

平成20年度「高校交通教育の実践」指定校事業報告書

学校名	千葉県立柏の葉高等学校
校長名	柴田 淳
所在地	〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-1 TEL 04-7132-7521 FAX 04-7133-2435

1. 本校の通学事情

本校は平成19年度に、旧柏西高校・柏北高校が統合してできた新しい高校であり、現在の3年生は移行期学年で、2校の入学生が混在している。最近では、平成17年に開通したつくばエクスプレスの利用を前提とした入学生が増加し、自転車を利用する通学生は減少傾向にあるものの、全校生徒の67.2%が通学に自転車を利用している（表1）。

表1 学年別通学状況

通学手段	電車	○	○	○	○					計
	バス	○	○			○	○			
	自転車	○		○		○		○		
1年	31	34	55	54	3	11	56	1	245	
2年	26	19	58	49	2	6	85	0	245	
3年	6	13	59	42	3	6	99	1	229	
全学年	63	66	172	145	8	23	240	2	719	

2. 実施状況

(1) 教科・科目・ホームルーム活動・学校行事等を活用した交通教育の実践

ア 講演会形式による交通安全教室(5月15日(木))

石井征之先生(千葉県交通安全教育推進委員)をお招きし、全校生徒を対象に講演会を実施した(図1)。自転車は「軽車両」に分類され、四輪車や二輪車と同じ「車両」の1つであること、事故を起こせば加害者(第1当事者)になって損害賠償を求められること、自転車に関する交通法規及び違反した場合の罰則などについて、生徒の知的理解を深めた。



図1 交通安全教室

イ 自転車整備状況点検(5月16日(金)、10月2日(木)、2月19日(木))

各ホームルーム担任が中心となって、通学用自転車の整備状況を点検し、不良箇所の改善を指導した(図2)。点検簿は自転車通学の登録票を兼ねており、年間の点検指導状況の一覧表として活用することが可能である。



図2 自転車整備状況点検

ウ 1 学年集会による一斉指導（7月15日（火））

一時停止標識は自転車にも適用される規制標識であるが、これを理解していない、または無視して事故を起こすのではないかという仮説のもと、集会での一斉指導を展開した（図3）。一時停止標識の重要性について理解させるため、一時停止が守られない理由等について考えさせ、交差点に飛び出すことの危険性を明確にさせた。生徒のワークシートや感想から、「理解」していても標識が目に入っていないことが課題であると分析した。



図3 集会による一斉指導

エ 通学路の危険箇所マップづくり（10月16日（木））

通学路でのいわゆる「ヒヤリハット体験」等をもとに、第1学年の各ホームルームで危険箇所マップを作成し、作業をおして安全な通学態度を身に付けさせたいと考えた（図4）。生徒は互いに協力し合いながら作業し、立場や状況の異なる場合にも一定の理解を示すことができていた。また、関心を持ち、まじめな態度でマップ制作に取り組んでいた。しかし、整備された周辺道路事情に安心しきっており、「周りには危ない所などない」という声も聞かれた。危険が潜んでいることに気付いたり、状況からそれを予測したりする力が足りないことに課題があると考えられた。



図4 危険箇所マップづくり

オ 保護者会との協力による交差点指導（11月）

本校周辺の2箇所の交差点に職員と保護者会役員を配置し、登校中の生徒に声掛け指導を実施した。図5に示すA交差点は幅員の広いT字路で、登校時間帯の車両通行量が多い。また、B交差点はやや見通しの悪い十字路である。これらの交差点付近で、車列脇のすり抜けや、信号の変わる間際の交差点進入等の自転車危険走行についての注意喚起を行った。

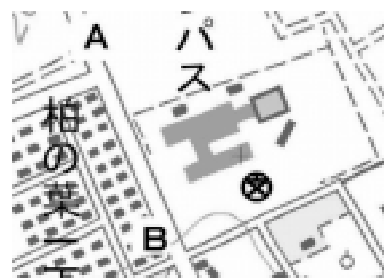


図5 本校周辺地図
<http://portal.cyberjapan.jp>

（2）アンケート調査の実施・分析

ア 調査内容等

1、2学期末（7月17日（木）、12月19日（金））に、第1学年の全生徒を対象として啓発と実態把握を兼ねた自己評価アンケートを実施した。設問は次のとおりである。

- ①あなたは登下校中に、主として自転車を利用しますか。
- ②学期中、通学途中で「ヒヤッ」とした経験、「危ない」と感じた経験はありますか。
- ③（①で「ある」と答えた人について）登校中、それはどの程度の頻度ですか。
- ④（②で「ある」と答えた人について）下校中、それはどの程度の頻度ですか。
- ⑤（②で「ある」と答えた人について）危険の原因は何だと思えますか（複数回答可）。
- ⑥（②で「ない・ほとんどない」と答えた人について）それはなぜだと思えますか（複数回答可）。
- ⑦学期中、事故を経験しましたか。
- ⑧（⑦で「経験した」と答えた人について）事故の相手を教えてください（複数回答可）。

⑨ (⑦で「経験した」と答えた人について) その事故を警察や学校に届け出ましたか。

⑩学期中の登下校の状況を振り返って、交通ルールを守ることができたと感じますか。

イ 調査結果

以下に2学期末の調査結果を示す。表中の割合は全回答者数に占める各系列の数値、前回比は1学期末調査結果との比較である。

①あなたは登下校中に、主として自転車を利用しますか。

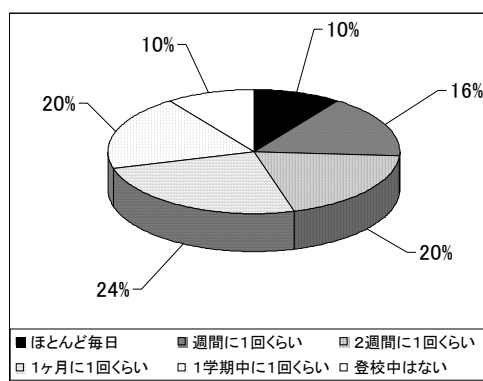
系列	割合	前回比
利用する	51.2%	3.3%
利用しない	48.8%	-3.3%
計	100.0%	

②学期中、通学途中で「ヒヤッ」とした経験、「危ない!!」と感じた経験はありますか。

系列	割合	前回比
ある	44.0%	10.3%
ない	56.0%	-9.3%
無回答	0.0%	0.0%
計	100.0%	

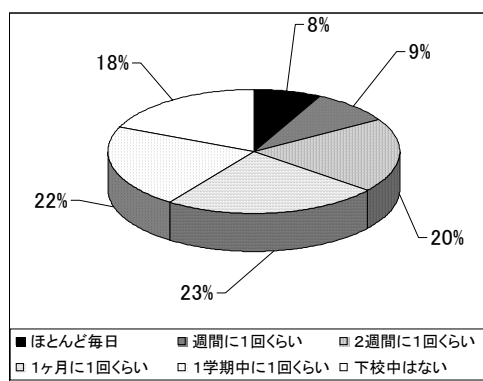
③(②で「ある」と答えた人について)登校中、それはどの程度の頻度ですか。

系列	割合	前回比
ほとんど毎日	9.8%	-1.6%
週間に1回くらい	16.3%	-6.5%
2週間に1回くらい	19.6%	-2.0%
1ヶ月に1回くらい	25.0%	4.7%
1学期中に1回くらい	19.6%	5.6%
登校中はない	9.8%	-0.3%
計	100.0%	



④(②で「ある」と答えた人について)下校中、それはどの程度の頻度ですか。

系列	割合	前回比
ほとんど毎日	7.6%	-1.3%
週間に1回くらい	8.7%	-11.6%
2週間に1回くらい	19.6%	4.4%
1ヶ月に1回くらい	23.9%	-1.4%
1学期中に1回くらい	21.7%	6.5%
下校中はない	18.5%	3.3%
計	100.0%	



⑤(②で「ある」と答えた人について)危険の原因は何だと思えますか(複数回答可)。

系列	割合	前回比
相手側の違反行為	25.6%	0.4%
一時不停止・安全確認不足	23.3%	1.6%
飛び出し	13.2%	-3.9%
前方不注意	9.3%	-3.3%
傘差し運転	6.2%	4.4%
スピードの出しすぎ	10.9%	2.7%
並列走行	2.3%	-3.1%
自転車右側通行	0.8%	-0.1%
自転車の整備不足	2.3%	0.5%
その他	6.2%	0.8%
計	100.0%	

「その他」の回答

音楽を聴いていた

ぼーっとしていた

段差から降りた など

⑥(②で「ない・ほとんどない」と答えた人について)それはなぜだと思えますか(複数回答可)。

系列	割合	前回比
気を抜かないから	15.3%	4.8%
時間にゆとりをもつから	16.7%	-2.4%
周囲に気を配るから	25.3%	-2.2%
危険な場合は停止するから	17.3%	-8.1%
交通法規を守るから	16.0%	4.4%
その他	9.3%	3.5%
計	100.0%	

「その他」の回答

危ない場所がない

友達がいる

自転車を使わない など

⑦学期中、事故を経験しましたか。

系列	割合	前回比
登校中に経験した	4.8%	2.1%
下校中に経験した	1.4%	-0.3%
ない	91.4%	-4.2%
無回答	2.4%	-1.6%
計	100.0%	

⑧(⑦で「経験した」と答えた人について)事故の相手を教えてください(複数回答可)。

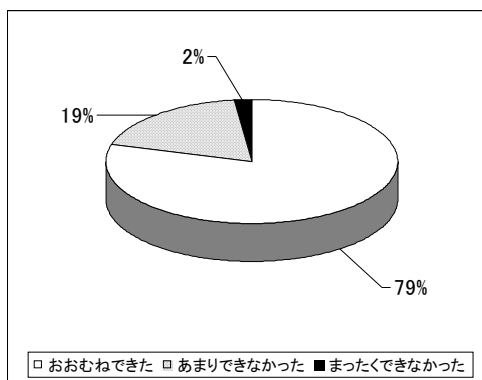
系列	回答数	前回比
車	6	1
自転車	1	0
バイク	0	0
歩行者	4	3
外壁など	1	-2
その他	1	1
計	13	3

⑨(⑦で「経験した」と答えた人について)その事故を警察や学校に届け出ましたか。

系列	回答数	前回比
届けた	3	1
届けなかった	10	2
計	13	3

⑩学期中の登下校の状況を振り返って、交通ルールを守ることができたと感じますか。

系列	割合	前回比
おおむねできた	78.0%	6.2%
あまりできなかった	18.2%	-1.9%
まったくできなかった	1.9%	-2.4%
無回答	1.9%	-1.9%
計	100.0%	



ウ 調査結果の考察

(ア) 在籍者の概ね3人に1人が、1学期中に危険を感じたことがあると回答しており、これは2学期においても変わらなかった。こうした体験があるにも関わらず、2学期のマップ作りに際して「危ない場所がない」と言っている生徒が多いところから、体験が原因と共に適正に分析されていないのではないかと考えられる。

(イ) 登校時ほど危険体験は頻繁になる傾向があり、その傾向は1学期よりも2学期の方が顕著である。これは、学校に慣れるにつれて登校に時間的なゆとりをもたなくなるからと思われる。また、危険体験頻度を登校時と下校時でクロス集計してみたところ、体験頻度はほぼ同程度であることがわかった(表2)。このことから、自己評価されているヒヤリハット体験は、通学経路、交通環境、個人の安全意識及び自転車の運転方法等、個々に異なる事情に主たる要因があるのであって、交通量の増える時間帯だからとか、天候の悪い日だからといったような、普遍的な条件によるものではないと考えられる。

なお、登校時、下校時ともに、2学期調査の方がわずかながら頻度が少なくなっており、経験的に危険回避を学習している様子が見える。

表2 危険体験頻度の登校時と下校時のクロス集計

ほとんど毎日(1) 週に1回(2) 2週に1回(3) 月に1回(4) 学期に1回(5) なし(6)

下校時 \ 登校時	1	2	3	4	5	6
1	7	2				
2		12	3	3		
3		2	8	4	1	2
4				13	1	2
5					4	7
6			1		6	1

(ウ) 危険の要因は概ね自

分にあると認識されている。「相手側に責任がある」と一方的・自己中心的な分析をしていないことは良いことで、安全意識を高めれば成果が期待できると考えられる。

反面、事故は自分の責任であり、明らかにすれば自分が責められるとの発想から、軽微な事故を隠してしまうことも考えられる。事実、登下校中の事故、特に対車の事故を報告しなかったとする回答が多く、事故を予防する指導とともに、しっかりした事故対応に関する指導も重要な課題であると考えられる。

(エ) 2学期末調査では8割の生徒が交通ルールを守れたと自己評価しており、1学期末調査に比べ6.2ポイントの上昇がみられた。十分な有意差があるかどうか、判断の難しいところではあるが、指導の成果であると評価したい。

3.まとめ

- (1) 交通ルールを理解は進んでいるが、危険を認知・分析・予測する力の不足に課題がある。いわゆる「頭ではわかっているが」ということで、体験的な教育プログラムの必要性を示唆していると思われる。
- (2) 生徒の自己評価に十分な信憑性があると仮定すれば、地道な安全意識の向上、自転車の運転方法等に関する指導には一定の成果が期待できる。指導を形骸化させることなく、年間計画に位置付けて計画的に実施することが必要である。
- (3) 予防の観点に偏ることなく、事故対応に関する指導も重要な課題として認識しなければならない。事故の当事者となった場合、事故を目撃した場合にどのように行動するかについて、シミュレーション的な教材の活用が効果的と考えられる。