

自転車安全教育指導員制度を活用した 学校・家庭での交通安全教育実践の考え方

竹田 泰幸¹・日野 泰雄²・中西 亮³
豊島 宣⁴・瀬戸山 忠⁵

¹学生会員 大阪市立大学大学院 工学部研究科 (〒558-8585 大阪府大阪市住吉区杉本3-3-138)
u18bnkfi0xuzwg@gmail.com

²正会員 大阪市立大学大学院 工学研究科 (〒558-8585 大阪府大阪市住吉区杉本3-3-138)
hino@eng.osaka-cu.ac.jp

³非会員 川西市教育委員会 (〒666-0016 兵庫県川西市中央町12-1)
kawa0064@city.kawanishi.lg.jp

⁴非会員 堺市建設局自転車まちづくり部 (〒590-0078 大阪府堺市堺区南瓦町3-1)
jiki@city.sakai.lg.jp

⁵非会員 兵庫県警交通企画課 (〒650-0011 神戸市中央区山手通5丁目4番1号)
kotsukikaku@police.pref.hyogo.lg.jp

わが国の交通事故件数は減少傾向にあるが、自転車乗車中の事故割合は相対的に増加しており、特に自転車利用が増加する児童・生徒の安全確保は重要な課題であることは言うまでもない。それにもかかわらず、学校での交通安全教育は警察に依存しており、段階的かつ継続的な教育が実現しているとは言い難い。そこで本研究では、自転車安全教育指導員制度を活用した交通安全教育の担い手の育成と学校・家庭での教育コーディネータの役割実現の可能性を検討するため、大阪府交通安全協会はじめ関係者へのヒアリングや、交通安全教育の実態と課題やマニュアル有効活用の可能性、あるいは指導員制度の効果と課題などに関する学校・PTA対象のアンケート調査を実施し、指導員制度の活用による短時間・集中型の交通安全教育実践の考え方とプロセスを提案した。

Key Words : roqd safety education, safety instructor for bicycle, questionnaire survey

1. 研究の背景と目的

わが国の交通事故件数と死者数は年々減少しているが、自転車事故の割合は高くなっている。また、小学生においても自転車乗車中の事故割合が学年とともに増加していることから、学年に合わせた段階的かつ継続的な交通安全教育が必要である(図-1)¹⁾。一方で、これまでの研究では、学校での安全教育の難しさ(時間不足・人材不足・教材不足)が指摘されている²⁾⁶⁾。特に時間不足・人材不足の問題から現状では警察による指導に依存せざるを得ない状況となっている。しかしながら、教育の継続性を担保し、その効果を確保するためには、警察が行う交通安全教育以外に学校での短時間の集中的教育を年数回程度行う必要がある。これらのことから、学校で安全教育を効果的に行うために、指導員資格を取得した教員による指導方法の明確化や学校と家庭での教育内容の検討が不可欠である。

そこで本研究では、現在大阪府で実施されている自転車安全教育指導員制度について、関係者へのヒアリングやアンケート調査を実施し、その効果と課題を含めた実態を明らかにし、自転車安全教育指導員制度をした指導員育成の可能性を検討するとともに、学校での重点指導の実施と家庭教育の実現に果たす役割についても考慮することで、今後の交通安全教育のあり方に検討の一助とすることを目的とする。

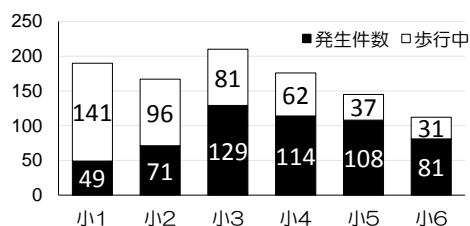


図-1 状態別学年別事故発生状況

2. 研究の方法

自転車安全指導員とその資格取得状況などを把握するため、大阪府交通安全協会にヒアリング調査を行うとともに、指導員研修に参加して資格を取得した学校を抽出し、アンケート調査を行い、資格取得による効果や資格取得上の課題を把握した。次にこれらの情報に基づいて、学校での交通安全教育において自転車安全指導員の資格を活用することで警察による教育の補完的役割の可能性、また資格を有した小学校教員による指導マニュアル活用のための具体的課題、さらには時間不足に対応するための家庭での教育の内容などについて検討する。一方で、学校や家庭での交通安全教育の実施状況や交通安全に対する関心や意識を把握するため、教員と PTA を対象にアンケート調査を実施した。さらに学校・家庭で教育を行う際に有用と考えられる指導マニュアル（兵庫県警交通企画課と本学研究室とで共同作成中）利用上の課題を抽出するため、学校関係者にアンケート調査を実施した。これら調査の概要を表-1 に示す。

表-1 調査概要

目的	内容	方法	対象
(1)指導員制度の内容と課題 (2)交通指導員制度の実態把握	自転車安全教育指導員の効果と課題を把握し、その有効性について検討する	アンケート調査	堺市内の小・中学校
(3)家庭での教育の検討	学校と家庭での交通安全教育の実態と課題を把握する	アンケート調査	川西市立多田小学校
(4)指導マニュアルの課題抽出	指導マニュアルに対する意見から課題の抽出を行う マニュアル利用の可能性と課題を明らかにする	学校ヒアリング 意見聴取 アンケート調査	川西市立多田小学校 川西市教育委員会 川西市内の全17小学校

3. 交通指導員制度の実態把握とその活用効果の検討

(1) 調査の内容

学校での交通安全教育の問題として、指導者の不足が挙げられている。一方、交通安全協会を中心に交通安全指導員の育成が行われている。そこで、各都道府県の交通安全協会のホームページと大阪府交通安全協会へのヒアリング調査から指導員制度の実態を明らかにし、学校の教員への活用とその有効性について検討する。調査概要は表-2 に示す。

表-2 指導員制度実態調査概要

調査目的	調査内容	調査方法	調査対象
①指導員制度の実態把握	・資格認定の有無 ・講習対象 ・指導内容 ・指導員養成講習の主催	・全国の交通安全協会HPでの情報収集 ・電話によるヒアリング	全国の交通安全協会のHPで公開されている制度
②指導員制度の課題の把握	指導員制度を運営する上での課題	ヒアリング	大阪府交通安全協会
③指導員制度の活用とその有効性の検討	資格取得による効果と意識の変化	アンケート調査	堺市内の小・中学校教職員

(2) 指導員制度の実態

47 都道府県中 11 府県で制度があり、さらに指導員の認定を行っているものと小学校の教職員を対象としてい

るものに限定すると新潟県、千葉県、愛知県、大阪府、福岡県の 5 府県であり、交通安全教育において交通指導員制度が一般化されていないことがわかる(表-3)。

表-3 認定を行っている指導員制度

都道府県	資格認定	対象	講習内容	指導員養成講習の主催
新潟県	有	・小、中学校の教師 ・警察官 ・その他関係者（市町村職員など）	・講義（自転車に関する交通法規） ・学級研修（自転車の安全走行に関する課題） ・実技講習（法規走行、技能走行） ・実技研修	・新潟県交通安全協会
千葉県	有	・小、中学校の教師 ・警察官 ・その他関係者（自転車販売店関係者、交通安全協会関係者など）	・講義（自転車の乗り方とルール、点検整備、保護） ・実技（自転車のルールと乗り方、交差点の通行方法指導の要領・ポイント）	・千葉県自転車安全教育推進委員会 ・千葉県交通安全協会
愛知県	有	・小、中学校の教師 ・警察官 ・その他関係者（自転車販売店関係者、交通安全協会関係者など）	・講義（自転車の整備点検、自転車関係法規と自転車事故防止について） ・実技（コース走行実技、障害物、クランク、臨み切り）	・愛知県交通安全協会
大阪府	有	・小、中学校の教師 ・警察官 ・その他関係者（自転車販売店関係者、交通安全協会関係者など）	・講義（事故の発生状況、自転車の乗り方とルール、自転車の整備点検） ・実技（指導方法・要領、コース走行）	・大阪府交通安全協会 ・大阪府警
福岡県	有	・県内小、中学校教諭 ・市町村交通安全関係者、交通指導員 ・各地域の交通安全ボランティア	・講義（自転車の事故発生状況、自転車交通安全教育に対する指導方法について） ・実技（自転車の点検整備、安全乗りの方）	・福岡交通安全協会 ・福岡県警察 ・福岡県教育委員会

一方、大阪府交通安全協会へのヒアリング調査からは、指導員制度の課題①資格を取得した指導員数を把握できていない、②講習の継続的实施に対する財源と人材が不十分である、③警察や行政担当者に比べて教職員の受講が少ないなどが挙げられた。これら3つの課題に対して①5年間活動のない場合の資格取り消し、②制度定着に伴う受講者増加や継続的实施に対応するための有料化、③学校での交通安全教育のための指導員資格の条件化などの検討が必要と考えられる。

(3) 指導員認定による効果と課題

堺市の小学校2校と中学校1校を抽出し、その教員に対してアンケート調査を実施した。特に受講者には取得の契機、受講後の感想や資格活用の考え方などを、一方受講しなかった教員には制度の認知、受講しなかった理由などを質問した。その結果、有資格者(5人)は資格取得の契機からみても明らかのように、元々交通安全教育への意識が高いと考えられるが、受講後、「指導員としての教育への関与」や「教職員の受講促進」の必要性を感じ、児童・生徒のみならず教職員に対する指導などの教育の実践につながっている(表-4)。

表-4 有資格者(5名)の資格取得に対する意見

取得契機	<ul style="list-style-type: none"> ■安全教育に必要と思った ■安全教育の参考にするため ■個人的に関心があった ■学校から進められた
受講した感想	<ul style="list-style-type: none"> ■指導員として安全教育を行うべき ■もっと多くの教職員が受講すべき ■内容が有益だった ■講習内容を安全教育に活かしたい
受講後の意識の変化	<ul style="list-style-type: none"> ■高まった
取得後の活動内容	<ul style="list-style-type: none"> ■学校で安全教育を行った ■受講していない教職員に指導した ■特に何もしていない

一方で、受講しなかった教職員にその理由を質問したところ、約6割は「業務などで受講できなかった」と回答し、中には指導員について知らないという意見もあつ

たことから、制度の認知度と重要性の意識を高める必要がある(図-2)。また大阪府や兵庫県で制定された「自転車の安全で適正な利用に関する条例」では、学校や家庭での教育の責務が明示されており、今後この条例化と合わせて交通安全教育での資格の条件化が望まれる。

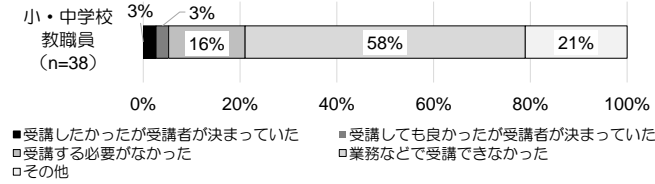


図-2 受講しなかった理由

4. 家庭での教育の可能性の検討

3章では交通指導員制度の課題と効果について把握し、指導員有資格教員が学校での安全教育を主導的に担うことが有用かつ効果的であることを述べた。しかし、先の学校管理者へのヒアリング調査では、学校独自で行う(警察による交通安全教育は除く)交通安全教育に充てる時間がないという意見が得られていることから家庭でも安全教育の一端を担う必要がある。そこで、小学校PTA に対してアンケート調査を行い、家庭での交通安全教育の実施状況と交通安全に対する意識を把握し、家庭での教育の可能性について検討を行う。

(1) 学校・家庭での交通安全教育実施状況

本調査で対象とした 16 の小学校の内、年 2 回以上の交通安全教育を実施しているのは、25%にとどまっており、多くは年 1 回で、しかも警察によるものであった(図-3、図-4)。一方、家庭でははじめの問題などを含めて、子供とのコミュニケーションが重要視されていることから、日常の子供との会話について質問した。その結果、概ね 1 日 1 時間以上は子供と会話しており、比較的良くコミュニケーションが図られていることがわかる(図-5)。しかし、その内容をみると、交通安全に関することはほとんどみられないことから、家庭での交通安全教育不足が鮮明となった(図-6)。これらのことから、子供との話題に交通安全上、どのようなことを取り上げればよいか等、今後学校との連携が必要といえる。

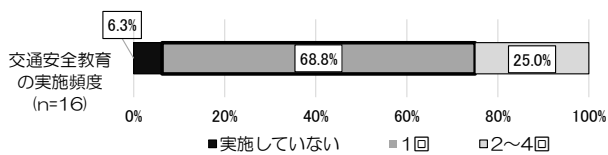


図-3 交通安全教育実施状況

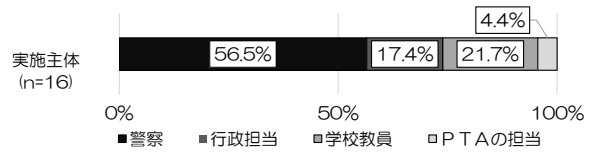


図-4 交通安全教育実施主体

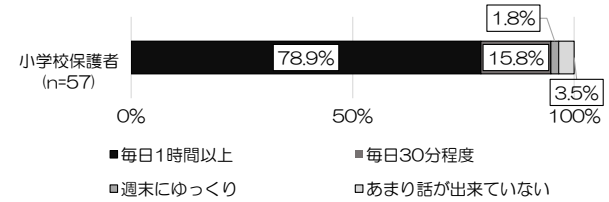


図-5 家庭における子供との会話時間

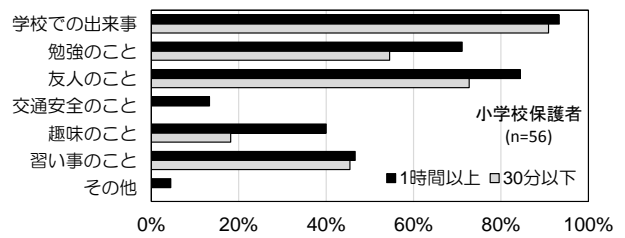


図-6 会話時間別の会話内容の違い

例えば、兵庫県神戸市で発生した自転車事故で保護者に対して高額賠償の判決が下った事例¹⁾について、「よく知っている」と回答した保護者は約 30%であり、普段からの交通安全に対する関心は高くないものの(図-7)、事故の報道を知っていた保護者は、その報道に触れて、「事故を起こさせないように注意する」、「子供と一緒に話し合う」、「保険に加入する」といったことを考えるようになったと回答していることから、家庭でも交通事故の情報共有して、子供と話し合うことで、安全意識を高める効果があるといえる(図-8)。

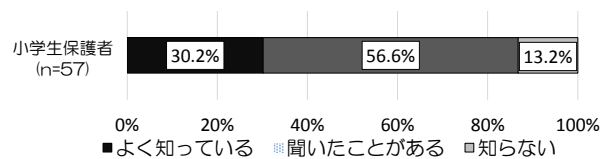


図-7 事故の報道認知度

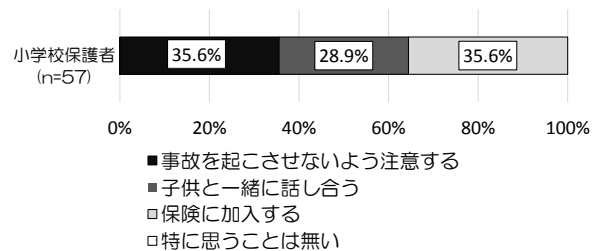


図-8 認知後の保護者の意識

注 1) 兵庫県神戸市 賠償額 9500 万円

平成 20 年に当時小学校 5 年生の男子児童が、夜間にマウンテンバイクで坂道を下っていたところ、67 歳の女性と正面衝突し、被害女性は頭部を強打した。その事故の影響で意識が戻らない状態となった。

(2) 安全教育の担い手に関する考え方

研究対象とした川西市では自転車通学を認めていないことから、学校での自転車安全教育は行われておらず、家庭での教育が一層求められる。そこで、学校と家庭で安全教育をどう分担すれば良いのか、あるいはそれが可能であるかについて小学校 PTA に調査を行った。その結果、保護者は家庭での安全教育を重要と考える一方で、「何を教えてよいかわからない」と回答していることから、家庭での指導の方法や内容について学校側からの何らかのアドバイスが必要と考えられる (図-9、図-10)。

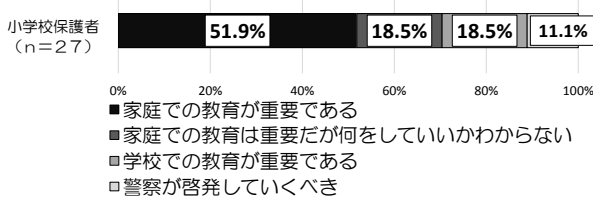


図-9 家庭の安全教育に対する考え方

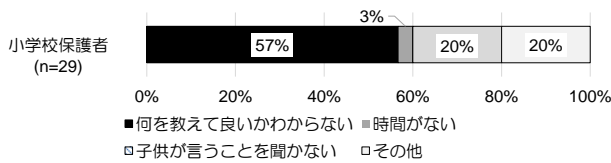


図-10 安全教育を行っていない理由

5. 交通安全教育の教材開発とその活用

(1) 指導上の課題と自転車指導マニュアルの検討

限られた時間中で学校独自の安全教育を行うためには、指導用マニュアルの有効利用が不可欠である。特に、小学校低学年から自転車の利用が増え、それとともに交通事故も増加していることから、自転車の利用を通じた安全教育が有用と考えられる。中でも、指導の必要性の高い内容を抽出し、その効果的学習には自転車の安全利用マニュアルが必要となる。

そのため著者らは兵庫県警交通企画課と共同で指導マニュアルを試作し、これまで学校側の意見を聞いてきたが、未だ実用には至っていない。

一方で、川西市の全 16 小学校の管理職に対する調査結果からは、①活用する時間がない、②量が多すぎるといった問題点を指摘されたことから、これらの改善策の検討が喫緊の課題となっている。そこで、次節では、マ

ニュアルの有効利用による安全教育の方向性を探ることとした。

(2) マニュアルの有効利用による安全教育のあり方

教職員への調査から重要項目の抽出を行った結果、特に学校では「事故の危険性」、「交通ルールの内容」、「自転車の危険な乗り方」、「交差点や道路の通行方法」等が重要な項目と考えられており、これらは主に警察が主体となって学校で行う交通安全教育の内容と一致している(図-11)。このことは、言い換えれば、その他の項目についてはむしろ家庭で分担すべき内容とも考えられ、このようなプロセスを経て、学校と家庭での教育分担も可能であると考えられる。

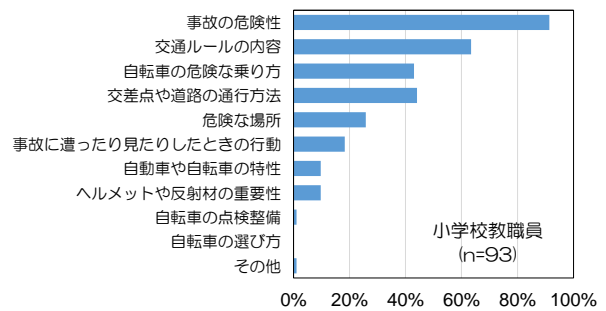


図-11 交通安全教育上の重要項目 (学校アンケート)

そこで、これらの項目を再整理し、条件別・段階(学年)別のカリキュラムを作成し、これに対応したマニュアルを再構築する必要がある。例えば、学校ヒアリングと教育委員会の現教職員への意見聴取を行い、そこで指摘された課題を項目別に整理し、その対応すべき主体と対応させてみると、警察・学校・家庭すべて対応すべき項目もあるが、専ら家庭での教育で対応すべき項目もあることがわかる(表-5)。

このことから、安全教育の重要課題とそのためのもマニュアル活用のためには、学年に応じた内容の検討や段階的教育のためのカリキュラムの編成が必要になるが、これについては今後の課題としたい。

表-5 マニュアルに対する課題

関係機関	警察	学校	家庭
1) 自転車利用の実態と気づき	・スピードや間隔の程度の定量化 ・危険な乗り方の例示	・地域内の写真の必要性 ・道路交通法を知らない(教員) ・事故の責任	・事故の責任についての理解
2) 事故と自分たちの関わり	・校区内の写真、情報の必要性 ・事故に遭ったときの適切な対処方法	・AED の設置場所の把握(児童) ・緊急時の適切な対処方法	・緊急時(事故など)での対処
3) 自転車の乗り方とルール	・教育時の自転車の確保 ・実際の体験環境が必要 ・交通違反を理解させる	・道路交通法を知らない(教員) ・子供に交通違反の理解させる	
4) 自転車の利用に関わる事項	・自転車の選び方の資料		・自転車の選び方の資料が必要 ・家庭での子供と会話の機会を設ける
5) 事故に遭わないための注意			

一方で、例えば、事故に遭ったり見たりした場合といった緊急時の行動は、学校より家庭での教育が重要と考えられているが、PTA 調査ではその対応にばらつきがあり、加えて 26%が「特に何も決めていない」と回答し

ていることから、家庭での役割強化が必要と言える(図-12)。

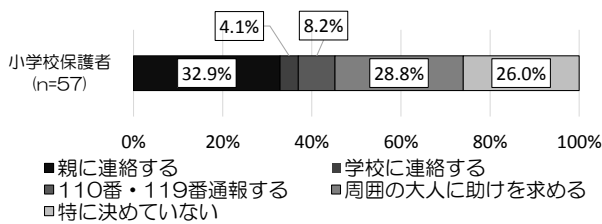


図-12 家庭での交通事故に関連する緊急時の取り決め

以上のことから、短時間・集中型の交通安全教育を実践するためには、①重要項目の抽出、②項目整理と学年別・段階毎のカリキュラム編成、③カリキュラムに対応したマニュアルの再構築、といったプロセスが必要と考えられる。また、これらのプロセスを主導するためには、交通安全に関する一定の知識が求められることから、指導員の資格取得が望ましく、前述のような課題と併せて制度の普及が進めば、冒頭に述べた人材不足にも対応できるものと期待される。また、このことは上記のプロセスに対して、④指導員の有資格教員による学校・家庭での指導ガイド作成、として加えられることになるが、これについては、本研究の成果を協議情報とすることで、これまでの学校協議をさらに進めることが可能と考えられる。

6. 本研究の結論と今後の課題

これまでの一連の研究でも明らかなように、学校教育の中で交通安全に充てる時間が無く、専ら警察に依存しているのが現状であるが、近年、子どもが事故に巻き込まれたり、自転車乗車中に加害者になったりする事象が増えている状況から、何らかの対応が必要であることは言うまでもない。

そのため本研究では、学校教員が指導員の資格を取得することで、学校と家庭での交通安全教育の主導的役割を担い、地域等の特性に応じた重要項目を抽出し、その

内容について学年別(段階別)のカリキュラムを、マニュアルの活用とともに検討することによって、短時間かつ集中的で負担の少ない教育を実現するためのアプローチを提案した。特に、本研究で実施した調査結果を情報として共有して協議を深化させることが、その実現に有効と考えられる。

さらに、近年、全国で自転車の安全利用に関する条例が制定され、中でも保険の義務化など、その内容の実質化に向けた取り組みが進められており、しかも、いずれも教育の重要性と学校・家庭での責務が指摘されていることから、指導員制度を活用した交通安全教育の実践の後押しとなることも期待したい。

謝辞: 本研究の調査に協力いただいた兵庫県川西市、大阪府堺市の関係者各位、大阪府交通安全協会、並びに学校関係者の方々に感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 警察庁：小学生の交通事故発生状況，2014.
- 2) 竹田・日野・中西・豊島・瀬戸山：継続的交通安全教育実現のための主要課題の検討，土木学会関西支部講演梗概，2016
- 3) 植草・日野・吉田・瀬戸山：子どもの交通事故特徴を踏まえた自転車安全教育の実践的アプローチの検討，土木学会関西支部年講演梗概，2015.
- 4) 高山・日野・吉田・瀬戸山：子供の自転車事故に着目した地域の特性と交通安全教育の考え方，土木学会関西支部年講演梗概，2014.
- 5) 日野泰雄：子どもの交通事故の特徴からみた安全教育の課題と今後の展望～自転車の危険行動と意識を中心に～，交通安全教育，Vol.49，No.9，pp.6-18，2014
- 6) 川崎・日野・吉田・瀬川：学童対象交通安全教育の課題を踏まえた自転車教育指導マニュアル策定の試み，土木学会関西支部年講演梗概，2013.

(2016年?月)

A STUDY ON PRACTICE OF ROAD SAFETY EDUCATION AT SCHOOL AND HOME BY USING INSTRUCTOR SYSTEM FOR BICYCLE

Yasuyuki TAKEDA, Yasuo HINO, Ryo NAKANISHI
Akira TOYOSHIMA and Tadashi SETOYAMA

Recently, although the number of road accidents is has been decreasing, the accident rate of the bicycle ride has been increasing. However, the gradual and continuous education at school for road safety may be not realized, because the almost of them must be depend on the police. Then, in this study, some questionnaire surveys for the road safety association of Osaka, some teachers and members of PTA were executed, in order to investigate the possibility of educating the responsible persons and coordinators between school and home, by using the instructor system for road safety for bicycle. As a result, an approach and processes to realize the intensive education at both school and home were proposed.