。
	高学年	<ul style="list-style-type: none"> いわゆる「ギャングエイジ」の時期に入る。 冒険心や仲間への同調行動からあえて冒険を冒し、事故に遭う児童も少なくない。 仲間への所属感を求める気持ちが高まる高学年の児童は、仲間が行っている危険行動に加わろうとする意識を抱く。
中学生		<ul style="list-style-type: none"> 心身ともに大きな変化を示す。 二次性徴の出現等により、生徒は自分のことを「子ども時代を卒業した存在」というようにとらえ、大人から子ども扱いされることに反発心をもつとともに、背伸びして大人っぽい行動を顕示しようとする。 社会規範などに反発する中学生も現れる
高校生		<ul style="list-style-type: none"> 大人への強い反発心は沈静化し、自分らしい生き方を模索するようになる。 二輪車や自動車などを運転することに強い興味や関心をもつようになる。 模索している生き方を自分の納得できるものに作り上げていくことができる反面、自分の興味・関心や自分の利害などに傾きがちになる。

学齡期の発達と交通安全

同志社大学 心理学部心理学科 教授 内山 伊知郎

児童期から青年期にかけての発達では、ふたつの超えるべき壁があるといわれます。スイスの発達心理学者であるピアジェの認知発達理論では、5つの段階が設定されていますが、当該時期にふたつの段階超えが想定されているからです。第一は小学校低学年での直感的思考期から具体的思考期への移行です。第二は小学校高学年から中学校での具体的思考期から形式的思考期への移行です。

直観的思考期では、思考が主観性に影響を受けやすく、客観的な思考が難しいといわれます。特徴的な現象として、「保存」を挙げることができます。たとえば、二つの同じコップを用意し、同じ量の水を入れます。それを同じ量であるという判断はできますが、子どもの見ている前で一つのコップから他のコップに水を移すと、その水の量が移されたコップの形状によって正しい判断ができなくなります。細く、背の高いコップの場合、水面の高さは上昇します。そうするとコップが細いから少ないとか、水面が高いから多いというような誤判断をします。元のコップに戻せば同じということが理解できれば、正しく判断できるのです。実際は、見え方が変わっても、物体の量は保存されていて不変です。交通場面で、走行する車の大きさ、距離、スピードなどで車の接近に対する判断が不正確になるのは大人も同様ですが、この時期の児童では顕著です。

具体的思考期になると、具体的な情報は理解できるようになります。しかし、事象を一般化するためには、形式的操作、つまり抽象的な操作が必要になります。算数では、具体的な鶴亀算や植木算から x 、 y などの変数を使用した高度な数学に繋がりますし、理科でも具体的な事象の観察から、記号や公式によって理解するようになります。同様に、交通場面でも身近な具体的事象から、それらが一般化され、汎用性が高い抽象的理解ができるようになります。

また、形式的操作と関連しては、アイデンティティの発達を挙げることができます。自分自身の理解についても表面的な自分だけではなく、自分の内面である自らの生き方について模索するようになります。これはエリクソンという研究者によってアイデンティティの確立と名付けられました。アイデンティティは職業的同一性など諸領域の複合的な存在で、交通に関するアイデンティティも存在するといえます。交通ルールを理解というレベルではなく、交通社会での自らの生き方ですから、個人によって異なるでしょうし、人生の発達過程を経るなかで必要によって再確立されていきます。

青年期に、自らが安全な交通行動を行い、安全な交通社会を築くための貢献を志すアイデンティティを形成できれば、今後、交通ライセンスを取得しドライバーとして交通参画し、さらに高齢期になるまでの交通アイデンティティの基礎が築けたといえるでしょう。