[Hondaの交通安全情報紙]

SJ

Since1971

SJ ホームページは ホンダ　SJ 検索

●編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内
〒107- 8556 東京都港区南青山2－1－1
TEL 03（5412）1736　http://www.honda.co.jp/safetyinfo/
●編集人：吉田宏樹

※ご不明な点がございましたら、
下記までお問合わせください。
㈱アストクリエイティブ
安全運転普及本部係
TEL 03（5439）1191
E-mail：sj-mail@spirit.honda.co.jp

SAFETY-JAPAN

Safety for Everyone
Honda はすべての人の
交通安全を願い活動しています。

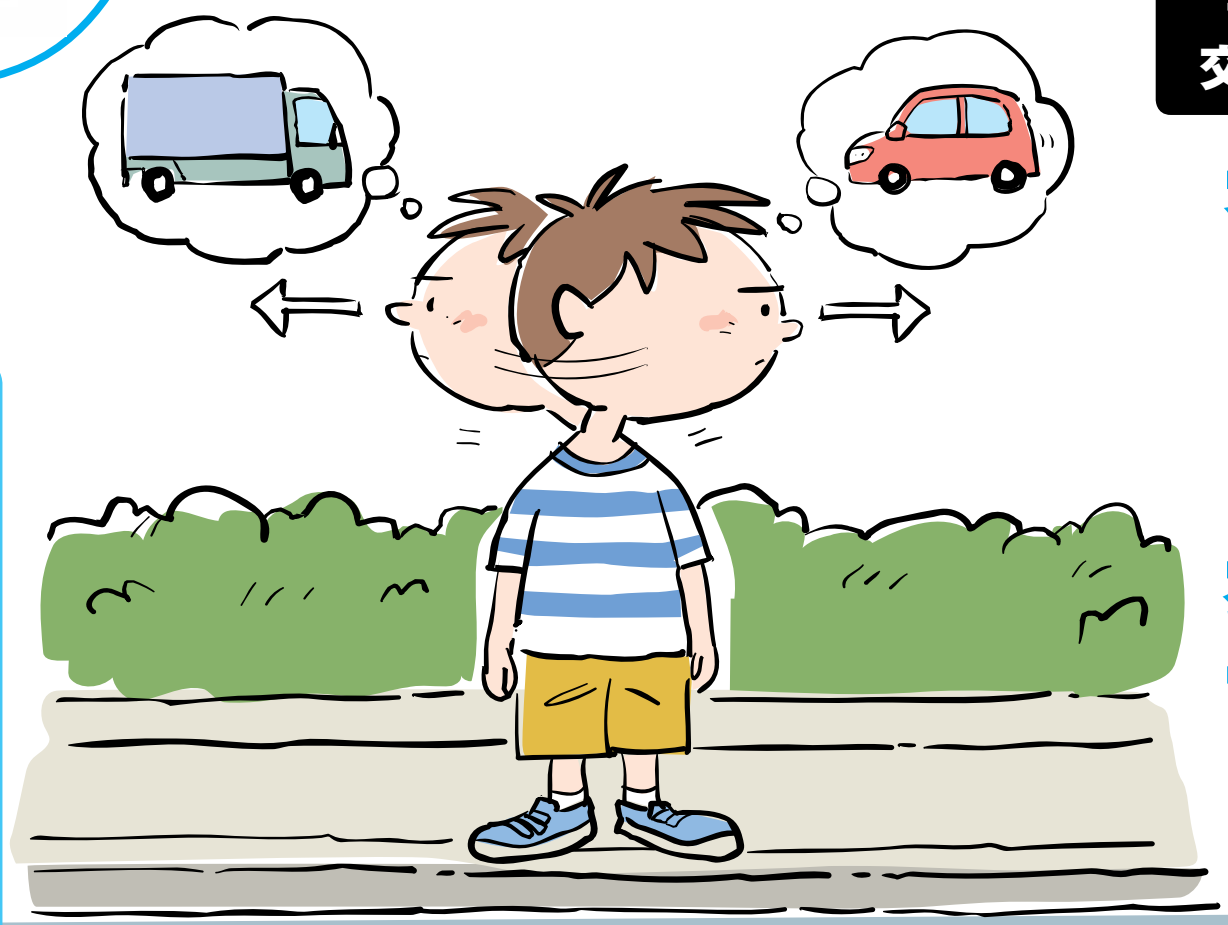
2015
8・9
August・September
NO.472

CONTENTS

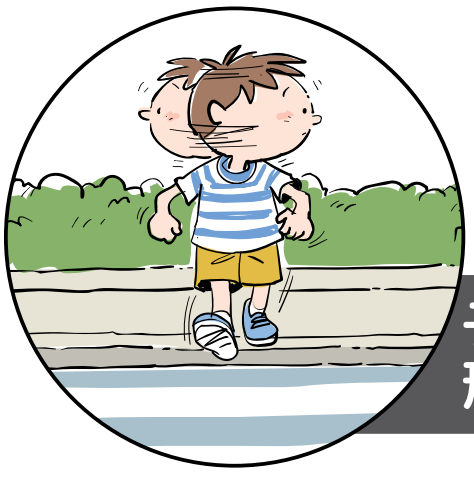
P1　特集：子どもへの交通安全教育
子ども自らが主体的に考える教育を
P4　教育最前線
自操安全運転プログラムの自動車教習所への普及
P5　FRONT LINE
高次脳機能障がいなどをお持ちの方に対する
運転支援システムの実現をめざす
TOPICS 01 ／第 48 回二輪車安全運転全国大会
TOPICS 02 ／第 18 回交通工学研究会技術賞
P6　TOPICS 03 ／Honda の四輪販売会社の安全活動
TOPICS 04 ／東京都・二輪車交通安全講習会
P7　危険予測トレーニング（KYT）／
親子とすれ違う時（四輪車編）
SJ クイズ
指導者ファイル
羽川幼稚園（栃木県小山市）
P8　SAFETY FOCUS ／東京都目黒区

特集
子どもへの
交通安全教育

子ども自らが主体的に考える教育を



道路を横断する前には必ず止まって、右・左・右を観てから渡る。子ども（幼児・小学生）に身につけてもらうべき安全行動の1つだ。しかし、子どもは遊びに夢中になってしまったりするとこうした行動の重要性を学んでいても、実際の行動ではできなかったり、できたとしても頭を左右に振るという形式的な動作で終わってしまうこともある。今回は、子どもに対して実効性のある交通安全教育を行うために指導者や保護者は何に留意すべきかを探る。

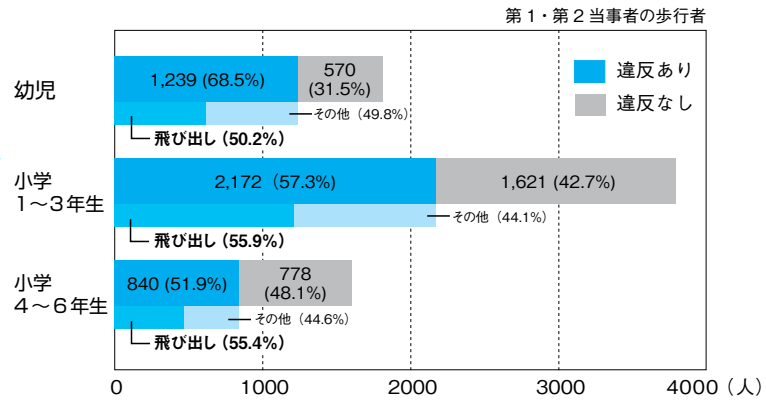


子どもの安全確認が形式的になっていませんか?

歩行中の幼児や小学生が死傷した交通事故では子ども側に違反のあるケースが半数以上あり、その中で最も多い違反は「飛び出し」である（左記グラフ参照）。そのため、この「飛び出し」を防ぐことを念頭に置いた歩行者教育が全国各地で展開されている。教育現場での課題を交通指導員の方々にうかがうと、幼児や小学校低学年においては「安全確認が形式的になっていることがある」「その場で理解しても、その後の行動変容に結びつきにくい」という声が聞かれた。このような交通指導員の方々の実感がこの年代の子どもの特性であることを示す調査がある。

幼児・小学生の歩行中の交通事故死傷者では半数以上が「違反あり」。そのうち最も多い違反は「飛び出し」。

●幼児・小学生の歩行中の法令違反別・交通事故死傷者数（平成 26 年）



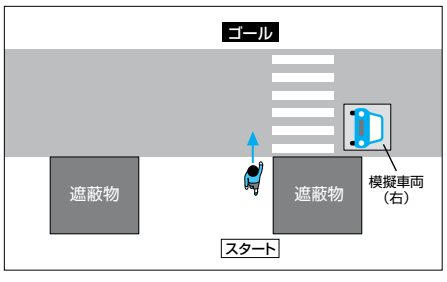
出典：（公財）交通事故総合分析センター資料

確認する方向が増えると形式的な行動を誘発

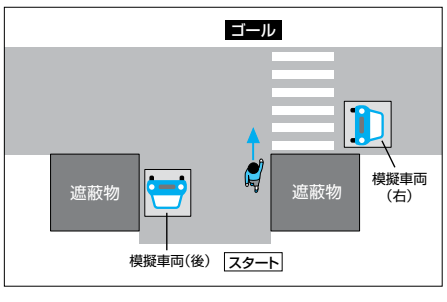
（一財）日本自動車研究所は教育担当者が存在する学習状況下での低学年児童の横断行動に着目した調査※を実施した。

体育館内で小学1年生67名に単路と交差点（T字路）を想定した横断訓練を行い、訓練する前後で児童が安全確認する様子をビデオに記録。確認回数と確認に要する時間を計測した。単路では左右の2方向、交差点では左右と後方の3方向の確認が必要であることを訓練では指導している。その結果、確認する方向が増えると、訓練後でも左や後方を確認しない児童が見られるなど確認回数は少なくなり、1回の平均確認時間と総確認時間も短くなっていた。同研究所では、確認する方向の増加により各方向を見る時間が短くなり、ただ頭を左右に振るだけという無意図的かつ形式的な行動がより誘発されやすくなると推察している。

模擬道路（単路・2 方向）



模擬道路（T 字路・3 方向）



1回の平均確認時間（秒）

	2方向	3方向
右方向	0.84	0.57
左方向	0.52	0.29
後方向	-	0.41

平均確認回数（回）

	2方向	3方向
右方向	2.35	1.93
左方向	1.83	1.30
後方向	-	1.05

平均総確認時間（秒）

	2方向	3方向
右方向	1.98	1.12
左方向	0.83	0.45
後方向	-	0.48

※出典：日本交通心理学会 第 80 回大会・研究発表資料

＊Honda では、より積極的な安全確認を意識してほしいために、「見る」を「観る」と表記しています。

特集 子どもへの交通安全教育

子ども自らが主体的に考える教育を

幼児には安全確認行動の習慣化が重要

安全確認を確実に行ってもらうために幼児段階では安全確認に必要な動作を身につけ、習慣化をめざすことが目標となる。昭和51年の開園以来、幼児に「止まる」「観る」の重要性を繰り返し指導しているのが、栃木県小山市にある羽川幼稚園だ。同園は、国道4号という幹線道路の近くにある。開園当時は周辺で子どもが死傷する事故が少なくなかったことから、園児が事故の被害者とならないよう、毎日、朝の挨拶が終わると「交通のおやくそく」を唱和することにしたという。園長の鈴木隆作さんは「交通事故はいつ起きるかわかりません。だから毎日、交通安全教育を行うことにしたのです」と話す。

羽川幼稚園では毎朝「交通のおやくそく」を声に出し、全員で指さし確認を行っている

教室の出入り口には設置された「止まれ」の標識

「交通のおやくそく」は、「道を渡る時（横断歩道を渡る時、信号が青になった時）は、右を観て、左を観て、来なかったらもう一度、右を観て、手をあげて渡ります」「飛び出すな　クルマは急に止まれない　ぼくも　私も怪我をしないように気をつけます」。これを園児が声に出し、全員で指さし確認しているのだ。今年度からは、これに加え「シートベルト体操」（7面参照）も毎朝行っている。教室の出入り口には「止まれ」の標識を設置。教室から外のテラスに出る時は、標識の手前で止まってから右・左・右を確認してもらうようにしている。

さらに、毎年10月の運動会が終わると、3月まで園庭に信号機を置いて、模擬の交差点を常設。園庭で遊ぶ時も、その交差点を通る時は信号の遵守を徹底している。「特に小学校進学前の年長クラスの園児に交通ルールと安全確認行動を自然に身につけてもらうことを目的としています。遊びに夢中になっていると、信号を見ずに赤信号でも渡ってしまう園児もいます。そういう時は声をかけ、赤信号で飛び出していたことを園児に気づいてもらい、実際の道路ではたいへん危険な行為であることを伝えるようにしています」と鈴木さんは説明する。羽川幼稚園の園児が歩行中に交通事故に遭ったケースは開園以来1件もない。鈴木さんや同園の先生方の徹底した交通安全教育の成果といえるだろう。

10月から3月の間は園庭に信号機を常設

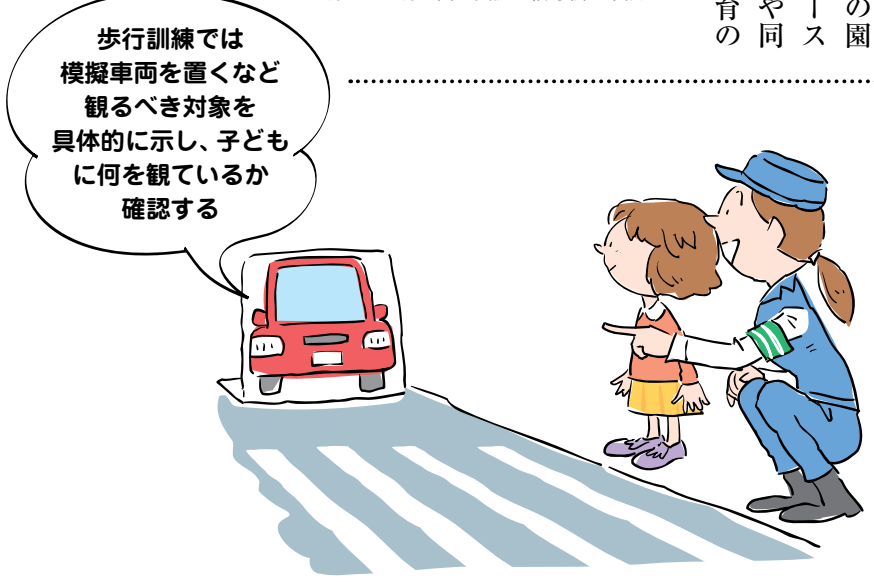
子どもの主体性を高めていくことが重要

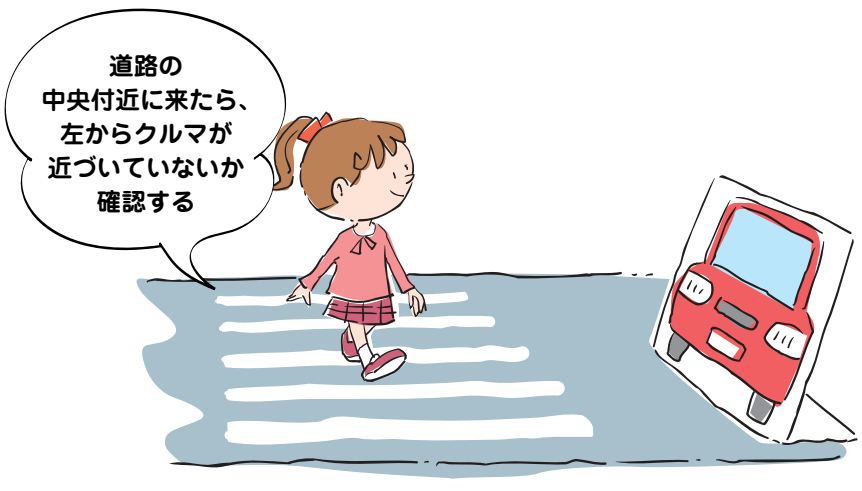
「止まる」「観る」の意味を伝える

実際の交通場面では、目の前の状況に合わせて、臨機応変に対応しなければならない。そのためには、子ども自らが主体的に考える教育も必要になってくる。

東北工業大学教授の小川和久さんは「イギリスでは、5歳児に事故に遭わないための安全な横断ルートを考えさせるというプログラムを実施しているという事例もあります。ですから、幼児でも考えさせる教育が不可能ではないのです」という。

子ども自らが主体的に考える教育を実践する上で大切なのは、指導者がしゃべり過ぎないことだと、小川さんは指摘する。「的確な問いかけで相手の考えを引き出し、話すことより聴くことが上手な指導者がこれからは評価されるべきだと思います。これは交通安全教育に限らず、幼稚園から大学までの学校教育全体にもいえることです」。





（公財）交通事故総合分析センターの資料によれば、子ども（15歳以下）の歩行中の交通事故死傷者数を学齢別にみると、小学1年生が最も多く、次が小学2年生である。小学生になると、登下校を含め、一人で移動する機会が増える。そのため、自分自身で交通状況を判断し、「何に気をつけるべきか」を自らが考えて行動できる力を身につけることが求められる。

その前提となるのは「止まる」「観る」の意味を理解していることだ。「止まる」ことで「飛び出し」を防ぐことができ、接近車両があったとしても、時間的・空間的な余裕が生まれ、結果的に事故を回避することにもつながる。また、動きながら確認すると物が見えにくくなったり、音が聞こえにくくなったりして、危険を見落としやすくなることも子どもに理解してもらわなければならない。「観る」は、接近してくる相手を自分の視野の中に入れるということ。安全確認の練習を行う際は、模擬車両をコースに設置するなど、観る対象を具体的に示し、左右を向いた先にあるものを認識させることが大切だ。また、横断後半では左からのクルマが脅威となることから、道路の中央付近に来たら左方向を観て、クルマなどが近づいていないかを確認することの重要性を理解してもらうことも必要といえる。

「なぜ」「どのように」と問いかける

主体性を重視した能力育成のためのアプローチとして、小川さんはコーチングの原理の活用をすすめる。コーチングの基本的な考え方では、教える側と教わる側は学びの場において対等であり、学びの主体は学習者にある。このような関係性をいかにつくるか。コーチングでは「オープンクエスチョン」と「傾聴」を多用する（左記コラム参照）。「なぜ、スピードを出して走ってしまうのか」「見通しの悪い交差点では、どのような危険が考えられるか」など、「なぜ」「どのように」と問いかけていくことだ。「このような発問を受けると、あれこれ思考を巡らせることになります。そこに、主体的に考える教育を実現する鍵があるのです」。

そして、傾聴によって相手の話を積極的に聴いているという姿勢を示すこ

オープンクエスチョンとは？

回答者が自由に考えられる質問のこと。反対に、クローズドクエスチョンは「はい」「いいえ」など選択肢から答えられる質問のこと

オープンクエスチョンの例

- どの位置で止まると安全ですか？
- 右・左・右を観て、何を確認しますか？
- どのような危ないことが起きると思いますか?

傾聴とは？

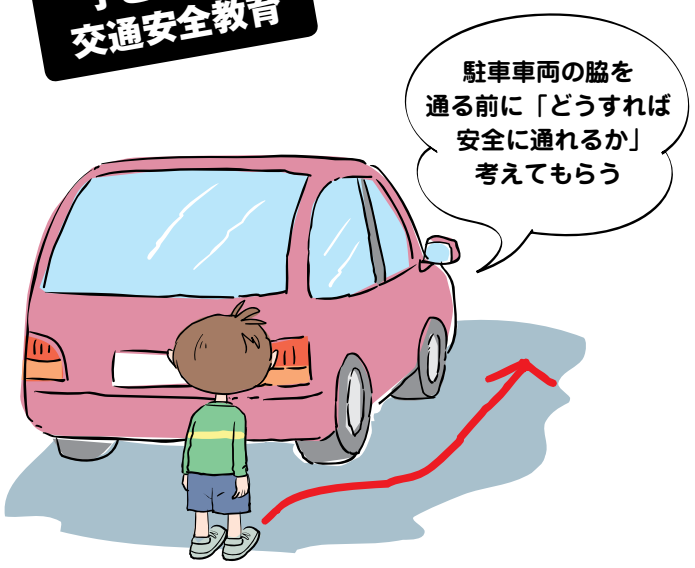
相手が話したいことを共感的な態度で真摯に聴く行為や技法

傾聴の例

- 「うん、うん」とうなずく
- 「なるほど」といった反応を返す
- 相手の話の中から重要なキーワードを見つけて、それを繰り返す

特集 子どもへの交通安全教育

子ども自らが主体的に考える教育を



とで、学習者は考えを巡らし、いろいろと意見を出してくれるようになる。そうしたやりとりの中で、気づきが生まれるのだ。

「例えば、歩行訓練で道路の横断をする時、『こうすべき』と教える前に『どこで止まったらいいか』『止まった後に、どうすればいいか』と問いかけてみてください。それが子どもに『なぜ、そうしなければいけないか』を意識させることにつながります。幼児の場合は『飛び出し』という言葉と、その言葉からイメージする行動が結びついていないこともあります。ですから、『飛び出し』は『止まらずに、左右を観ないですぐ行く』ということを明確にする必要があるでしょう。その上で、『止まらずに、左右を観ないですぐ行く時はどんな時ですか?』と問いかけると、『飛び出し』の具体的なイメージができ、自分を客観視しようという意識が芽生えることにもつながると思います」。

指導に危険予測の要素を取り入れる

幼児段階では、交通状況を自分の視点からとらえることはできても、他者から自分がどう見えているかを想像する能力や、次に起こりそうなことを予測する能力は未発達である。しかし、小学生になると、そうした能力が徐々に身についていく。

小川さんは、映像教材などを使った危険予測トレーニング（KYT）におけるオープンクエスチョンと傾聴は、オーの有効であるという。危険が出現する直前で、「次に、どんなことが起きるか」「この場面でどのような危険が考えられるか」問いかける。子どもたちからの意見は「なるほど」「そうだね」と、ポジティブに受け止めて傾聴する。期待通りの答えが返ってこなければ、「他にどんな危険があるか」と発言を促す。そして、映像で危険状況を確認したら、「どうすれば安全か」問いかけ、安全に行動するための具体的な方策を考えてもらう。指導者は知っていることを口走って、教え込みになってしまわないよう意識しなければならないのである。

小川さんは「どのような危険が考えられるか」「どうすれば安全でいられるか（安全に横断できるか）」、この2つを発問してほしいと強調する。「前者は危険予測、後者は危険回避を考えるためのもので、この2つを活用するだけでも子どもたちの主体的な学習を導くことができるでしょう」。

小学校での歩行訓練で、子どもに考えさせることを大切にしているのが、栃木県益子町総務課交通教育指導員の薄根千明さんだ。「歩行訓練では、子どもが歩くコース上に駐車車両を想定したクルマを置きます。そして、子どもがそこを通る前に『どうすれば安全に通れるか』を考えてもらうのです（上記イラスト参照）。すると、ほとんどの子どもが駐車車両の脇に出る前に、止まって右後ろを確かめてから歩いていきます」と薄根さんは話す。

このように、小学校低学年からでも徐々に危険予測の要素を取り入れるなど、子どもが主体的に考えるための教育を実践していくべきではないだろうか。小川さんは「小学校低学年の場合、『潜在的な危険』を危険として認識できないことがあります。自分に近づいてくるクルマがいても、それが何かに隠れて見えなければ、危険はないと判断してしまうのです。こうした点を指導者が理解し、『潜在的な危険』を気づかせるためのアドバイスが大切です。また、自分の知らない道を通る場面でも学習経験を応用できるように、一般化を促す教育も必要といえます」と、低学年にKYTを行う際のポイントを挙げる。

東北工業大学教授の小川和久さん

小学校中学年からは、学習内容や経験を段階的に連動させるとともに発展させ、他の新しい場面で活かす「学習の転移」を促すための教育を加えていく必要がある。

例えば、最初の段階（①）でKYTなど危険予測について学習した場合、次の段階（②）で、①のKYTで取り上げた危険場面が発生する状況が通学路など普段利用する道路のどこにあたるかを子どもたちに考えて示してもらう（マップづくりなどを行うとより示しやすい）。さらに、その次の段階（③）で校庭などでの模擬道路を使った安全教室などを実施し、危険を予測した安全行動が実際にできるかどうかを訓練する。ここでは、②で見出された危険場面のうち、代表的なものを模擬した道路や交差点をつくることが重要になる。このように複数の学習した内容（①②③）を連続させることで、単発で実施するよりも交通安全に対する理解が深まり、安全行動がより期待できるのではないだろうか。具体的には、危険な場所を見極める視点が養われ、不慣れな道や初めて通る道を利用している時にも、同じ視点で危険予測する力が身についていく。このような学習してきた内容や経験を連動させ発展させる教育は、様々な適応力や主体的に考え行動する力を子ども自身が身につけることにつながる。そして、自転車に乗る時や将来、バイクやクルマを利用するようになった時の運転者としての安全行動にも活かされるはずだ。

「しつける」という大人目線の指導を見直す

子どもへの交通安全教育においては、先生方や地域の指導者からだけでなく、最も身近な存在の保護者による指導も重要である。ただし、「こうしてはいけない」「こうしなければいけない」という指導にならないように注意しなければならない。「しつけ」の延長線ではなく、子どもの成長を見極めながら、主体性を高めていくことを意識すべきであろう。

「保護者が信号を守り、安全確認をすれば、一緒に歩いている子どもは自然に真似をします。その時に、保護者はなぜそのような行動をとることが必要なのか、子どもに考えさせることが大切です」と小川さんはいう。

また、保護者は子どもと一緒に通学路など普段利用する道路を確認しておくことも重要だ。どんな場所がなぜ危険なのか、どうすれば安全かを子どもに考えさせた上で、保護者が適切なアドバイスをしていく必要がある。

近年は通学路にスクールガードや見守り隊といったボランティアの方々が立っているケースを目にする。こうした子どもたちの安全を確保するための大人の存在が、逆に子ども自身の安全意識を低下させているのではないかと危惧する交通指導員の方も少なくない。横断歩道などでクルマの往来を監視しているボランティアの方々の指示に従って、子どもが自分で安全確認をせずに道路を渡るというのだ。安全行動の重要性がわかっていても、「止まる」「観る」という行動に結びついていかないのは、こうした環境も背景にあるのかもしれない。ある交通指導員はボランティアの方々に「子どもが止まって右・左・右を観ていたら『早く渡りなさい』といわないで、温かく見守ってほしい」とお願いしているそうだ。

指導者、保護者など周囲の大人は「しつける」という大人目線の指導や「保護する」という考えにとらわれ過ぎず、子どもの心理特性や身体特性を理解した上で、気づきを引き出しながら、あるべき方向へ子どもを導いていく教育へ移行していくことが必要なのではないだろうか。

ホンダは、子ども自らが主体的に考える教育を地域の指導者が実践しやすくするためのプログラムや教材の開発を進めてきた。交通安全教育プログラム「あやとりぃ ひよこ編」は、指導者が子どもに問いかけ、考えてもらうための指導ができるように工夫されている。また、「危険予測トレーニング（KYT）DVD」はアニメーション動画で再現された交通場面のケーススタディを通じて、交通センス（危険予測能力）を身につけるためのトレーニングができる内容となっている。そして今年度、新たな幼児向け教材の開発をスタートしている。

●あやとりぃ※ ひよこ編

大型ワークシートを使い、指導者が問いかけながら、幼児（4～5歳）に基本的な交通ルールを身につけてもらうための教育プログラム。

※あやとりぃは「あんぜんを やさしく ときあかし りかいして いただく」の略。

詳しくは以下のホームページを参照
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/ayatorii/ayatorii1.html

●危険予測トレーニング DVD

四輪車、二輪車、自転車、歩行者のカテゴリーごとに動画で再現された交通場面のケーススタディ計25場面が収められており、免許を持った大人だけでなく、子どもも事故防止のポイントが学べる内容になっている。

詳しくは以下のホームページを参照
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/training/