

# 千葉県における小学校の交通安全教育の実態に関する研究

Study on the Current Situation of Traffic Safety Education at Primary Schools in Chiba Prefecture\*

長井裕美子\*\*・福田敦\*\*\*

By Yumiko NAGAI\*\*・Atsushi FUKUDA\*\*\*

## 1. はじめに

戦後、交通事故が激化する中で、初期の段階から子供たちに交通安全に関する正しい知識・経験を持たせる事が大切となり、これを受けて、昭和37年に、学校教育の中に交通安全教育が導入され、学校教育計画に基づく教育活動として、交通安全教室は計画的かつ組織的に実行されるようになった<sup>1)</sup>。

以来、40年以上に渡って交通安全教育は一定の役割を果たして来たと考えられるが、社会や交通環境が大きく変化する中、交通安全教育に求められるものも異なってきていると考えられるが、その現状については、十分には把握されていないのが現状である。

そこで本研究では、今後の交通安全教育のあり方を検討するための基礎的研究として、交通安全教育の中心として実施されている交通安全教室に焦点をあて、千葉県内の小学校における交通安全教室の実態を調査し、その現状と課題を明らかにすることを目的とする。

## 2. 交通安全教育の現状

交通安全教育活動は、平成10年9月に、道路交通法第108条28第1項に「交通安全教育指針」が公表され、交通安全教育が段階的かつ体系的に実施さ

れることが制定されており<sup>2)3)</sup>、小学校の交通安全教育指導としては、文部省による「小学校安全指導の手引き」により学年段階別ねらいや指導内容が示されている<sup>4)</sup>が、安全教育活動は地方自治体によって大きな差異があり、また現状では指導員の個別の判断により内容が設定されており、交通安全の目標が曖昧であるなどの問題点が指摘されている<sup>4)5)</sup>。この点について、浜岡<sup>4)</sup>は、交通安全対策における目標設定の考え方と、事故多発地点分析とその時の注意事項、情報を共有する場の必要性を挙げている。新井<sup>5)</sup>は、交通安全の目的を、「獲得目的」、「向上目的」、「体験目的」の3つに分類する事が可能であるとし、対象者に合わせた交通安全教育の目的および学習内容を提案している。

交通安全教育の実施内容は、金井ら<sup>7)</sup>によると、年少の頃受けた交通安全教育の内容を記憶している人ほど、自転車の危険行為の危険認知度は高く、ヒヤリ体験・交通事故は減少する傾向にあり、今後、交通安全の内容を検討する際には、実技形式の内容を取り入れることを推奨している。小学校低学年の児童に対する実施内容として、新井<sup>6)</sup>は、例えば、校長等の安全講話も分かりやすい話として受け入れられ、教育効果があるが、小学校高学年や中学生以降の児童、生徒には、かえって反発を生み、効果が見られなくなってしまうとしており、学年により実施内容を検討する必要があるとしている。

交通安全教育の事例は、関東県内のいくつかの高等学校<sup>8)</sup>や山梨県の高等学校<sup>9)</sup>の交通安全教室での取り組みなど、事例紹介としては多数掲載されているものの、交通安全教室を系統的に整理している論文はほとんどない。

交通安全教育の評価は、新井<sup>10)</sup>によると、今まで定量的に行ってきたことはほとんどなく、評価を行ったとしても感想文程度のもので、児童たちの教

\*キーワード：交通安全教室、交通安全教育

\*\*正員、工修、日本大学理工学部社会交通工学科  
(千葉県船橋市習志野台 7-24-1、  
TEL047-469-5355、FAX047-469-5355)

\*\*\*正員、工博、日本大学理工学部社会交通工学科  
(千葉県船橋市習志野台 7-24-1、  
TEL047-469-5355、FAX047-469-5355)

育の受け止め方を知る程度にとどまることが多いと  
している。また、吉田<sup>1)</sup>は、交通安全指導の手引  
きでは、成果の評価、指導計画の評価および指導法  
の評価を適切に行う必要があると述べており、児童、  
生徒が安全に関する望ましい態度や能力をいかに身  
に付けるかを把握することが必要であるとしている。

また、交通安全教育は、学校で行っているもの  
だけではなく、荒川区のように地域の取り組みで運  
転免許証を発行するなど、ユニークな事例も始まっ  
ているが、定量的評価などは見られない。

以上のことから、現状では必ずしも交通安全教育  
の実態が体系的に把握されておらず、将来の交通安  
全教育を検討するためには、まず現状を把握し、実  
施されている目的、様々な指導方法の違いなどを明  
らかにする必要があると考えられる。さらに、それ  
らの方法による効果の違いなどを、実施目的との関  
係の中で計量的に評価する方法を確立する必要があ  
る。

### 3. 交通安全教室の実態

平成16年4月にかけて、千葉県内の全小学校を対  
象に交通安全教育の一環として交通安全教室が実施  
しているかどうかを調査し、その中で4月～6月に実  
施している11校を選定し、実際に交通安全教室を見  
学し、その場で関係者にヒヤリング調査を行い実態  
を把握した。また、後日、各学校の責任者および安  
全教室で指導を行っていた学外の指導員の方を対象  
にアンケート調査を行った。その結果を表-1に示  
す。

交通安全教室は、小学校によってその指導形態、  
実施方法が異なっており、今回の調査の結果では、  
以下の4タイプに分類できる。各市町村の教育委  
員会から小学校に交通安全教室実施希望調査があり、  
指導員派遣を希望した小学校に、市町村の職員や警  
察官、交通安全協会から指導員を派遣する場合、  
市町村から交通安全教室の開催希望調査を各小学校

表-1 小学校の交通安全教育の内容

学 校	主指 導者	補助役	実施対象学年とその形態						特徴
			1	2	3	4	5	6	
A	教諭	PTA	歩行 (公道)	ビデオ	自転車 (模擬1)	ビデオ	自転車 (公道)	ビデオ	教諭による学校独自の交通安全教室を実施。
B	警察	教諭、 交通安全 協会	歩行 (模擬1 <sup>*1</sup> ) +ビデオ	歩行 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	町立の自動車教習所で公道に近い 状態で実施。町全体で交通安全教室 を支援。
C	警察	交通安全 協会、教 諭、PTA	歩行 (公道)	歩行 (公道)	自転車 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	自転車 (模擬1) +ビデオ	学区内の危険な交差点の歩行を実 技に導入。当日、強風の為、天候 による運転の注意も同時に指導。
D	警察	市職員、 交通安全 協会、 教諭	歩行 (公道)	× <sup>*2</sup>	自転車 (模擬1)	×	×	×	1年生は親子交通安全教室。自転車 は、「止まる所では必ず止まる」 という目的で指導。
E	市職 員	警察、 教諭	×	×	×	自転車 (模擬1)	×	×	模擬人形で車に引かれた衝撃も実 演。交通安全教室以降、自転車に 乗ることを許可している。
F	市職 員	警察、 教諭、 教育委員	歩行 (公道)	×	×	×	×	×	父母も一緒にビデオ鑑賞。その 後、児童は実技、父母は教育委員 の方から交通安全の話を受ける。
G	市職 員	教諭、 児童代表	歩行 (模擬2 <sup>*3</sup> )	×	×	自転車 (模擬2)	×	×	体育館で模擬道路を作り実施。
H	市職 員	教諭、 児童代表	歩行 (模擬2)	×	×	自転車 (模擬2)	×	×	体育館で模擬道路を作り実施。
I	市職 員	教諭	歩行 (模擬2) +ビデオ	×	×	×	×	×	体育館で模擬道路を作り実施。傘 をさした時の歩行にも力を入れて いる。
J	県職 員	市職員、 教諭、 PTA	歩行 (模擬1)	×	自転車 (模擬1)	×	自転車 (模擬1)	×	校庭の模擬道路で交通安全教室
K	交通 安全 協会	教諭	ビデオ	ビデオ	ビデオ	ビデオ	ビデオ	ビデオ	危険箇所を先生がビデオ撮影して 編集し、児童に説明付で見せる。

\*1) 模擬1：屋外で模擬道路を使用した交通安全教室、\*2) ×：交通安全教室を実施していない

\*3) 模擬2：屋内で模擬道路を使用した交通安全教室

に送付し、実施を希望する小学校に対し市町村が中心となって実施する場合、小学校側が実施を企画し、交通安全協会へ指導員派遣を依頼する場合、実施希望調査などが無いため学校独自で交通安全教室を実施する場合に分けられる。どのようなやり方で交通安全教室を実施するかは、慣例的にしたがって決めており、特に明確な理由はない場合が多い。しかし、結果的にはこの違いが、実施内容へも大きく影響している。主要な項目ごとの違いは以下の通りである。

### (1) 指導者

交通安全教室における指導は、学内の場合、学校の教諭、学外の場合は、警察官、市町村の交通安全対策課などの職員、交通安全協会の指導員の何れかが担当している。誰が指導者になるかは実施形態にほぼ対応しており、学校が主体の場合は教諭が、学外の場合は上記の実施課程の ~ に依存している。

さらに、実施規模が大きい場合などは、PTAが協力して父母が補助者となる場合が見られる。また、小学校G、Hのように、児童代表にも各危険箇所での指導をさせている場合がある。補助者を置く場合は、補助する父母や児童の側の交通安全意識が向上することも効果の一つとして期待されていると考えられる。

### (2) 対象者

実施対象学年は、学校によってかなり差異が見られる。小学校A、Cのように全学年を対象にする場合と、特定の学年だけで実施している場合がある。このような違いは、在校生数による実施の容易さがある程度関係しているようであるが、全学年を対象としている学校とその担当教員は、一般的に交通安全教育に対する意識が高いようである。また、小学校Eのように、交通安全教室へ参加した後に、保護者なしで自転車に乗ることを許可している学年が4年生であるので、実施対象学年を4年生に設置しているように特定の理由がある場合も見られた。一方で、市役所からの交通安全教室の実施案内が1年生を対象学年としているからという消極的な対応の場合もある。

### (3) 実施方法

実施方法は、実地体験を目的として行われる場合と知識を得ることを目的として行われる場合があり、前者には模擬交通環境を設置する場合と公道を利用する場合があり、後者にはビデオ鑑賞する場合がある。また、場合によっては、これらを組み合わせて実施している。

校庭、体育館などに模擬交通環境を設置し、実施する方法は、最も多くの学校で取り入れられている方法である。この場合、教育したい内容に合わせて、交差点や道路を自由に設置し、信号機や交通標識など交通安全教育に必要な施設などを適切に用意できる利点がある。模擬交通環境に、どの程度リアリティーを持たせるかは、目的に大きく依存している。小学校Dの場合は、自転車の交通安全教室は「止まるところでは止まる」という教育目的を前提として行っているため、線を用いた道路以外の装置は用いずに行っている。反対に、小学校G、H、Jのように、信号機、交通標記、横断歩道、違法駐車などを設置し、また見通しの悪い交差点などを再現して実施しているところや、小学校Eのように、模擬人形を用いた飛び出しによる交通事故の再現を取り入れている例もある。

また、小学校Bのように、町立の自動車教習所を使用して交通安全教室を行っている例もある。この場合は、町役場、警察、教育委員会、交通安全協会および町立の自動車教習所の職員が協力して教室の準備・運営を行っており、より現実に近い交通環境の中で、かつ安全に、歩行もしくは自転車の交通安全教室を行っている例である。

公道を使用している学校の場合は、地域の中に、かなり明確な交通危険箇所がある場合が多い。例えば、小学校Cでは、学区内にバイパスが建設され、登下校時に多くの児童が通過することから、実際にバイパスの押しボタン式信号横断歩道を使用して、1、2年生の歩行練習を行っている。また小学校Fにおいては、校門の前に見通しの悪い横断歩道があることから、1年生を対象に実際にその横断歩道を使用して、正しい渡り方の指導を行っている。

自転車の場合は、公道を使用している例は非常に少ない。これは、実施上安全性を確保することが難しいためと考えられる。唯一、5年生を対象に学

区内の危険箇所を認識させるために公道で交通安全教室を実施している例があった（小学校A）。

一方、ビデオ鑑賞は、実技と平行して行われている場合が多く、公道での実技が実施できないことの補完として行われている場合と交通安全に関する基本的な知識を学ばせるために行われている場合がある。使用するビデオの内容は対象とする児童の学年などによって大きな違いがある。一般的に、高学年の児童に対しては交通事故の恐ろしさや事故が起る原因を理解させるものを使う場合が多く、低学年の児童に対しては、人気のアニメキャラクターが出演する交通安全ビデオを用い児童の関心を高めることに主眼を置いている場合が多い。中には小学校Kのように、市販の交通安全のビデオを鑑賞させた後、その内容を教員が交通安全協会の指導員と協議し、自ら学区内の危険箇所を撮影したビデオを作製し改めて鑑賞させている場合もある。このようなビデオの場合はかなり具体性があり、明らかに公道での交通安全教室と同様の効果を狙って利用されている。

#### （４）実施内容

交通安全教室の実施内容は、ほとんどの小学校で1、2年生は歩行、3年生以上は自転車を中心としている。そして、基本的な実施概要である横断の仕方などは、「小学校安全指導の手引き」に従っているが、実施内容の詳細は、現場の指導員にかなり依存しており、特に学外の指導員に委託している場合は、指導員が中心となってその実施内容を決定している場合が多い。小学校Fのように、市役所から何パターンかの指導方法が説明され、学校の希望を取り入れながら実施しているなど、学校の意見が反映している場合も見られた。その結果、学校によって実施内容はかなり異なったものとなっている。

#### （５）効果の評価

交通安全教室実施後に行われているのは、教諭間で地域特性に見合った実施内容について話し合う（小学校C）、教諭間で改善点について意見交換を行う（小学校K）など、反省を主体とする内容しか見られない。この点に関して、アンケート調査で確認した結果では、全ての対象校、指導員とも、児童の安全意識がどの程度

高まったかなどの定量的な評価は実施していないと答えている。

#### ４．おわりに

小学校における交通安全教室は、基本的には文部科学省の手引きに沿って実施されているが、具体的内容には学校によって大きな差がある。このような差は、実施体制の違いや、地域の中での交通問題の顕在化の程度に大きく依存しているが、同時に実施する学校における担当教員の取り組みの程度などによっても大きく異なることが分かった。また、交通安全の基本を教育することに重点を置いている場合と出来る限り現実的な交通環境の中で具体的に危険を認知させることに力を入れている場合があり、後者の場合、公道で実施することが望ましいが安全を確保することが難しいため、模擬的な環境での体験やビデオの鑑賞などで代替した場合が多く、その背景には児童数の多さがあることも明らかとなった。さらに、実施後に効果の定量的評価がほとんどなされていないことも分かった。

#### 参考文献

- 1) 吉田瑩一郎：学校における交通安全教育の歩みと展望，交通安全教育，No.458，pp.6-12，2004.
- 2) 青山彩子：外国人に対する交通安全教室，国際交通安全学会誌，Vol.27，No.1，pp.45-53，2001．
- 3) 金丸和行：自治体対策の位置付けと効果的な交通安全活動事例について，交通工学，Vol.31，増刊号，pp.61-64，1996.
- 4) 矢野伸裕ら：自転車利用者のための交通安全教育，交通工学，Vol.33，No.5，pp.26-30，1998.
- 5) 浜岡秀勝：交通安全の向上に求められる課題，交通工学，Vol.36，No.6，pp.5-8，2001.
- 6) 新井邦二郎：交通安全教育の評価，国際交通安全学会誌，Vol.27，No.1，pp.54-61，2001．
- 7) 金井昌信ら：自転車通学マナー改善のための交通安全教育の在り方に関する実証的研究，第23回交通工学研究会発表論文集，pp.33-36，2003.
- 8) 本田技研工業株式会社：生徒が自ら気づく力を育てる，Monthly The Safety Japan，6月号，2004.
- 9) 森井昌邦：栗原高等学校における交通安全教育の取組み，交通安全教育，No.458，pp.17-22，2004.
- 10) 新井邦二郎：中学・高校生に対する交通安全教育への提言，交通安全教育，No.458，pp.6-12，2004.