

# 交通安全教育考

—その教育心理学的立場—

西 山 啓

Satoru NISHIYAMA :

A Study on School Traffic Safety Education

— Its Psychological Standpoint —

安全教育の問題が、こんにちの教育界において、重大な関心事として、とりあげられはじめての歴史は浅い。勿論、健康・安全・規律等に関する広義な「安全教育」については、戦前の教科書にも散見される場所である。一例をあげれば、身体・健康に関するものでは、尋常小学修身書（1936 文部省検定済以下同じ）ナツヤスミ（巻1）、同修身書（1927）タベモノニキオツケヨ（巻1）、カラダヲチャウブニセヨ（巻2）、けんかう一貝原益軒の逸話—（巻3）、衛生（巻5）などがあり、健康・着物・伝染病などに対する注意がなされている。ルールを守るとか、危険に際して沈着な行動をとるといった面では、同修身書1936、キマリヨク（1936）、同修身書（1927）キソクニシタガヘ（巻2）、きそくにしたがえ—春日局の逸話—（巻3）、物ごとにあわてるな—毛利吉就の奥方の逸話—（巻3）、（1920）法令を重んぜよ—ソクラテス—（巻4）、などが取扱われている。

これらの諸例は、当時の小学校教育の中心思想とされていた、健全な小国民の練成、皇国民の育成を旨としており、とくにかれらの日常生活律・モラルの軸となっていた修身を用いた点、現代の感覚からすれば、多少のずれを感じなくもないが、小学校児童の健康・安全について留意し、それを教え、実践させようとした点は、それなりに評価すべきであろう。

このような健康・安全に対する配慮は、大正時代においてもその萌芽をみることが出来る。篠原助市によると1917年成城小学校の体育の授業において、各自自身が、いかに工夫し自分を保護し、健康増進をさせるよう指導計画が配慮された。各自自身の創意工夫を強調したところに、いわゆる大正デモクラシー時代の教育の一端がうかがわれよう。

このような意味での安全教育は、すでに戦前においても行なわれていたわけであるが、われわれが、こんにち問題としてとりあげている安全教育とは、いささかその趣きを異にすると感じられるものも少なくない。

## 安全教育の目的・内容

そもそも、安全教育（safety education）とは、生活の中におこりやすい身体的危険を未然

に防ぎ、更に自他の生命を危険から護り、生命の尊厳性を確保することをさす。そして、自己の身心の健康を保持増進しようとする健康教育 health education とは一線を画しているといえる。従って安全教育の目標としてかけられるものは、通常 ①人間の生命の尊厳を知らせる。②安全に関する知識技能を授ける。③危険から自己及び他人の身体を守ろうとする態度を養い習慣を育成する。④起ってくる危険や災害を未然に防ぐようにする。⑤危険の発生はごく僅かな原因によるものであり、その大きさと恐ろしさのはかり知れないことを知らせる。等であろう。

以上の事をふまえて吉田清は安全教育の類別とその内容を、表1のように示している。

表1 安全教育の類別とその内容 吉田清 (1963)

類別	主な安全内容	教育方法の具体例
交通安全	(1) 交通機関の実態と安全状況 (2) 各種交通機関、器具の構造と性能、取扱法 (3) 交通規則 (4) 交通道徳 (5) 身体の適応性と身体修練	(1) 視聴覚教育によるもの (イ) 常設掲示板の利用 (ロ) 映画、幻燈、ポスターなどの利用 (ハ) 交通巡査や消防士の講演会や懇談会の開催、交差点の視察 (ニ) 新聞の切抜、模型工作、図表作成 (2) 実地訓練によるもの (イ) 歩行、自転車、自動車、交通シグナル訓練 (ロ) 交通安全週間の設定、そのプログラムの作成と実施 (ハ) パトロール、緑のおばさんの設定 (3) 知識の修得によるもの (イ) 車の構造、機能の学習 (ロ) 交通規則、標識、免許制の学習 (4) 身体適性テスト及び身体訓練
農場安全	(1) 農機具の知識と取扱法 (2) 農業の知識と取扱法 (3) 家畜の取扱法 (4) 農具の整備整頓、補修	(1) 農機具の構造と性能の修得 (2) 農業の効能と使用方法 (3) 家畜の性質と飼育法、火災時の処置 (4) 農器具の管理点検
工場安全	(1) 機械工具の性能と安全性 (2) 工作、操作の方法 (3) 点検と故障の発見 (4) 安全規則、安全標識 (5) 服装と装備 (6) 作業上の整理整頓 (7) 作業上の照明、温湿度 (8) 身体及び精神の調整	(1) 性能と安全装置の知識の修得 (2) 操作と熟練 (3) 点検、整頓、掃除の習慣育成 (4) 安全規則、標識の修得とこれを守る習慣の育成 (5) 疲労の回復、気分転換法の実行 (6) 作業装備、服装整備の習慣形成
学校安全	(1) 各種安全、特に交通家庭安全の知識及び技能 (2) 集団安全 (3) 運動安全 (イ) 運動施設用具の安全 (ロ) 身体活動安全 (ハ) スポーツ活動安全 (4) 特別教育活動の安全 (5) 火災安全 (6) 身体適性訓練	(1) 前掲各種安全の教育 (2) 集団活動におけるリーダーシップとフォロアシップの教育 (3) 運動場、器械、器具、作業場、教室の整備、整頓、清掃作業訓練 (4) スポーツ活動の安全性を身につける (5) 野外活動の知識と技術の習得 (6) 理科、家庭科、工作、保健における安全知識及び技能の習得 (7) 火災などの通報、避難、避難訓練 (8) 救急法の習得 (9) 体操・スポーツによる身体適性訓練
家庭安全	(1) 電気、ガス、石油などの家庭器具の知識とその取扱 (2) 家具類の整理、整頓 (3) 玩具の選択と保存 (4) 家庭薬品とその置き場 (5) 刃物の置き場と取扱 (6) 可燃物(マッチ、油類)の取扱	(1) 電気、ガス、油類、薬品などの基礎知識の修得 (2) 次に起こる事故を予想してその原因を除く態度及び習慣の育成 (3) 消火、防火、通報、退避の訓練 (4) マッチや煙草のもえ残り、かみそり刃、釘、針、硝子破片の処置方法

## 交通安全教育の現況と学校の立場

このように「安全教育」の範囲は極めて広くその内容も多岐にわたっているわけであるが、とくに今日、学校安全教育というと、その殆どが交通安全教育の分野をカバーされているゆえんは、一つはに交通事故の激増と、その犠牲者の多くのパーセンテージを幼稚園児・小学校児童・中学生によって占められているという点\*。次に現在の交通道徳のみだれの矯正や、モータリゼーション時代に適応させるための教育は、次代をになう若者に施すのが最も効果的であろうといった「事故の現況」と「おとなの期待」から発しているとみるべきであろう。

然しながら、こんにち「交通安全教育」この言葉ほど、時代の脚光を浴びつつ、しかも内容も裏付けもない、うづろな響きをもつものはないであろう。交通安全に大切な三つの柱といわれている三つのE、施設 engineering 指導取締り enforcement 教育 education の中で、最もとらえどころがなく、成果の具体性の乏しいものは、安全教育のEであろう。

そもそも「教育」なるもの自体が、とらえどころがなく、概して操作的な定義に頼りがちな実体だけに、やむをえない面も多分にあることも事実である。したがって、「交通安全教育とは何か」という最も根本的な問題に対する明確な定義づけも出来ぬままに、時代の要請にひきずられて「発車」したのが現状である以上、文部省側も学校側もそのとり扱いには苦慮しているのは当然といえよう。

学校で交通安全教育をやることの是非についても、「こんなに子どもの交通事故が多い以上学校でやるべきだ」という積極論と、「何もかも学校に押しつけられてはたまらない」という漠然たる不満論の二つが存在している。現に文部省のある調査官も「極端に言えば、学校は校門の中のことだけに責任をおえばいい、交通安全教育にしても、地域社会がやるのが本来の姿だ」といい、また「学校での安全教育には限界がありそれよりも施設や、指導取締りが先だ」という意見もある。

このように、今日なお学校の手による「交通安全教育」は責任の所在すら必らずしも明確ではないが、教育関係者は、「交通安全指導」の手びきにより、それぞれの立場なり学校なりにおいて創意・工夫をこらしながら「交通安全教育」を推進している現状である。「生命の尊重や、遵法精神・交通に関する知識など」は特設時間の指導においておこなわれるべきものとされているがその時間も十分ではないため、せいぜい「交通安全ごっこ」や「自転車のりコンクール」「ボクはこんなアブナイ目にあいました……」などの体験発表会などの域を出ないのが多くの姿であろう。

高等学校においては、交通安全指導への努力が、かえって、学校側と生徒との対立を深める

注) 1 昭和46年春の交通安全運動(前期)は「老人と子供の事故防止」を重点目標に行なわれたが、期間中の死者253人中歩行者と自転車とによる事故死108人、このうち約70%に当たる70人が中学生以下の子どもと60才以上の老人で占められていた(警察庁調べ)

注) 2 昭和45年中の島根県下における幼児～高校生の交通事故死傷者は全死傷者の17.3%をしめている(島根県警調べ)

結果となった例も少なくない。

このような、教育現場における、指導者の困惑と、指導力の不足は、交通や乗りものそのものへの認識不足もさることながら、従来、交通安全の問題が、警察や監督官庁を主たる媒介として伝達広報のかたちをとられた場合が多かったため、ともすれば、警察・官庁ペースにはまりがちで、学校独自の問題点を見失なおうとしているのではなかろうか。いいかえれば、前述した交通安全のための三つのEのうちの教育のEが、他のEに幻惑されて、教育関係者自身が本来のEの姿を失なおうとしているのではあるまいか。

### 交通安全指導における教育心理学的知見の必要性

今更、言葉をあらためるまでもないことであるが、児童・生徒の教育指導には、彼らの能力発達の個人差や readiness 等が必須不可欠なものとなっている。しかし、こと交通安全教育、さらに広義には危険に関する認識を与える際において、指導者である教師や教育関係者は、この点をいかほど考慮しているであろうか。つまり、学校教育のための重要な柱とされている教育心理学的な配慮を、この安全教育にどの位生かしているか、ということである。

このような見地から、幼児・児童・生徒の心理的特徴とそれにふさわしい指導のありかたについて、2～3の例をあげてみたい。

### 幼 児 ・ 児 童 期 の 問 題

人間は、他の動物にくらべて、あらゆる行動に関して「ひとり立ち」が出来るまでに、可成りの期間を必要とする。従ってそれまでの間は成人の手によって、幼児・児童を保護し、同時に基本的な生活諸習慣や行動等を教えこむ必要がある。このうち、とくに、「危険から身を守る」ことについては、彼らの心理面・行動面に未完成な部分が多く、その上身体的にも脆弱である関係上、ことのほか注意と配慮がおこなわれなくてはならない。

WHOがまとめた幼児（1才～4才）の事故死の率（1956）は、日本では10万人中男90、女62の比率で発生しているといわれているが、男児の場合について他国と比較してみると、アメリカ、カナダ、イタリーの2倍、フランス、イギリスの3倍に相当するといわれる。（厚生省調査）

更に、20才未満の事故統計の示すところでは、男子は女子にくらべ鉄道事故で3倍、自動車に轢かれる率が4倍、高所より落下しての死亡が3倍、溺死3倍と「不慮の事故」は圧倒的に多いという。ここにおいて、まず、安全確保のための男女差の問題を考慮する必要がある。

また、学童の交通事故をみると、富永誠美（1967）によれば、スイス、チューリッヒ市における過去14年間、16才までの交通事故死者は、年平均4.7人であるが、我国で同規模の都市（広島・仙台）においては、12才までの交通事故死者が年平均8～14人に達するといわれる。

これらの資料をそのまま同一の条件下で比較することは出来ぬとしても、少なくとも我国で

は、他の文明諸国家にくらべ、子どもの事故率が高く、ことに男児は女児にくらべて事故の危険性が極めて高いといえ、幼児・児童の安全教育上一つの問題点を示唆している。

### 幼児・児童の心理的特徴と事故

とくに幼児・児童に多いとび出し事故は、その原因と対策には、彼らの心性の発達と運動能力を十分に考慮する必要がある。そもそも、とび出し事故とは、運転者の操作する車の停止距離内に子どもがとび込んで事故の発生することをさすのであるが、このような一見無暴な行動の背後には、彼らの心理的特徴が潜在しているのである。

とび出し事故の身心特性に関しては、加賀秀夫・鈴木清らの研究(1969)がみられる。それによると、「心身共に分化度の低い年少児では、包括的能力としての一般知能が、生活環境への適応のよさを代表しており、換言すれば、知能の低さは、知覚、判断、行動の制御などでも能力が低いことを示唆するから、年少事故児のIQが低いことは十分納得出来る」としている。

さらに、「一方学令期に達する頃には、一般的能力が次第に分化して、具体的な特殊な領域に分かれ、事故要因としての知能のウェイトは減少すると考えられる」とのべている。

知能の高低という側面から考えると、このような結果は、妥当なものともてよい。しかしながら、我々が見落してならぬものは、知能検査によってあらわされたIQの高低といった量的側面よりも、幼児・児童期における精神的発達段階という、質的な側面であろう。この側面とは、知覚・理解・記憶・想像・言語思考などさまざまな心的機能を含んだ広範囲の分野である。

とくに、この場合問題とすべきものはかれらの相貌的な知覚を根底とする自己中心的な世界観であろう。

幼児においては、外界の事故の認知にさいし、客観的に事物そのものをとらえることが出来ず、主観ととけあった全体観としてとらえるため、自己の情緒的経験等を混一させ、凶器である筈のくるまを、憧憬や快的感情をもって認識し、危険感もしくは、危険に対する予防的態度が形成されにくい。自分の家にある車や、親しい人の所有する車と同型の車はすべて安全であると信じこむのと同じである。

空間の理解も、左右の弁別とくに他人の左右や、自己と相対する位置にあるものの左右の弁別はきわめて不正確であるため、实际的・即物的な指導の必要性が強調される。

児童の世界観のうち Piaget, J. の指摘する実念論 realism. 汎心論 animism, 人工論 artificialism は、危険に対する認識にさまざまな形で影響をあたえているといえる。呪術・まじないの存在を信じる精神段階の子どもが、横断歩道を渡るさいに掲げる黄色い小旗や、手を

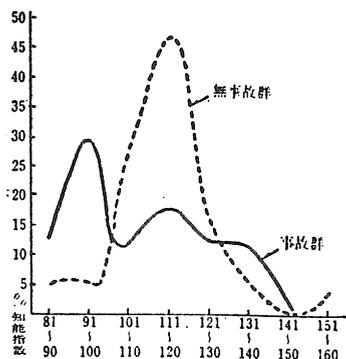


図1 事故児の知能指数の分布 (加賀・1969)

あげる動作は、おとなの想像に絶する程の絶対的・万能的な魔力として受取られている。

従来このような点を、どの位理解して、幼児・児童の安全指導が行なわれて来たであろうか。もし「おとなの感覚」に基づいて、「おとなに対する方法」をそのままの形で子どもの世界に持ち込もうとしていたとすれば、由々しい問題であろう。

### とび出し事故と道路の横断

筆者の調査によれば、小学校3・4年生が巾8mの道路を横断するさい、「自分と車との距離がどの位になったら横断をあきらめるか」という状況を設定し、実際の道路上で走行する車を対象にして横断時の距離判断を行なさせた結果は、図2の如くになった。その結果、おとなに比べて彼らは60%以上距離感の過大評価をしていることがわかった。従って、例えば時速40kmで走行する車の前を横切る場合、おとなは32m以上の距離をおいて横断するのに対し、児童は20mの距離でも横断を敢行するわけである。因みに時速40kmの車の停止距離は18mとされているから、横断をはじめた児童をみとめた運転者が、最もよい条件下で即座に急ブレーキをかけたとしても、僅か2mの余地しかのこらないわけで、場合によっては事故の発生する可能性が十分にあることになる。

前述したのは、車が横断する者の側の(右手)より走って来る場合であるが、これが、道路の反対側の(左手・向う側から車の来る)場合では、さらに児童と大人の距離感覚には大きな差(87.5%~92.5%)の過大評価がみら

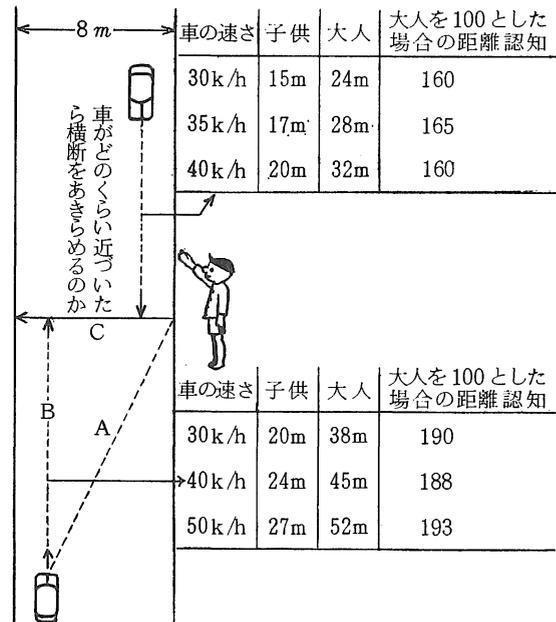


図2 道路横断のさいの距離判断 (1968・西山)

れる。この事実は、この年齢段階の児童にとっては、自己と車との距離関係を、見かけ上の直線距離(A)でのみ把握して、自分が道路の横断をする時間内に車がどの程度近づくか、(BとCに要する時間)まで考慮に入れることが出来ないことを意味する。このように、幼児・児童の距離感、成人のそれに比して、かなり過大評価がおこなわれ、その事実が、車の直前を横切る行動となるのであろう。

また、今泉信人(1965)の研究によれば、小学校1年生を対象に行なった実験では、図形の仮現運動視は、無意味図形よりも有意図形の方がおこりやすい。また有意図形の場合でも、動態を示す図形の方が、静態を示す図形よりも仮現運動視がおこりやすいとしている。そして、大学生の場合は、小学校1年生の場合のように顕著な現象はみられないと報告している。この

結果は大人に比べ幼児・児童は見かけ上の形態によって、速度感等の正確な認識をあやまることになる。つまり車の形、色、種類等によって距離感や速度判断が左右されるものと解釈出来る。

### 自転車の乗り方の指導

現在、各地で自転車の正しい乗り方についての指導がおこなわれているが、各学年段階において、その指導法は当然異らねばなるまい。図3はおとな用の自転車にのれるようになった年齢を示したものであるが、身体各部位の伸長・機能の発達等をも考慮に入れた上で、「自転車の正しい、安全な乗り方の指導に最も適切なのはどの時期か」を考慮すべきであろう。

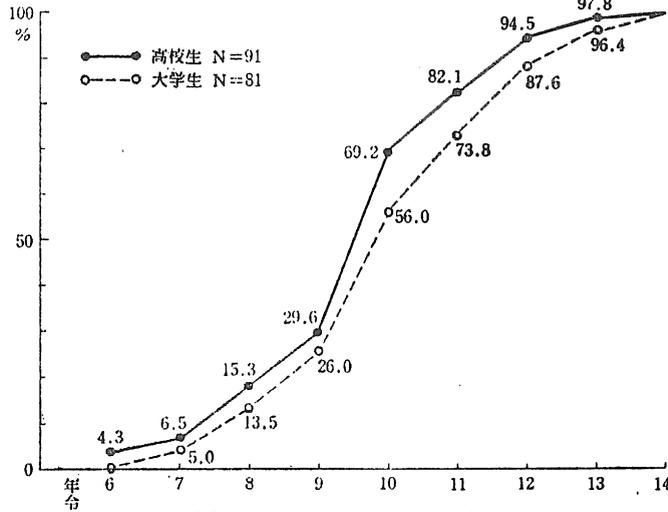


図3 自転車(大人用)にのれた年齢 (1970 西山)

### 事故頻発児と制御能力

事故にあいやすい児童の特徴としてその personality と反応時間の遅速を問題にした研究は数多い。いま事故頻発傾向の児童 personality 特性にかんしては、他の研究報告にゆずるとして、反応時間の遅速についてはとくに考慮をはらう必要がある。

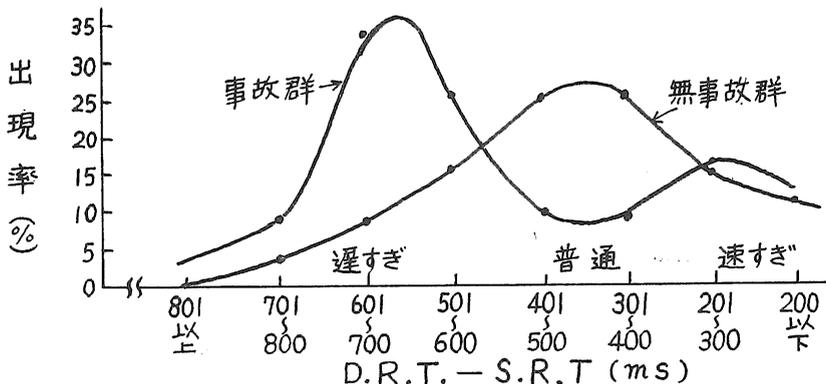


図4 全身反応時間での選択反応時間 (D. R. T.) と単純反応時間の (S. R. T.) の差 加賀 (1969)

図4は加賀(1969)らの研究結果であるが、ここにおいて事故者群のうちには、反応の早すぎるものと、遅すぎるものとの二つのグループがみられる。この原因について、稲葉正太郎は、動作と判断のバランスの問題から、いわゆるCCナンバー Cybernetical Contrllability number\* を用いて応答能力を測定しているが、判断と動作とのフィードバックがうまくいかぬということは、単に事故防止だけの問題ではなく、学習の面にも通じるものがあるのではないか。いわゆる学業不振児といわれるものは、能力はあるが学習がうまく出来ないものをいうが、彼らはフィードバックの作用が、他の児童・生徒よりも劣っていると考えられる。この方面からの研究も今後必要ではないかと考えられる。

### 青年期の心理的特徴と安全教育

青年期が交通安全指導上大きな問題点となっているのは、青年前期から中期にかけておこる第二次性徴と、それに付随しておこる諸条件である。すなわち、

1. 身体変化にともなう生理的成熟への関心と不安
2. 生理的過渡期における不安と動揺、そして、身体各部および肉体発達と精神発達のアンバランスによってひきおこされる身心両面にわたる不恰好時代 (awkward age)
3. 1, 2の結果として現われる自己内部の動揺をかくすための閉鎖性から生じる、いわゆる反抗期の現象と自主性の発達
4. さらに論理的抽象的思考力と批判力の発達にともない、彼らの道徳感<sup>1</sup>は児童期におけるように、他人の行為と比較して自らを反省する客観的社会道徳 Moral ではなく、他人はどうあろうとも、自分<sup>2</sup>はかく考え、かく行なうという主観的個人道徳、つまり倫理 Ethik によって行動を律しやすいということである。

また青少年白書(昭和44年)では、順法ということに対し、法やままりは大人や時の支配者に都合のよいように作られたものだから、束縛される必要はないという考えをもち、法律を無視しようとするものが18.1%を占めていることを報告している。

「順法こそが交通事故を防ぐ唯一の道である」式の法令講習会が、かれらに受け入れられぬばかりか、強い反発を感じさせるのも当然といえよう。

青年期における身体機能と作業能力を他の年齢群と比較してみると次のようになる。

1. 握力・肺活量 20才ころ最高で、40才までは漸減、50才より低下度が著明
2. 叩打力 20才ころが最高、50才までは20才の90%くらいの能力を保持する
3. 読字力 40才ころまでは20才とおなじ(毎秒7字くらい)
4. 聴力 30才代になると4000~8000サイクルの高音域の聴力低下著明、高令になるほど6000~8000サイクルの音域の聴取不能者が増加し、高音の聴取力が低下する

注 CC. No =  $\frac{\text{応答の悪さ}}{\text{応答の難しさ}} = \frac{(K - K' T/T_1)}{T} = \frac{K}{T} - \frac{K'}{T_1}$  で示される

5. 反応時間 15～19才を100とすると20才代105, 30才代100, 40才代115, 50才代120, 60才代170
6. 筋力 25才を100とすると, 30才代95, 40才代90, 50才代80, 60才代60。
7. 協応動作 20才代を100とすると, 30才代95, 40才代90, 50才代85, 60才代80, 70才代50
8. 瞬間的に与えられる刺激の認識 15～19才を100とすると, 20才代98, 30才代90, 40才代74, 50才代35
9. 記憶 15才～19才を100とすると, 20才代95, 30才代80, 40才代70, 50才代50, 60才代40

以上の結果の示すところ、高校生の年代は諸能力が、最高点にむかって、飛躍的に増加の一途をたどる時期にあるといえる。いわゆる内在する力が外部にむかってとび出そうとする時期である。従って諸能力が低下しはじめ、そのおとろえをカバーするため、よろず控え目で分別くさいおとなの目から見ると「危険」の一語につきるのは、当然のことである。しかしこの時期を、単に危険だから禁止する、～してはならぬという立場に立つ指導法と、技能学習能力の飛躍的向上の時期をねらって、正しい指導と、適正な安全管理を準備するのと、そのいずれが効果的であろうか。

NASA（アメリカ航空宇宙局）は宇宙パイロット選択の条件として次のようなパーソナリティをのぞましいとしている。

1. 一般的情緒安定性
2. 高い動機とエネルギーの水準
3. 適切な自己概念
4. 対人関係のよいこと
5. 事故の少ないこと

そして、35～40才あたりの心身のバランスのとれ、しかも分別ざかりの年令層を対象にしている。

一方、高校生の交通事故の特徴は、前方確認不十分、安全速度違反、追越し不適當が上位を占め（45年7月島根県警調べ）くるまを、本当にこなすことのむつかしさを端的に示している。

このような点から考える限り、高校生の年令は「安全」ということに対し、どのような方面からの指導が必要であるかということが、当然おこってくる。従って、身心機能のアンバランスに気づかせることがまず大切なことであろう。前述したように彼らは身体各部の機能については、非常に高い特質を有しながら、反面それをコントロールする精神機能が未完成のため、折角の能力が、正しいかたちで最高に発揮出来ぬという欠点を十分認識させなくてはならない。

次に、この時期は、社会的活動、奉仕活動、生と死に対する関心等の高まる時期であるから、交通指導そのものよりも（この点については、小・中学校の段階でかなり学習してきているし、要はそれをいかに実行するか、しないかにある）それらの活動や関心を通じて人間尊重と順法

の精神を養い、社会協力を惜しまぬ人間を作るような指導が必要である。

### 女子青年の性的特徴と安全指導

一般に高校生の交通安全教育といえば、男子高校生のバイクや自転車の乗り方について、関心の焦点がしばられる場合が多い。しかし、ここで見過ごしてならぬのは、女子青年の問題である。

彼女らは、思春期に入るや、男子青年よりも更に急激で強烈な身体的変化を体験するため、情緒的に不安定な状態に陥り、それが原因で事故に会うことも決して少なくない。とくに生理期間中には、心理面や精神作業検査のみでなく、運動能力にも影響をおよぼし、諸適性が急落する場合がある。

図5～8は須藤春一ら（1962・1963）による研究結果の一部であるが、中高校生の月経前後の運動能力の低下には一定の傾向がみられる。また高校生に比して中学生の方が「生理」に対する適応が困難であることがわかる。

学校教育が、個人差に応じた指導を標榜している以上、少くとも教師は、このような点も考慮して、交通安全指導を計画すべきであろう。

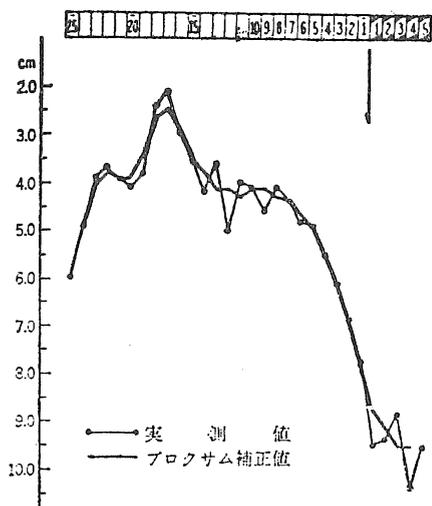


図5 中学生の月経前後における運動適性  
平衡性 (須藤・中村1962)

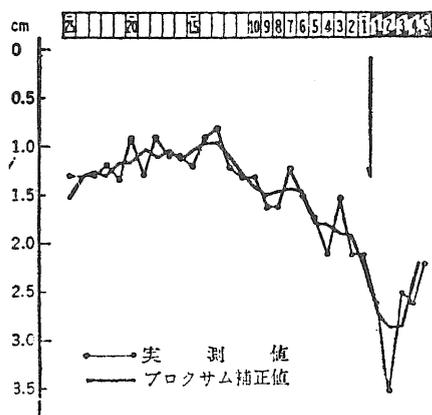


図6 高校生の月経前後における運動適性  
平衡性 (須藤・中村1963)

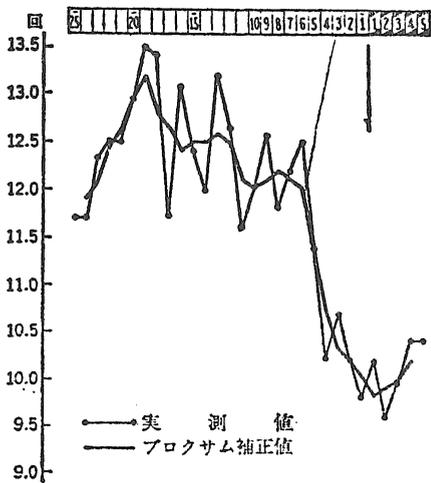


図7 中学生の月経前後における運動適性  
敏捷性 (須藤・中村1962)

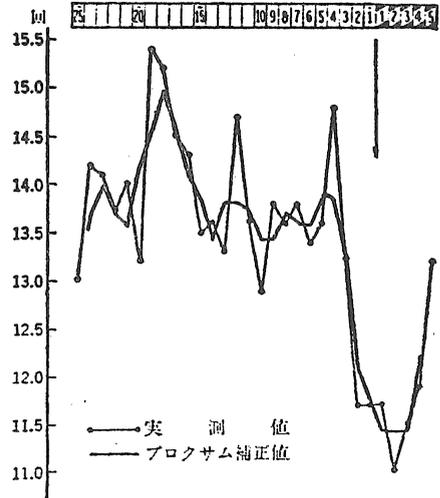


図8 高校生の月経前後における運動適性  
敏捷性 (須藤・中村1963)

須藤らはまた、音刺激・光刺激に対する反応能力の発達の差異を刻明に測定調査しているが(図9・10)これらは従来ややもすれば、生理体育面のみでの資料として扱われるにとどまっていた。そして刺激の遅速や、刺激が視機能から大脳皮質(認識)を通して刺激が筋の運動神経終末装置にいたるまでの、神経機能の完遂とその心理的関連等の面からは殆ど考慮が払われておらず、またいまだ明らかにされぬ部分が多い。この面でも心理学的立場に立って再検討する必要が生じるのである。

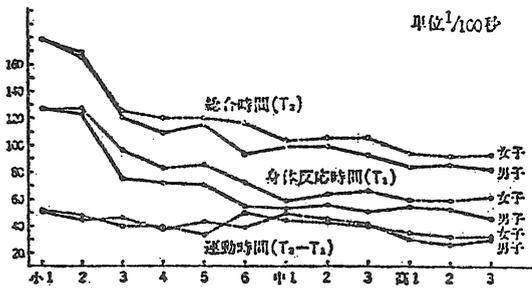


図9 点光に対する自由運動能力の性別学年的差異  
(須藤・中村 1963)

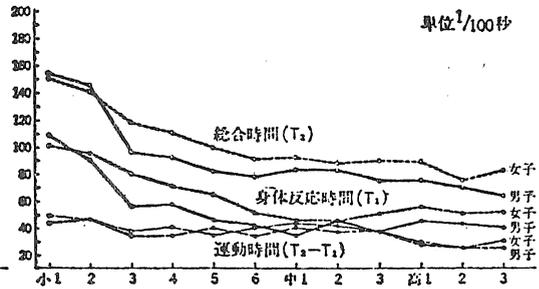


図10 警音に対する規定運動能力の性別学年的差異  
(須藤・中村 1963)

結 語

以上、幼児期・児童期・青年期にわたるそれぞれの心理的特徴と、交通安全教育面における問題点を、教育心理学的立場に立ってその一部を指摘した。

学校教育に教育原理があり、教育心理学の見解を必要とすると同様、交通安全教育指導においても、従来にまして、教育心理学的立場からの配慮が必要であり、そのことが、学校安全教

育のための戦略でもある。単なる思いつきや、指導のための指導といった戦術的方法論では、すでにその限界が生じているといえよう。

学校における交通安全教育指導には、現在以上に幼児・児童の発達段階・学習能力等の研究をふまえた、教育心理学的アプローチが、今後ことのほか要請され、この面からの専門的な研究と、指導者の養成が急がれなくてはならない。

## 要 約

最近、教育現場において、交通安全教育の重要性と必要性が認識され、教育指導と実践に関心が払われていることはよろこばしい現象である。然しながら、心身両面にわたって、未完成であり、成長発達の途次にある幼児・児童・生徒を対象とする指導には、彼らの精神発達の段階、心的特徴、readiness を考慮することが重要である。

本論では、このような立場から、1. 幼児・児童期の心理的特徴 2. とび出し事故と道路の横断 3. 自転車ののり方の指導 4. 事故多発児と制御能力 5. 高校生の心理的特徴と安全教育 6. 女子青年の性的特徴と安全指導の面からとくに、教育心理学的立場に立った指導と研究が必要であることを強調し、この分野における専門的な研究と指導者の養成の重要性をのべた。

## 参 考 資 料

- 今泉信人 1965 仮現運動視の発達に関する研究 I ——図形の意味性と方向性について—— 教心研 13, 1~11
- 加賀秀夫 鈴木清 近藤充夫 杉原隆 猪俣公宏 1969 事故児の心身特性に関する研究 ——幼児のとび出し事故を中心として—— 日教心学会第11回総会発表論文集 252~253
- 西山 啓 1968 交通事故防止と学校安全教育 第一回島根県学校安全教育研究協議大会報告書
- 西山 啓 1970 島根県下における交通安全教育の動向 山陰文化研究紀要 10 (人文・社会科学篇) 22~41
- 西山 啓 1971 青年期の心理と交通安全 ——高校生のバイク通学の規制をめぐる—— 交通安全教育 53, 55~56
- 西山 啓 1971 ゲリラで善戦する交通安全教育 —その現状と対策— 島根県教育広報 1971・4月上・中旬号, 27~30
- 須藤春一(編) 1967 教育生理学 第一法規出版 283~334, 335~339.
- 富永誠美 1968 ドライバーと交通警官 朝日新聞社
- 吉田 清 1963 安全教育 不昧堂

このほか、

文部省 尋常小学修身書 巻1~巻6, 青少年白書 昭和44年版, 警察庁事故統計, 島根県警事故統計, 交通安全教育(交通安全教育普及会発行)等も使用。