

子供の横断判断能力とは？ ～交通安全教育における家庭・地域の役割～

東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科准教授 **稲垣 具志**



1 子供の交通事故防止に向けた現状

日本の将来を担う子供の尊い命が失われる交通事故はあらゆる手段を講じて避けなければならない。八街の痛ましい事故を受け、通学路の緊急合同点検が改めて全国で実施され、道路管理者（国交省・自治体）、交通管理者（警察）、教育関係者（文科省・教育委員会・学校・PTA など）にはそれぞれの立場から子供の安全確保に向けた実効的対策を検討することが求められている。

小学生の人身事故は車両交通量の多い国県道よりも住宅街などの身近ないわゆる「生活道路」で発生件数が多い。近年は生活道路に特化した対策として、クルマの速度を抑制するハンプや狭さく（図1）といった「道路の整備」の工夫や、地域の速度規制を面的に30km/hとするゾーン30のような「道路の使い方」の見直しが各地で導入されている。



図1 生活道路の安全対策例

これらの交通安全対策は「クルマを制御して歩行者の安全を守る」といった観点で実施されるが、歩行者の不適切な行動が事故の引き金となるケースも想定しなければならない。図2は歩行者事故における歩行者側の違反状況を示しているが、小学生は他の年齢層と比べ明らかに違反が多いことが分かる。その主たる原因は「飛び出し」「横断違反」であり、

子供の道路横断に依然として大きな課題があることを改めて認識することができる。

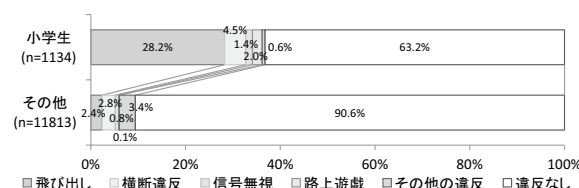


図2 歩行者事故における歩行者違反別死傷者数の割合 (H29～R3千葉県警統計より筆者作成)

2 横断の「判断能力」に着目した実験

道路横断の事故は、左右をよく確認せずに道路に飛び出してしまうケースが典型であり、交通安全教育の現場では長年にわたり「クルマの存在を認知させる能力」を高める手法が様々に試みられている。一方で、次のステップである「判断」はあまり明示的に着目されていない。たとえクルマを「認知」できても、横断できるかを適切に「判断」しなければ、結局誤った横断につながる事となる。

生活道路の信号や横断歩道のない場所で横断の可否を判断するには、接近するクルマの「速度」と「距離」が重要となる。クルマが速くなるほど横断者はより遠くで「横断できない」と判断すべきだが、筆者は実際の生活道路で、小学2年生と5年生の横断判断特性を調べる実験を実施した。図3のように道路脇で近づいてくるクルマに対して「渡る」と思っている間はボタンを押してもらい、「もう渡れない」と思ったらボタンを離してもらう試行を繰り返すもので、1人につき様々なスピードのクルマに対し計15回程度行った。

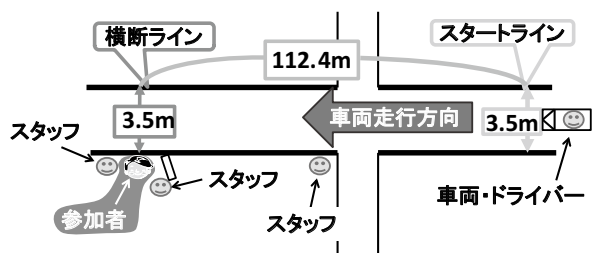


図3 実験を行った道路の概略図

3 子供の横断判断特性の実態

まず比較対象として成人の横断判断の例を図4の左のグラフに示す。縦軸の「判断距離」とは「もう渡れない」と判断しボタンを離れた瞬間のクルマまでの距離である。クルマが速くなるほど判断距離が遠くなっており適切な判断といえる。一方、右のグラフの2年生の例をみると、判断距離がクルマの速度とは関係なく、10～20mの間で変化しておらず、約35km/hのクルマが10mほどまで近づいても「渡る」と判断していることが確認できる。2年生は全員がこのように速度変化に応じた判断ができておらず、5年生では成人と同様に対応できる例もあれば、2年生と同じく不適切な例もあり個人差が大きく出ている。

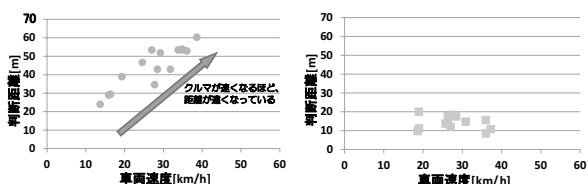


図4 横断判断例（左：成人、右：小学2年）

この実験で子供は実際には横断しないが、全体の判断回数のうち「仮に押ボタンを離す直前に横断したら衝突する判断」の割合を「誤判断率」として算出した。図5は30km/hを超えた高速車両に対する誤判断の状況であるが、80～100%と誤判断率の高い子供は、2年生で58%、5年生で31%もあり、生活道路での速度抑制の必要性を改めて認識できる。しかし図6は30km/h以下の低速車両に対する誤判断の状況であるが、誤判断率が60%以

上の割合が両学年ともに3～4割存在する。つまり、生活道路をいくらゆっくり走っても、クルマをじっと見ている子供が目前で横断を始める可能性が十分にあるということである。

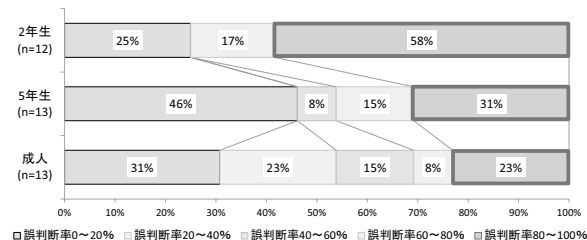


図5 高速車両（30km/h超）に対する誤判断の状況

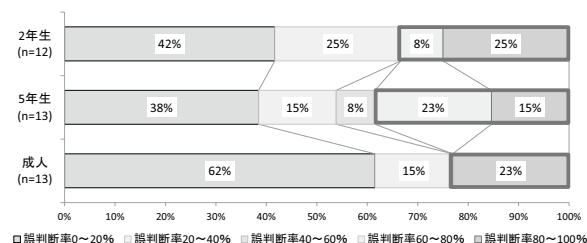


図6 低速車両（30km/h以下）に対する誤判断の状況

4 安全教育者としての家庭や地域の役割

横断判断を誤りやすい子供に安全教育を行う主体は誰なのか。図7に子供の交通安全意識を持続させるための教育の展開イメージを示す。学校での安全教育、キャンペーンなどは、交通安全に対する気づきを参加者に与えられるといった意味で効果的である一方、断続的で非日常的な側面もある。子供が日頃から使う実際の道路での実践が大切である。そして先述の実験では5年生に能力のばらつきがみられており個々の特性に応じたアプローチも求められる。学校等での安全教育の効果を持続し、日常における具体的な交通行動へ適用させるためには、生活で身近な存在である家庭や地域を担い手に巻き込んだ、協働的な手法が効果的であろう。

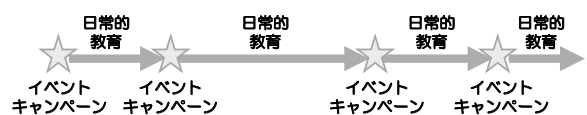


図7 交通安全意識を持続させる教育の展開

交通安全教育の推進

県教育庁教育振興部児童生徒安全課

1 はじめに

千葉県警察の統計資料によると、令和3年中の児童生徒の交通事故による死傷者数は1,505名である。前年は、新型コロナウイルス感染症対策で休校等の影響もあったため、比較すると、小・中・高校生とともに増加している。

特に、自転車乗車中の事故は、全体の55.5%を占めており、各学校では、自転車の交通安全教育の一層の充実に取り組むことが求められている。また、令和3年6月に起きた八街市の下校中の事故など、歩行中の事故も多く、通学路における交通事故防止策に全力で取り組んでいく必要がある。

2 千葉県における「交通安全教育の推進」

学校別の事故の傾向を見ると、小学生は歩行中の事故が最も多く、全体の36.3%である。中学生は、自転車乗車中が最も多く、全体の59.7%である。高校生も自転車乗車中が最も多く、74.3%である。

各発達段階において事故の傾向は異なり、交通安全教育も異なってくる。また、通学路も含めた安全管理を行い、安全教育・安全管理を相互に関連付けて円滑に進めるための組織活動も重要になってくる。

これら学校安全の活動で特に交通安全に関する県教育委員会の取組を紹介する。

(1) 通学路安全推進事業（文科省委託学校安全総合支援事業）

本事業は、モデル地域を指定し、その周辺校及び地域住民等とともに交通安全教育公開

事業に取り組んでいる。交通安全における有識者（大学教授等）やモデル地域内の学校関係者、そして地域や保護者で構成される「実践委員会」を立ち上げ、地域と連携した交通安全教育についての協議を年間3回程度行い、外部講師を招いた交通安全教室、公開授業等に取り組んでいる。

令和3年度の公開授業では、テーマを「自ら課題を見出し、よりよく解決しようとする児童の育成」とし、学区探検を通じた交通安全に気を付けるべき場所の調査・安全マップ作り、危険箇所の安全対策を児童が実演した動画作成、自転車教習所の設営と教習の実践等、児童の交通安全の意識向上につなげることができた。



児童による交通安全動画の撮影

また、大学教授を講師として、講演会を実施した。講演会は、Microsoft Teamsにより保護者に配信し、地域住民が主体となって積極的に子供の安全を守ることの重要性を、様々な実験や実践の紹介から伝えることができた。



公開授業で実践を発表する児童



(2)教職員向け各種研修会

①安全主任等地区別研究協議会

全学校種対象の学校安全全般に関する研修であり、各教育事務所にて開催している。交通安全教育に関する研修は、千葉県警察交通総務課などの講話や、通学路安全推進事業の実践発表などを行う。

②学校安全教室講習会

安全教室の指導者を養成するための講習会であり、教職員や保護者、学校安全ボランティア等が参加し、学校安全全般の講話や実技を交えた講演会等を実施する。地域安全マップの作成方法や交通安全普及協会講師による交通安全教育の効果的な指導方法の講演を行っている。

(3)関係機関との連携事業

①スケアードストレイト交通安全教室

(ア) 県くらし安全推進課主催

県立学校8校、市立中学4校、市立高校1校で実施。

(イ) JA共済連主催

県立学校3校、市立中学5校で実施。

②幼児交通安全教育セミナー

県くらし安全推進課主催で、公立学校等の教職員等が参加。交通安全モデル園の実践発表、千葉県警察交通総務課や日本自動車研究所から講師を招き、交通安全教育に関する講演を行っている。

3 八街市の交通事故を受けて

令和3年6月28日、八街市において飲酒運転のトラックにより、下校中の児童5名が死傷するという大変痛ましい事故が発生した。県教育委員会では、千葉市を除く各市町村教育委員会へ、小学校の通学路の緊急一斉点検を依頼し、3,495箇所の対策必要箇所について取りまとめた。これまでも、各市町村教育委

員会では、通学路交通安全プログラムに基づき、合同点検を実施してきたところだが、今回の八街市の事故を受け、保護者や地域住民からも改めて意見を聞いた上での対策必要箇所である。市町村教育委員会や学校が対応する箇所数は1,527箇所、内容としては、安全教育や通学路の変更、見守り活動などが主なものである。今後、道路関係部局や警察等と連携し、通学路の安全確保に尽力していく。

また、事故直後は、北総教育事務所からスクールカウンセラー、スクールカウンセラーのスーパーバイザー、指導主事を派遣し、八街市教育委員会や学校の支援を行うとともに、児童の心のケアに努め、安心して学校に通えるよう支援を行った。

事故後には、児童が自身の通学路の危険箇所等を確認し、自分の命を守る方策を学ぶことができるように、低学年用と高学年用の交通安全学習資料を作成し、国立、私立を含む県内全小学校へ配付した。

4 これからの「交通安全教育」の推進

令和4年度の大きな動きとしては、「千葉県県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、7月1日に施行されると、自転車損害賠償保険への加入が義務化される。学校設置者には、児童生徒、保護者に対しての保険に関する情報提供が努力義務となるので、遺漏のないように周知していきたい。

八街市の大きな交通事故を受け、通学路の安全に関して検証と見直しが求められているが、交通安全を含めた学校安全教育を進めていく上で重要なのは、「子供たちの『かけがえのない命』を守るために」という強い思いが必要であり、これからもこの思いを胸に、交通安全教育をさらに推進していく。

「安全・安心をモットーに」 学校安全への取組

県立東総工業高等学校教諭（生徒指導主事）

はしもと ゆう
橋本 友



1 はじめに

本校は、昭和38年にこれからの日本の工業の発展を担う有能な中堅技術者の育成を願って、地域住民、産業界の期待を担って東総地区唯一の工業高校として開校された。現在、電子機械科・電気科・情報技術科・建設科の4科による技術系人材の育成を図っている。進路状況は、進学者約4割、就職者が約6割となっており、特に企業からは現場の即戦力として期待されている。地元企業で活躍する卒業生も多く、職業人として地域の発展に貢献している。

2 工業高校としての特色

本校では、工業系の検定・資格取得に力を入れており、地域や産業界と連携した実践的・体験的な学習活動を充実させている。実習や体験学習を多く取り入れる工業の科目では旋盤や溶接、鉄筋組立など危険が伴う実習がある。そのため教職員・生徒ともに「安全・安心」をモットーとし、安全管理を学校経営の基盤と位置付け、学校教育全体を通した安全管理に努めている。そのような意味で本校生徒の安全に関する意識は比較的に高いと考えられる。



溶接作業・旋盤作業



クレーン実習

3 学校安全への取組

本校は令和2年度と令和3年度の2年間、県教育委員会より学校安全を課題とした研究指定校に指定された。交通安全教育を通じて、自らの意志で交通ルールを遵守する態度を養い、現代社会の中で輝ける交通安全実践者となる生徒を育成するために様々な取組を実践した。ここでは本校の具体的な取組をいくつか紹介する。

(1) 自転車通学者指導

スマートサイクルちば推進の中でのマナーアップ隊として、生徒会役員が正門前で、生徒指導部の職員と朝の登校指導を行った。主な指導内容は、携帯電話、傘さし、イヤホン等の「ながら運転」への指導とあいさつ指導である。

(2) ながらスマホ指導

本校では自転車の乗車中のみならず、学校生活の場面でも、廊下や階段等での「ながらスマホ」が多く見られた。また、SNS等のトラブルから生徒指導上の問題が発生すること

も多く、スマートフォンの利用についてのマナー向上が喫緊の課題であった。

これらの対策として以下の①～③に取り組んだ。

- ①「ながらスマホ」の危険性に対する共通理解のもと、職員全員で「ながらスマホ」を見かけたら注意し、学校全体での指導体制を確立した。
- ②生徒自らが作成した啓発ポスターを廊下や階段等の目立つ場所に掲示し、「ながらスマホ」の危険性を生徒が自覚できる環境づくりを行った。
- ③スケアード・ストレイトによる自転車安全教室を実施する中で、「ながらスマホ」の危険性について実演してもらい、実際にどれほど危険な行為なのかを生徒に認識させる機会を作った。



廊下に掲示されている様々なポスター

4 すべての教育活動が安全教育

学校安全計画に基づき、教科等による安全教育から、感染予防対策、熱中症対策、交通安全、心肺蘇生法など生徒の安全に対する資質・能力を高める必要がある。生徒自身の体験を通じた学習も、危機予測・回避能力を育成するうえで欠かせない。

危機管理は、工業高校の生徒にとって特に必要な資質・能力の一つである。

例えば、工業の実習室では用具の片付け、身の回りの整理・整頓、正しい作業着の着用など安全対策には欠かせない。このことは実習中だけでなく、普段の清掃活動や普通教室の整理・整頓、正しい制服の着用など日々の様々な学校生活と関連していることから、すべての教育活動が安全教育の一環でもあると職員全体で認識している。



建設科の生徒が日頃の学習の成果を生かして東総祭（文化祭）で発表した遊具作品（生徒は、事前に強度を計算し、実際に安全性を確認している）

5 安全教育を通して

安全教育を通して、特に3で紹介した取組を実践していく中で、思いがけない成果も見られた。それは、取組を通じて今までは周囲への気遣いがあまりなかった生徒たちの意識が周囲に向かい、相手の目をしっかりと見てあいさつをする姿が多く見られるようになったことである。さらに、登下校時において、近隣住民の方々からお褒めの言葉を頂く機会も増え、学校への信頼も日々高まっている。

6 おわりに

今後も学校安全に、全教職員・全生徒で取り組んでいく。「安全・安心に！」