

第IV部門 こどもの自転車交通安全教育の実態とその課題に関する一考察

大阪市立大学工学部 学生員 ○保城 秀太

大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 吉田 長裕  
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 日野 泰雄

1. 背景・目的

小中高生の年齢に相当する5歳から19歳の子供の自転車事故死傷者数が他の年齢層に比して高く、その背景要因が問題視されている。このようなこどもの自転車事故を減少させるためには、交通安全教育が重要である。交通安全教育は、現在、①学校②警察③地方公共団体④民間団体⑤ボランティア団体の5つで実施されているが、それぞれの団体別の自転車等の交通教育・講習制度の特徴や課題についてはあまり比較されておらず、現状の課題が明確になっていない。そこで、本研究では、体系的に自転車交通安全教育を実施しているフランスの事例を参照しながら、国内において子供の自転車交通安全教育を行っている団体間の違いとともに、国内の教育内容の特徴と課題を明らかにし、今後の改善の方向性について知見を得ることを目的とする。

2. 研究方法

(1) 調査方法

こどもに対する交通安全教育の実態を把握するために、まずはこどもを持つ保護者を対象に、過去の交通安全教育内容についてアンケート調査を実施した。本研究では、全国調査を実施するための前段階として、保護者の自転車交通指導内容を把握するために実施することとした(表-1)。

一方、交通安全教育を行っている14団体に対してヒアリング調査を行い、それぞれの団体が実施している講習内容から交通安全教育のニーズ・課題を把握することにした(表-2)。

表-1 アンケート調査概要

アンケート対象	大阪市立大学の学生の保護者計60名
実施期間	2016年1月22日(金)~2月3日(水)
回収数・回収率	20件、33.3%

表-2 ヒアリング調査概要

対象団体	小学校	中学校	地方公共団体	民間団体	ボランティア団体
団体数	4	3	3	3	2
調査対象	交通・安全教育の実施担当者				

表-3 対象とした国内外の交通安全教育の内容

国内	交通安全教育指針(国)
	小・中学校(地方)
	地方公共団体
	民間団体
	ボランティア団体
警察(京都府、兵庫県)	
国外	フランスの道路初等教育証明制度

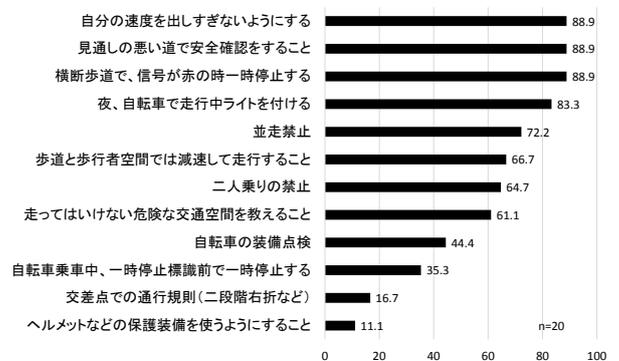


図1 保護者の子供への交通安全指導内容の傾向

(2) 比較方法

国内の交通安全教育については、国家公安委員会が交通安全教育指針を示している。この指針にある小学生の自転車指導内容を、交通安全教育実施団体の指導内容や京都府警本部交通企画課が作成した小学生指導テキストの内容、フランスの道路初等教育証明の内容を項目別に整理し比較する(表-3)。

3. 保護者による自転車交通安全指導の内容

アンケート結果から、自転車についての指導は二人乗り、自転車乗車中の一時停止の標識前での一時停止を教えている保護者は少なく、標識の指導があまり行えていなかった。また、ヘルメットなどの保護装備を付けること、保護装備の確認、標識の見方なども教えられておらず、自分の安全は自分で守ることの必要性やルールに基づいた交通行動の判断についても、身につけていない可能性の高いことがわかった(図-1)。

4. 交通安全教育実施団体へのヒアリング調査結果

4.1 自転車交通安全教育の現状における特徴

(1) 指導者形態

指導員は、教育内容の指導を行う主指導員とそれを補助する補助役に分かれる。学校、地方公共団体は警察が主指導員として連携して教育を行い、学校に交通安全教育を行う民間団体は民間団体職員、ボランティア団体はボランティアメンバーが主指導員として教育を行っていた。

(2) 指導者の育成制度

民間団体と一部の地方公共団体は、学校の教諭を指導者として育成しており、その方法は資料やDVDにより具体的な指導方法を解説するものであった。

4.2 自転車交通安全教育における課題

(1) 自転車の交通安全指導内容

自転車による横断の仕方を学ぶ実技については、ほとんどの学校で実施されておらず、さらに生徒数の多い学校では一部の生徒にしか実技が実施されていなかった。また、一般道での実技講習については、都市部の学校ではほとんど行われていなかった。この理由として、実技用の自転車準備が保護者の負担になっていることが指摘されていた。一方、ボランティア団体においては、団体が自転車を用意し、危険回避などの自転車の運転技術を向上させる訓練や、自ら身の安全を守る判断ができる力を養う機会を提供していることがわかった(表-4)。

(2) 講習者評価制度

こども自転車免許証のように、受講修了証を発行し、筆記テストを実施している以外は、受講者を特定できるような仕組みがなく、また児童の交通安全意識の向上などに対する定量的な教育効果の評価もほとんど実施されておらず、現状の教育効果を把握することは困難な状況にあることがわかった。

(3) 保護者との連携

交通安全教育の実施は、保護者に連絡されているが、具体的な内容までは知らされておらず、保護者が足りない部分を補う等、保護者による間接的な指導を期待することも困難であることがわかった。

(4) 指導者形態

警察以外の指導者は、ほとんど交通安全指導員の資格は持っておらず、指導者の要件が必ずしも確立しているわけではなかった。

表-4 団体別交通安全指導内容 危険予測・行動

団体別	団体名	グラウンドで実技講習	一般道で実技講習	安全装備の確認	技術向上
小学校	K市H小学校	○	×	○	×
	T市H小学校	○	○	○	×
	K市M小学校	△	×	○	×
	K市R小学校	×	×	×	×
中学校	K市H中学校	×	×	○	×
	T市T中学校	△	×	○	×
	K市K中学校	×	×	×	×
地方公共団体	兵庫県K市	○	×	○	×
	東京都A区	○	×	○	×
	大阪府S市	○	×	○	×
民間団体	HONDA	○	×	○	○
	JAF 大阪支部	×	×	○	×
	備前自動車岡山教習所	○	×	×	×
ボランティア団体	JAF共済ドレミくるーぶ	×	×	×	×
	ワイラスクール	○	○	○	○

○:生徒全員に実施 △:一部の生徒に実施 ×:実施していない

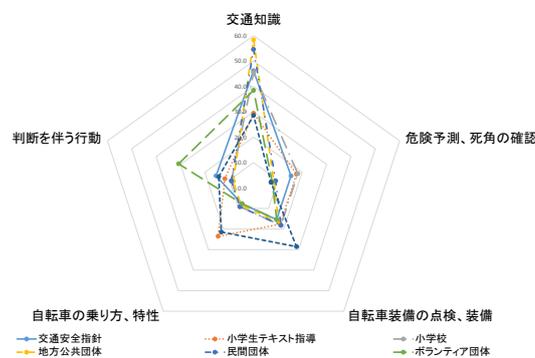


図-2 指導主体別小学生指導内容項目数率

4.3 国内外の指導内容の比較

国内外の交通安全指導内容を主体別に比べると、ボランティア団体は判断を伴う行動の指導が高い。一方、フランスの項目と比較すると、国内の指導内容は交通安全知識に偏っており、自転車の乗り方や特性、交通状況に判断を伴う行動についてあまり教育されていないことがわかった(図-2)。

5. 研究の成果と今後の実践に向けた課題

交通行動の判断を促す指導が保護者からは行っていないことから、保護者への子供を指導させる啓発活動が必要である。国内の自転車安全教育は自転車実技が少なく、自ら身の安全を守る判断ができる力が十分に養われていない可能性がある。また、誰がどんな内容の教育を受講しているか現状ではわからないため、受講記録やその証明制度の導入を今後検討すべきである。これらの実現可能性については、今後の全国の保護者を対象としたwebアンケートにより把握する予定である。

<参考文献>

1) Mobilipass(<http://www.mobilipass.fr/>), (2016年2月1日)