

第4章 交通安全編

「高知県安全教育プログラム（交通安全編）」に寄せて

学校安全は「生活安全」「交通安全」「災害安全」の3領域から構成され、それらは互いに連動する関係にあります。東日本大震災では多くの子どもたちの貴い命が失われ、私たちは深い悲しみを経験しました。一方、無事でいられた子どもたちは、亡くなった子どもたちの分まで一生懸命に生きようとしています。だからこそ、震災後の事件・事故で命を落とすようなことはあってはならないと思っています。東北の地と南国の地と地理的に離れていたとしても、この関係を意識した学校安全が推進されていくことを願っています。

交通事故は人災だと言われています。ドライバーと子どもたち双方の交通行動が安全になれば、事故を限りなくゼロに近づけていくことは可能です。交通事故には典型的な発生パターンがあります。たとえば、「信号交差点を青信号で横断する際、後方から曲がってくる左折車両や右折車両と接触する」、「見通しの悪い交差点で一時停止しない自転車が横方向からの車と出合頭にぶつかる」、「歩道上の歩行者に自転車が接触する」などです。このような典型的な事故パターンに関わらないために、どのような行動、思考、判断を習得すべきなのか、その具体的な技能が身につけられるような教育が求められていると言えましょう。

一般的に交通安全教育というと、マナーアップといった抽象的な指導や、ルール遵守といった画一的な指導をイメージしがちです。確かに交通安全のために重要な要素ではありますが、マナーやルールを守っていたとしても、現実的に事故は発生しています。青信号に従っていたとしても、横断歩道を渡っていたとしても、多くの子どもたちが事故に巻き込まれています。重要な点は、時々刻々と変化する交通状況に適応する力を身につけることだと言えます。

たとえば、「止まる」「見る」「確かめる」という基本行動を実行するだけでも、事故に関わるリスクはかなり低減します。横断する際、「どの位置で止まるのか」「何を見るのか」「どのタイミングで見るのか」「何を確かめるのか」「どのように確かめるのか」といった具体的な指導を、典型的な事故パターンの場面ごとに実施することが、状況への適応力を促していくと考えています。

さらに、より効果的な交通安全教育を実施するためには、①子どもたちが普段利用している道路や交差点を題材に用いて、「どのように危ないのか」「どうすれば安全に通行できるか」を主体的に考える授業を展開すること、②事前事後指導と組み合わせて、学習経験が発展できるような授業計画を立案すること、③発達段階に応じた学習方法や学習内容を導入すること、④自己理解（自己の行動の姿を振り返る）に基づく自転車教育を導入することなど、解決すべき課題はたくさんあります。少しの工夫で、子どもたちの意識や行動が改善するのであれば、方法論やカリキュラムを追求する価値は十分にあります。

ただし、教育的対応で事故防止のすべてを解決することはできません。子どもの適応能力を遙かに超えた厳しい交通環境の中を、子どもたちが毎日通学しているという現実をどうぞ忘れないで下さい。たとえば、スピードを上げた車が行き交う横断歩道を子どもたちに渡らせていないか、大型車両が頻繁に右左折する信号交差点を渡らせていないかという視点で、いま一度、通学路等の交通環境を点検する必要があります。子どもの適応能力には発達の限界があることを踏まえた上で、規制、工学的対策、地域の人たちとの協力と組み合わせながら、効果的な交通安全教育が実現されることを願いたいと思います。

高知県安全教育プログラム策定委員会委員 小川 和久
(東北工業大学 共通教育センター教職課程部 教授)

第4章 交通安全編

I 高知県の交通安全教育について

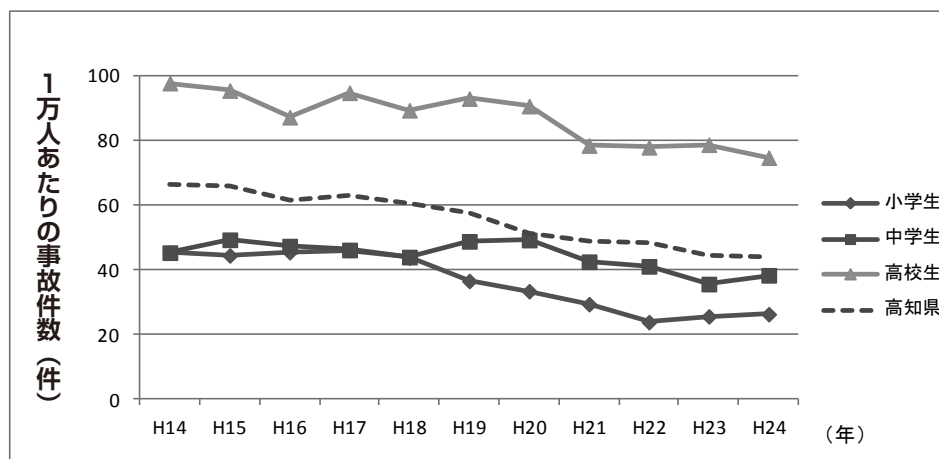
1 児童生徒の交通事故等の現状

過去11年間の交通事故発生件数（図1）をみると、小学生及び高校生を当事者とする交通事故件数は減少傾向にある。しかし、高知県全体（自動車事故も含む）の事故件数と比較すると、高校生の事故は平均より高い値で推移している。また、児童生徒を当事者とする交通事故の構成率（事故に占める割合）はほぼ横ばいで推移している。

児童生徒を当事者とする交通事故のうち、約8割が児童生徒側に何らかの交通法令違反が認められており、児童生徒の交通社会におけるルールが守られていない状況が見受けられる。

交通事故による死者数（表1）では、二輪車乗車中の高校生が最も多く、次に自転車乗車中の小学生が多くなっている。

（図1）高知県民・小学生・中学生・高校生の1万人あたりの交通事故件数の推移
（高知県警察本部交通企画課提供のデータを改編）



（表1）交通事故死者数の内訳（平成14年～24年合計）

校種	歩行中	自転車乗車中	二輪車乗車中	合計
小学生	2	4	—	6
中学生	0	1	—	1
高校生	1	2	5	8

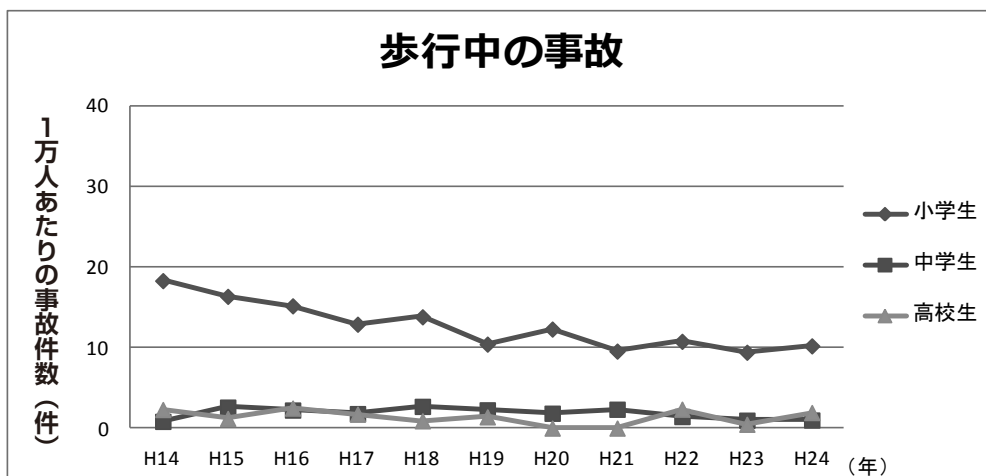
（単位：人）

ア 歩行中の事故

歩行中の交通事故発生件数（図2）は、全体的に減少傾向にあるが、中学生・高校生と比べると小学生の事故件数が多い。このことから歩行中の交通安全教育を小学校段階でしっかりと行うことが大切である。

(図2) 歩行中の小学生・中学生・高校生の1万人あたりの交通事故件数の推移

(高知県警察本部交通企画課提供のデータを改編)



イ 自転車乗車中の事故

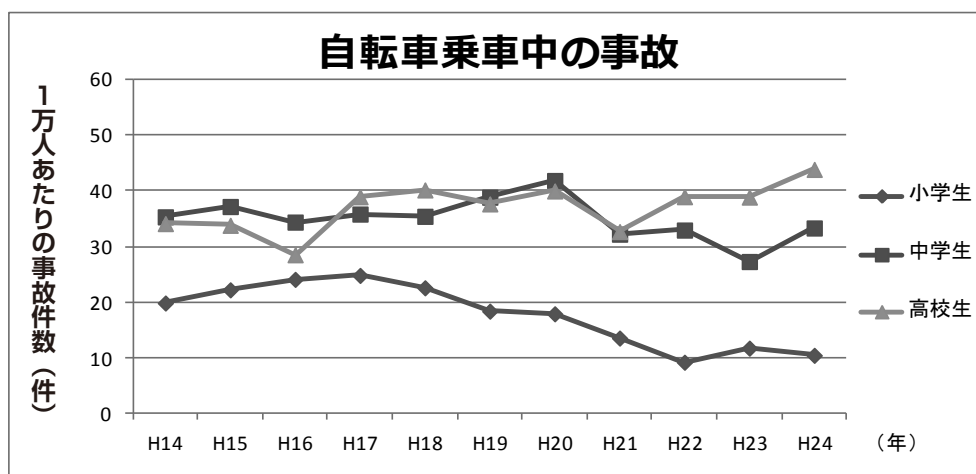
自転車乗車中の交通事故発生件数(図3)は、小学生は減少傾向にあるものの、中学生については横ばいで推移し、高校生については上昇傾向にある。過去11年間のデータで数値が上昇傾向にあるのは「高校生の自転車乗車中」だけであり、憂慮すべき課題である。また、県全体では過去11年間で250件程度減少していることを考慮すると、中学生の事故件数が下がっていないことについても課題である。

自転車安全利用五則の内容を含め、交通ルールに関する理解や他者を意識した交通マナーについて、小学校から高等学校まで継続的な自転車交通安全教育が非常に重要である。

さらに、自転車が加害者となる事故も近年増えており、責任や補償問題等も含めた「自転車の加害者事故」に関する交通安全教育も必要である。

(図3) 自転車乗車中の小学生・中学生・高校生の1万人あたりの交通事故件数の推移

(高知県警察本部交通企画課提供のデータを改編)

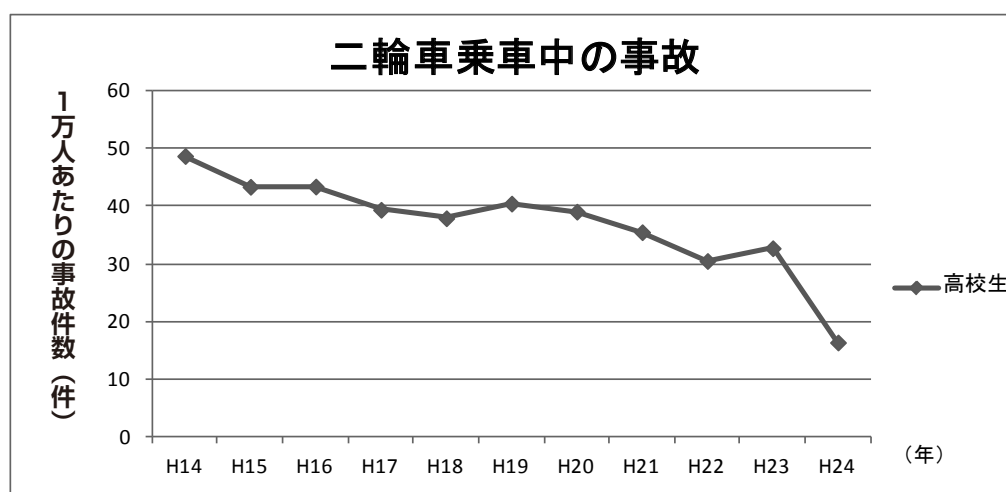


ウ 二輪車乗車中の事故

二輪車乗車中の交通事故発生件数（図4）は、事故件数は減少傾向にあるものの、平成14年からの死者数の合計が5人となっており、歩行中、自転車乗車中と比べると多い。二輪車は事故を起こすと重大事故につながる可能性が高い。本県の県立高等学校は、地理的条件から生徒が原動機付自転車で通学している学校もあることから、より一層の二輪車の交通安全教育が必要である。

（図4）二輪車乗車中の高校生の1万人あたりの交通事故件数の推移

（高知県警察本部交通企画課提供のデータを改編）

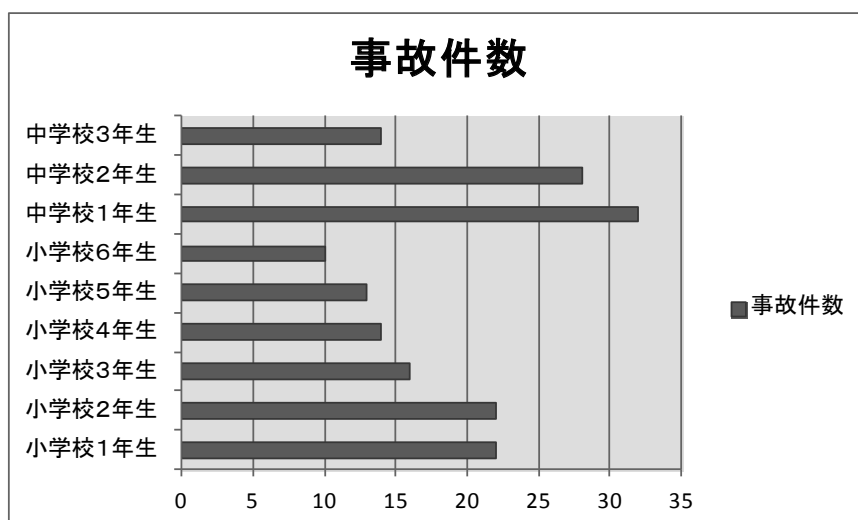


エ 学年別における交通事故件数

学校入学時には児童生徒は学校までの交通状況を把握していない場合が多く、事故件数が増える傾向がある（図5）。このため、新入生に対して早期に交通安全教育を実施する必要がある。

（図5）平成24年高知県の学年別交通事故件数

（高知県警察本部交通企画課提供のデータを改編）



2 高知県の交通安全教育の目的・目標

児童生徒等は一步家を出ると交通社会の中で過ごすことになる。登下校時や休日等の日常生活の中で、「交通事故」は最も身近な危険であり、発達段階に応じた交通安全教育・安全指導を徹底していくことが非常に重要である。

また、交通ルールを守っていても相手の交通違反によって事故に巻き込まれる可能性もあることから、相手の行動や周囲の状況から想像力を働かせ、危険を予測し自ら回避する能力を育成するとともに、全ての人々が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会を形成するため、学校・家庭・地域で協力して活動・推進する必要がある。

高知県の交通安全教育の目的は、生涯を通じて

「被害者にならない・加害者にもならない」

とし、将来周りの人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人になれるようにすることである。

3 交通安全教育の留意点

(1) 身に付けさせたい基本的な指導内容の明確化

【被害者にならない・加害者にもならない（4つの力）】

生涯を通じて「被害者にならない・加害者にもならない」ためには将来児童生徒等が運転者となる現状を踏まえ、必要な知識や能力等を児童生徒等に身に付けさせるため、発達段階に応じた系統的・継続的な指導が必要である。小学校段階において交通ルールやマナー、安全な通行方法、危険予測等を教えていくが、年齢を重ねるにつれ交通ルールを守ることが「かつこ悪い」と感じたり、急ぐあまり、つい交通ルール違反をしたり、周りの人々が交通ルールを守っていないため同調したりと「分かっているけど守れない」場合もあり、感情をコントロールするなど交通行動を計画する力が求められる。また、中・高校生ともなると地域の交通社会の一員として交通安全に貢献する役割も求められ、交通安全街頭啓発活動への協力や周囲の交通状況に配慮した交通行動が必要である。

以上のことから、生涯を通じて児童生徒等が自ら安全な交通行動を選択し、周囲の交通安全に貢献できるようにするため「主体的に考えて行動する力」を柱とし、「とまる」「みる」「たしかめる※」（※目と耳でしっかり確認）安全行動がどの年代でもできるよう4つの観点から基本的な指導内容を明確化（4つの力）した。

1 交通行動の基本

交通ルールや安全な歩行の仕方、自転車の乗り方、二輪車・自動車の乗り方など安全な交通行動を理解する。

2 交通状況への適応力

様々な交通状況に対して危険を予測し、回避する力を身に付ける。

3 行動計画の力

自分の交通行動を自己理解し、感情のコントロールの方法を身に付ける。
安全に通行できる行動計画を立てることができる力を身に付ける。

4 社会生活の力

交通社会の一員として地域の交通安全に貢献する力を身に付ける。

以上の基本的な指導内容の4つの項目の中でも、小学校から高等学校までの発達段階に応じて取り扱う項目の重点が変わってくる。例えば、小学校段階では「1 交通行動の基本」や「2 交通状況への適応力」に重点が置かれ、道路の歩行の仕方や自転車安全利用5則など、基本的な交通ルールを理解し、「とまる・みる・たしかめる」の安全行動を身に付けることが中心である。そして、中学校や高等学校段階へ進むにつれて、自己の交通行動のコントロールや他者への気遣い等の「3 行動計画の力」や「4 社会生活の力」の内容が中心となる。

高知県安全教育プログラム（交通安全編）の基本的な指導内容

被害者にならない・加害者にもならない（4つの力）

指導内容はあくまで基本的な内容です。学校種や地域の特徴（交通手段、地理的条件）に応じてさらに加える内容を検討する必要があります。

主体的に考えて行動する力～「とまる」「みる」「たしかめる※」安全行動～ ※目と耳でしっかりと確認

1 交通行動の基本

「歩行時の安全」

- ・安全な道路の歩き方を知る
- ・安全確認の仕方「とまる」「みる」「たしかめる」確認行動がとれる
- ・安全な横断の仕方ができる

「自転車乗車時の安全」

- ・自転車安全利用5則を守る
- ①自転車は車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
- ⑤子どもはヘルメットを着用

「二輪車・自動車乗車時の安全」

- ・安全な乗り方ができる

2 交通状況への適応力

「危険予測と回避行動」

- ・危険な場所、行為を認識する
- ・危険を予測し、回避する
- ・飛び出さないために考える

「交通事故の実態」

- ・交通事故の特徴を知る
歩行者・自転車事故の典型パターンを知る
- ・交通事故の要因を知る
事故の原因の多くが「安全不確認」であることを知る

「交通ルールの遵守と交通マナーの向上」

- ・交通ルール、交通マナーの必要性を理解する
- ・標識、標示の意味を知る

3 行動計画の力

「目的地までの安全な通行」

- ・自分の交通行動（歩行の仕方、自転車の乗り方等）が安全かどうか自己理解する
- ・感情をコントロールする
イライラや焦りなどのストレスとうまく向き合う
- ・気持ちを切り替える方法を考える

仲間と一緒に移動する時の危険（おしゃべりによる不注意、並走等）を考える

「行動を計画する」

- ・安全に通行できる行動計画を考える
10分早く行動を開始する
目的地までの安全なルートを考えて通行する

4 社会生活の力

「地域の交通安全への貢献」

- ・小さい子どものお手本になる交通行動
- ・守られる立場から守る立場へ
- ・他者の視点を知り、他者への気遣いの大切さを知る

「交通事故への対応」

- ・負傷者の安全確認
- ・周囲の安全確保
- ・110番、119番通報
- ・応急手当の実施
- ・交通事故の責任と補償
自転車でも加害者となる場合がある

「自己理解」自己の行動を振り返り、安全のための行動目標を設定し、実行していく

1 交通行動の基本 2 交通状況への適応力

3 行動計画の力 4 社会生活の力

低学年

中学年

高学年

小

学

校

中

学

校

高

等

学

校

特別支援学校（小学部）

特別支援学校（中学部・高等部）

前ページの「4つの力」の内容を詳述すると、次のとおりである。

～被害者にならない・加害者にもならない～

主体的に考えて行動する力～「とまる」「みる」「たしかめる※」安全行動～

※目と耳でしっかり確認

1 交通行動の基本

「歩行時の安全」

- ・安全な道路の歩き方を知る

歩道や路側帯を通行する、歩道や路側帯がない場合は原則右側通行。

複数で歩行する時は縦一列になって歩く。

通学時に事故に遭わないためには、小学校入学時に通学時のルール作りが重要である。また、雨天、夜間時など運転者から見えるよう目立つ服装をしたり、反射材を身に付けたりすることを心がけ、安全に道路を歩けるようにする。

- ・安全確認の仕方

「とまる」「みる」「たしかめる」確認行動がとれる。

目と耳で車の接近に気付く。

安全な通行の基本は「とまる」「みる」「たしかめる」である。この基本行動ができれば事故のリスクを下げられると考えられていることから、毎学年この内容を踏まえて指導していく必要がある。また、「たしかめる」際には目で見て安全を確認するとともに、耳でも聞いて車の音にも注意し、車が来ていないか等安全を確認できるようにする。

※特別支援学校では障害の種別によって「みる」のかわりに「きく」の重要度が高い場合がある。

(学年進行に応じた指導内容例)

小学校			中学校	高等学校
低学年	中学年	高学年		
どのような場所で、「とまる、みる、たしかめる」が必要かを知る	危険を予測して、「とまる、みる、たしかめる」を連動させる	自転車乗車時の「とまる、みる、たしかめる」を考える	交通事故の原因と「とまる、みる、たしかめる」の関係を理解する	自分の「とまる、みる、たしかめる」姿を振り返り、事故の具体的な課題を理解する

- ・安全な横断の仕方ができる

横断歩道のあるところを渡る。

横断歩道、交差点付近では信号の有無にかかわらず左右をよく見て渡る。

接近車両があるときは、手を上げるなどして相手に自分の存在を知らせる。

横断中も車が来ないか周りを確かめる。

道路を斜めに横断しない。

駐車車両の直近や間から横断しない。

踏切では手前で立ち止まり左右の安全を確認する。

警報機が鳴り、遮断機が下り始めたら踏切には入らない。

歩行時は横断中の事故が多いことから、小学校入学段階で横断時の基本行動ができるようになることが大切である。

「自転車乗車時の安全」

自転車の点検整備（ブレーキ、前照灯、反射部材、ベル）。

天候や交通状況に応じた安全な速度で走行する。

発進時の後方確認、道路横断時及び右左折時に右・左・右を確認する。

自転車で安全に走行するためには、自転車自体に不備がないようにすることが大切である。ブレーキ、前照灯、反射部材、ベルの取付は道路交通法で定められていることを認識し、ブレーキ、前照灯の故障などないか、タイヤの空気圧が適切かなどをチェックし、安全に走行できるよう自転車を整備する必要がある。また、自転車が安全であっても乗り方が悪ければ事故につながるため、小学校低学年では自転車に慣れるまでは道路に出ない、天候、時間帯、交通状況に応じた安全な速度で運転することが大切である。駐輪する際は歩行者及び他の車両の通行の妨げとならない場所に置く配慮も必要である。

自転車乗車時においても安全確認では「とまる」「みる」「たしかめる」が基本になる。

・自転車安全利用 5 則を守る

平成 20 年 6 月に道路交通法の一部が改正され、自転車の通行に関して下記の内容が明確化された。また、平成 25 年 12 月にも道路交通法の一部が改正された。まずは教職員全員が内容を理解するとともに児童生徒及び保護者へ周知徹底を図る必要がある。

自転車は「車両」であり、道路交通法が適用されることを理解し、自転車に乗るということは安全に走行する責任を負うことを児童生徒に自覚させる。特に下記の 5 則は小学校から高等学校まで継続的に繰り返し教えていくことが大切である。

自転車は車道が原則、歩道は例外

原則として車道及び道路の左側部分に設けられた路側帯を通行する。歩道を通行できる場合（ア～ウ）を理解する。

ア 歩道通行可の標識、標示がある場合

イ 自転車の運転者が 13 歳未満の子ども、70 歳以上の高齢者のとき

ウ 車道又は交通の状況のみで、通行の安全を確保するために自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

車道は左側を通行

車道又は自転車道の左端に沿って通行する。

歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道を通行する場合は、直ちに停止できるような速度で車道寄りを徐行し、歩行者の通行を妨げるおそれのある場合は一時停止をする。

自転車横断帯がある場合は、その自転車横断帯を通行する。自転車横断帯のない横断歩道において、歩行者の通行を妨げるおそれのあるときは、自転車を降りて押して渡る。

安全ルールを守る

並進、ジグザグ運転、競争、二人乗り、携帯電話の通話・操作しながらの運転、傘さし運転、物を担いでの片手運転、イヤホン使用による運転をしない。

交差点での一時停止と安全確認を行う、信号を必ず守る、「歩行者・自転車専用」信号機のある場合は、その信号に従う、夜間はライトを点灯する、みだりに警音器を鳴らさない。

子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせる。

「二輪車・自動車乗車時の安全」

多くの児童生徒等が将来、普通自動車免許を取得することが予想されることから、二輪車・自動車乗車時に加害者事故を起こさせない観点からの交通安全教育を行う。特に原動機付自転車の通学が認められている高等学校では実技指導を含む実践的な交通安全教育の充実を図る必要がある。

・安全な乗り方ができる

二輪車に乗る場合は、安全に運転する技術（走る、曲がる、止まる）を身に付ける。

16歳になると、法律上は原動機付自転車の免許をとることができる。しかし、免許を持っていれば誰でも安全に運転できるとはいえず、特に初心者は事故を起こしやすい傾向がある。高等学校では通学距離等の問題等から、原動機付自転車の通学を認めている学校もあり、原動機付自転車に乗る場合は交通ルールの遵守はもちろんのこと安全に運転する技術を習得する必要がある。

家族で自動車に乗って出かける時はどの座席にいてもシートベルトを着用する。

事故に遭った時、シートベルトを着用していないと自分の命を落とすだけでなく、同乗者にぶつかり、他者を傷つけることも認識しておく。

高校生など先輩の車に同乗する場合は、ドライバーにスピードを出させない配慮が必要である。特に18～19歳は運転技術が未熟であるにもかかわらず、スピードの出しすぎ等で自動車事故を起こしやすい傾向があり、車に乗せてもらうのは楽しさもあるが危険もあるということを認識する必要がある。

2 交通状況への適応力

「危険予測と回避行動」

- ・危険な場所、行為を認識する

登下校時の危険箇所（見通しの悪い場所、交通量の多い場所等）を知る。

危険な行為（飛び出し、違反運転等）を知る。

死角に対する感受性を高める。

学校においては通学路の安全確認及び危険箇所の把握を行い、中には通学路を指定している学校もある。危険を予測し回避行動ができるようになるには、まず児童生徒自身が通学路の危険を認識するとともに、危険な行為を行わないことが大切である。

- ・危険を予測し、回避する

確認行動の重要性を学ぶ。

相手の行動を予測して、適切な回避行動がとれる。

青信号で交差点を横断する際、前、後ろから曲がってくる車がないかを確認して横断する。

自分自身が適切な交通行動をとったとしても、相手側の行動で事故に遭う場合がある。見通しの悪い交差点での車両の飛び出しや、交差点を横断中に右左折する自動車への危険、児童であれば急に飛び出したり、高齢者であれば車両の接近に気付かない等、日常生活に潜む様々な危険を予測し、自他の安全に配慮して安全な行動がとれるようにすることが大切である。

- ・飛び出さないために考える

道路の向こう側で、家族や友達に呼ばれたとき。

遊んでいるときにボール等が道路へ転がったとき。

どんなときに飛び出してしまうのか、飛び出すときの気持ちや注意の状態を考える。

「交通事故の実態」

- ・交通事故の特徴を知る

歩行者・自転車事故の典型パターンを知る。

歩行時では横断歩道及び横断歩道以外での横断中の事故、特に飛び出しによる事故が多い。

通学時（朝の登校時、放課後の下校時）の時間帯の事故が多い。

自転車乗車時では交差点での事故が多く、特に出合頭の事故が多い。

小・中・高等学校ともに通学に慣れていない1年生が交通事故に遭うことが多い。事故形態をみると小学生は歩行者事故、中高校生は自転車事故が多い特徴がある。交通事故の典型パターンを知ることによって、歩行時、自転車乗車時に何を気をつければよいかが見えてくる。また、交通安全街頭指導を行う時期、時間帯、場所を考える際にも参考となる。

- ・交通事故の要因を知る

車両の特性を知る（内輪差、自動車・二輪車の停止距離、自動車の死角等）。

気持ちの状態（焦り、不快、怒り等）が通行時に及ぼす影響を知る。

事故の原因の多くが「安全不確認」であることを知る。

事故を未然に防止するためには、自分の交通行動だけでなく、道路環境（見通しの悪い交差点、狭い道路、天候等）や自動車・二輪車等の車両の特性（内輪差、自動車・二輪車の停止距離、自動車の死角等）を知り、回避できる行動をとることが必要である。また、気持ちの状態（焦り、不快、怒り等）によって危険な行動や安全不確認等が増えることがあることを認識しておく。

「交通ルールの遵守と交通マナーの向上」

- ・交通ルール、交通マナーの必要性を理解する

交通ルール・マナーがなぜあるかを考える。

ルールとは人が従うべき規則（法律や校則等）、マナーとは人に対して思いやる心（礼儀・作法、立ち居振る舞い等）である。道路交通法を守り、相手のことを思いやる運転や通行方法等が自己と他者の安全を守り、被害者にならない、加害者にもならないことへつながっていく。

- ・標識、標示の意味を知る

自転車運転時は道路交通法が適用されることから、標識・標示の指示に従う必要がある。

自転車の通行に関しては、「一時停止」等の基本的な標識を理解してそれに従う必要があるが、二輪車・自動車の運転に比べて、標識に対する意識はあまり高くない傾向がある。自転車に乗ることは交通社会の一員となるということであることから交通ルールである道路標識を小・中・高等学校で継続して学ぶことが大切である。

3 行動計画の力

「目的地までの安全な通行」

- ・自分の交通行動（歩行の仕方、自転車の乗り方等）が安全かどうか自己理解する

自分の日常での交通安全について意識すること、特に中高校生は自分の交通行動を振り返り、自己理解することで安全な行動につながっていく。「とまる・みる・たしかめる」を忘れる時はどんな状況（急いでいる、雨が降っている、友達とおしゃべりしながら通行している等）であるか考えてみる。

- ・感情をコントロールする

イライラや焦りなどのストレスとうまく向き合う。

気持ちを切り替える方法を考える。

仲間と一緒に移動する時の危険（おしゃべりによる不注意、並走等）を考える。

歩道に歩行者が多く思い通りに通行できない、遅刻しそうな時、家族や友達と

ケンカしたとき、体調がすぐれない時、家族や先生に怒られた時等のイライラや焦りをうまくコントロールできるようにする。交通事故は運転者の行動に起因することが多いので、気持ちをうまく切り替えて安全な行動ができるようにする。

「行動を計画する」

- ・安全に通行できる行動計画を考える

10分早く行動を開始する。

目的地までの安全なルートを考えて通行する。

事故を未然に防ぐには、時間に余裕をもった行動をすることが大切であり、日常生活の中で10分早く行動に移せるように心がける。また、交通状況等を考えて安全なルートを通行できるようにする。

4 社会生活の力

「地域の交通安全への貢献」

- ・小さい子どものお手本になる交通行動

小さい子どもの前で模範となる交通行動を示し、地域での行動規範を安全なものにしていく。小学生などは上級生や中学生、高校生の行動を見て、よくも悪くも真似してしまう。自分自身の安全な交通行動が下級生の安全行動の育成に関わっていることを意識させる。

- ・守られる立場から守る立場へ

下級生に対する指導的な立場を経験する。

地域の交通安全運動に参加する。

小さな子どもにとっては中高校生は「大きいお兄さん、お姉さん」である。そこでルールに則った行動を示したり、下級生に安全な行動や危険予測を教えたりする等、小さな子どもたちの安全意識を育てていく。また、地域の交通安全運動（街頭啓発活動等）に参加し、安全を啓発するような主体性をもった「安全社会の形成」の学習を行うことで地域の交通安全へ貢献していく。

- ・他者の視点を知り、他者への気遣いの大切さを知る

小さな子どもの視点、高齢者の視点、障害者の視点、自動車運転者の視点に立って、交通安全について考え、お互いに配慮する。

安全な交通社会を築いていくためには、誰もがパートナーとして思いやりやゆずり合いのある行動をとれるよう、お互いの立場を考えて交通安全対策を実施していくことが大切である。

「交通事故への対応」

- ・負傷者の安否確認

大声で周囲に知らせる、負傷者の安否を確認する。

- ・周囲の安全確保
自分の安全に留意し、次の交通事故が起きないように負傷者を移動させる。
- ・110番、119番通報
警察を呼ぶ、救急車を呼ぶ。慌てず正確に場所・状況・対応等を伝える。
- ・応急手当の実施
心肺蘇生法、応急手当の手順や方法の理解と実践。
- ・交通事故の責任と補償
自転車でも加害者となる場合がある。
道義上の責任、刑事上の責任、民事上の責任、行政上の責任を知る。
自転車保険、自賠責保険について知る。
事故を起こした場合、自転車や二輪車・自動車の運転者は負傷者の救護と事故を警察官に報告する義務を負う。また、自分が被害者・加害者でなくとも事故の場面に遭遇したら救助に協力する姿勢が大切である。
また、近年、自転車乗車中の中高校生が加害者になる交通事故も増えており、交通事故の責任と補償についても学ぶ必要がある。

(2) 年間指導計画への位置付け

学校における安全教育は、学校保健安全法に基づき「学校安全計画」を策定し、教職員の共通理解の下で計画に基づき取り組むこととされている。交通安全教育においても安全学習と安全指導を教科・領域、道徳、特別活動、自立活動及び日常指導に位置付け、指導を実施する。

学習指導要領においては、体育、保健体育等の教科の中に交通安全の内容が位置付けられている。交通安全教育に関する学習内容を、こうした教科で確実に指導することと併せて、道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動等と関連付けながら、学校教育活動全体を通じて計画的に進めていくことが重要である。

指導に際しては、関係機関と連携して実施する「交通安全教室」と各学級における安全学習を効果的に関連付けることや、映像資料等を活用した指導とともに、家庭や地域と連携した取組が大切である。

ア 学習指導要領における「交通安全」の位置付け

第1章総則において、全校種ともに「学校の教育活動全体を通じて適切に行う」と記載されている。各校種別での学習指導要領上での交通安全の内容については以下のとおりである。

学習指導要領における「交通安全」関連

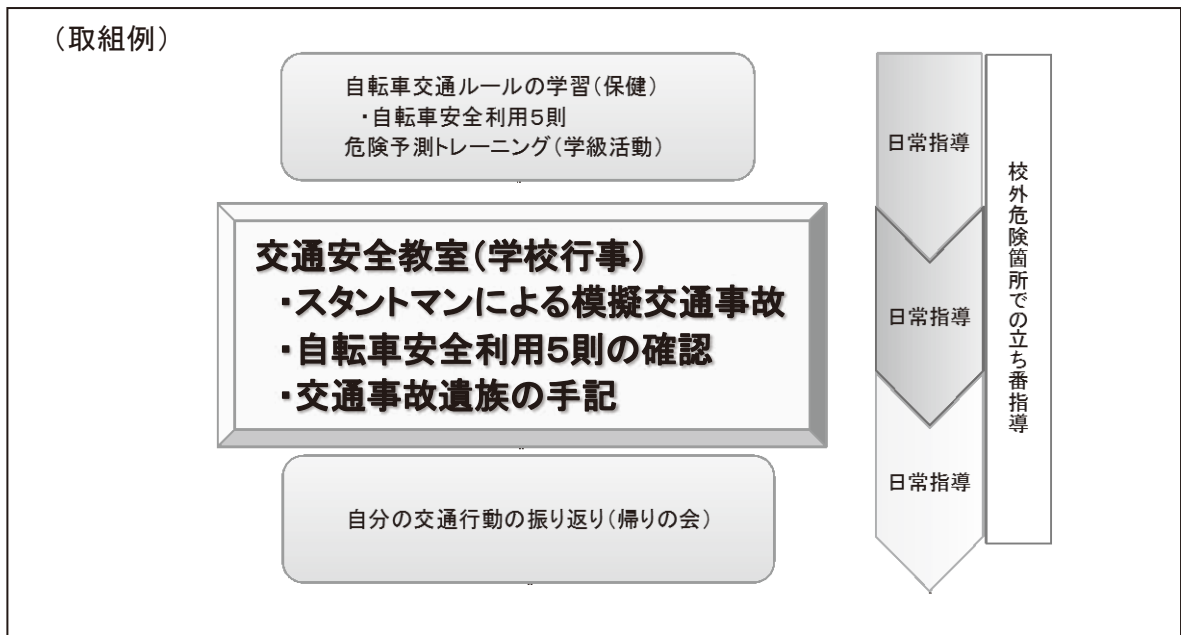
小学校	第5節 生活
	<p>第2 各学年の目標及び内容（第1学年及び第2学年）</p> <p>2 内容</p> <p>（1）「学校の施設の様子及び先生など学校生活を支えている人々や友達のことが分かり、楽しく安心して遊びや生活ができるようにするとともに、通学路の様子やその安全を守っている人々などに関心をもち、安全な登下校ができるようにする。」</p>
	第9節 体育
	<p>第2 各学年の目標及び内容（第5学年及び第6学年）</p> <p>2 内容 G保健</p> <p>（2）けがの防止について理解するとともに、けがなどの簡単な手当ができるようにする</p> <p>ア「交通事故や身の回りの生活の危険が原因となって起こるけがの防止には、周囲の危険に気付くこと、的確な判断の下に安全に行動すること、環境を安全に整えることが必要であること。」</p>
中学校	第7節 保健体育
	<p>第2 各分野の目標及び内容（保健分野）</p> <p>2 内容</p> <p>（3）傷害の防止について理解を深めることができるようにする</p> <p>ア「交通事故や自然災害などによる傷害は、人的要因や環境要因などがかかわって発生すること。」</p> <p>イ「交通事故などによる傷害の多くは、安全な行動、環境の改善によって防止できること。」</p>
高等学校	第6節 保健体育
	<p>第2款 各科目 第2 保健</p> <p>2 内容</p> <p>（1）現代社会と健康</p> <p>エ 交通安全「交通事故を防止するためには、車両の特性の理解、安全な運転や歩行など適切な行動、自他の生命を尊重する態度、交通環境の整備などがかわること。また、交通事故には責任や補償問題が生じること。」</p> <p>3 内容の取扱い</p> <p>（4）「内容の（1）エについては、二輪車及び自動車を中心に取り上げるものとする。（以下省略）」</p>

（3）交通安全教室の効果的な実施

多くの学校においては、関係機関（地元警察署、交通安全協会等）と連携した「交通安全教室」を実施し、交通安全学習の充実を図っている。交通安全教室では、学んだ知

識を実際に参加・体験・実践できる方法が望ましい。小学校においては歩行や自転車の交通安全教室、中学生以上になるとスタントマンによる模擬交通事故を見せて交通安全について学ぶ「スクエアドストレイト教育技法」による交通安全教室、高校生を対象とした「原動機付自転車安全運転講習会」などが行われている。

しかしながら、年1回程度の「交通安全教室」の実施だけでは、児童生徒の交通安全意識の向上には十分とはいえない。こうした「交通安全教室」の教育効果をより高めるためには、教科における学習や学級活動等を活用した事前・事後の学習や日常の交通安全指導を関連付け、年間を通した定期的・継続的な指導が重要である。



(4) 効果的な資料の活用

交通安全教育を進めるにあたっては児童生徒が興味関心をもって学習できるよう、また交通上の危険を実感し、安全な行動につながるよう考えることができる指導方法の工夫が必要である。これまでも各関係機関から交通安全教育に関する資料や視聴覚教材が配布されている。これらの資料・教材も有効活用して教科及び特別活動等で交通安全教育の充実を図っていくことが重要である。

【「Traffic Safety News (T S N)」の活用】

学校現場においては、交通安全教育に多くの時間を費やせないのが現状であり、交通安全教室を実施し、あとは日常的な安全指導(校外での街頭指導等)や集会による注意喚起等で児童生徒が交通安全学習をする時間が取れないという学校も少なくない。

しかしながら、家や学校を一步出ると児童生徒は交通社会の一員となり、日常的に「被害者にならない」よう潜む危険を意識し、安全に通行する必要がある。また、「加害者にもならない」ように周りを思いやる通行ができる必要がある。このような能力を育成するため短い時間でも、児童生徒が定期的・継続的に交通安全について学習する機会が必要である。

高知県警察本部と高知県教育委員会は、平成 25 年 5 月に「学校教育現場における交通安全教育に関する協定」を締結し、学校の交通安全教育に関する学習教材「Traffic Safety News」(以下「TSN」という)の提供(毎月1回)及び交通安全教室等への講師派遣等の支援を受けられるようになっている。

交通安全関係資料

【Traffic Safety News】(高知県警察：平成 25 年 6 月～)

高知県の交通事故の情報や交通安全クイズ、交通事故の事例などを示した交通安全ニュース等、資料・問題と解答・解説に分かれ、10分程度で実施できる構成となっており、朝の会や終わりの会(SHR)などで実施できるようになっている。

自転車交通安全教育の時間 6月用
Traffic Safety News
～ 高知県における自転車事故の特徴 ～

1 高知県における自転車事故の特徴
(1) 過去5年間(H20～H24)の自転車事故の状況

年	全事故件数(指数)	全自転車事故	中学生一件数	高校生一件数
平成20年	100	740	90	84
平成21年	95	702	69	69
平成22年	92	681	69	83
平成23年	85	617	56	82
平成24年	82	614	67	91

平成24年の中学生と高校生の自転車事故が増加しています

全体の事故件数は減少傾向

中学生・高校生の件数は増加

(2) 平成24年中における交通事故の状況(対前年比)

区分	全事故			自転車事故			中学生自転車事故			高校生自転車事故		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
平成24年	3,276	53	3,657	614	6	604	67	1	59	91	0	87
平成23年	3,408	46	3,882	617	4	611	56	0	55	82	0	80
増減数	-132	7	-225	-3	2	-7	11	1	4	9	0	7
増減率	-3.9%	15.2%	-5.8%	-0.5%	50.0%	-1.1%	19.6%	100.0%	7.3%	11.0%	-	8.8%

2 交通安全クイズ

(1) 右の丸型標識を見たことはありますか? Yes No

(2) 右の標識を見たことはありますか? Yes No

(3) 交差点を自転車で横断する際、下記の矢印A・Bについて正しい横断場所はどちら?
【自転車横断帯がある横断歩道】

答え
A・・・横断歩道を横断
B・・・自転車横断帯を横断

【自転車横断帯がない横断歩道】

(4) 横断歩道しかない交差点を横断する際、横断歩道を自転車に乗って横断できる?
Yes No

【高知県における交通事故の情報】

グラフや表を使って分かりやすく提示

【交通安全クイズ】

日常の交通安全上の問題点を簡単なクイズで提示

3 交通安全ニュース

左折する車の危険性

トラック等、大きな車の周りは…

(トラック運転席から見た交差点の様子)

非常に見えにくい!!

- 交差点を左折する車(特に大型のトラック)の運転席から左側は見えにくいです。
- そのため、歩行者や自転車がいる事に気づかず、交差点を左折してしまう可能性があります。

(トラック運転席からの助手席側の見え方)

【交通安全ニュース】

危険回避能力を高めるためにイラストを使って分かりやすく提示

2 交通安全クイズ

(1) 右の丸型標識を見たことはありますか? Yes No

「普通自転車歩道通行可」標識です。この標識のある歩道は、自転車で通行できますが、歩行者の通行を妨げ、又は歩行者の安全を害する恐れがある時は、歩道では自転車が6階まで押して歩きましょう。

(2) 右の標識を見たことはありますか? Yes No

「横断歩道 自転車横断帯」標識です。この標識がある交差点で横断する場合は、自転車は自転車横断帯を横断しないようにしましょう。

(3) 交差点を自転車で横断する際、下記の矢印A・Bについて正しい横断場所はどちら?
【自転車横断帯がある横断歩道】

答え B

○ 横断歩道と影が異なる点
○ 自転車のマークがべんかされている点
【自転車横断帯がある横断歩道】 【自転車横断帯がない横断歩道】

【自転車横断帯がある横断歩道】

【自転車横断帯がない横断歩道】

【四(3)の場合】
○ 自転車横断帯がある場合自転車は横断帯を横断しなければならないと規定されているので、自転車横断帯のある交差点では、自転車は自転車横断帯を渡りましょう。横断歩道を渡るには自転車を押して(歩いて)渡りましょう。

【四(4)の場合】
自転車横断帯のない横断歩道を横断する場合
○ 歩行者の邪魔にならない場合は、自転車に乗って横断歩道を横断できます
○ 歩行者の邪魔になる場合は、自転車を押して(歩いて)横断歩道を渡りましょう

【四(5)の場合】
いずれにしても、「歩行者保護・事故防止」の精神を指導願います。
歩道も横断歩道も歩行者が優先です。

「可」となる条件があることをお伝えください。

【指導者用解説】

解答とともに根拠となる法規(道路交通法等)を示し、正しい通行方法を提示

(5) 家庭・地域・関係機関との連携強化

児童生徒の交通安全は学校だけの取組では十分に確保できない。次の観点からも児童生徒の安全を守るために家庭・地域・関係機関との連携強化は必要不可欠である。

ア 通学路の安全点検と危険箇所の把握

登下校中の児童生徒の安全を確保するためには通学路の安全点検を定期的に行うことが重要である。しかし、通学路は広範囲にわたるため、教職員だけでは十分に点検できない場所も出てくる。家庭や地域の見守りボランティアの方から危険箇所の聞き取りをするなど家庭・地域の日も踏まえて危険箇所を把握し、その後は地元警察署及び道路管理者へ相談し、対応を考えることが大切である。

イ 登下校時の児童生徒の見守り

見守り活動の人数が増えると、ドライバーも気を付けて運転するようになるため、地域全体で見守る体制づくりが大切となる。特に交通安全運動期間中（春季・秋季・年末年始）や毎月実施される交通安全一斉街頭指導日など児童生徒も一緒に啓発活動する取組が望まれる。

II 交通安全教育の実際

1 発達段階に応じた交通安全教育の重点

第9次高知県交通安全計画では発達段階別の指導の重点が示されており、この内容に沿って各関係機関が交通安全の取組を行うこととなっている。

(1) 小学校での重点

低学年には、「歩行時の安全」、特に路上への「飛び出し」等について、中高学年には、「自転車に関する安全な利用と正しいマナー」について、また、全体を通じて、「乗り物の安全な利用」「身近な交通安全施設や交通標識」等について重点的に指導し、「とまる・みる・たしかめる」安全行動ができるようにする。

また、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に指導する。

(2) 中学校での重点

中学校においては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにする。

また、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当、自転車の加害者事故等について重点的に指導する。

(3) 高等学校での重点

高等学校においては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任をもって行動することができるような健全な社会人を育成する。

また、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが近い将来、普通自動車免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育として自他の生命を尊重する態度の育成、交通事故には責任や補償問題が生じること等について重点的に指導する。

(4) 発達段階における特徴と留意点

「生きる力を育む学校での安全教育」 (文部科学省：平成 22 年 3 月より抜粋)

学年等		特徴・留意点
小学校	低学年	<ul style="list-style-type: none"> ・見えるものに対しては危険を判断できる。危険が見えない場合は安全だと判断してしまう。 ・知識が必ず行動に結びつくとは限らず、知識と行動の両側面から教育を実施する必要がある。
	中学年	<ul style="list-style-type: none"> ・行動範囲が大きく広がり教師や保護者の目の届かない場所にも遊びに行く。 ・身近な場所での危険など安全についての知識はもっているものの、十分な危険予測や判断の能力を持つに至らない。 ・大人の行動を客観的にみることが出来る時期であり、大人たちの安全行動がどのようなものか、モデルの良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"> ・中学年から高学年にかけて「ギャングエイジ」の時期に入り、数名で仲間集団をつくり、行動をともにする機会が増えてくる。 ・冒険心や仲間への同調感からあえて危険を冒し、事故に遭う児童も少なくない。 ・仲間の圧力に対してどう対処して行動するかという指導も時には必要になる。
中学校		<ul style="list-style-type: none"> ・思春期に入り、二次性徴が起きる時期であり、心身ともに大きな変化が起こる。 ・子ども扱いすることに対して大人への反発心をもつとともに、背伸びして大人っぽい行動をとることもある。 ・論理的に思考する力が伸びる。 ・規則を守ることを強制するよりも、安全規則を遵守する意義（安全な行動をとることの理由を明確化）を教えることが大切。 ・主体的な学習の場面が求められる、時には強い指導も必要。
高等学校		<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（自己実現）を模索する時期である。 ・自動車や二輪車に興味が出てくる。 ・高校生の行動がよくも悪くもモデルとなり、幼児・児童の観察学習の対象となる。 ・被害者にならない、加害者にならないための教育が必要。 ・社会の一員としての意識をもたせるような働きかけ（ボランティア活動、社会貢献活動）が必要である。