

# 自転車交通安全教育の充実化に向けた調査研究

## 報告書

令和8年3月

社会システム株式会社



## はじめに

本報告書は、警察庁交通局交通企画課の委託を受け、「自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究」の結果をまとめたものです。

本調査研究を進めるに当たり、研究の趣旨に賛同して各種調査にご協力いただいた方々を始め、実証プログラム等に参加していただいた方々に対し、厚く御礼申し上げます。

令和8年3月  
社会システム株式会社



## 目 次

---

第1 調査研究の概要.....	1
1 調査研究の目的.....	1
2 調査研究委員会の設置.....	2
3 調査研究委員会の開催等.....	3
(1) 第1回委員会（令和7年5月22日）.....	3
(2) 第2回委員会（令和7年6月30日）.....	3
(3) 第3回委員会（令和7年9月4日）.....	3
(4) 第4回委員会（令和7年10月23日）.....	3
(5) 第5回委員会（令和8年2月24日）.....	3
第2 小学生向けの教育プログラムに関する実証.....	4
1 実証実施の概要.....	4
(1) 実施の経緯.....	4
(2) 教育プログラムの対象.....	4
(3) 教育プログラムの焦点.....	4
2 新たな教育プログラムの検討.....	5
(1) 対象とする小学生の特性等の整理.....	5
(2) 対象とする小学生に対して教育すべき内容の整理.....	6
(3) 教育プログラムの目標設定.....	7
(4) 教育プログラムの内容.....	8
(5) 教育用教材及び教師用解説書.....	9
3 教育プログラムの実証.....	20
(1) 実施協力校及び実施日.....	20
(2) 座学の実施方法.....	20
(3) 実技の実施方法.....	22
(4) 実技の実施結果（座学での教育内容の実践）.....	26
4 効果測定の実施方法.....	28
(1) 効果測定の目的.....	28
(2) 測定方法.....	28
5 教育プログラムの実証結果.....	32
(1) 反応レベルの測定結果.....	32
(2) 行動レベルの測定結果.....	36
6 児童の感想（6年生）.....	51
7 教師に対する聞き取り調査.....	52
(1) 座学（教室での授業）について.....	52
(2) 実技（体育館での授業）について.....	54

第3	スケアード・ストレイト方式による交通安全教育に関する調査.....	56
1	調査実施の経緯.....	56
2	文献調査.....	56
	(1) スケアード・ストレイトの由来及びその効果.....	56
	(2) 脅威アピールの実践的示唆.....	57
	(3) 脅威アピールの倫理的課題.....	59
	(4) 文献調査に関するまとめ.....	61
3	教師に対するアンケート調査.....	62
	(1) 教師に対するアンケート調査の構成.....	62
	(2) SS方式による交通安全教室実施校の教師に対するアンケート調査... ..	63
	(3) 全国学校安全教育研究会に参画する教師に対するアンケート調査... ..	85
	(4) 教師に対するアンケート調査のまとめ.....	95
第4	まとめ.....	97
1	小学生向け教育プログラムに関する実証結果のまとめ.....	97
2	SS方式による交通安全教育の実施に関するまとめ.....	97

## 第1 調査研究の概要

### 1 調査研究の目的

自転車乗車中の死亡・重傷事故件数のうち、約4分の3のケースでは自転車側に安全運転義務違反等の法令違反があるとされており、小・中学生、高校生の自転車関連死亡・重傷事故でも、約8割に安全不確認や一時不停止等の法令違反が見られる。

自転車の乗車に際しては、基本ルールである「自転車安全利用五則」の遵守が求められるが、運転免許が不要である自転車利用者に対しては、体系的な教育の仕組みが十分に設けられておらず、各個人の交通ルールに関する知識等に相当な差が生じているものと考えられる。現状でも、小学校等の教育機関で交通安全教育が実施されているものの、教育の実施主体によりその内容が異なるといった問題も指摘されているが、昨今では、国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴う通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっており、自転車の交通安全教育の重要性が増しているところ、警察や学校のみで交通安全教育を十分に行っていくことは困難な状況である。

このような状況下、令和6年改正道路交通法の法案審議や、「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」（以下「検討会」という。）では、「運転免許が必要となる自動車と異なり、自転車の利用者には体系的な教育の機会が設けられていない、教育の実施主体によってその内容が異なること等の問題がある」といった指摘がなされた。これに対し、官民連携を強化し、自転車の交通安全教育に係る今後の課題について議論するとともに、情報共有の場として「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」が設置され、自転車利用者のライフステージ別の安全教育に係るガイドライン策定、自転車の交通安全教育を実施する事業者を警察が公表する制度の構築、従来警察が行ってきた交通安全教育の内容の検証を踏まえた内容の充実・深化を図るべく検討が実施されている。

そこで、これまで警察が行ってきた自転車の交通安全教育の内容を見直し、より効果的な交通安全教育の実施に向けた手法の検討を行うため、交通心理学の専門家や交通安全教育実施者といった様々な有識者との検討を行い、実証実験等を通じたエビデンスを取得することを目的として、本調査研究を実施することとした。

## 2 調査研究委員会の設置

本調査研究の実施にあたり、調査研究委員会を設置した。

調査研究委員会は委員長以下 11 名で構成され、交通心理学、交通安全教育に精通した有識者が委員となった。また、内閣府、文部科学省、国土交通省、警視庁からもオブザーバーを招致した。

### <自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究委員会>

委員長	小川 和久	東北工業大学総合教育センター教授
委員	中野 友香子	警察庁科学警察研究所交通科学部 交通科学第二研究室
	吉田 長裕	大阪公立大学大学院工学研究科准教授
	赤間 裕美子	(一財)日本交通安全教育普及協会 教育推進室 推進委員
	高井 幸次郎	ブリヂストンサイクル株式会社 ブランド推進本部 本部長
	岸谷 雄輔	株式会社あさひ マーケティング部 ブランディング・販売企画セクション
	塩原 咲樹	全国共済農業協同組合連合会 全国本部 農業・地域活動支援部 地域貢献運営グループ (前任者)
	附柳 智子	全国共済農業協同組合連合会 全国本部 農業・地域活動支援部 地域貢献運営グループ
	山口 博行	平和橋自動車教習所 副管理者
	近藤 大督	京都自転車販売株式会社 営業本部 GreenPark 事業部長
	西川 弘樹	大阪府教育庁教育振興室保健体育課 保健・給食グループ指導主事
	遠藤 まさ子	自転車の安全利用促進委員会
オブザーバー	麦倉 洋之	内閣府政策統括官(共生・共助担当)付 交通安全企画第2担当参事官補佐
	合田 遼	文部科学省総合教育政策局 男女共同参画共生社会学習・安全課 安全教育推進室 室長補佐
	内田 修平	国土交通省道路局 参事官(自転車活用推進)付 課長補佐 (前任者)
	太田 峰誉	国土交通省道路局 参事官(自転車活用推進)付 課長補佐
	工藤 忠雄	警視庁交通部 交通総務課 管理官

### **3 調査研究委員会の開催等**

#### **(1) 第1回委員会（令和7年5月22日）**

本調査研究委員会設置の経緯・目的及び官民連携協議会での議論の要旨に関して報告した後、

- 調査研究の内容
- 教育プログラムの概要（教育内容、教育の実施方法、実証プログラムシナリオ）
- 効果測定の手法等について討議を行なった。

#### **(2) 第2回委員会（令和7年6月30日）**

官民連携協議会での議論の要旨、前回委員会での議事の要旨に関して報告した後、

- 実証プログラムの概要
  - 3年生向け教育プログラム（案）
  - 6年生向け教育プログラム（案）
  - 効果測定の実施方法（案）
- 等について討議を行なった。

#### **(3) 第3回委員会（令和7年9月4日）**

- スケアード・ストレイト方式に関する文献整理
  - スケアード・ストレイト方式の実施に関するアンケート調査
  - スケアード・ストレイト方式実施校アンケート（案）
- 等について討議を行なったほか、実証プログラムの実施結果について報告した。

#### **(4) 第4回委員会（令和7年10月23日）**

官民連携協議会での議論の要旨に関して報告した後、

- 実証プログラムの分析・とりまとめ結果報告
  - スケアード・ストレイト方式の交通安全教育に関するアンケート調査結果
  - より効果的な交通安全教育の実施に向けた手法のとりまとめ
  - 自転車の交通安全教育ガイドラインへの反映
- 等について討議を行った。

#### **(5) 第5回委員会（令和8年2月24日）**

調査研究報告書（案）について検討・決定した。

## 第2 小学生向けの教育プログラムに関する実証

### 1 実証実施の概要

#### (1) 実施の経緯

既述のように、検討会では、「運転免許が必要となる自動車と異なり、自転車の利用者には体系的な教育の機会が十分に設けられていない、教育の実施主体によってその内容が異なる等の問題がある」といった指摘がなされているが、自転車の交通安全教育については、現状では効果的な教育手法に関するエビデンスが十分に蓄積されていないという課題がある。このことを踏まえ、新たな教育プログラムを検討した上で実証実験を行った。

#### (2) 教育プログラムの対象

教育プログラムは、未就学児から高齢者までの各ライフステージ別に策定することが望まれるが、本調査研究での教育プログラム検討時間が限られる中で、短期間で実証実験を行う必要があることから、公道での自転車利用機会が本格化する小学生を対象とし、小学校での授業の一環として教育プログラムの効果を実証することとした。

#### (3) 教育プログラムの焦点

新たな教育プログラムでは、「事故リスクが潜む道路交通環境に適応するための力を身に付け、将来的に、交通社会の一員としての責任を果たすことができるよう、自転車を運転する際に必要な資質・能力を習得すること」に焦点を当て、その内容等の検討を行った。

また、官民連携協議会で提示された「自転車の交通安全教育の全体像」では、交通社会の一員として「歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践のため、交通ルールや危険予測・回避について学ぶ中で、自分がどのような運転を行えば交通の円滑が保たれるかを検討・討論すること」、「他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践のため、交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことを他者へ教育や発表を行うこと」が必要であると整理されていることを踏まえ、新たな教育プログラムでは、交通事故の怖さや悲惨さの体験を通じた交通事故防止を目的とするのではなく、これらの点に焦点を当ててその内容等を検討した。

## 2 新たな教育プログラムの検討

### (1) 対象とする小学生の特性等の整理

小学生は低学年から高学年に成長するに従い、行動範囲の広がりや社会性の発達（道徳、責任、貢献等）を考慮する比重が大きくなる。このように、心身ともに成長が著しい小学生をどのように分類するかについては議論が分かれるところではあるが、本調査研究では官民連携協議会での分類に倣い、1年生から3年生、4年生から6年生に分類した。そのうえで、1年生から3年生と4年生から6年生の特性、自転車利用状況の特徴及び教え方の留意事項を下表のように整理した。

表2-2-1 小学生（1～3年生）の特性等

	小学生（1～3年生）
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1年生は車両を確認して横断する割合が低い</li> <li>・ 3年生まではハザード知覚能力が低い（危険物への知識及び注意力）</li> <li>・ 交差点等での飛び出しが多い</li> </ul>
自転車利用状況の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 親とともに公道を走行（親の後を追従して走行する）</li> <li>・ 歩行者等と通行空間を共有</li> </ul>
教え方の留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 難しい言葉を言い換える</li> <li>・ 興味を持たせるため、イラストや画像を利用する（ゲーム形式等）</li> <li>・ 自転車に乗り始めた早い時期に正しい乗り方を教育する</li> <li>・ 最低限身に付けなくてはならないものに限って反復・継続して教える（死角の概念を理解させ、「止まる」「見る」「確かめる」の習得・徹底）</li> </ul>

表2-2-2 小学生（4～6年生）の特性等

	小学生（4～6年生）
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転者の立場から自分がどう見えるか等、他者の視点で自分を見る能力が身に付いてくる</li> <li>・ 交通社会を構成する一員としての社会性（社会に対する貢献と責任）が身に付いてくる</li> </ul>
自転車利用状況の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一人又は友人と一緒に自転車に乗って出かける機会が増加</li> </ul>
教え方の留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 危険箇所を発見したり、危険箇所においてどのような行動を取ったりすることが安全であるかなどを自ら考えさせる</li> <li>・ 下学年に対して自転車の基本的な乗り方や交通ルールを教えさせる（コーチング）</li> <li>・ 自転車乗車時等は加害者になり得ることを教える（他者の存在を意識させた教育）</li> <li>・ 最低限身に付けなくてはならないものに限って反復・継続して教える（身の回りの危険箇所の把握、歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測と危険の回避）</li> </ul>

## (2) 対象とする小学生に対して教育すべき内容の整理

官民連携協議会の「自転車の交通安全教育の全体像」をもとに、1年生から3年生及び4年生から6年生に対して求められる教育内容を、「技能」「知識」「行動・態度」の3つに分類し、下表のように整理した。

表2-2-3 小学生に対して教育すべき内容

	小学生（1～3年生）	小学生（4～6年生）
技能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バランス能力の向上</li> <li>・ ブレーキのかけ方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公道における交通ルール等（安全確認や交通におけるコミュニケーションを含む。）に則った運転の実施</li> </ul>
知識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路交通法上の自転車の位置付け</li> <li>・ 車道の通行方法</li> <li>・ 歩道の通行方法</li> <li>・ 駐輪場所、駐輪方法</li> <li>・ 交差点の通行方法</li> <li>・ 信号機の信号等に従う義務</li> <li>・ 徐行すべき場所</li> <li>・ 指定場所における一時停止</li> <li>・ 右左折の方法</li> <li>・ 踏切の通行方法</li> <li>・ ヘルメットの着用</li> <li>・ ライトの点灯</li> <li>・ 点検整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路交通法上の自転車の位置付け</li> <li>・ 車道の通行方法</li> <li>・ 歩道の通行方法</li> <li>・ 横断歩行者の優先</li> <li>・ 並進の禁止</li> <li>・ 駐輪場所・駐輪方法</li> <li>・ 交差点の通行方法</li> <li>・ 信号機の信号等に従う義務</li> <li>・ 徐行すべき場所</li> <li>・ 指定場所における一時停止</li> <li>・ 右左折の方法</li> <li>・ 踏切の通行方法</li> <li>・ 二人乗り等の禁止</li> <li>・ 携帯電話使用等の禁止</li> <li>・ ヘルメットの着用</li> <li>・ ライトの点灯</li> <li>・ 点検整備</li> <li>・ 事故時の対応</li> </ul>
行動・態度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交差点における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底</li> <li>・ 歩行者保護の重要性の理解と実践</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身の回りの危険箇所の把握</li> <li>・ 歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測</li> <li>・ 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践</li> <li>・ 他の模範となる安全な運転を行うべきことの理解と実践</li> </ul>

### (3) 教育プログラムの目標設定

前段で整理した教育内容はいずれも重要なものではあるが、本調査研究では小学校での授業の一環として教育プログラムを実証することとしており、限られた授業時間内で全ての内容を取り上げることは現実的に困難である。そのため、1年生から3年生及び4年生から6年生の目標を改めて整理し、特に教育すべきポイントを絞り込んだうえで新たな教育プログラムを作成することとした。

下図のように、小学生の事故の7割は「出会い頭」で発生したもの（左右を確認せずに交差点に飛び出し）であり、見通しの制限された死角、複雑な交差点での状況把握、車の動きの予測といった「ハザード知覚が未熟」であるという小学生の特性を鑑みると、これらの点について学習の余地があるものと考えられる。この点を踏まえ、1年生から3年生は「「止まる」「見る」「確かめる」という安全確認の励行を徹底」すること、4年生から6年生は危険予測トレーニングを通じて、道路に潜む危険を予測し、回避する能力を身につけることが、事故を減少させるために重要であると考え、これを教育プログラムの目標に設定した。そのうえで、1年生から3年生は自転車で公道に出る前の準備段階であることから、手本を見ながら基礎知識を身に付けることが必要と位置付け、①自転車の技能向上、②自転車に乗る際の基本的な交通ルールの習得、③交通社会における他者への配慮の習慣付けの3点を、4年生から6年生は既に自転車で公道を走行しており、他の模範となる安全な運転を行うべきことを理解し実践することが必要と位置付け、①自転車に乗る際の交通ルールの習得、②道路における危険の理解、③車道通行を前提とした他の交通主体への配慮の習得」の3点を目標として設定した。

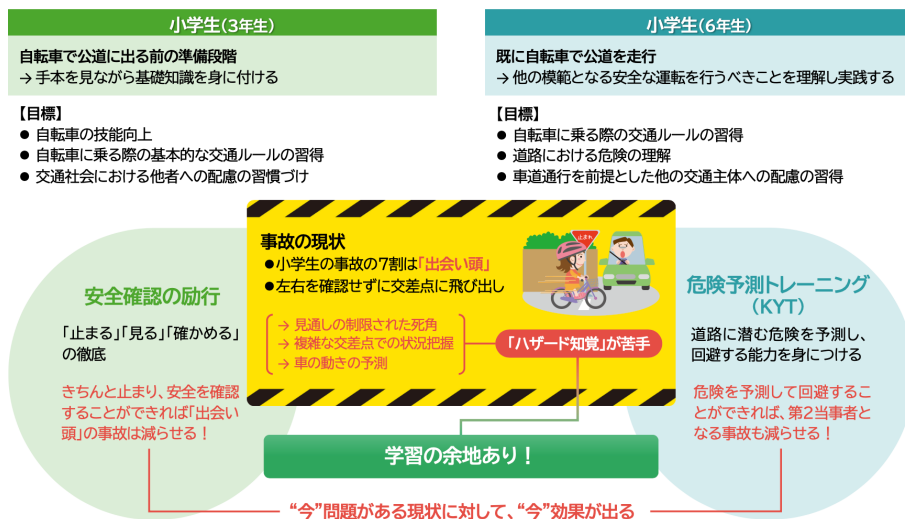


図 2-2-1 教育の目標及び教育すべき内容

#### (4) 教育プログラムの内容

##### ア 教育プログラムの項目

新たな教育プログラムは、1年生から3年生及び4年生から6年生に対して求められる教育内容として整理した項目(表2-2-3)の中から、設定した教育目標を達成するために必要な項目を選定して作成した。

なお、後述のように、教育プログラムの試行は3年生と6年生を対象に実施したことから、項目の選定に際してはこの点も加味している。

表2-2-4 教育プログラムに組み込んだ項目

	3年生	6年生
技能	・ブレーキのかけ方	
知識	・道路交通法上の自転車の位置づけ ・車道の通行方法 ・歩道の通行方法 ・交差点の通行方法 ・信号機の信号等に従う義務 ・指定場所における一時停止 ・ヘルメットの着用 ・整備点検	・道路交通法上の自転車の位置づけ ・車道の通行方法 ・歩道の通行方法 ・横断歩行者の優先 ・並進の禁止 ・交差点の通行方法 ・指定場所における一時停止 ・ヘルメットの着用 ・整備点検
行動・態度	・交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底	・歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測

##### イ 教育プログラムのポイント

###### (ア) 教育時間

小学校での授業の一環として実証を行うことから、座学及び実技をそれぞれ1コマ45分(計2コマ90分)で実施できる教育プログラムとした。

###### (イ) 地域特性の反映

実証を行う小学校の通学区域は、住宅密集地で道路が狭い、見通しの悪い丁字路や十字路が多い、歩道の幅が狭い、信号機の設置箇所が少ない、信号交差点に加え、道路幅の狭い変則十字路や丁字路で自転車の負傷事故が複数回発生しているという特徴があることから、これらの地域特性を踏まえ、歩道の通行方法では狭い歩道を、交差点の通行方法では信号機のない交差点の事例を取り上げたプログラムとした。なお、プログラムでは学校周辺の馴染みのある道路の写真を用いた。

#### **(ウ) 座学における発問の工夫**

3年生の座学は教師による講義形式としたが、児童に発言させたり考えさせたりするため、講義の中で児童に問いかけたり対話するようにした。

#### **(エ) グループワークの実施**

座学は、自転車の交通ルール（知識）だけでなく、自転車を運転する際の行動・態度を学ぶ内容とし、特に6年生には、具体的な場面の写真を基に、どのような危険が予想されるかなどについて、グループワークによる議論をするプログラムとした。

#### **(オ) 座学で習得した内容の実技での実践**

3年生は、座学で「止まる」「見る」「確かめる」を習得させ、習得した内容を実技で実践することとした。

#### **(カ) 6年生から3年生に対する実技指導の実施**

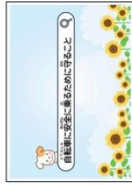
6年生は、座学で「危険予測と危険回避方法」を習得させ、実技で3年生に対して危険箇所や当該箇所を通行する際の注意点等について指導することで、自らの交通ルールに関する知識や技能を再確認することとした。

### **(5) 教育用教材及び教師用解説書**

対象が小学生であることから、以下の点に配慮して教材を作成した。

- ・ 親しみやすいものとなるよう、イラスト等を多用
- ・ 楽しみながら学習できるよう、ゲーム要素を付加
- ・ 興味を持って学習できるよう、学区内の馴染みがある（見たことがある）交差点等の写真を使用

なお、教材は事務局で作成したが、授業での教え方が教育効果に影響を与えることから、発問の仕方や指導のポイントを記載した教師用解説書も作成し、教師用解説書に基づいて授業を担当する教師に対し、事前にレクチャーする機会を設けた。



# 3年生用教材(教師用解説書)


本時の目標:公道に出るための最低限の知識として、「止まる」「見る」「確かめる」を徹底して身につける

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
15分	<p>1 交通安全教室で習った自転車の点検のポイント、「ブタはしゃべる」を想起する。</p> <p>◎自転車で乗る前に確認することを思い出しながら、2つの絵を見て違うところを探してみよう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメットが帽子になっている</li> <li>・ブレーキが付いていない</li> <li>・サドルの高さが違う(足の形が違う)</li> </ul> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>右側のイラストの違い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメットが帽子になっている</li> <li>・ブレーキが付いていない</li> <li>・ハンドルがねじれている</li> <li>・ベルがついていない</li> <li>・ライトがついていない</li> <li>・サドルの位置が高い(足が届かない)</li> <li>・タイヤの空気が抜けている</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全のため、自転車に乗るときはヘルメットを必ずかぶることを伝える。</li> <li>・イラストを用いて整備点検のポイント「ブタはしゃべる」を理解させる。</li> <li>・「ブ:ブレーキが効くか」に関連し、かけ方(両手でかける)を伝える。</li> <li>・「しゃ:車体」では、サドルに座ったときに転倒しないよう、両足が地面に着く状態で乗ることを伝える。</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 45%;"> <p>2つの絵を見てちがうところをさがそう!</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 45%;"> <p>ちがうところは見つけたかな?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメットは頭のすき間が空く!</li> <li>・ブレーキがちゃんと踏めるか確認しよう!</li> <li>・サドルがちゃんと足が届くか確認しよう!</li> <li>・ライトがちゃんと点滅しているか確認しよう!</li> <li>・ベルがちゃんと鳴っているか確認しよう!</li> <li>・タイヤの空気がちゃんと入っているか確認しよう!</li> </ul> </div> </div>

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
5分	<p>2 自転車は道路のどこを走るかを考える。</p> <p>◎自転車に乗るときは道路のどこを走るのが正しいかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・左側</li> <li>・右側</li> </ul>	<p>イラストを用いて、歩道のない道路での走行方法を理解させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校周辺に多く存在する「生活道路」での自転車の走り方を理解させる。</li> <li>・自転車は「クルマ」の間であり、左側を通行することを伝える。</li> <li>・児童が理解できるようであれば、自転車がルールを守らず左側や右側を勝手に走行すると、衝突する危険があることを伝える。</li> </ul> <p>【解説】            自転車は道路交通法上軽車両のため、車道が原則。ただし、13歳未満、70歳以上は歩道通行可。</p>	 

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
5分	<p>◎3 歩道走行時に歩行者がいたとき、どうするか考える。</p> <p>◎自転車で歩道を走ってもいいのかな？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いいと思う</li> <li>・ダメだと思う</li> </ul> <p>◎歩行者が前にいるけど、みんなならどのように走るかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベルを鳴らす</li> <li>・ゆっくり追い抜く</li> <li>・後ろからそろそろついていく</li> </ul>	<p>・イラストを用いて、自転車はクルマの仲間だが、小学生は歩道を走ってもよいということを伝える。</p> <p>・イラストを用いて、歩道走行時に歩行者がいた場合の走行方法を理解させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は「車道が原則、歩道は例外」だが、細かな例外を児童に理解させることは難しいため、「歩道を走ってもよい」と伝える。</li> </ul> <p><b>【解説】</b>            自転車は道路交通法上、軽車両のため、車道が原則。ただし、13歳未満、70歳以上は歩道通行可。</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>自転車で歩道を走ってもいいのかな？</p>  <p>自転車はクルマの仲間。だから、道端を走るのと同じだけど、小学生は歩道を走ってもいいよ。</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: right;"> <p>歩道を走るときは、歩行者が優先。</p> <p>「早くはなれるスピード」で走って、歩行者がいないときは自転車を走らせてもらう！</p> </div> </div>

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
5分	<p>4 交差点(丁字路)で危険なこと、確認するところを考える。</p> <p>◎写真の交差点では、どこで止まって安全確認をしないといけないかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「止まれ」の標識</li> <li>・「止まれ」の標示</li> </ul> <p>◎止まったら、どのように安全確認をするかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車が曲がってこないか見る</li> <li>・自転車が見えてこないか見る</li> </ul> <p>◎学校の周りでは、どこに交差点があるかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機のあるところ</li> <li>・「止まれ」の標識があるところ</li> </ul>	<p>・十小の周りの写真を用いて、交差点(丁字路)での安全確認の方法(止まる、見る、確かめる)を理解させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点には標識や標示があることを理解させる。</li> <li>・一時停止の標識、標示(停止線)では必ず止まることを理解させる。</li> <li>・安全確認の際は、歩行者、自転車、車両などの他の交通主体の存在や動きを見ることを理解させる。</li> <li>・見るときは頭を振るだけでなく、しっかりと対象を見ることを理解させる。</li> </ul> <p>【解説】 信号機や一時停止標識のあるところだけでなく、道が交わる場所は全て交差点。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校の周辺には多くの交差点があることを理解させる。</li> <li>・信号や標識が設置されていないくても、2つ以上の道路が交わる場所は交差点であることを理解させる。</li> </ul>	

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
10分	<p>◎ 5 交差点(十字路)で危険なこと、確認するところを考える。</p> <p>◎ 写真の道を左に曲がるとき、どのような危険が起きるか、どうすれば安全に走ることができるか考えてみよう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・かけから車が出てくるかもしれない</li> <li>・横断歩道を渡る人がいるかもしれない</li> </ul>	<p>・学区内の写真を用いて、交差点(十字路)での安全確認の方法(止まる、見る、確かめる)を理解させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「止まれ」の標識や標示には必ず従うことを意識づけさせる。</li> <li>・特に、写真のように停止線の位置では交差点内がよく見通せない場合は、一時停止した後さらに交差点内が見える位置でも止まって安全確認する必要があることを理解させる。</li> </ul>	
	<p>◎ 安全に走るための合言葉、「止まる」「見る」「確かめる」を覚えよう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「止まる、見る、確かめる」を反復して理解させる。</li> <li>・なぜ止まるのか、何をみるのか、どうやって確かめるかを改めて理解させる。</li> </ul>	

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
2分	<p>6 (標識、標示のない)交差点の走り方を考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎交差点をまっすぐ進むとき、前の車はどうしようとしているかな。</li> <li>・左に曲がろうとしている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からは自転車が見えていないかもしれないので、自転車側も注意しなければいけないことを理解させる。</li> <li>・交差点では左折車の巻き込みに注意しなければいけないことを理解させる。</li> </ul>	
3分	<p>7 (信号機のある)交差点での走り方を考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎この交差点はさっきの交差点と違うね。何が違うかな。</li> <li>・信号機がある</li> <li>◎信号機がある交差点ではどのように走るかな。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道を走行することを前提に、信号交差点では歩行者用信号に従うことを理解させる。</li> </ul> <p>【解説】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「歩行者 自転車専用」の表示がない場合、本来は車両用信号に従う必要があるが、3年生は歩道走行のため、歩道走行を前提として歩行者信号の説明に絞る。</li> <li>・青信号点滅時は進みを開始しないこと、横断歩道を渡る時は自転車を押しして渡ることも伝える。</li> </ul>	

図 2-2-2 3年生用教材の教師用解説書



## 6年生用教材(教師用解説書)

本時の目標: 道路に潜む危険を予測し、回避する能力を身につける

時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
2分	<b>1 交通ルールを復習する①</b> ◎歩道を走るとき、前に歩いている人がいたらベルで知らせる？ ・ベルを鳴らして自分の存在を知らせる ・ゆっくり追い抜く ・後ろからそろそろついていく	・イラストを用いて、歩道は歩行者優先であることを理解させる。 ・自転車は「クルマ」の仲間、車道走行が原則。歩道走行は例外であることを伝える。 <b>【解説】</b> 自転車は道路交通法上軽車両のため、車道が原則。ただし、13歳未満、70歳以上は歩道通行可。	<p>歩道を歩いている人に、ベルで知らせる？</p> <p>◎ 覚えておきな？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は歩道の歩行者優先。歩道は例外として歩道が基本。</li> <li>自転車は歩道の歩行者優先。歩道は例外として歩道が基本。</li> </ul>
2分	<b>2 交通ルールを復習する②</b> ◎横断歩道を渡ろうとしている人がいたらベルで知らせる？ ・急いで通り過ぎる ・ベルを鳴らして自分の存在を知らせる ・歩行者が横断歩道を渡り終わるのを待つ	・イラストを用いて、横断歩道を渡ろうとしている人がいるときは、一時停止しなければならぬことを理解させる。 ・信号機のない横断歩道には標識が設置されていることを伝える。	<p>横断歩道を渡ろうとしている人に、ベルで知らせる？</p> <p>◎ 覚えておきな？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>信号機のない横断歩道を渡ろうとしている人がいるときは、一時停止しないとダメだよ。</li> <li>信号機のない横断歩道には、標識が設置されている。</li> </ul>



時配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
10分	<p>5 見通しの悪い交差点の危険と安全に通るために気をつけることを考える②<b>グループワーク</b></p> <p>◎写真のような交差点を左に曲がるとき、どのような危険が予測されるかな？どうすれば安全に走ることができるかな？グループで話し合ってみよう。</p>	<p>・身近な場所の写真を用いて、見通しの悪い交差点(丁字路)で予測される危険と安全な走行方法について、グループで話し合いをさせる。</p> <p>・話し合った結果を、グループごとに発表させ、全員で結果を共有する。</p>	
10分	<p>6 駐車両の側方通過時の危険と安全に通るために気をつけることを考える③</p> <p><b>グループワーク</b></p> <p>◎写真のような道路を走っているとき、前に車が止まっているけど、どのような危険が予測されるかな？どうすれば安全に走ることができかな？グループで話し合ってみよう。</p>	<p>・身近な場所の写真を用いて、駐車両の側方通過時に予測される危険と安全な走行方法について、グループで話し合いをさせる。</p> <p>・話し合った結果を、グループごとに発表させ、全員で結果を共有する。</p>	



### 3 教育プログラムの実証

#### (1) 実施協力校及び実施日

教育プログラムの実証は東京都内の小学校1校の協力を得て、3年生及び6年生を対象に実施した。教育プログラムのうち座学は各学年のクラス別で実施、実技は各学年1クラスずつの組み合わせで3年生及び6年生合同で実施した。

- ・ 実施日：令和7年7月17日（木）
- ・ 参加者：3年生82名、6年生72名
- ・ 担当者：教師（座学担当）及び自転車メーカー（実技担当）

表2-3-1 実証時の時間割

		1組	2組	3組
1時限目	8:45～9:30	座学（各教室）		
2時限目	9:35～10:20	実技（体育館）	座学（各教室）	
3時限目	10:40～11:25		実技（体育館）	座学（各教室）
4時限目	11:30～12:15			実技（体育館）

#### (2) 座学の実施方法

##### ア 3年生の座学実施方法

3年生の座学ではグループワークは実施しなかった。ただし、教師から一方的に情報を伝えるだけでは「児童の主体的な学び」にはつながらないため、教師からの問いかけに対して児童が発表する形式での実施とし、双方向型教育となるようにした。



図2-3-1 3年生の座学実施の様子

## イ 6年生の座学実施方法

6年生の座学では、前半は自転車利用時の知識を問う設問について自らが考えさせ、その結果を挙手により発表させた。また、後半はグループワークを実施し、提示した交差点の写真を見ながら危険予測及び危険回避方法について話し合わせ、その結果を発表させた。

なお、2コマ目の実技では正しいブレーキのかけ方、交差点通行時等の確認方法を3年生に対して教える役割を担うことから、代表児童が教え方のロールプレイを行い、全員で教え方のポイントを学んだ。



図2-3-2 6年生の座学実施の様子

## ウ ワークシートの使用

思考の可視化と整理、自己理解の深化、学習内容の定着を図る上では、ワークシートの使用が有用であるため、授業では教材のスライドを投影するだけでなく、自ら考えさせたい内容については3年生、6年生ともにプリントを配付して記入させた。



図2-3-3 座学でワークシートに記入をしている様子

### **(3) 実技の実施方法**

#### **ア コースの設定**

天候に左右されず実施することが可能であることから、実技は体育館で実施した。教育プログラムでは、3年生に対して「止まる」「見る」「確かめる」の励行・徹底を目指していること、また、地域特性を踏まえて教育プログラムを作成していることから、これらを念頭に実技のコースを設定した。よって、コースには以下の場面を組み込んでいる。

また、座学で学んだ内容が実技で実践できていたかを確認する目的で、各場面についてチェック項目を設け、事務局の係員が目視により3段階で評価した。

#### **(ア) 一時停止（場面1）**

何よりもまず確実に止まれることが重要であるとの観点から、「場面1」では一時停止標識を設定し、停止線の手前で止まることの重要性、両手でしっかりブレーキをかけることの重要性を学ばせることとした。

この場面でのチェック項目は、

- ・ 周囲の安全を確認してから発車したか？
- ・ 停止線の手前で止まれたか？
- ・ 両手でしっかりブレーキをかけたか？

の3項目である。

#### **(イ) 見通しの悪い交差点の通行（場面2）**

調査実施協力校の学区に多く見られる見通しの悪い交差点として、「場面2」では丁字路を横した交差点を設定した。「場面1」と同様、停止線の手前での停止、両手でしっかりブレーキをかけることの重要性を学ばせると同時に、交差点に出る前に右方向→左方向の順で車両や歩行者が接近していないことを確認した後、再度右方向の確認を行って交差点に進入することの重要性を学ばせることとした。

この場面でのチェック項目は、

- ・ 停止線の手前で止まれたか？
- ・ 両手でしっかりブレーキをかけたか？
- ・ 右を見て左を見て、再度右を見てから曲がれたか？

の3項目である。

#### **(ウ) 障害物の側方通過（場面3）**

道路上の駐停車車両等の障害物を避けて通行する場合を想定し、

「場面3」を設定した。「場面3」では、障害物の後方から他の車両が接近している可能性があること、障害物が車両の場合は突然ドアが開く可能性があること、障害物の前方から飛び出しの可能性があること等、危険を予測することの重要性を学ばせることとした。

この場面でのチェック項目は、

- ・ 障害物の手前で後ろを確認したか？
- ・ 障害物の横を注意しながら進んだか？
- ・ 前方の飛び出しに注意して進んだか？

の3項目である。



図2-3-4 体育館に実際に設定したコース（全体俯瞰）

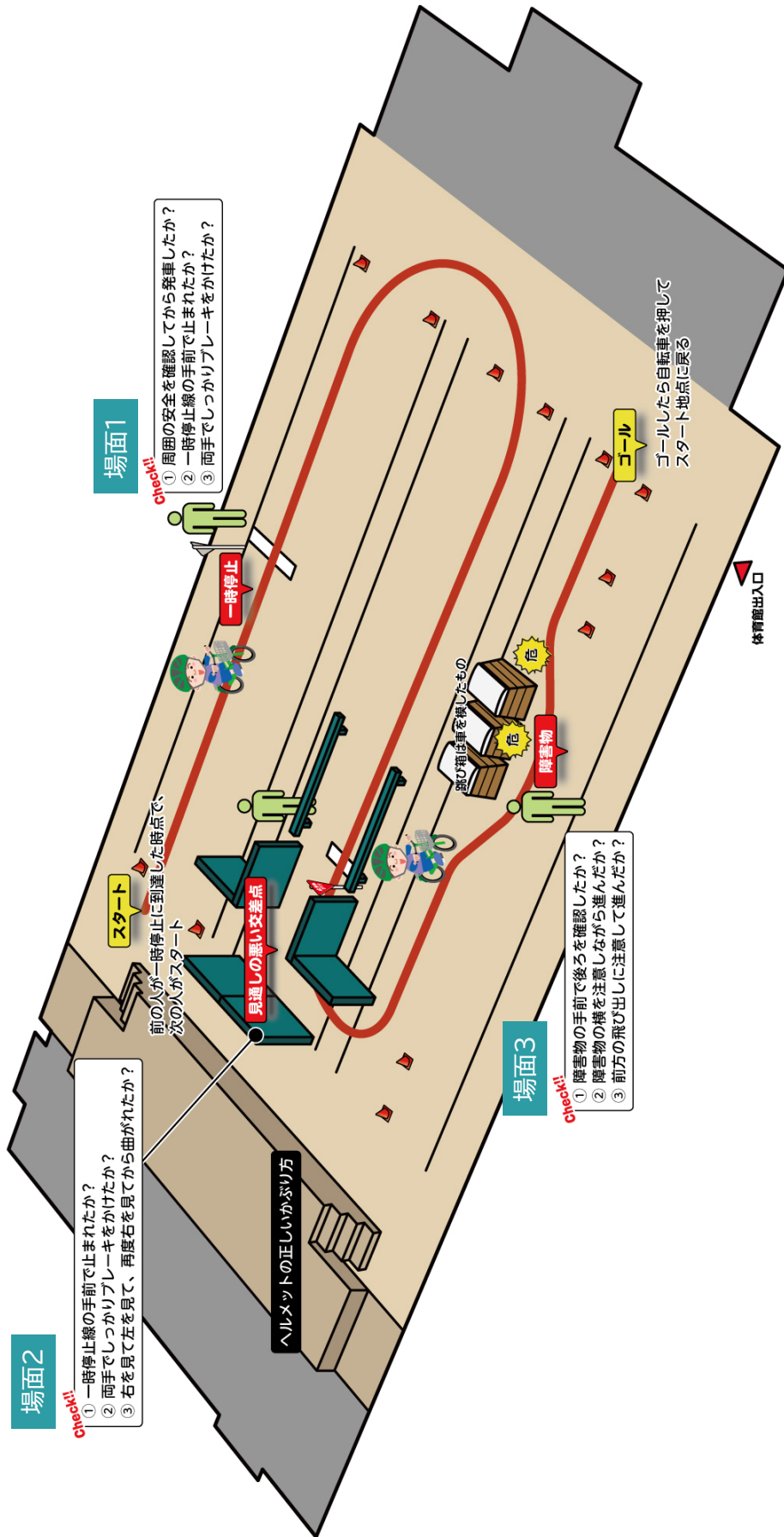


図 2-3-5 設定した実技コース

## イ 使用した自転車

実技で自転車に乗車する3年生は運転技能の個人差が大きく、この状態で自転車に乗車すると、自転車の操作に気を取られ、「止まる」「見る」「確かめる」が十分に習得できない児童が出てくる可能性があることに加え、体育館という限られたスペースでの実施となることから、ペダルを取り外した状態の自転車を使用し、足で地面を蹴って進ませることとした。

## ウ 実施の流れ

### ● 3年生

自転車に乗る前段として、ヘルメットの正しい被り方を指導した。指導は自転車メーカーの担当者によるもので、教師及び事務局の担当者が補助した（所要時間：約15分）。

### ● 6年生

3年生が正しいヘルメットの被り方の指導を受けている間に、コースの各場面における3年生への教え方（正しいブレーキのかけ方、交差点通行時等の確認方法及び教え方のポイント）を指導した。指導は自転車メーカーの担当者によるもので、6年生は担当者と一緒にコースを回り説明を受けた（所要時間：約15分）。

### ● 3年生及び6年生合同

3年生1名に対し、6年生2名1組のサポートで実技指導を行った。まず、6年生が自転車に乗車して実演走行を行う横を3年生が後について歩いて回り、正しいブレーキのかけ方、交差点通行時の確認方法等を3年生に教えた。その後、スタート地点に戻り、今度は3年生が自転車に乗車してコースを走行したが、その際に6年生2名が付き添い、指導した内容が実践できているか確認し、できていない場合はその場で再度指導（アドバイス）を行った（所要時間：約15分）。



図 2-3-6 3年生に対する6年生の指導の様子

#### (4) 実技の実施結果（座学での教育内容の実践）

##### ア 一時停止（場面1）

一時停止標識のある場所で、停止線手前で停止することについては全員が、ブレーキを両手でかけることについては82名中76名がしっかりと実践できた。

一方で、周囲の安全確認をせずに出発した児童（評価結果が△及び×）が82名中47名と、半数以上を占める結果だった。これは、設定した実技コースを交差点と見立てることができた児童が少なかったことが要因の一つではないかと考えられる。

表 2-3-2 一時停止（場面1）の測定結果

	①周囲の安全を確認してから発車したか？	②一時停止線の手前で止まれたか？	③両手でしっかりブレーキをかけたか？
○	35名	82名	76名
△	0名	0名	1名
×	47名	0名	5名

##### イ 見通しの悪い交差点の通行（場面2）

座学で学んだ内容であることから、一時停止線手前での停止については全員が、ブレーキを両手でかけることについては82名中77名が

しっかりと実践できた。交差点進入時の左右確認については座学で学んだ内容ではあるものの、理解が不十分だった児童（評価結果が△及び×）が82名中31名と4割弱を占める結果だった。これは座学でこの項目の学習にかかる時間が十分ではなかったことが要因の一つではないかと考えられる。

表 2-3-3 見通しの悪い交差点の通行（場面 2）の測定結果

	①一時停止線の手前で止まれたか？	②両手でしっかりブレーキをかけたか？	③右を見て左を見て、再度右を見てから曲がれたか？
○	82名	77名	51名
△	0名	3名	24名
×	0名	2名	7名

#### ウ 障害物の側方通過（場面 3）

座学では触れておらず、実技における6年生の実演で初出となったことから、障害物手前での後方確認は82名中40名、障害物側方通過時の注意は82名中24名、前方の飛び出しに対する注意については82名中48名が、理解が不十分（評価結果が△及び×）との評価だった。今回の実技では、障害物として跳び箱を設置し、これを車に見立てる設定としたが、跳び箱＝車という認識が十分にできていなかったこと、また、当該場面を座学で学んでいなかったことが要因の一つではないかと考えられる。

表 2-3-4 障害物の側方通過（場面 3）の測定結果

	①障害物の手前で後ろを確認したか？	②障害物の横を注意しながら進んだか？	③前方の飛び出しに注意して進んだか？
○	42名	58名	34名
△	11名	19名	35名
×	29名	5名	13名

## 4 効果測定の実施方法

### (1) 効果測定の目的

教育プログラムの実施効果を可視化するため、カークパトリックの4段階評価<sup>1</sup>を用いて効果測定を行った。これは、「反応」「学習」「行動」「結果」の4段階（レベル）で評価し、教育の効果を明確にしていく評価手法である。今回の実証では、「反応レベル」で教育プログラムのどの項目に興味・関心を持ったかを把握、「行動レベル」で交差点通行時の視点等を写真内に記入させることで間接的に把握した。また、「行動レベル」は教育プログラムの実施前後で測定し、これらを比較することで教育効果（危険予測・危険回避に基づく確認行動等）を確認することとした。

なお、実証した教育プログラムは設定した目標に対する単純な知識の定着を問うものではないことから、テスト等を通じて学習到達度を把握する「学習レベル」の測定は行わなかった。



図 2-4-1 効果測定 4 水準モデルのうち効果測定を行った項目<sup>2</sup>

### (2) 測定方法

「反応レベル」及び「行動レベル」は、以下の方法により測定した。

#### ア 反応レベル

教育プログラムのどの項目に興味・関心を持ったかを把握するため、「これから安全に自転車に乗れるようになるために役立ったと思う項目」を3つ選択させた。質問票は、各項目がどのような内容だったかを想起できるよう、教材のスライドもあわせて提示した。実証した教育プログラムの趣旨を踏まえると、興味・関心を持ってほしかったのは3年生及び6年生ともに後半の3項目である。

なお、測定のタイミングは教育プログラムの実施直後である。

<sup>1</sup> Evaluating Training Programs: The Four Levels (Donald L. Kirkpatrick (著))

<sup>2</sup> カークパトリックの4段階評価を踏まえ、事務局で作成






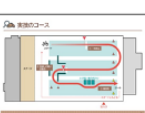
	<input type="checkbox"/> ブタはしゃべる（自転車 <small>じてんしゃ</small> の点けん <small>せい</small> ・整 <small>せい</small> び）
	<input type="checkbox"/> 道路での正しい走り方
	<input type="checkbox"/> 歩道での走り方
	<input type="checkbox"/> 交差点を通るときの安全かくにん・気をつけること
	<input type="checkbox"/> どこで止まる？何を見る？何をたしかめる？
	<input type="checkbox"/> <small>じてんしゃ</small> の自転車 <small>じてんしゃ</small> の乗り方を学ぼう！ <small>たいいけい</small> 体育館で、自転車 <small>じてんしゃ</small> の点けん <small>せい</small> の仕方 <small>しがた</small> やヘルメットの使い方 <small>つかい</small> を学んだり、自転車 <small>じてんしゃ</small> の乗り方 <small>のりかた</small> を練習 <small>れんしゅう</small> したりしたこと

図 2-4-2 反応レベル把握用の回答票（3年生用）






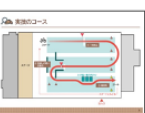
	<input type="checkbox"/> 自転車に乗るときのルール（決まり）
	<input type="checkbox"/> 歩道での歩行者優先
	<input type="checkbox"/> 横断歩行者がいる場合の一時停止
	<input type="checkbox"/> 交差点を通るときの危険予測・安全な走り方
	<input type="checkbox"/> グループディスカッション
	<input type="checkbox"/> 3年生に自転車の乗り方を教えよう！ 体育館で、3年生に自転車の乗り方を教えたこと

図 2-4-3 反応レベル把握用の回答票（6年生用）

## イ 行動レベル

実証した教育プログラムの趣旨を踏まえると、教育プログラムの実施前後で、児童が回答に至るまでの思考（学習プロセス）が明らかにできるような設問形式にすることが望ましいが、その場合、児童個人の言語理解能力による影響を受けないよう配慮する必要がある。また、対象者が小学生であること、通常の授業枠で実施しているため時間の制約があることから、効果測定は短時間で簡易に行えるものにする必要がある一方、あまりに簡易にしすぎると適切な効果検証が行えないというジレンマがある。そこで、「止まる、見る、確かめる」という安全行動の理解度を把握する方法として、児童に対して学区内の馴染みのある交差点1か所（教育プログラム内で用いたものと同じ箇所）と、学区外（東京都内の別箇所）の初見交差点1か所の計2か所の写真を提示し、自転車の走行場所、一時停止する場所、左折時に確認する場所を回答させ、回答内容の変化による教育プログラムの効果測定を行った。具体的には以下の要領で回答を求めた。

表 2-4-1 提示した交差点の写真に対する回答方法

自転車で走行する場所	・ 自転車が走行する部分に線を記入
一時停止する場所	・ 交差点通過時に一時停止をする場所に○を記入
左折時に確認する場所	・ 交差点を左折するという前提で、確認する場所に○を記入 ・ 具体的に何を確認するかを自由記述形式で記述

○を記入する場所は、「一時停止する場所」については一時停止線部の1箇所、もしくは一時停止線部で交差点内の確認が十分に行えない場合は交差点部を含めた2箇所、「左折時に確認する場所」は直接目視、ミラーの目視等その確認方法自体は問わず、左右前後の4箇所程度となることを期待しており、教育プログラムの実施前後で○の記入箇所数が増加することを想定した。

なお、測定のタイミングは実証の実施前、実施直後、実施後（概ね1か月後）である。



図 2-4-4 提示写真 (学区内の馴染みのある交差点)



図 2-4-5 提示写真 (学区外の初見の交差点)

## ウ その他

実施直後の効果測定では、授業を通じて役立ったと思う内容、自転車に乗るときに気をつけたいこと等について自由記述による回答も求め、教育プログラムに対する児童の評価を把握した。

## 5 教育プログラムの実証結果

### (1) 反応レベルの測定結果

#### ア 3年生

「ブタはしゃべる（自転車の点けん・整び）」、「道路での正しい走り方」、「歩道での走り方」、「交差点を通る時の安全かくにん・気をつけること」、「どこで止まる？何を見る？何をたしかめる？」及び「自転車の乗り方を学ぼう」の6項目の中から、「これから安全に自転車に乗れるようになるために役立ったと思う項目」（以下「役立った」という。）を3項目選択させたものである。3項目選択することについては明示していたものの、一部の児童は選択が3項目未満もしくは3項目以上だったが、これらについてはそのまま集計することとした。集計の結果は下図のとおりであるが、「ブタはしゃべる（自転車の点けん・整び）」が82名中57名と最も多く、次いで「交差点を通る時の安全かくにん・気をつけること」が51名となった。

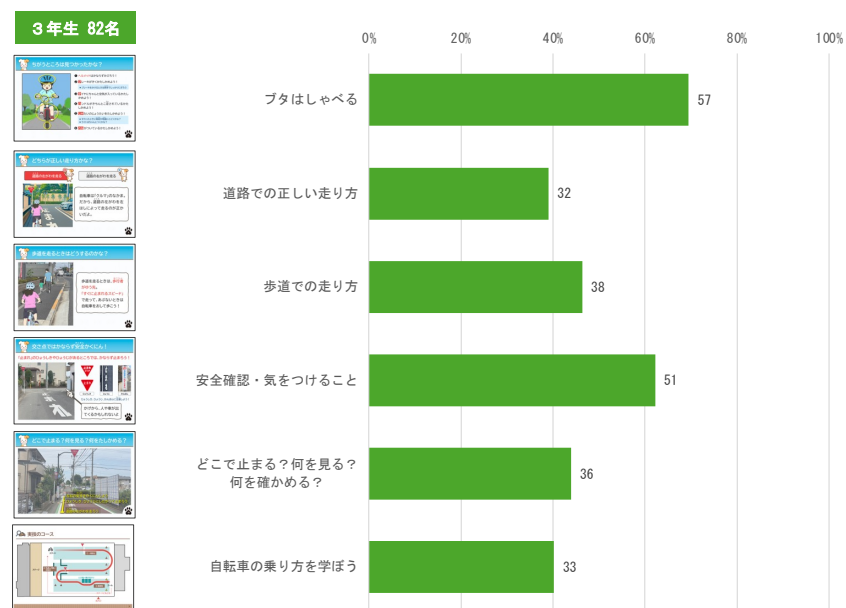


図2-5-1 3年生が興味を持った項目

教育プログラムの内容はいずれも身につけさせたい内容ではあるものの、今回の実証の趣旨からは特に後半の3項目に興味を持たせなかった。このことを踏まえると、興味の対象が「ブタはしゃべる（自転車の点けん・整び）」に寄ってしまったことはやや反省点である。これは、同項目が間違い探しとしてゲーム要素を持たせたこと、そのため、全体の中で時間配分がやや長めであったことに起因するものと思われる。

「交差点を通る時の安全かくにん・気をつけること」は、82名中51名と6割以上の児童が役立ったとした。実技でも、一時停止線の手前で全児童がきちんと止まれていることから、この点については十分に理解できたものと思われる。一方で、「どこで止まる？何を見る？何をたしかめる？」を役立ったとした児童は82名中36名と、4割程度にとどまり、実技でも「右を見て左を見て、再度右を見てから曲がる」（場面2）における確認が不十分であった児童が82名中31名と4割弱だったことを踏まえると、この点については理解が不十分だった可能性がある。

## イ 6年生

「自転車に乗るときのルール(決まり)」、「歩道での歩行者優先」、「横断歩行者がいる場合の一時停止」、「交差点を通るときの危険予測・安全な走り方」、「グループディスカッション」及び「3年生に自転車の乗り方を教えよう！」の6項目の中から、役立ったものを3項目選択させたものである。3年生と同様、一部の児童は選択が3項目未満もしくは3項目以上だったが、これらについてはそのまま集計した。

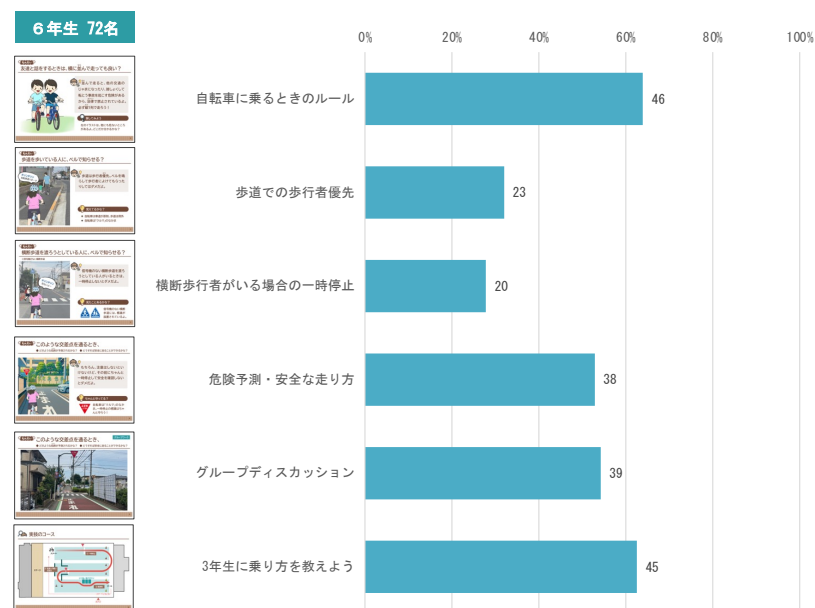


図2-5-2 6年生が興味を持った項目

6年生に特に興味を持たせたかったのは後半の3項目であり、いずれも半数以上の児童が役立ったとしている。実際に、グループディスカッションでは児童が積極的に議論し、クラス全員の前で議論の結果を

しっかりと発表する場面が見受けられたほか、実技では、自分が身につけた内容を3年生に対して一生懸命伝えようとする姿が見受けられるなど、教育プログラムの狙いは一定程度達成できたものと思われた。

### ウ これから自転車に乗る時に気をつけたいこと（自由記述）

「これから自転車を運転するときに気をつけたいこと、どのように運転するか自分の目標を自由に書いてみよう」として、自由記述により回答させたものである。この回答が、座学で取り上げた6項目のいずれについて述べられたものかを整理・分類した。

3年生は、選択肢式の間（前問）では「ブタはしゃべる」に回答が集中していたが、自由記述では「安全確認・気をつけること」、「どこで止まる？何を見る？何を確かめる？」に関連する回答の方が多く見られた。また、その他として、「安全に走りたい」、「事故に遭わないようにしたい」、「今日学んだことを生かして自転車に乗りたい」といった回答が見られた。

6年生は見通しの悪い交差点や、駐車車両の側方通過時に気をつけたいことに関する回答が多く見られた。また、具体的な場面を想定したものではないが、「ルールを守って走りたい」、「安全に気をつけたい」、「事故に遭わないようにしたい」といった回答も多く見られた。

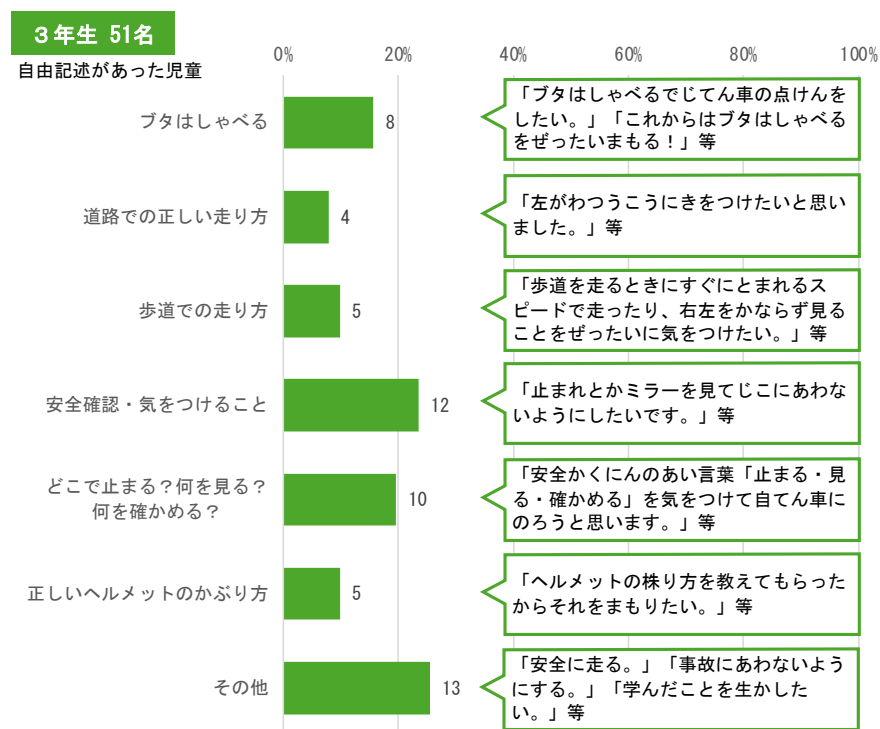


図2-5-3 自由記述による回答の分類・集計結果（3年生）

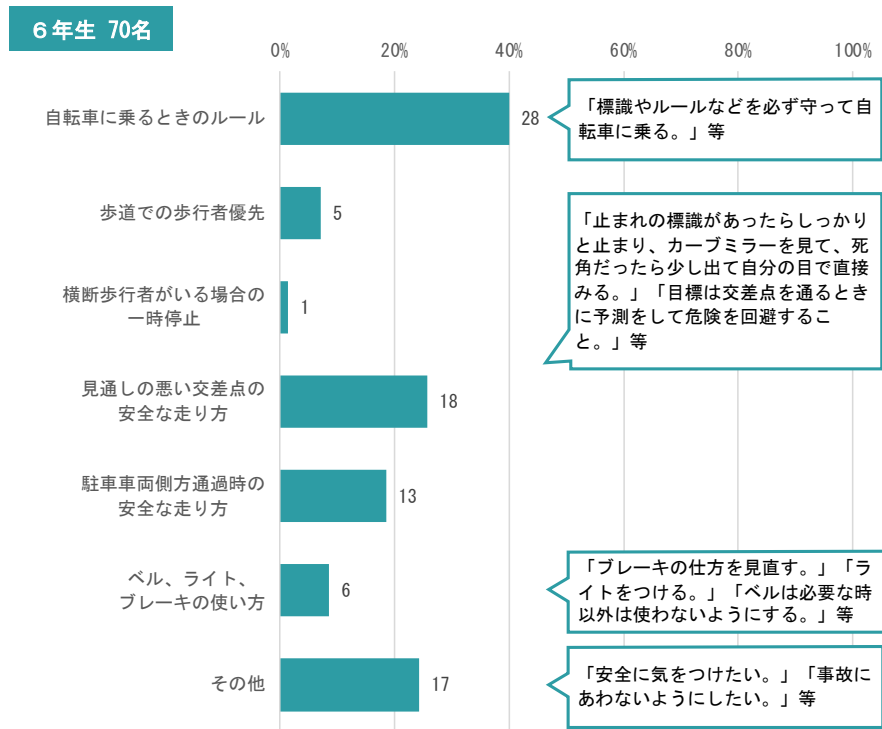


図 2-5-4 自由記述による回答の分類・集計結果 (6年生)

## (2) 行動レベルの測定結果

### ア 自転車で走行する場所

自転車で走行する場所として写真内に記入された線の場所を「左」、「中央」、「右」、「その他」及び「未記入」の5分類で整理した。なお、測定の実施時期はそれぞれ「事前」、「事後」及び「1か月後」と表記する。なお、3年生の教育プログラム参加者は82名であったが、「事後」の測定時間が十分に確保できず、回答できていない票が含まれていたためこれらが無効票とし、49名分を集計対象とした。

#### (ア) 3年生

馴染みのある交差点では、中央に線を記入していた児童数は事前の測定時が42、事後及び1か月後は45だった。初見の交差点では、事前の測定で中央、右、その他の場所に線を記入していた児童、未記入だった児童が授業後にはいずれも左に線を記入した。

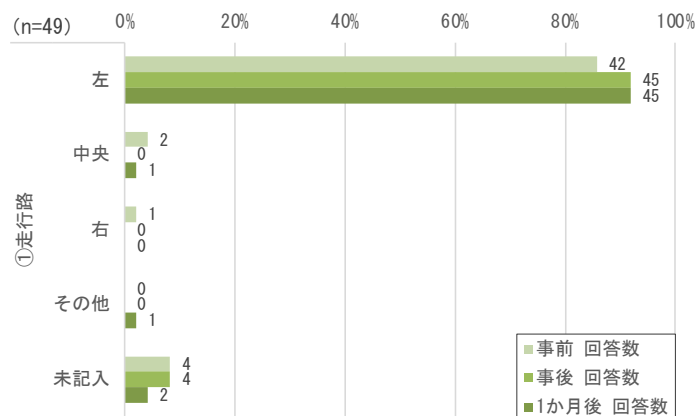


図2-5-5 自転車で走行する場所の記入状況（馴染みのある交差点）

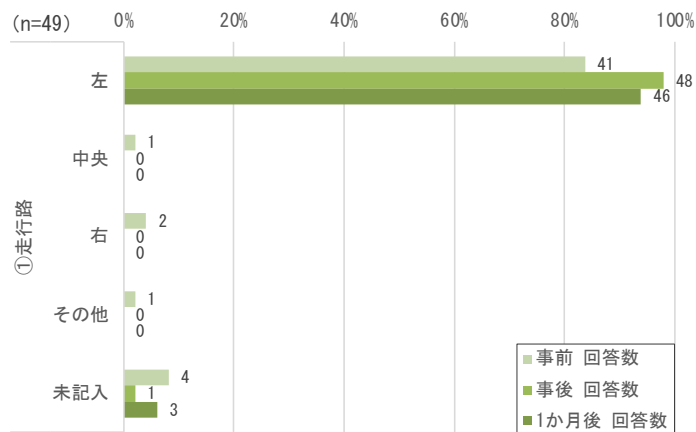


図2-5-6 自転車で走行する場所の記入状況（初見の交差点）

なお、同一児童の回答の変化を参考として掲載する。



図 2-5-7 同一児童の回答の変化（自転車で行く場所：黒線部分）

### (イ) 6年生

馴染みのある交差点、初見の交差点ともに、事後の測定で左に線を記入した児童が減少しているが、これは事前の測定で左に線を記入していた児童が未記入だった結果によるものであり、多くの児童は、事前、事後及び1か月後の測定で、いずれも左に線を記入していた。

6年生については、事前の時点で8割以上の児童が正答しており、これは交通ルールとして、「自転車は車道の左側を通行するのが原則」ということがかなり理解されていたためと考えられる。

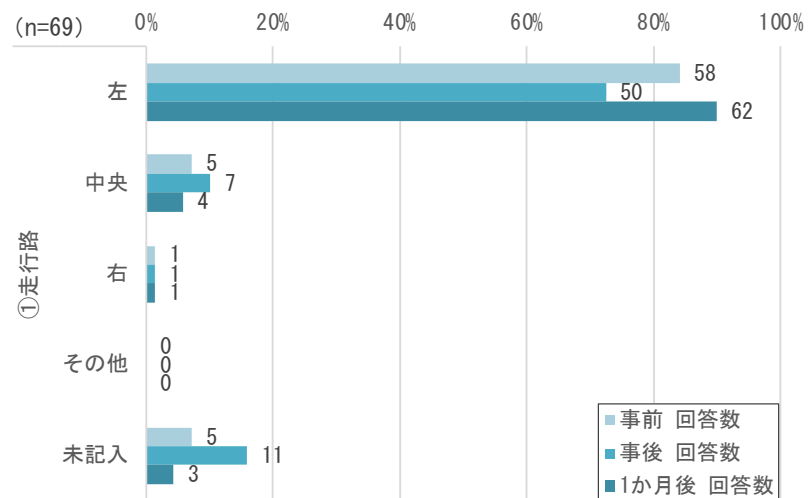


図2-5-8 自転車で走行する場所の記入状況（馴染みのある交差点）

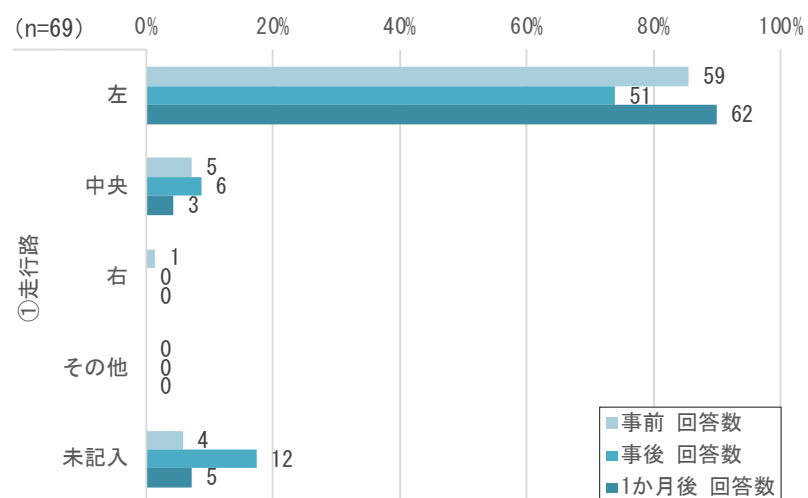


図2-5-9 自転車で走行する場所の記入状況（初見の交差点）

## イ 一時停止する場所

交差点進入時に一時停止する場所として、写真内に記入された赤色の○の場所を「停止線付近」、「交差点付近」、「その他」及び「未記入」の4分類で整理した。教育プログラムでは「交差点では「止まれ」の標識や表示があるところでは必ず止まる、見通しの悪い交差点では二段階停止を行う」と学習したため、「停止線付近」「停止線・交差点付近」の記入が増えることが期待された。

### (ア) 3年生

事前、事後及び1か月後の回答変化状況を表2-5-1に整理した。実証前後で変化がなかった児童（当初から停止線付近もしくは交差点付近に○を記入）が49名中28名で、残り21名が何かしらの変化があった児童である。このうち8名は、事前の測定では停止線付近に○を記入していなかったが、事後及び1か月後の測定では停止線付近に○を記入していた。これらの児童については、教育プログラムで「「止まれ」の標識や標示があるところでは必ず止まる」ことを学習したことで意識が変化し、その効果が持続していたと考えられる。ただし、この交差点は停止線付近では交差点内の状況を見渡すことができないため、交差点付近で再度一時停止を行うことが望ましい交差点である。この点については座学でも触れているものの所要時間が短かったためか、事後の効果測定で両方に○を記入した児童はいなかった。記入時に迷いが生じた、もしくは一時停止の重要性が高い方に○を記入した可能性もあるが、もう少し時間をかけて丁寧に教える必要があったと思慮される。

表2-5-1 一時停止する場所の記入状況の変化（馴染みのある交差点）

事前	事後	1か月後	N数	割合
停止線付近	停止線付近	停止線付近	20	40.8%
交差点付近	交差点付近	交差点付近	8	16.3%
交差点付近	停止線付近	停止線付近	8	16.3%
停止線・交差点付近	停止線付近	停止線付近	1	2.0%
交差点付近	停止線付近	交差点付近	2	4.1%
停止線付近	停止線付近	交差点付近	1	2.0%
未記入	停止線付近	その他	1	2.0%
停止線付近	交差点付近	停止線付近	1	2.0%
停止線付近	交差点付近	交差点付近	1	2.0%
交差点付近	交差点付近	停止線付近	1	2.0%
交差点付近	その他	停止線付近	1	2.0%
その他	未記入	交差点付近	1	2.0%
その他	その他	交差点付近	1	2.0%
停止線付近	その他	停止線付近	2	4.1%
			49	100%

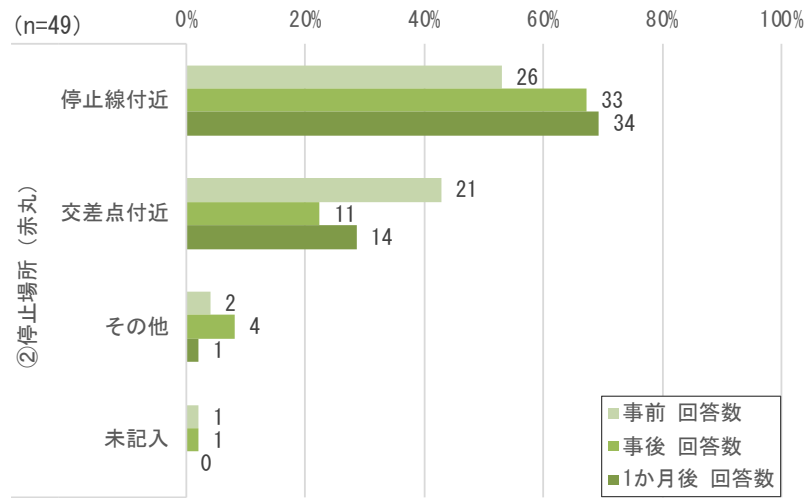


図 2-5-10 一時停止する場所の記入状況 (馴染みのある交差点)

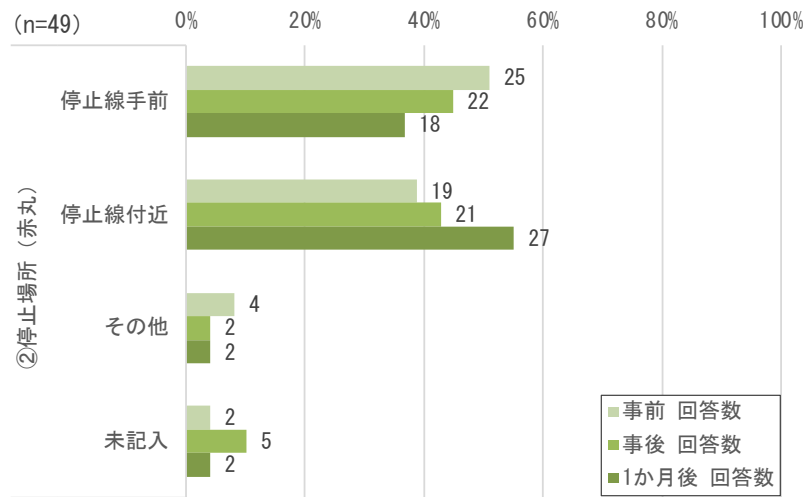


図 2-5-11 一時停止する場所の記入状況 (初見の交差点)



図2-5-12 同一児童の回答の変化（一時停止する場所：赤○部分）

## (イ) 6年生

事前、事後及び1か月後の回答変化状況を表2-5-2に整理した。3年生とは異なり、事後の測定では69名中19名、1か月後の測定では9名が停止線付近と交差点付近の両方に○を記入した。

教育プログラムでは、馴染みのある交差点に関しては効果測定で使ったものと同じ写真を用いて、予測される危険と安全な走行方法についてグループワークで学習させた。また、実技では3年生に対し、見通しの悪い交差点の通行方法として二段階停車の重要性を教えた。これらの学習活動や学習した内容のアウトプットが、特に事後の測定結果に現れたものと思われる。ただし、1か月後の測定では停止線付近と交差点付近の両方に○を記入した児童数が減少していることから、教育効果の定着についてはやや課題が残る結果となった。

表2-5-2 一時停止する場所の記入状況の変化（馴染みのある交差点）

事前	事後	1か月後	N数	割合
停止線付近	停止線付近	停止線付近	20	29.0%
停止線付近	未記入	停止線付近	5	7.2%
停止線付近	交差点付近	停止線付近	4	5.8%
停止線付近	停止線・交差点付近	停止線付近	4	5.8%
交差点付近	停止線付近	停止線付近	4	5.8%
停止線付近	停止線・交差点付近	停止線・交差点付近	3	4.3%
交差点付近	停止線・交差点付近	停止線・交差点付近	3	4.3%
停止線付近	停止線付近	交差点付近	2	2.9%
交差点付近	停止線付近	停止線・交差点付近	2	2.9%
交差点付近	交差点付近	停止線付近	2	2.9%
交差点付近	停止線・交差点付近	交差点付近	2	2.9%
その他	停止線付近	交差点付近	2	2.9%
その他	交差点付近	停止線付近	2	2.9%
その他	停止線・交差点付近	停止線付近	2	2.9%
停止線・交差点付近	停止線・交差点付近	停止線・交差点付近	2	2.9%
停止線付近	交差点付近	交差点付近	1	1.4%
停止線付近	未記入	交差点付近	1	1.4%
停止線付近	停止線・交差点付近	交差点付近	1	1.4%
交差点付近	交差点付近	交差点付近	1	1.4%
交差点付近	停止線・交差点付近	停止線付近	1	1.4%
未記入	停止線付近	交差点付近	1	1.4%
その他	未記入	停止線付近	1	1.4%
その他	未記入	交差点付近	1	1.4%
その他	その他	交差点付近	1	1.4%
その他	停止線・交差点付近	停止線・交差点付近	1	1.4%
			69	100%

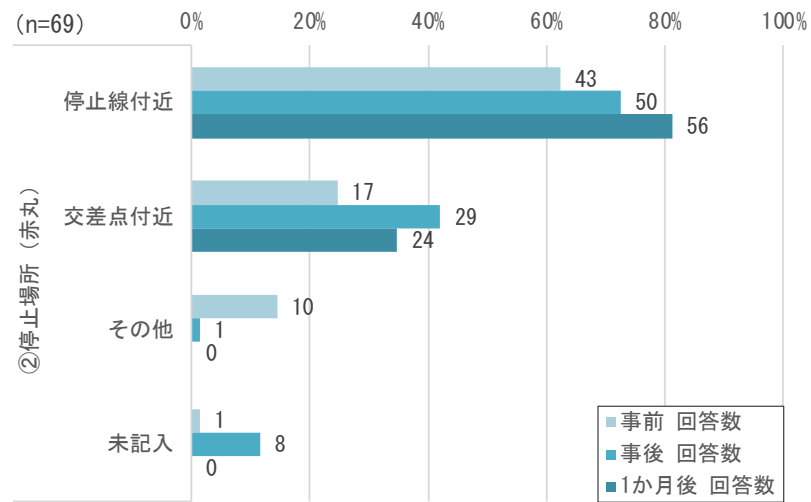


図 2-5-1 3 一時停止する場所の記入状況 (馴染みのある交差点)

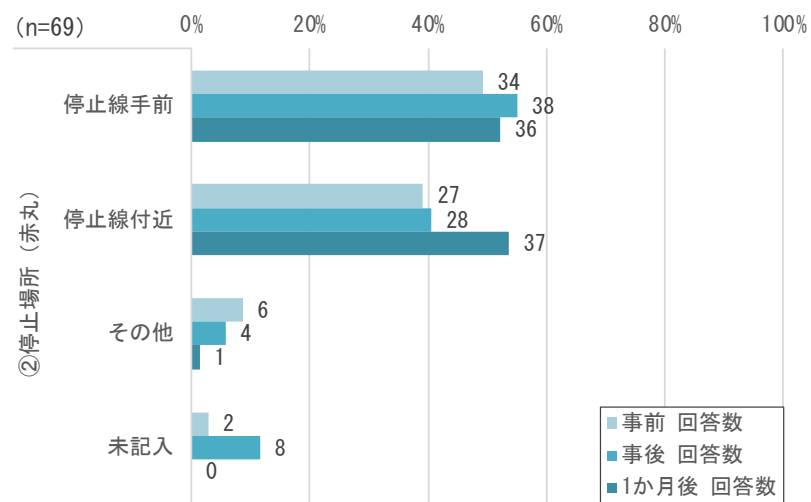


図 2-5-1 4 一時停止する場所の記入状況 (初見の交差点)

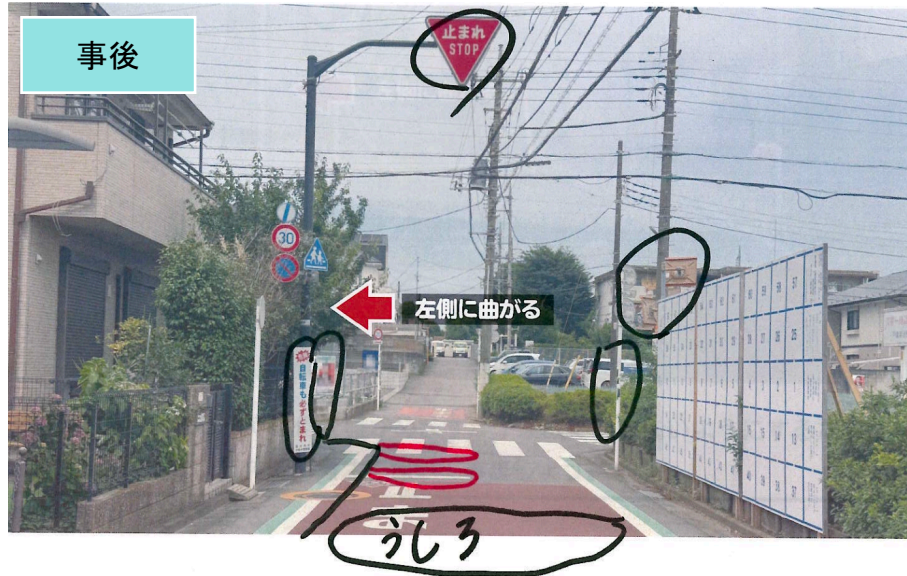
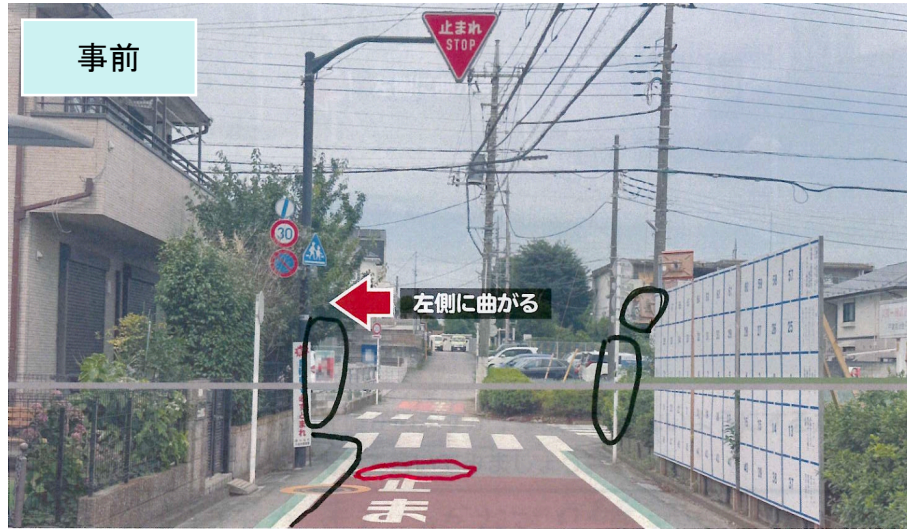


図 2-5-15 同一児童の回答の変化（一時停止する場所：赤○部分）

## ウ 左折時の確認箇所

交差点の左折時に確認する箇所として、写真内に記入された黒色の○の場所を「標識」、「路面標示」、「看板」、「道路」及び「未記入」に分類し、各分類の中でさらに細かく分類して整理した。左折時に確認が必要なのは左右前後であるため、教育プログラムの実施によりこの部分の確認が増加することを期待した。

### (ア) 3年生

馴染みのある交差点では、事後の測定で標識、路面標示及び看板に○を記入した児童が増加した。これらは左折時の確認箇所に直接関係するものではないが、教育プログラムで止まれの標識や標示があるところでは必ず一時停止することを学習したことで、見通しの悪い交差点ということを認識したことで○を記入したものと思われる。また、カーブミラーに○を記入した児童も増加したが、これは実技で6年生から、後方や見えない場所についても十分に確認する必要があることを教えられたことによるものと思われる。「道路」は交差点で左右前後を目視した場所であるが、後方に対する○の記入数が増加しているのに対し、左右及び正面については記入数に大きな差が見られない。これは、左右及び正面については確認すべきということを従前より理解していたところ、それだけではなく、後方も含めて確認すべきことを実技で6年生から学んだ結果と解釈できる。

このように、左折時の確認箇所については事後の測定で教育プログラムの学習効果が現れているようであった。1か月後の測定では○の記入数がやや減少する傾向が見られるが、ほとんどの項目で事前の測定時よりは記入数が多い状態であることから、学習効果は一定程度定着していると思われる。

なお、初見の交差点でも同様の傾向が見られることから、ある程度の応用力も身についたものと考えられる。

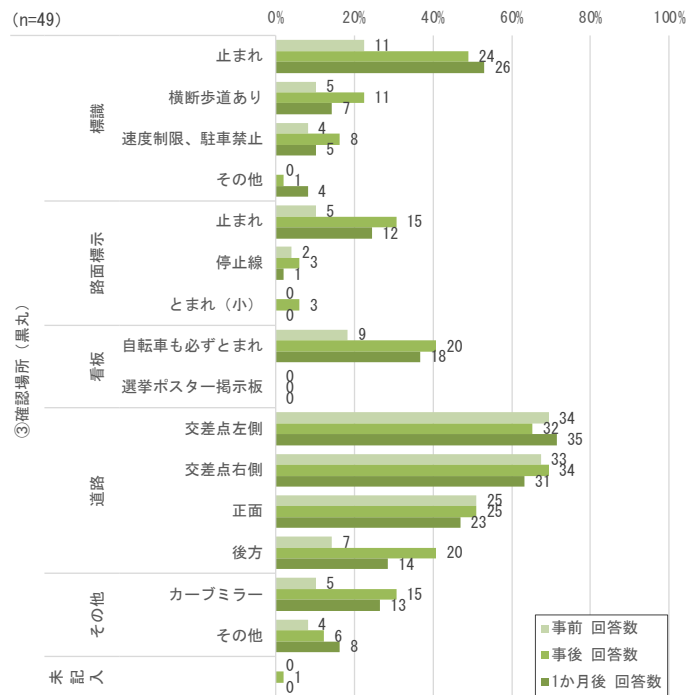


図 2-5-1 6 左折時確認箇所の記入状況 (馴染みのある交差点)

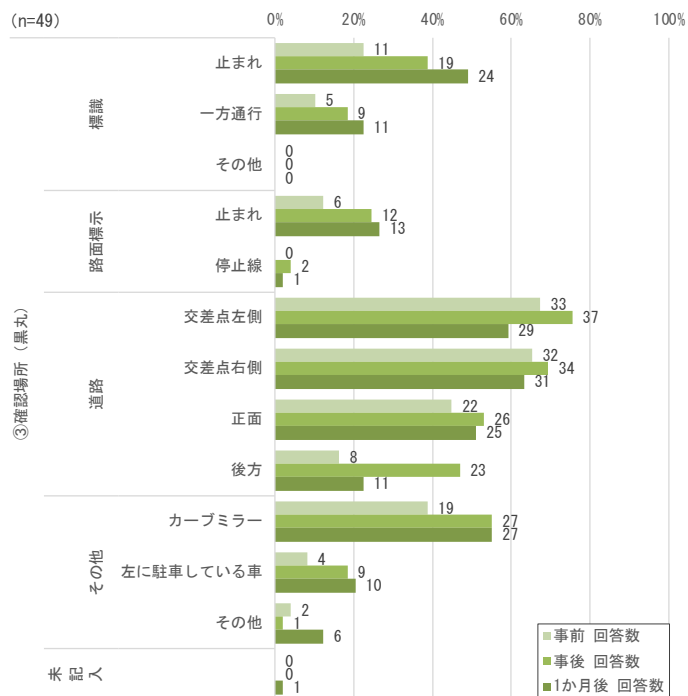


図 2-5-1 7 左折時確認箇所の記入状況 (初見の交差点)

### (イ) 6年生

事後及び1か月後に後方に○を記入した児童が増加した。これは、実技で3年生への教え方の指導を受けた際に後方確認の重要性を学び、そのことを3年生に教えたことで身についたためと思われる。

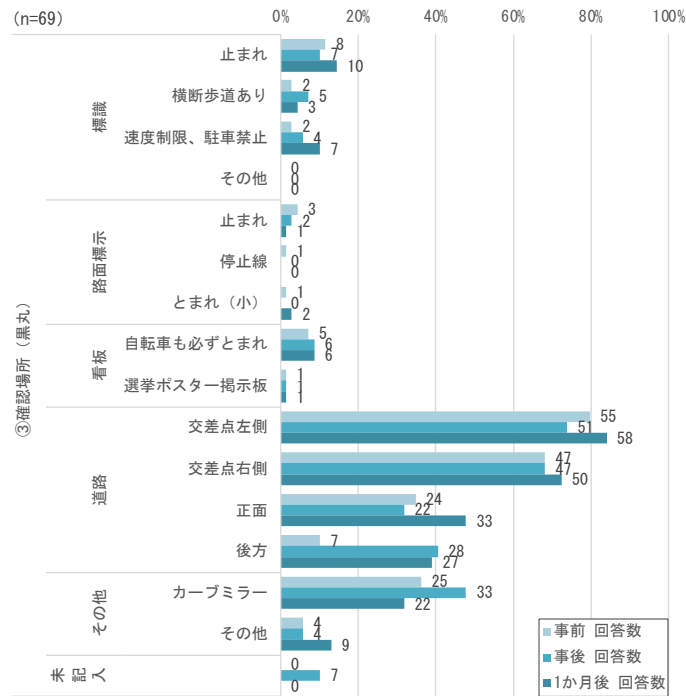


図2-5-18 左折時確認箇所の記入状況 (馴染みのある交差点)

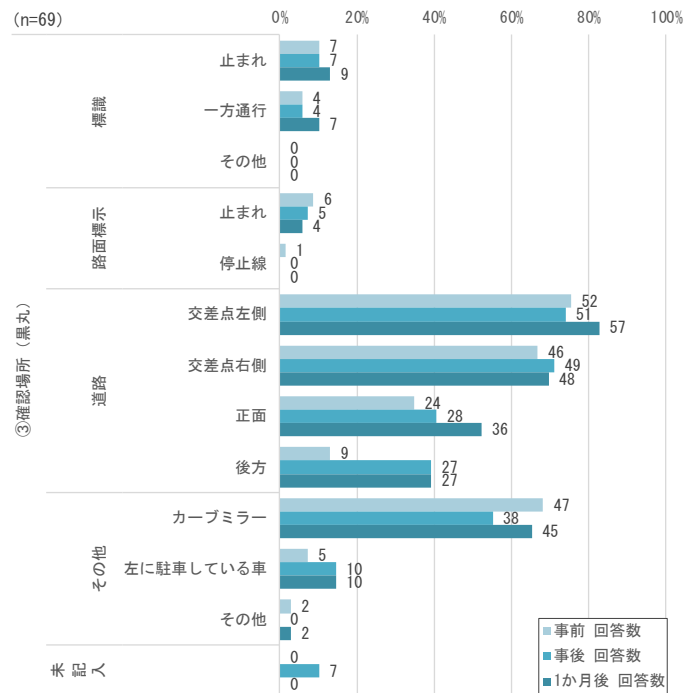


図2-5-19 左折時確認箇所の記入状況 (初見の交差点)

### (ウ) 自由記述の整理

左折時の確認箇所については、具体的に何を確認するか自由記述による回答もさせた。回答は「左右前後」、「標識、標示」、「走行車両、歩行者等」、「ミラー（死角）」、「危険予測」及び「その他」に分類して集計した。左折時なので、走行車両、歩行者、ミラー等の確認が求められる場面であるが、3年生及び6年生ともに、これらを挙げる児童が多かった。

なお、「危険予測」は具体的な視認対象ではないが、交差点手前の民家の駐車車両が出庫する可能性や、車両や自転車の飛び出しの可能性について言及したものなどを総称したものとして整理している。

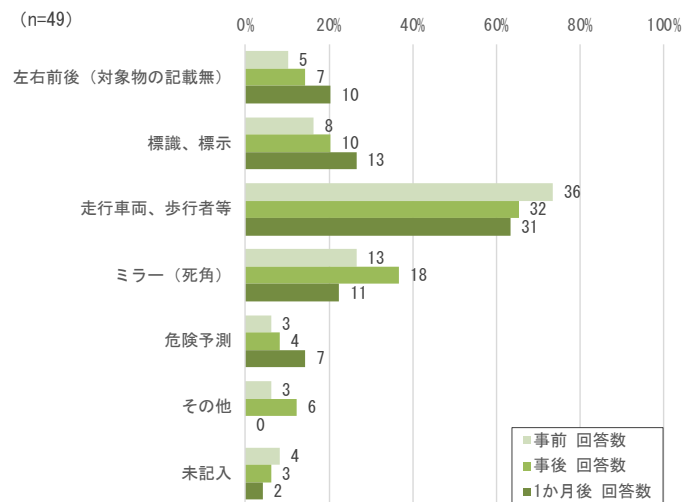


図 2-5-20 左折時の確認内容（3年生の自由記述の分類）

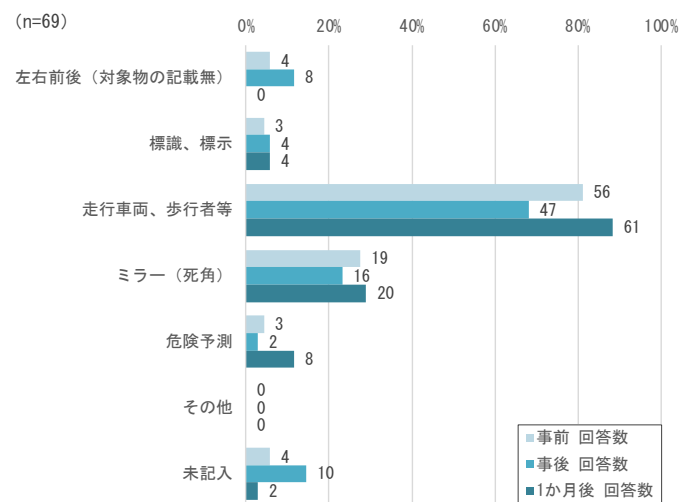


図 2-5-21 左折時の確認内容（6年生の自由記述の分類）

## (エ) 左折時の確認箇所に関するまとめ

左折時に確認する場所として、一人の児童が写真内に○を記入した箇所数をカウントし、度数分布のグラフとして整理した。グラフを見ると、3年生は馴染みのある交差点、初見の交差点のいずれも事前の測定での分布の頂点が3個の位置であったのに対し、事後の測定及び1か月後の測定では4個の位置に移行している。6年生についても、○の個数は異なるものの、事前の測定と比べ、事後及び1か月後の測定ではその個数が増加している。

交差点通行時に何を確認するかが重要であり、ただ確認箇所数が増えればよいというものではないが、左右方向の目視確認に加え、障害物やミラー等の確認をすると、少なくとも3～5箇所程度の確認が必要であることを踏まえると、各グラフの頂点の位置は概ね妥当であり、事後及び1か月後の測定で確認箇所が増えたのは、教育プログラムの効果によるものと思われる。

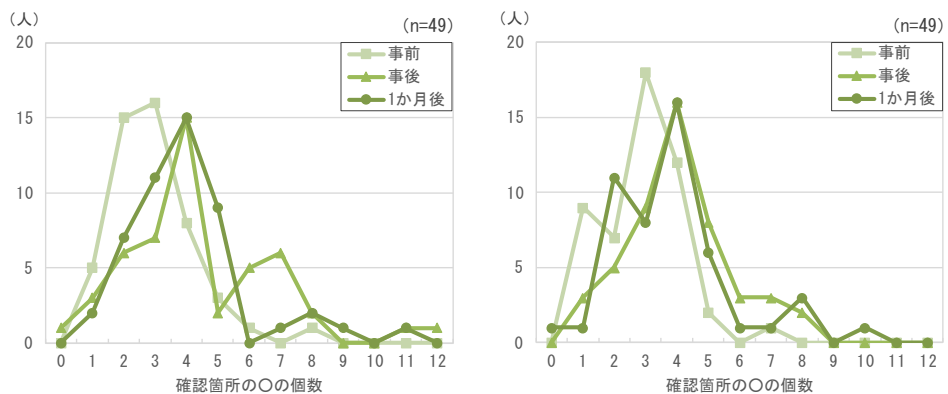


図 2-5-2 2 3年生の左折時の確認箇所（○の記入数）  
（左：馴染みのある交差点、右：初見の交差点）

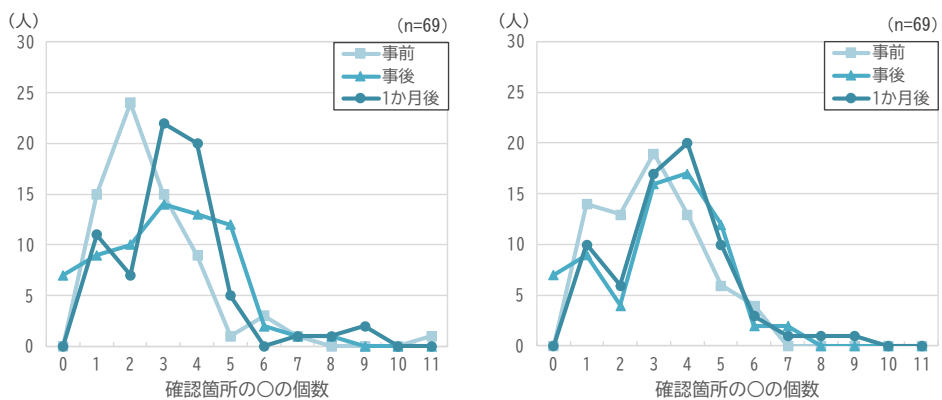


図 2-5-2 3 6年生の左折時の確認箇所（○の記入数）  
（左：馴染みのある交差点、右：初見の交差点）

次に、事前の測定での確認箇所数の平均を求め、平均より確認箇所数が多かった児童を「確認箇所数が多い群（以下、「○多群」という。）」、少なかった児童を「確認箇所数が少ない群（以下、「○少群」という。）」とし、両群の確認箇所数の平均が事後及び1か月後の測定でどのように変化したかを分析した。これは、「○多群」は事前の測定時から確認すべきポイントが理解できているため、教育プログラムによる伸び代が少ない一方、「○少群」は事前の測定では確認すべきポイントの理解が十分でないため、教育プログラムによる伸び代が大きいのではないかとの仮説に基づき行ったものである。

結果を見ると、3年生、6年生ともに「○少群」の児童については期待通り、確認箇所数が大幅に増える結果となった。一方で、「○多群」の児童については、6年生は変化が少なく、3年生は確認箇所数が増える結果となった。これは、左折時の確認箇所は左右前後の4箇所が基本であるところ、3年生はこれに加えて標識や標示を確認箇所とした児童が増えたことによるものである。標識や標示は左折時の確認箇所として直接関係するものではないが、これらを確認することで見通しの悪い交差点であることが理解できたものと思われる。一方で6年生は、見通しの悪い交差点であることを理解した上で、左折時に確認すべきポイントに絞って○を記入したため、確認場所の平均箇所数は4箇所程度になったものと思われる。

いずれにしても、今回の教育プログラムにより、「○少群」の児童にはポジティブな変化があると見受けられ、「○多群」についてもさらなる理解の促進という点で、教育プログラムの効果があったと考えられる。

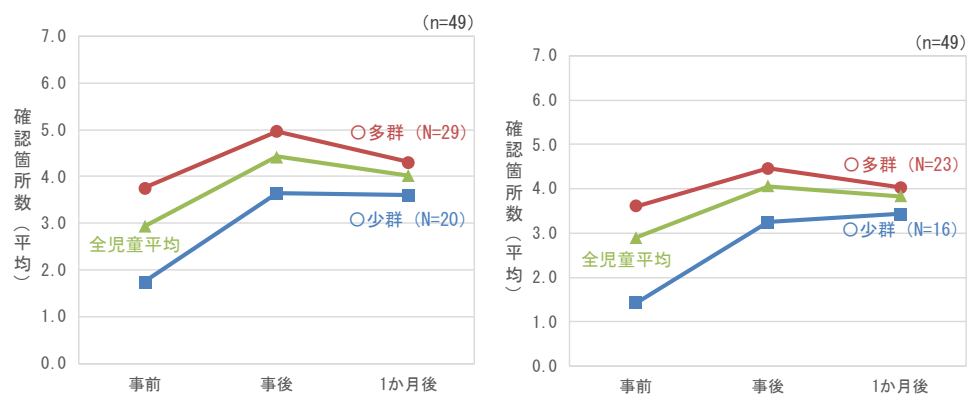


図 2-5-2 4 3年生の○多群・○少群別の左折時確認箇所数（平均）  
（左：馴染みのある交差点、右：初見の交差点）

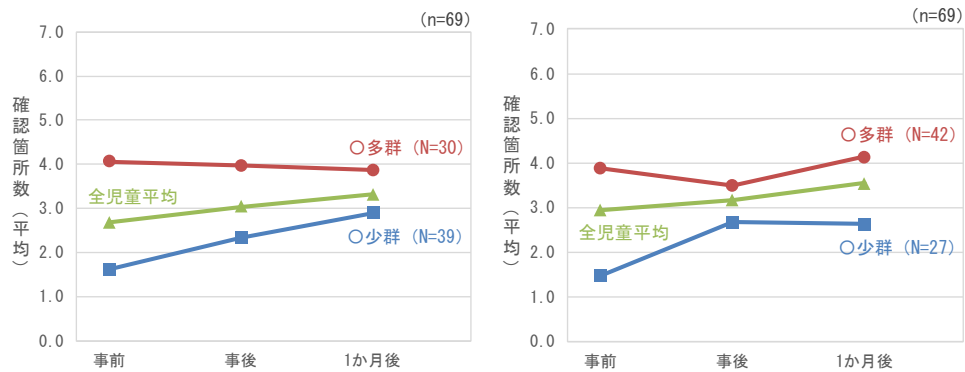


図 2-5-25 6年生の○多群・○少群別の左折時確認箇所数（平均）  
（左：馴染みのある交差点、右：初見の交差点）

## 6 児童の感想（6年生）

6年生からは、教育プログラムを実証した感想を得ることができた。感想では、特に「3年生に教えたこと」に関して言及した内容が多かった。

### 【3年生に教えたことについて言及したもの】

#### ○興味・関心

- ・ 3年生に教えるのが楽しかった
- ・ 3年生が真剣に聞いてくれてうれしかった

#### ○使命感・責任感

- ・ 3年生にうまく教えられてよかった
- ・ 3年生も自転車について理解した人多そうよかった
- ・ 今回教えたことが3年生の役に立つとよい

#### ○経験

- ・ 3年生に教える機会はあまりないのでよい経験になった
- ・ 3年生と一緒に学べてよかった

#### ○知識・理解

- ・ 3年生に教えてみて自転車の決まりや正しい乗り方などを見直すよい機会になった
- ・ 復習になった／学びが深まった
- ・ 改めて自分自身も確認ができた
- ・ 3年生に教えているとき、繰り返しポイントを言っていたため、自分も重要な点を覚えることができた

## ○意識変容

- ・ 3年生に教えることで自分も意識しようと思えた
- ・ 3年生に教えたことで自分も気をつけようという意識が高まった

## 【座学について言及したもの】

- ・ 自転車に乗るときに気を付けたほうが良いこと、危険をあらためて振り返ることができた
- ・ よく自転車に乗っているけど、知らなかったことがありよく学ぶことができた
- ・ 教室で行ったことでは今までで教えてもらっていたことが多かったけど、改めて復習になり、いい機会だった

## 【実技について言及したもの】

- ・ 自転車専門の先生の話が分かりやすかった
- ・ 本当のヘルメットのかぶり方が知れてうれしかった
- ・ コースがわかりやすく、気をつけることなどをたくさん知ることができた
- ・ 障害物の横の通り方を確認することができた
- ・ 二段階停止について理解することができた

## 【その他全体】

- ・ 右左右の最後に後ろを向くことや、自転車に左からまたがることの原因を初めて知った
- ・ あいまいだったところがあったので確かめられてよかった
- ・ 自分が今まで知らなかったことや今まで知っていたことなどを深く知れた
- ・ 3年生のときにやった自転車教室の内容を思い出し、普段からの自転車の運転態度も見直せたのでよかった

## 7 教師に対する聞き取り調査

実証を担当した教師に対して聞き取りを実施し、教育プログラムで重要だと思える内容、省略してもよいと思える内容等を確認した。

### (1) 座学（教室での授業）について

#### ア 授業で重要だと思える内容

##### 【3年生】

- ・ 道路の走り方、交差点を曲がる時の危険予測

### 【6年生】

- ・ いずれの内容も重要

## イ 授業で省略してもよいと思う内容

### 【3年生】

- ・ ブタはしゃべる（自転車の点検・整備）

### 【6年生】

- ・ グループディスカッションは場面ごとに分けて、一度にまとめてもよいかもしれない
- ・ 3年生への教え方は、実技で詳細を学ぶのであれば座学では不要かもしれない

## ウ 児童の興味・関心・理解度

### 【3年生】

- ・ 6月に自転車教室を行ったため、どの児童も自信をもって学習に参加していた
- ・ 実生活に関する内容であり、一人で自転車に乗れるようになったばかりの時期であったので、児童の興味・関心は高かった
- ・ 間違い探しは「〇個見つけた！」と競い合うように行っていた
- ・ 交差点での安全確認を学習したときに、地域の中でも危険度の高い交差点（緩やかな下り坂で車も多く通る）だと認識する児童もいて、「自分だったらどのように安全を確認するか。」と真剣に考えていた
- ・ 交差点については事例が多すぎるように感じた
- ・ 全体を通して内容は理解できていたと思う

### 【6年生】

- ・ 冒頭は一方向的に教師が説明をしていたため興味・関心が薄かったように見受けられたので、動画を用いるのがよいかもしれない
- ・ 3年生に教えることに全員が興味を持っていたと感じた
- ・ グループディスカッションで使用した車が写っている写真を見て、理解が深まった様子が見て取れた
- ・ 使用した写真は児童にとって身近な地域の写真だったため、いずれも高い興味・関心を示していた

## エ 教材・指導案について

### 【3年生】

- ・ 間違い探しで座席位置の違いにも気付かせるなら、もう少し高低差があった方がよい
- ・ 間違い探しでハンドルが浮いて見えたことに固執する児童がいたので修正した方がよい
- ・ 教材はパワーポイント形式で、次の画面が分かるとなおよい
- ・ 「止まる・見る・確かめる」を最後にまとめて画面上で確認できるとよい

### 【6年生】

- ・ 興味が散漫になるため、クイズ要素はなくてもよいかもしれない
- ・ 1つのテーマに焦点を当てた方が1時間の集中力が持続する
- ・ 教材に動画を使用した方が興味を持たせやすく、教師の力量にも左右されにくい
- ・ パワーポイントのメモ機能に台本を入れる等、指導者の力量に左右されないよう、作り込んだ教材にした方が使用しやすい
- ・ ガイドラインに指導案を掲載するのであれば、標準的な写真を入れ込んだ方がよい
- ・ 地域の警察署や駐在所から資料を提供いただけるのであればなおよい
- ・ 5年生の保健体育（「けがの防止」）で交通安全に関して学習するため、その後に実施するか、そこで学んだ内容はこの授業では時間をかけず、その分ディスカッションの時間に充ててはどうか

## (2) 実技（体育館での授業）について

### ア 授業で重要だと思う内容

#### 【3年生】

- ・ 一時停止、見通しの悪い交差点の走行方法、障害物の避け方

### イ 授業で省略してもよいと思う内容

#### 【3年生】

- ・ ヘルメットのかぶり方（待ち時間に確認する、あるいは保護者に伝えてもよい）

### ウ 実施方法（コース設定・6年生によるサポート等）について

- ・ 6年生はアウトプットすることによってより理解が深まるし、実生

活にも生かされると感じた

- 3年生は、6年生に指導されて喜んでいた
- コースは時期を選べば校庭の方が、広く、白線でコースを引くならば、待っている児童も見ることができてよいと思う
- 自転車は今回用意されていたが、近所の児童に借りてもよいと思う（ペダルは付けたままで、漕がないようにと事前に指導をする）
- 教師がコースを設営するのは難しい
- 学校でコース設営をするなら、前日放課後に準備したり、あるいは交通安全協会や保護者の力を借りたりすることが必要だと思う
- 地域と協力し、土曜日に行くことも考えられる
- 6年生は上級生としての自覚を持ち3年生のサポートを行っていた
- 座学で知識を学んだあと、自信をもった状態で実技に臨むことができていたのがよかった

## エ 教育プログラム全体を通じて

- 交通安全教育の役割分担をした方がよい
- 座学は教師が担当した方がよい
- 実技は地域の方に協力いただけるとよい
- 警察署には実技の際の6年生へのデモンストレーションを担っていただけるとよいのではないか

### 第3 スケアード・ストレイト方式による交通安全教育に関する調査

#### 1 調査実施の経緯

スケアード・ストレイト方式（以下「SS方式」という。）とは、脅威アピール（脅威情報を示して恐れを与え、脅威を回避するための対処行動に関する情報を提示して、対処行動を実行するように推奨する方法）に基づく教育手法全般を指すものであるが、自転車交通安全教育では、プロのスタントマンが交通事故を再現することで交通事故の怖さを体感し、交通ルール遵守の重要性について考える交通安全教育手法のことを指す。

SS方式はこれまで広く取り入れられてきた手法であるが、命を大切にするために行う交通安全教育の現場で、演技とはいえスタントマンが事故に遭うところを見せることが手法として果たして適切であるのかといった懸念・指摘がなされているところである。また、特に近い人を交通事故で亡くしている者にとっては、フラッシュバックのきっかけとなり得るのではないかの指摘もなされているところである。また、過去にはSS方式による交通安全教室でスタントマンの死亡事故が発生した事例もあることから、実施には慎重であるべきとの意見も見受けられる。

そこで、SS方式の今後の在り方についての検討の参考とすることを目的に、SS方式に関する文献調査や、SS方式による交通安全教室を実施した、もしくは実施する予定の学校の教師に対するアンケート調査等を実施した。

#### 2 文献調査

##### (1) スケアード・ストレイトの由来及びその効果

「スケアード・ストレイト」は、非行のリスクがある、もしくは既に非行を犯している青少年に刑務所を訪問させ、終身刑に服している受刑者による話を直接聞かせる（原典では、「攻撃的なプレゼンテーション」と記載）ことで、犯罪の恐ろしさを直視させ、将来の非行行為を抑止することを目的としたプログラムに由来している。

このプログラムによる非行予防効果について、Petrosinoらにより行われたレビュー<sup>3</sup>では、“スケアード・ストレイト方式による教育が行われた者は、教育が行われなかった者と比べた場合、非行を予防するどころか、むしろ悪影響を与える可能性が高い”、“スケアード・ストレイト方式による教育を受けた者は、教育を受けていない者と比べて非行を起こす可能性が高くなる”という結果が示されており、青少年の非行防止のための啓発

<sup>3</sup> Petrosino, A., Turpin-Petrosino, C., Hollis-Peel, M. E., & Lavenberg, J. G. (2013) Scared Straight' and other juvenile awareness programs for preventing juvenile delinquency Issue 4. Art. No.: CD002796.pub2

プログラムとして推奨することはできないと提言している。

## (2) 脅威アピールの実践的示唆

脅威アピールが態度や行動を変容させる効果について理論的な検証を行い、この結果を、実際の広報啓発・教育にどのように生かせるかを論じている3つの文献を整理した。

### ● 脅威喚起コミュニケーション：その批判的再検証とメタ分析に基づく理論の再構築<sup>4</sup>

原典のタイトルは「Threatening communication: a critical re-analysis and a revised meta-analytic test of fear appeal theory」で、本研究では、脅威アピールの主要な背景理論に基づき、脅威と効力感（推奨行動を実行できるという信念と、その行動により危害を回避できるという信念）の両方が高い場合にものみ、脅威アピールが行動変容を促すという仮説を立てて、脅威アピールが実際の行動にどのような影響を与えるかを再評価した。

厳格な基準を満たす6つの文献を対象としたメタ分析を行った結果、脅威と効力感の間に交互作用があることが示された。効力感が高い場合には、脅威を高めることにより行動変化が促されるのに対し、効力感が低い場合には、脅威を高めても行動変化にはつながらず、むしろ逆効果になる（望ましくない行動を助長する）可能性が示唆された。

この理論的検証に基づき、実践の場面で対策を計画・実施する際は、①対策の対象となる人々の効力感が十分に高いことが事前に確認されているか、あるいは対策そのものに強力な「効力感を高める要素」が含まれていることを確信できない限り、脅威アピールによる対策を行うべきではない点、②脅威のみを強調して伝えることは、特にその行動に自尊心を結びつけている人にとっては無効、あるいは有害な可能性がある点、③ただ推奨行動を伝えるだけでは効力感を高めるには不十分であり、行動を妨げる障壁を取り除くための具体的な訓練・支援が必要であり、対策が効力感を高めうるかを事前に調査した上で対策を行う必要がある点を指摘した。

本研究には、脅威アピールの行動変容効果を理論的に支持する、厳密な基準を満たしたエビデンス自体がそもそも少ないという課題がある。脅威アピールを幅広く用いることを多くの場面で推奨されており、実際

---

<sup>4</sup> Peters, G. J. Y., Ruiter, R. A. C. & Kok, G. (2013). Threatening communication: A critical re-analysis and a revised meta-analytic test of fear appeal theory. *Health Psychology Review*, 7(Suppl 1), S8-S31.

にこの推奨に従って対策が企画されているという。しかし、エビデンス自体が少なく、それらはいずれも脅威アピールが幅広く期待通りの効果をもつわけではないことを示していることから、脅威アピールの広範な使用を推奨することは早急にやめるべきだと指摘している。

### ● 脅威アピールのメタ分析：効果的な公衆衛生キャンペーンへの示唆<sup>5</sup>

原典のタイトルは「A meta-analysis of fear appeals: Implications for effective public health campaigns」で、脅威アピールが逆効果になるという反対意見がある中、大規模なメタ分析による検証を行ったものである。

本研究では、一定の基準を満たす93の研究を選定してメタ分析を行い、脅威アピールとその受け手の反応（態度や行動意図、行動）との関連について理論的な検証を行った。その結果、脅威アピールにより、自分に関連した深刻な脅威が存在することを認識するだけでなく、推奨行動をとることが脅威の回避に効果的であり、かつ、その推奨行動が容易に実行できるものであると考えた場合に、受け手の望ましい態度や行動意図、行動が増えることが示唆された。他方、脅威の存在を認識したとしても、推奨行動の効果を低く見積もったり、推奨行動を実行に移したりしにくいと考えた場合には、恐怖という感情を抑えるために、防衛反応や反発・拒否といった反応が起こり、期待通りの望ましい態度・行動の変化は促されないと説明した。

また、この理論的検証の結果を踏まえて、実践に生かす際は、①脅威アピールを行う場合は必ず、受け手に関連する深刻な脅威が存在することだけでなく、具体的で実行しやすい推奨行動を伝えることが不可欠である点、②生々しい言語や写真、受け手に関する表現を用いて脅威の深刻さを伝える点、③推奨行動を妨げうる障壁を特定してそれらを取り除くように伝える点、④効果評価をする際に態度や行動の変化だけでなく拒絶反応も確認する点に留意する必要があることを指摘した。

### ● 脅威アピールメッセージが危険運転の意図に与える影響：テラー・マネジメント理論の視点<sup>6</sup>

原典のタイトルは「The impact of threat appeal messages on

---

<sup>5</sup> Witte, K. & Allen, M. (2000). A meta-analysis of fear appeals: Implications for effective public health campaigns. *Health Education & Behavior*, 27(5) 591-615.

<sup>6</sup> Carey, R. N. & Sarma, K. M. (2011). The impact of threat appeal messages on risky driving intentions: A terror management theory perspective. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 22(4), 51-56.

risky driving intentions: A Terror Management Theory perspective]で、若年男性ドライバーを対象に、道路安全に関する脅威アピール（「危険運転は死亡につながる」ことを想起させる内容）が危険運転といった行動に与える影響を考察したものである。

脅威アピールによる交通安全キャンペーンが若年男性ドライバーに与える心理的な影響を検証し、テラー・マネジメント理論の観点から考察をしている。

普通自動車運転免許を保有する男子大学生 80 名を、死を意識させる資料（交通事故の写真や危険運転と事故との関係の説明を含むもの）を読む群と、運転に関する資料（事故・リスク・死といった要素は含まないもの）を読む群に割り当て、課題や質問項目に回答してもらった。

本研究では「運転技術と自尊心とを結び付けて考える傾向が高い人々は、死を意識させる衝撃的なメッセージを提示した場合に、死への恐怖が防衛反応を引き起こし、自尊心を守るために更なるリスクを冒そうとするのではないか」という仮説を検証することを目的としていた。分析の結果、自尊心の高さとは関係なく、死を意識させる衝撃的なメッセージを受け取った参加者は、危険な運転を行おうという意図が高いことが示された。予想に反し、自尊心の高さと防衛反応との関係があるとは認められなかった。著者らはこの理由を、本研究の参加者らが相対的に運転技術と自尊心とを結びつけて考える傾向が高い人々だったためであると考察し、運転技能と自尊心を結びつけて考える傾向が高い人に対して、脅威アピールを行うとむしろ逆効果になることが示唆されたと論じている。

以上の結果を踏まえて、脅威アピールを活用した交通安全対策のあり方に警告を発している。「恐怖は最も効果的な抑止力である」という根強い信念があるものの、一部の人々には逆効果をもたらすという問題点を指摘した。また、個人の心理特性や性格特性によってメッセージの受け止め方が異なることから、単なる脅しに基づく啓発活動には限界があり、個人の性格特性に配慮して啓発活動を計画する必要があることが指摘された。

### **（3）脅威アピールの倫理的課題**

学校教育において脅威アピールを行うことについては、フラッシュバックのきっかけになる可能性があるなど、倫理的に問題であるとの指摘もなされているところである。このことを踏まえ、脅威アピールの倫理的な懸念について論じられている文献を調査した。

## ● ソーシャル・マーケティングにおける恐怖アピール：戦略的及び倫理的な懸念の理由<sup>7</sup>

原典のタイトルは「Fear appeals in social marketing: Strategic and ethical reasons for concern」で、ソーシャル・マーケティングにおける脅威アピールの使用について、戦略的及び倫理的な両側面から懸念を提起したものである。

まず戦略的な側面から、脅威アピールを繰り返すことに伴う懸念として、最初は注目を集めるものの慣れが生じて効果が薄れる点、効果を高めるために過激さを求め続けてしまう点、広告発信者に対する受け手の評価や信頼が下がってしまう点、広告の発信者と受け手のお互いを尊重する良好な関係の構築が妨げられる点が指摘されている。非現実的楽観主義を引き起こし、「自分にはこの脅威は起こらない」といった誤った判断をさせてしまう側面についても懸念を示している。

また、倫理的側面、すなわち、広告の受け手や社会に有害な影響を及ぼさないかという点から考えられる複数の課題があるという。

まず、受け手の意思とは関係なく不安、恐れ、不快感といったネガティブな感情を引き起こして心理的な苦痛を与えてしまう点がある。また、脅威アピールが強すぎる場合、対象者は不快感や不安から目を背けるなどの防御的な反応を示し、メッセージを受け付けなくなる可能性が高まるため、望ましい行動を促すどころか、逆効果になる可能性がある点も指摘されている。「脅威を前に自分にできることはない」という宿命論の考え方を強めてしまう危険もあるという。さらに、脅威アピールは効力感が高い場合にのみ機能するため、効力感が低い人々に特に悪影響を及ぼしやすいという点も問題視している。元々の効力感が低い人々は、心理的・社会的資源が乏しく最も支援が必要であるものの、その人々に対して怒りや防衛的な感情を引き起こして気分を悪化させるだけでなく、不適応な反応を促し、結果的にその人々のリスクと脆弱性をさらに高めてしまう危険性があると論じている。

以上の戦略的・倫理的課題を踏まえた実践への示唆として、「まず害を与えない」という原則に立ち返り、脅威アピールへの傾倒を再考することを推奨している。また、脅威だけに頼らない、より倫理的で効果的な代替手法を検討すべきと主張しており、一例として、望ましい行動をとることのメリットを強調したり、ユーモアや共感といったポジティブな感情を高める手法を使ったり、皮肉やウィットを効かせた表現を使う

---

<sup>7</sup> Hastings, G., Stead, M., & Webb, J. (2004). Fear appeals in social marketing: Strategic and ethical reasons for concern. *Psychology & Marketing*, 21(11), 961-986.

ことなどを提案している。

#### **(4) 文献調査に関するまとめ**

文献調査の結果、脅威アピールは逆効果になる場合や倫理的面の問題もあることがわかった。また、脅威アピールを行って人々の行動を変えるためには、脅威を回避するための推奨行動に対する効力感を高めることが不可欠であると指摘されていた。推奨行動に対する効力感を高めることは容易ではなく、ただ推奨行動について情報を伝えるだけでは不十分であるという。「効力感を高めることができる要素」が含まれるという確証を得た上でない限り、現場で脅威アピールを使った対策は行うべきではないと論じられていた。さらに、そもそも脅威アピールには、対象者の意思とは関係なくネガティブな感情を引き起こしたり、不適応な反応を起こしたりする危険性もあるという倫理的な問題もあり、脅威アピールへの傾倒を再考することや、代替手法によるアプローチも検討することが推奨されていた。以上をまとめると、脅威アピールが行動変容につながる場合があるとは認めつつも、実際の現場で脅威アピールによる対策を広く実施していくことに対しては、否定的な見解がなされていた。

### 3 教師に対するアンケート調査

SS方式による交通安全教室の実施に至った経緯、SS方式の効果及びリスクについて学校現場でどのように評価されているか、実施による教育効果が得られたか等を把握するため、教師を対象としたアンケート調査を実施した。なお、当初は児童・生徒を対象としたアンケートの実施も計画したが、スタントマンによる事故の再現を見たことで衝撃を受けている可能性があり、アンケートの実施によるフラッシュバックの可能性を排除しきれないことから、児童・生徒を対象とした調査は実施しなかった。

#### (1) 教師に対するアンケート調査の構成

SS方式を実施した学校の教師と実施しなかった学校の教師でSS方式に対する意見が異なるかどうかを比較するため、2つのアンケートを実施した。

##### ア SS方式による交通安全教室実施校の教師に対するアンケート調査

SS方式による交通安全教室を実際に実施した学校の教師を対象に、SS方式を受け入れた経緯やその効果、SS方式の継続意向等を聴取することを目的としてアンケート調査を実施した。

##### イ 全国学校安全教育研究会に参画する教師に対するアンケート調査

前項のSS方式による交通安全教室実施校の教師に対し、非実施校(SS方式を選択しなかった学校)の教師であれば、SS方式に対する考え方に差があるのではないかと考え、これらの教師を対象としたアンケートを実施することを検討した。しかしながら、特に公立学校の教師は異動があるため、SS方式の経験を有している可能性があることや、教育委員会内でSS方式が持ち回り実施制となっているなど、教師の意思にかかわらず実施されている状況があることが判明したことから、非実施校という枠組みでの調査は難しいとの結論に至った。

そのため、非実施校に代わり、全国学校安全教育研究会<sup>8</sup>(以下、「全安研」という)に参画する教師に対するアンケート調査を実施することとした。

---

<sup>8</sup> 学校安全教育に関する調査、研究並びに普及推進を図ることを目的とする、全国の幼稚園・小学校・中学校・高等学校の教職員並びに教職員関係者を会員とする団体

## (2) S S方式による交通安全教室実施校の教師に対するアンケート調査

### ア 調査の概要

#### (ア) 調査対象者

S S方式による交通安全教室の実施主体である、全国共済農業協同組合連合会（J A共済連）に協力を依頼し、令和7年度のS S方式による交通安全教育の実施校（又は実施予定校）のリストを入手した上で、これらの学校に直接協力を依頼した。

表 3-3-1 アンケート調査の対象校

学校種別	対象数
中学校	69校
高校	73校
小・中一貫校	1校
中・高一貫校	9校
合計	152校

#### (イ) 調査実施期間

- ・ 令和7年9月16日（火）～9月30日（火）

#### (ウ) 調査実施方法

メールもしくはFAXにより、質問項目、回答選択肢及び回答フォームのURLを記載した質問票を送付し、インターネットでの回答を依頼した。回答対象者はS S方式による交通安全教室の実施に関わった教師とし、1校あたりの回答者数は1名に限定していない。また、忌憚のない意見を収集するため、回答者個人や所属学校名を特定できる項目は含めなかった。

#### (エ) 回答者数

回答者数は以下のとおりである。

表 3-3-2 アンケート調査の回答者数

学校の種類	交通安全教室 実施済み	交通安全教室 実施予定	合計
中学校	37名	9名	46名
高校	23名	28名	51名
小・中一貫校	1名	0名	1名
中・高一貫校	4名	2名	6名
合計	65名	39名	104名

## イ 調査項目

アンケートの調査項目を以下に示す。なお、詳細な設問一覧は巻末資料7に示す。

表 3-3-3 アンケートの調査項目

分類	調査項目
1. S S方式の実施経緯と理由	S S方式の実施経緯
	S S方式の受け入れ理由
2. 荒天時のS S方式の交通安全教室の実施計画	荒天時の実施計画
	実施日の実際の天候
3. S S方式の交通安全教室での生徒の反応	生徒のメンタル面への影響に対する懸念・配慮等
	生徒のメンタル面に対する問題の発生状況
	交通安全教室の本来の目的と異なる反応の出現状況
4. 実施後の生徒の変化	生徒の変化（事故発生状況、運転行動や安全に対する意識等）
5. スタントマン死亡事故発生の認知	京都市で発生したスタントマン死亡事故の認知
6. S S方式の交通安全教育に対する認知	手法としての適否
	行動変容に対する効果
	生徒の満足度
	継続実施の意向
7. 交通安全教育全般に対する意見	生徒が主体となった交通安全教室の実施意向
	上記を実施する場合に必要な支援
	よりよい交通安全教室の進め方についての意見

## ウ 調査結果

### (ア) 実施経緯と受け入れ理由

#### 【SS方式による交通安全教室を実施することになった経緯】

実施経緯としては、「警察署から」が52件と最も多く、「教育委員会から」が26件、「自発的に応募」が18件と続いた。

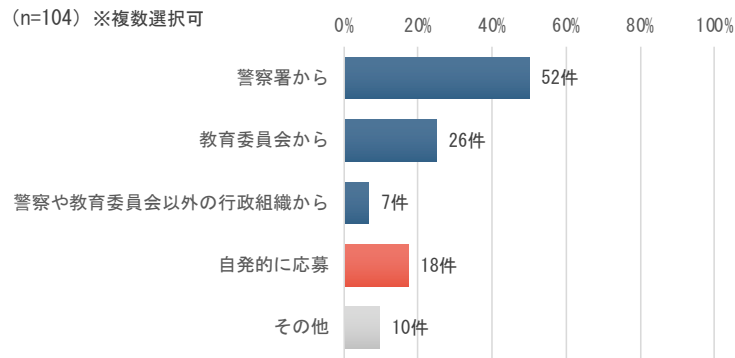


図3-3-1 SS方式による交通安全教室を実施することになった経緯

#### ■ その他の回答

- ・ J A 共済連から案内があった（4件）
- ・ 交通安全協会に相談した（1件）
- ・ 交通安全教室を依頼したところ、SS方式での実施が可能と提案された（1件）
- ・ 担当ではないため不明（4件）

#### 【SS方式による交通安全教室を受け入れた理由】

受け入れた理由としては、「生徒に事故の恐ろしさを理解させるため」が82件と最も多く、「めったにない機会だから」が69件、「無償もしくは低価格で実施可能」が53件と続いた。

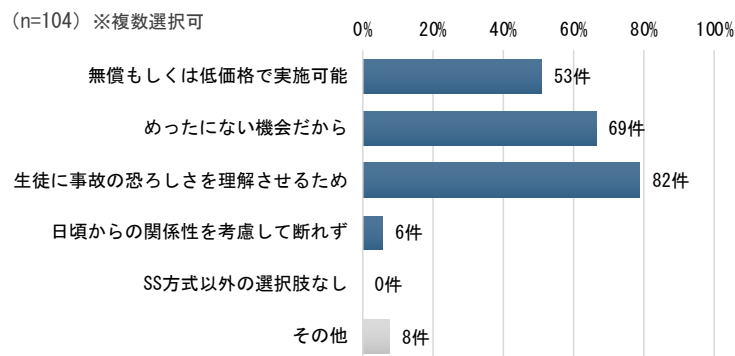


図3-3-2 SS方式による交通安全教室を受け入れた理由

■ その他の回答

- ・ より安全意識の向上を求めた指導を検討していたため（1件）
- ・ 自転車のヘルメット着用の重要性を生徒にも理解してもらいたかったため（1件）
- ・ モデル校の指定を受け、重大な事故を防ぎたいと強く思ったことから（1件）
- ・ 生徒の交通に対する意識が大きく変わったという報道等を以前見たため（1件）
- ・ セーフティバイシクルの取り組みとして警察から薦めてもらった（1件）
- ・ 管理職の申し送り（1件）
- ・ 地区の中で輪番になっていた（1件）
- ・ 不明（3件）

（イ） 荒天時の交通安全教室の実施計画

【荒天の場合の交通安全教室の実施計画】

荒天時の計画としては「体育館で実施可能なスタント内容に変更」が93件（89.4%）と最も多かった。

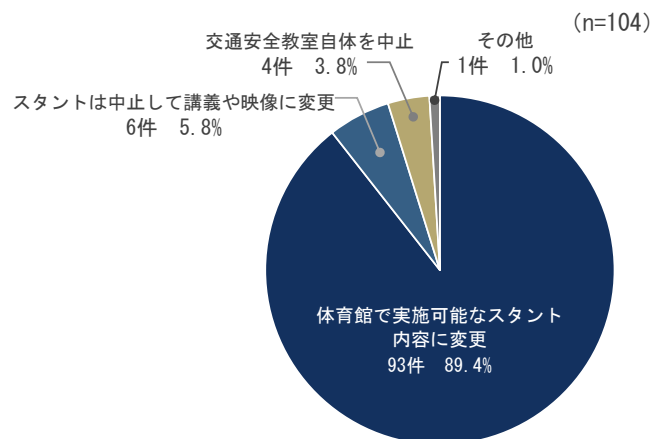


図3-3-3 荒天の場合の交通安全教室の実施計画

■ その他の回答

- ・ 天候に関係なく体育館で実施（1件）

### 【当日の天候】

実施当日の天候は、「晴れまたは曇り」が46件（70.8%）、「雨」が14件（21.5%）、「小雨」が2件（3.1%）であった。

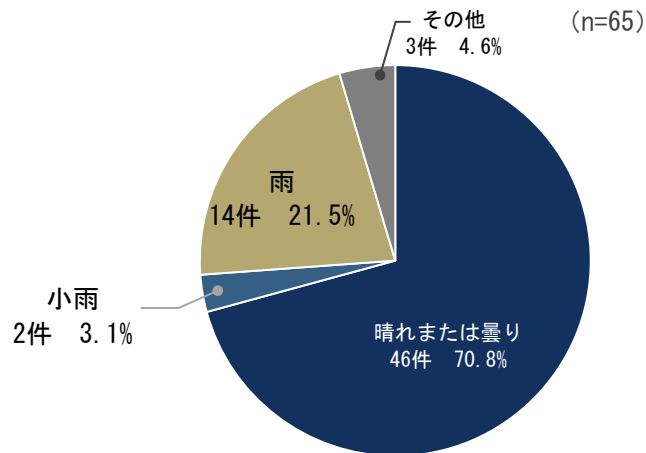


図3-3-4 実施当日の天候

#### ■ その他の回答

- ・ 前日までの降雨でグラウンド状態が悪かった（1件）

### （ウ）実施に際しての懸念・配慮事項及び生徒の反応

#### 【生徒のメンタル面への影響に関する懸念及び配慮の有無】

生徒のメンタル面への影響について「懸念・配慮したことがある」が44件（67.7%）、「懸念・配慮したことはない」が20件（30.8%）であった。

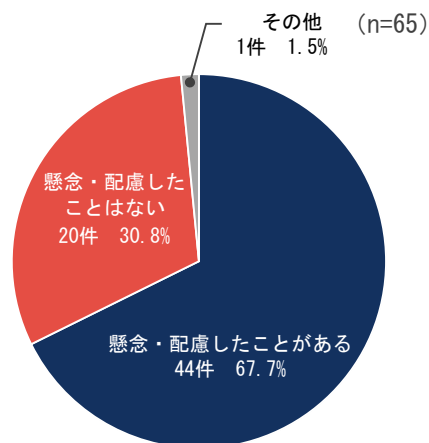


図3-3-5 生徒のメンタル面への影響に関する懸念及び配慮の有無

#### ■ その他の回答

- ・ どういう影響が出るのか判断材料がなくて困った（1件）

### 【具体的な懸念事項の内容】

- 心的外傷（トラウマ）の再燃・フラッシュバックに関して
  - ・ 事故の場面を見ることでトラウマになる、事故を思い出す
  - ・ フラッシュバックを起こす生徒がいる可能性がある
  - ・ 過去に交通事故にあった生徒や交通遺児の生徒に対して配慮する必要がある
  - ・ 直近で交通事故に遭った生徒がいた
  
- 事故を見ることへの嫌悪感について
  - ・ 事故の場面を見ること自体を嫌がる生徒がいる可能性があった。

### 【具体的な配慮事項の内容】

- 心的外傷（トラウマ）の再燃・フラッシュバックに関して
  - ・ スタントの内容を事前に教師や生徒に伝え、演技であることを説明
  
- 対象生徒の把握
  - ・ 過去の交通事故経験者や不安を感じる生徒がいないかを把握
  - ・ 該当する生徒の担任が事前に面談を実施し、状況を確認
  - ・ 生徒及び保護者に懸念事項を伝え、参加の承諾を取得
  
- 見学しない選択肢の提供
  - ・ 不安な生徒は無理に見る必要はないとの声かけを実施
  - ・ 交通安全教室への出席を免除（公欠扱い）
  
- 別室での待機・代替学習
  - ・ 事故の再現を見たくない生徒は、別室で待機させる措置
  - ・ 別室では、映像などを用いた通常の交通安全教室や自習を実施
  - ・ 親を交通事故で失った生徒や見たくない生徒に対して個別指導を実施
  
- 体調不良時の対応
  - ・ 激しいスタントが予想されるため、見ていて辛くなったら教師に声をかけるよう周知
  - ・ 生徒からの申し出があれば退出させる措置
  - ・ 保健室で休ませる、または保健室待機の措置

○ 状況の確認

- ・ 事後を含め、生徒の心身の状態確認を幾度も行った
- ・ 教師も一緒に見学し、生徒の様子に気を配った

【生徒のメンタル面への問題発生状況】

生徒のメンタル面に「問題が生じた」との回答が2件(3.1%)、「問題は生じなかった」との回答が63件(96.9%)であった。

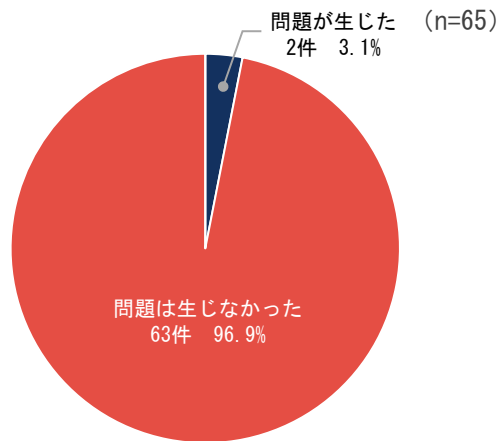


図3-3-6 生徒のメンタル面への問題発生状況

■ 生じた問題の内容

- ・ 不快な感情を抱く生徒がいた(1件)
- ・ ショックで泣き出す生徒がいた(1件)

【交通安全教室の本来の目的と異なる反応】

本来の目的と異なる反応としては「スタントマンの演技を賞賛」が29件と最も多く、「スタントマンの事故のかわし方に注目」が9件、「交通安全意識や行動の変化なし」が8件と続いた。

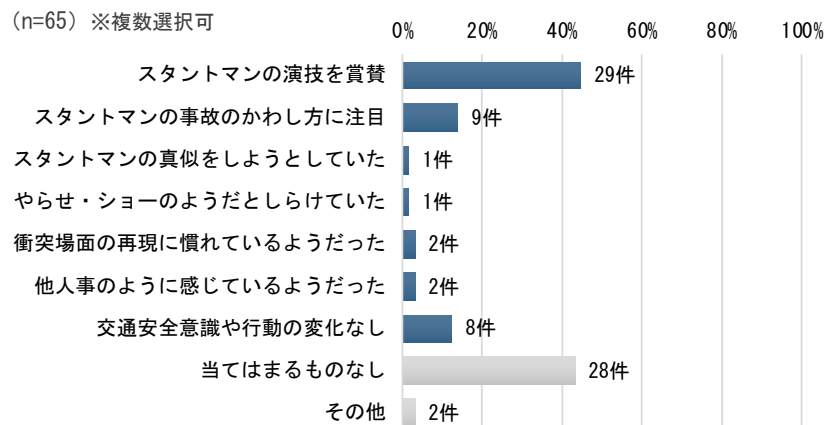


図3-3-7 交通安全教室の本来の目的と異なる反応

■ その他の内訳

- ・ より多くの生徒に興味をもたせようとしたのか、司会者が異常に煽ったため、事故のスタントがおこった際に笑ったり、手をたいて反応したりするような生徒が見られた（1件）
- ・ 事故を見て笑っている生徒がいた（1件）

(エ) 実施後の生徒の変化

SS方式による交通安全教室実施後の生徒の変化は、「通学中の事故」、「ヘルメットの着用率」、「ながら運転」及び「生徒の交通安全意識」の4項目について回答を求めた。前3項目は、自転車乗車における実態を確認したものであるが、いずれも「変化なし」との回答が最も多かった。なお、「ヘルメットの着用率」については交通安全教室の実施により下がることはないと考えられることに留意が必要である。「生徒の交通安全意識」については、教師による主観が含まれる可能性があるが、「上がった」との回答が51件と最も多かった。

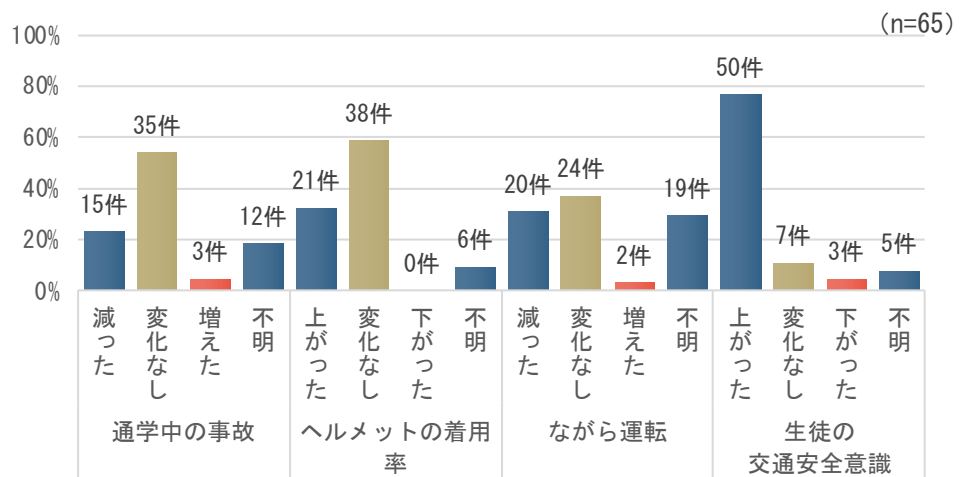


図3-3-8 実施後の生徒の変化

(オ) スタントマン死亡事故発生の認知

スタントマン死亡事故については、「事故があったことを知っていた」が75件(72.1%)、「事故があったことを知らなかった」が29件(27.9%)であった。

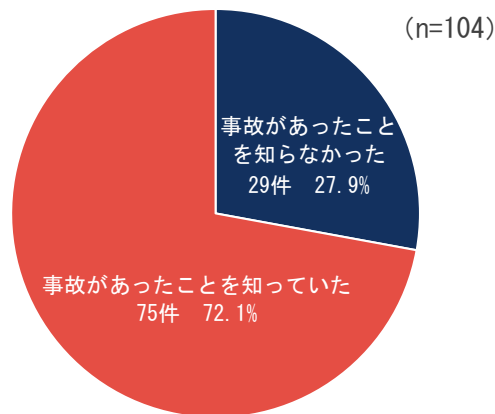


図3-3-9 スタントマン死亡事故発生の認知

(カ) S S方式の交通安全教育に対する認識

【交通安全教育手法としての適否】

S S方式の交通安全教育手法としての適否については、「だいぶ適切」が42件と最も多く、「やや適切」が23件、「かなり適切」が17件と続いた。実施済みの学校では、多少の変化が現れるのではないかと考えたが、傾向に大きな変化は見られなかった。

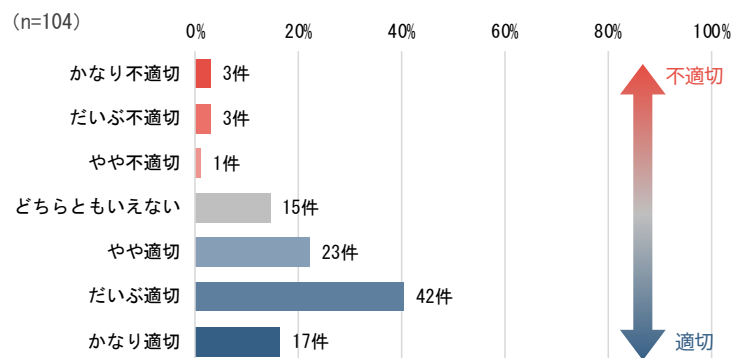


図3-3-10 S S方式の交通安全教育手法としての適否

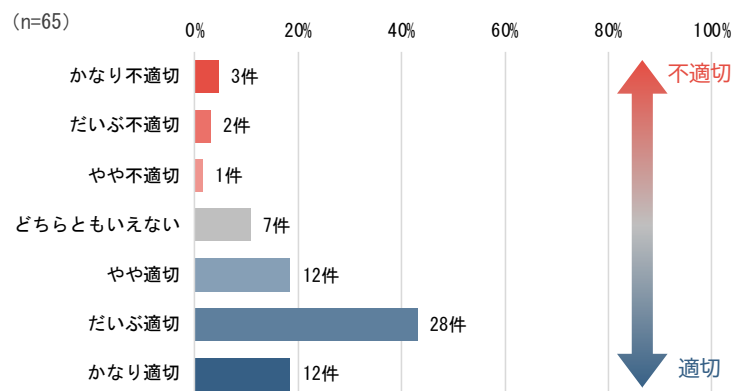
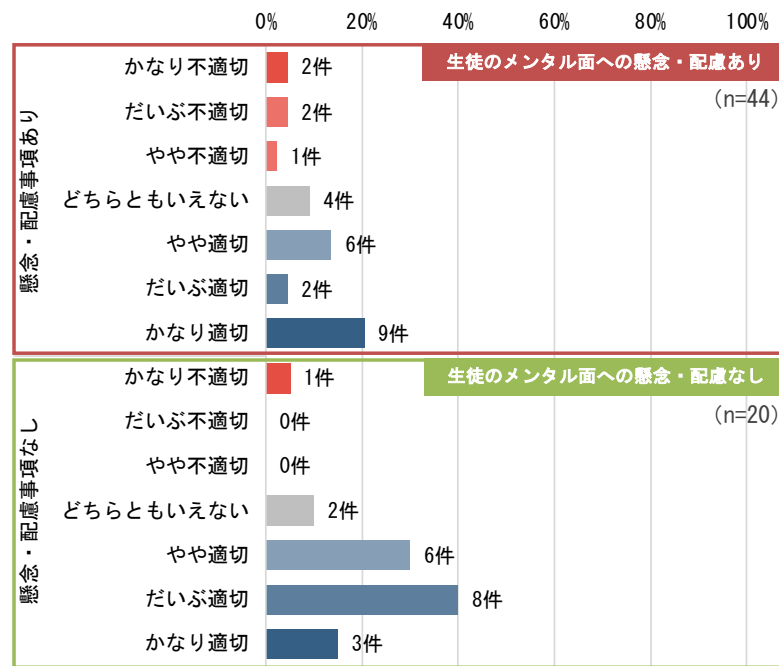


図3-3-11 S S方式の交通安全教育手法としての適否（実施済みの学校のみ）

次に、SS方式による生徒のメンタル面への影響に関する懸念及び配慮をしたことがある場合と、ない場合での適否に対する考え方の違いを整理した。この場合でも、基本的に適切寄りの回答が多いものの、「生徒のメンタル面への懸念・配慮事項があった」とした教師については、不適切寄りの回答がやや多くなる結果となった。



※ どういう影響が出るのか判断材料がなくて困ったと回答した1件を除く

図3-3-12 SS方式の交通安全教育手法としての適否  
(生徒のメンタル面への懸念・配慮の有無別)

さらに、スタントマン死亡事故発生の認知が考え方に影響しているか否かを確認した。この場合も、基本的に適切寄りの回答が多いことに変わりはないが、事故があったことを知っていた教師の方が、不適切寄りの回答がやや多くなる結果となった。

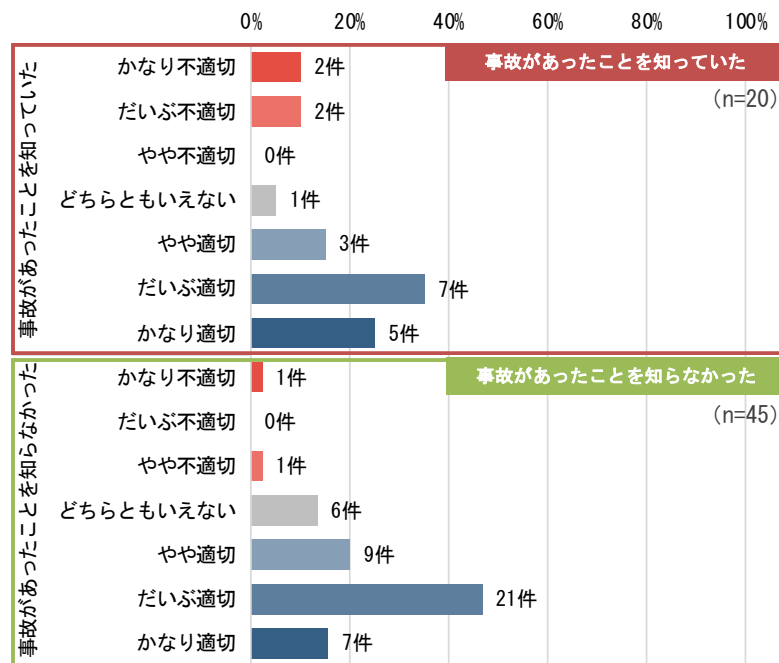


図 3-3-1 3 SS方式の交通安全教育手法としての適否  
(スタントマン死亡事故発生の認知別)

【生徒の交通安全に対する行動変容への回答】

生徒の交通安全に対する行動変容への効果については、「だいぶ効果が高い」が44件と最も多く、「やや効果が高い」が29件、「かなり効果が高い」が23件と続き、効果が薄いと回答は1件にとどまった。

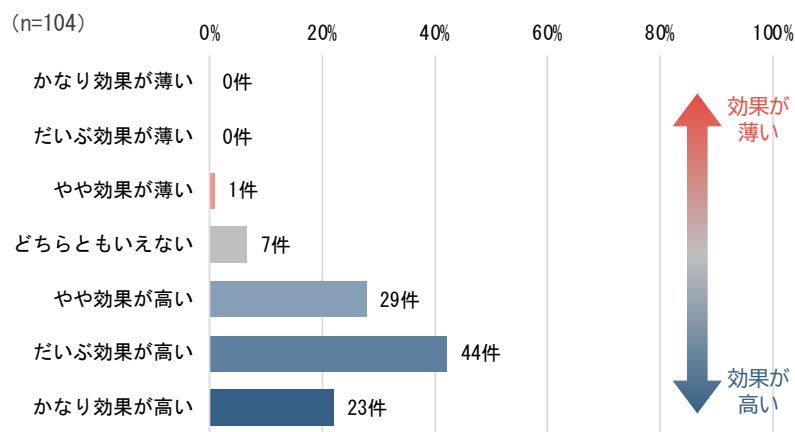
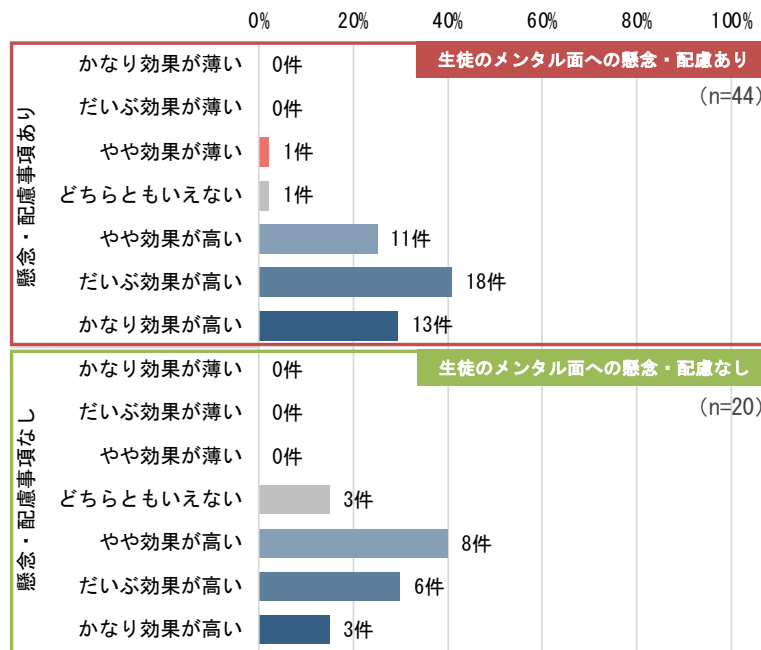


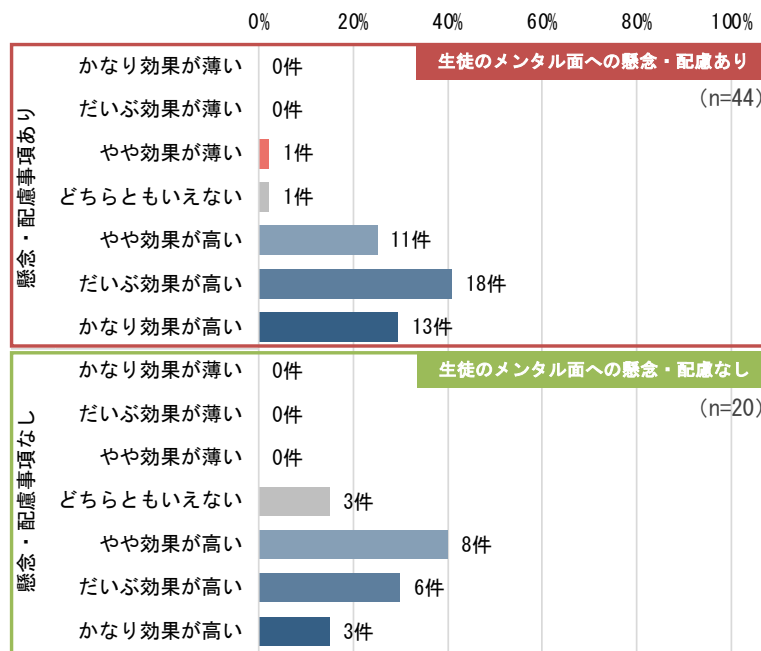
図 3-3-1 4 生徒の交通安全に対する行動変容への効果

この設問についても前問と同様、SS方式による生徒のメンタル面への影響に関する懸念及び配慮の有無別、スタントマン死亡事故発生の認知別に集計を行ったが、いずれの場合も、基本的には効果が高いと考える教師が多い結果となった。



※ どういう影響が出るのか判断材料がなくて困ったと回答した1件を除く

図 3-3-15 生徒の交通安全に対する行動変容への効果  
(生徒のメンタル面への懸念・配慮の有無別)



※ どういう影響が出るのか判断材料がなくて困ったと回答した1件を除く

図 3-3-16 生徒の交通安全に対する行動変容への効果  
(事故の認知有無別)

### 【受講した生徒の満足度】

受講した生徒の満足度については、「だいぶ満足度が高い」が 25 件で最も多く、「やや満足度が高い」が 18 件、「かなり満足度が高い」が 17 件と続いた。

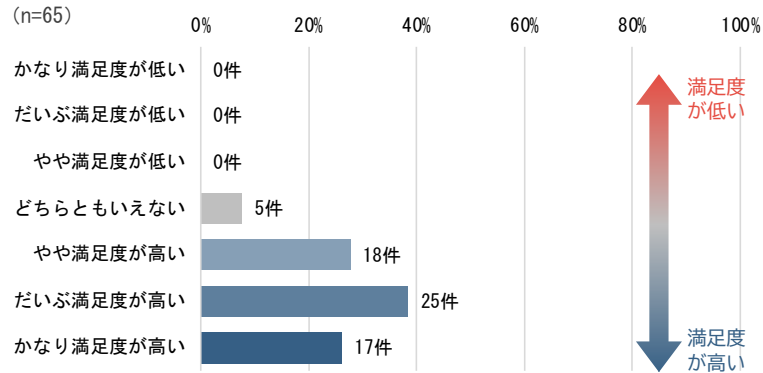


図 3-3-17 受講した生徒の満足度

### 【次年度以降の実施意向】

次年度以降の実施の意向については、「ぜひ実施したい」が 57 件 (54.8%) と最も多かった一方で、「判断材料がないのでわからない」が 29 件 (27.9%) と続いた。

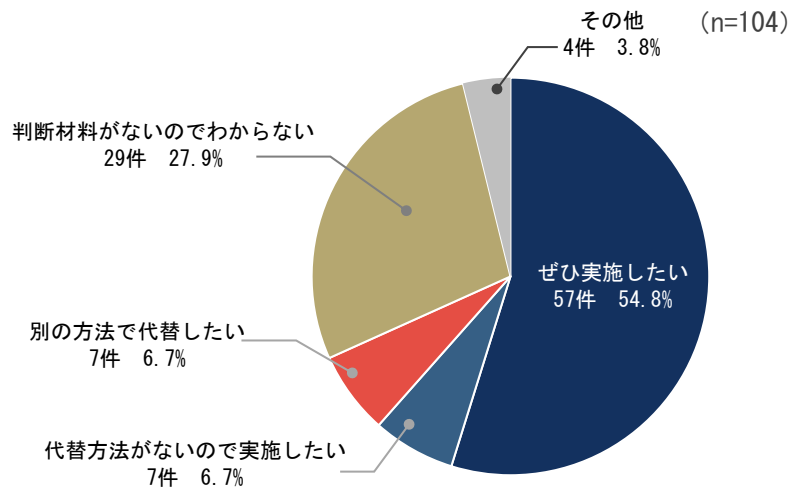
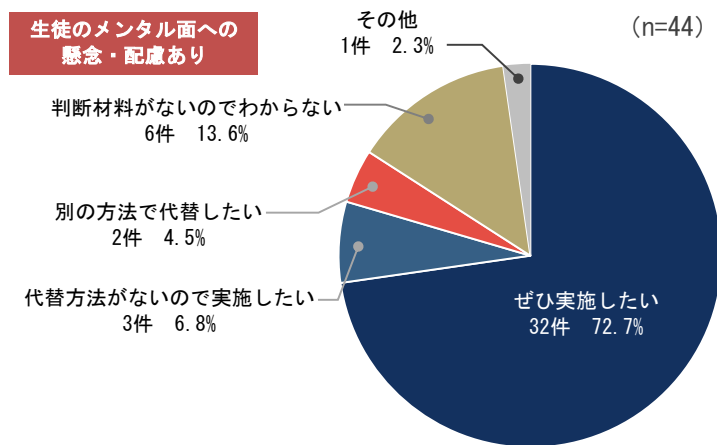


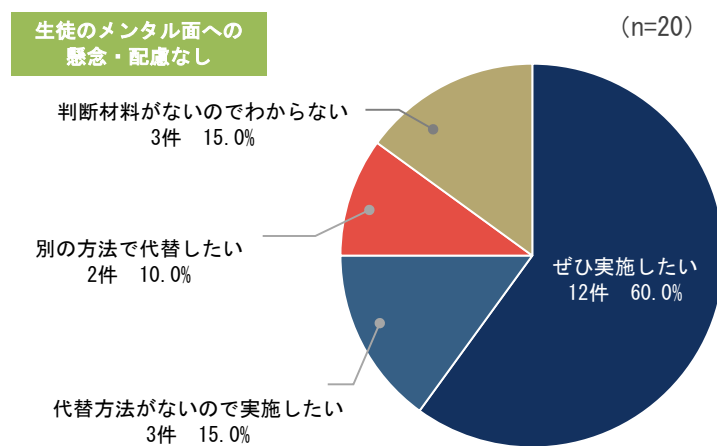
図 3-3-18 次年度以降の実施意向

この設問についても前問と同様、SS方式による生徒のメンタル面への影響に関する懸念及び配慮の有無別、スタントマン死亡事故発生の認知別に集計を行った。

生徒のメンタル面への懸念・配慮有無別では、懸念や配慮したことがあったか否かにかかわらず、「ぜひ実施したい」との回答が最も多く、「別の方法で代替したい」との回答は少数にとどまった。



※ どういう影響が出るのか判断材料がなくて困ったと回答した1件を除く



※ どういう影響が出るのか判断材料がなくて困ったと回答した1件を除く

**図 3-3-19 次年度以降の実施意向**  
(生徒のメンタル面への懸念・配慮の有無別)

事故の認知有無別の場合も同様で、「ぜひ実施したい」との回答が最も多かったが、スタントマン死亡事故発生を知っていた教師では、「別の方法で代替したい」が3件（15.0%）と、やや割合が高くなった。

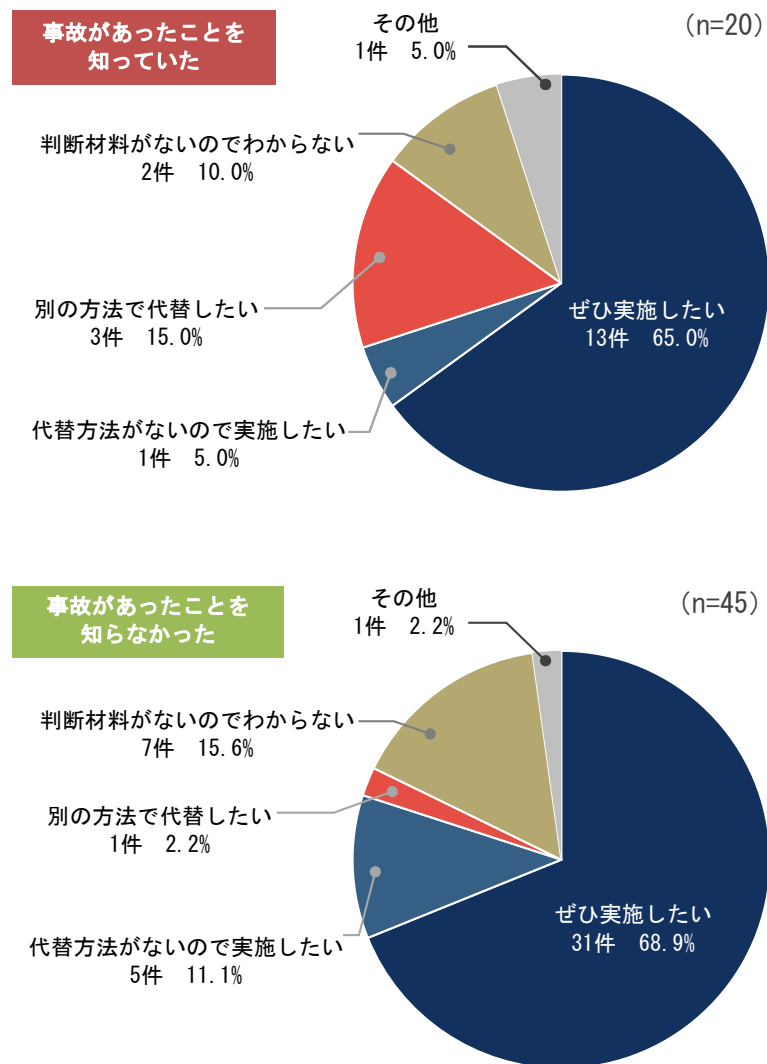


図3-3-20 次年度以降の実施意向  
(事故認知の有無別)

**(キ) 交通安全教育全般に対する意見**

**【生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向】**

生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向については、「実践したいと思う」が69件(66.3%)と最も多かった。「実践したいと思わない」は9件(8.7%)にとどまったが、一方で「わからない」が26件(25.0%)あった。これは、生徒の主体性を重視した教育活動がどのようなものか、具体例を示していなかったためにイメージできなかった点も影響しているものと思われる。

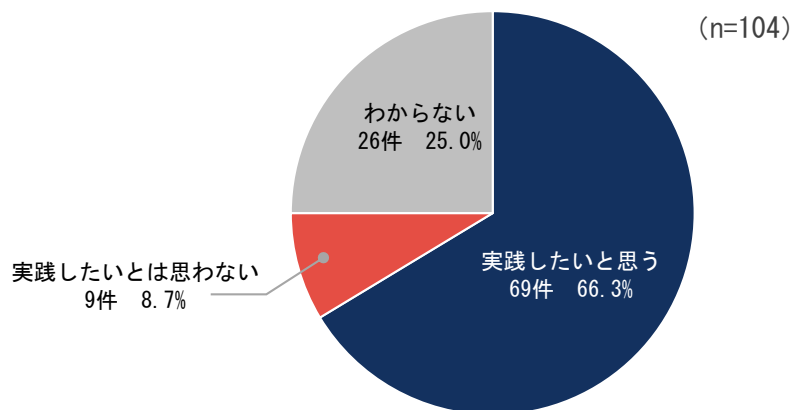


図3-3-2 1 生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向

スタントマン死亡事故発生の認知別に見てみると、スタントマン死亡事故発生を知っていた教師では、「実践したいと思う」が17件(85.0%)と、大半の教師が実践したいという意思を持っていたが、スタントマン死亡事故発生を知らなかった教師では、その割合が低下し、逆に「実践したいとは思わない」との回答も6件(13.3%)見られた。

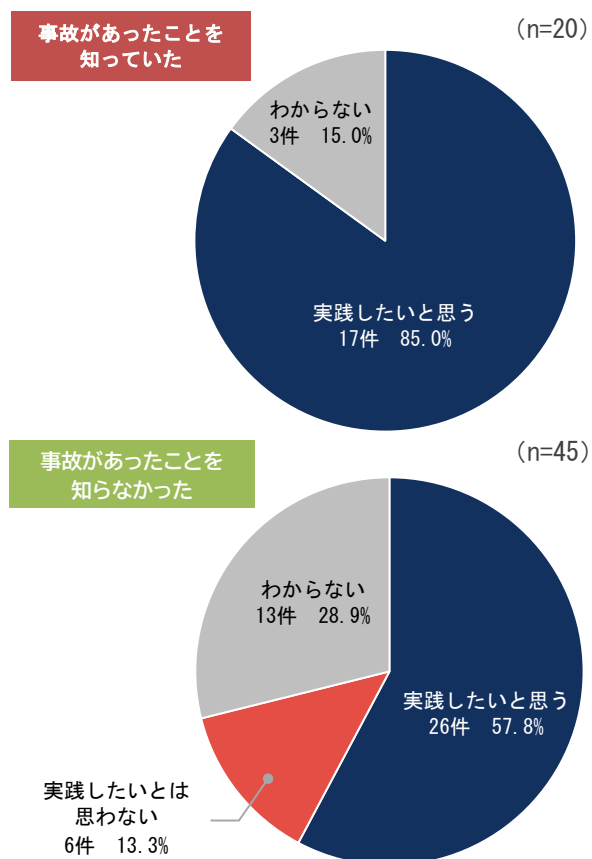


図3-3-2 2 生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向  
(事故の認知有無別)

### 【実施にあたり望まれる支援】

実施にあたり望まれる支援については、「教材・教具のサポート」が57件と最も多く、「準備・実施にあたっての人的な支援」が47件、「教材費・活動費など資金」が38件、「全国共通の標準的な教育ガイドライン」が28件と続いた。

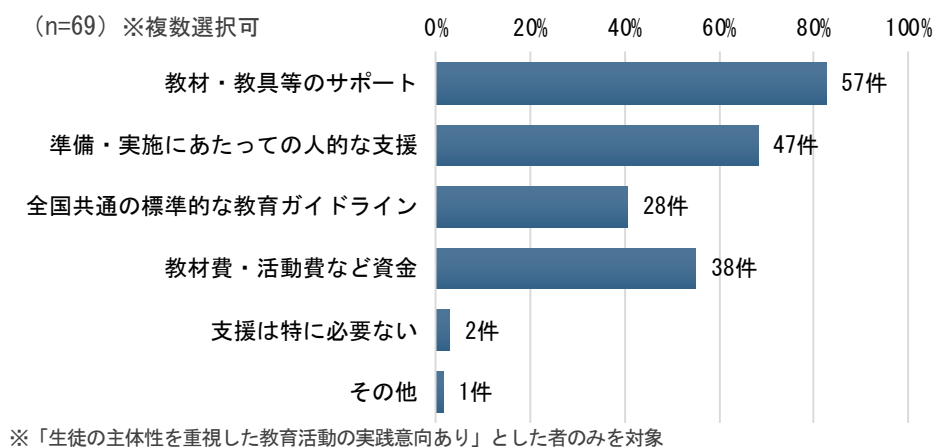


図3-3-23 実施にあたり望まれる支援

### 【交通安全教室の進め方やあり方についての意見及びアイデア】

当設問については、自由記述での回答を求めたものであり、各回答を以下に整理・分類した。

#### ○体験・実演型の学習を重視することについて

##### SS方式に対する評価

- ・ 話を聞くだけの講義よりも、スタントマンによるリアルな実演は生徒に大きな影響を与え、事故の怖さや危険性を実感させるのに高い効果がある。

##### 体験・体感の必要性

- ・ 授業と同様に、命を守る交通安全教室でも体験的なものが効果的であり、実際に体感できる交通安全教室は効果的な啓発につながる。

##### 思考力の育成

- ・ SS方式は、生徒の考える力、想像する力を広げ、「自分にふりかかる」問題として捉える助けになると期待されている。

## ○危険回避と学びの進化について

### 危険予測・回避

- ・ 事故が起きそうな場面（丁字路から出る時など）での危機予測や危機回避に関する指導が求められている。

### 構成の流れ

- ・ 単に恐怖を体験させるだけでなく、危険を体験し、その原因や対策を考え、自分の生活とつなげて行動に落とし込むという流れを取り入れることで、より深い学びにつながると考えられる。

### 自分の視点で捉えさせる学習

- ・ 「自分が加害者になった場合」、「被害者になった場合」といった自分ごととして考えさせる学習が有効である。

### 新しい技術の活用

- ・ VR（仮想現実）を活用し、危険運転をしている人の視線を体験できる機会があれば良いと思われる。

## ○教材・指導内容に関する要望

### 地域の実情の反映

- ・ 都市部か田舎か、坂道が多いか、交通量が多いかなど、その地域の実情に応じた交通安全教室を実施するのが良いのではないかな。

### 身近な題材と専門家の知見の活用

- ・ 身近な題材を取り上げる、専門家からの意見や実際に身近な場所で起こる事故の情報を加えることで、生徒の意識が高まるのではないかな。

### 具体的な知識

- ・ 自転車走行時のルール、信号の見方、事故が起きた際の訴訟に関わる話などの指導が必要ではないかな。

### 映像教材の活用

- ・ 雪の日の歩き方や雨の日の注意点（グレーチングの滑りやすさなど）、映像で見て学ぶことができると、経験不足の生徒の交通安全に役立つのではないかな。
- ・ 教室で見られる動画やパワーポイント教材があると助かる。

## 教育の継続の必要性

- ・ 交通安全教育は、定期的実施する必要があるのではないかな。

## ○法令理解と体制整備

### 法令の理解と周知

- ・ 「新基準原付」や「自転車の交通違反への青切符導入」など、新たな交通に関する法令を教師が正しく理解し、生徒と保護者に周知し遵守させることが必要ではないかな。

### 外部機関の活用

- ・ 教師の指導だけでは効果が低いため、外部機関（専門家）に委託したり、自動車教習所で自転車に乗車して交通安全教室を受けたりするのが良いのではないかな。

### 関係機関との連携

- ・ 地域の警察署や交通安全協会、行政と連携した交通安全コラボキャンペーン（啓発ブース、啓発動画作成、交通立哨など）を実施するのが良いのではないかな。

## ○生徒への配慮

### 精神的な不安への対応

- ・ S S方式の実施に際しては、精神的な不安やひきつけを起こしそうな生徒には、別室対応（DVD視聴など）の配慮が必要。

## ○教育的アプローチとしての疑問

### 「恐怖感」への依存の否定

- ・ 恐怖感に着目して行動をコントロールするのは教育ではなく、「古い」アプローチであるため改善が必要ではないかな。

### 多角的な視点

- ・ 恐怖だけでなく、学齢や地域性、立場（歩行者・自転車・ドライバーなど）の違いによる視点や、弱者を守ることの重要性、諸外国との差異、交通マナーの意義などを考察することが教育のあり方ではないかな。

## ○その他

- ・ ヘルメットは、中学生ばかりか大人もほとんど着用していない

ため、保護者も参加の講習会にすればよかった。

- ・ S S方式は実施可能校数が少ないため、もっと増やして多くの学校で実施できるようにすべきである。
- ・ 高校生は自分の安全を自分で守れると思いつみ、交通安全教育が希薄化していると感じる。
- ・ 教師ではなく専門家による講演を行うことで、生徒の意識が高まり、教育効果も高まるのではないか。

### 【S S方式を学校で実施することについての意見】

当設問については、自由記述での回答を求めたものであり、各回答を以下に整理・分類した。

#### ○効果

##### 臨場感とインパクト

- ・ プロのスタントマンが目の前で事故を再現することで、講話や視聴覚資料だけでは伝わらない事故の衝撃や恐ろしさを生徒が臨場感をもって認識でき、強いインパクトを与えられる。

##### 意識改革と「自分事」化

- ・ 事故を「他人事」のように思っていた生徒も「自分事」として捉えることができ、交通安全に対する意識が大きく高まる効果がある。

##### 体験学習の重要性

- ・ 危険性を実感できない生徒が増えている現代において、体験型の学習は非常に効果的であり、生徒に「考える力」、「想像する力」を養わせる良い機会である。

##### スタントマンによる説明の向上

- ・ 以前は派手なアクションがメインだった印象であるが、近年は危険回避の説明に重点が置かれ、丁寧で分かりやすくなっている。

#### ○課題

##### プログラム構成

- ・ スタントマンによる寸劇は生徒の興味を引きつける上でとて

も効果があったが、派手なアクションに対する尊敬と賞賛が場の雰囲気から感じられた。

### 他の方法との比較

- ・ 生徒のふり返りでは否定的な意見は全くなく、強い印象が残ったようだったが、一番大きなアクションがあったのは、人形による交通事故の再現だったので、スタントマンでなくても強い恐怖は与えられるのではないかと思った。

### 恐怖感への依存

- ・ 恐怖感だけで交通事故はなくならないため、緊急時の対処法や予防法、客観性・共感性・想像力を培う発想に立って企画すべきである。

### ○実施上の懸念・配慮事項

- ・ SS方式による交通安全教室は高い効果が期待される一方で、実施には事前の配慮や準備が不可欠である。
- ・ 過去に事故に遭った、身近な人が事故に遭った、または事故を目の当たりにした生徒にとって、事故再現がショックを与えたり、フラッシュバックを引き起こす可能性がある。
- ・ 交通遺児の生徒や心が弱い生徒など、一部の生徒への事前のアンケートや配慮が必要である。
- ・ ショックが不適切な方向に向かないよう、事前の指導や当日の運営側の適切な誘導が必要である。
- ・ 過去に事故が発生していたことに対する認識の甘さを反省し、原因究明と再発防止策を講じた上で実施することが必要。
- ・ 開催時期によっては熱中症対策のため、雨天バージョンへの切り替えが必要。

### ○実施頻度

- ・ 中学校では、3年間の在学中に1回の割合で実施できるのが理想的である。
- ・ 生徒が入れ替わるタイミングを考慮し、2～5年に1回の実施が最も効果的である。
- ・ 毎年継続的な実施が理想である。

### ○その他

- SS方式の実施可能校数が少ないため、もっと増やして多くの学校で実施できるようにすべきである。
- 全国で3年に1回は受講必須と位置付けるよう、教育委員会に働きかけてほしい。
- 校内の設備や教職員では実施できない有効な取り組みであるため、ぜひ広めてほしい。
- 申請や渉外、準備に煩雑なイメージがあったが、実際はスムーズに準備が進み、当日の調整も円滑だった。

### (3) 全国学校安全教育研究会に参画する教師に対するアンケート調査

#### ア 調査の概要

##### (ア) 調査対象者

全安研に参画する教師を対象にした。なお、教師の中にはSS方式の実施経験を有している者が含まれる。

##### (イ) 調査実施期間

- ・ 令和7年10月7日(火)～10月22日(水)

##### (ウ) 調査実施方法

メールにより、質問項目、回答選択肢及び回答フォームのURLを記載した質問票を送付し、インターネットでの回答を依頼した(全安研の会長を通じて依頼)。忌憚のない意見を収集するため、回答者個人や所属学校名を特定できる項目は含めなかった。

##### (エ) 回答者数

回答者数は以下のとおりである。

表3-3-4 アンケート調査の回答者数

SS方式の実施経験	人数
経験あり	29名
経験なし	15名
合計	44名

#### イ 調査項目

アンケートの調査項目を以下に示す。なお、詳細な設問一覧は巻末資料8に示す。

表 3-3-5 アンケートの調査項目

分類	調査項目
1. スタントマン死亡事故発生 発生の認知	京都市で発生したスタントマン死亡事故の認知
2. SS方式の交通安全教育 に対する認知	手法としての適否
	行動変容に対する効果
	実施意向
	手法に対する疑問や問題意識の有無
3. 交通安全教育全般に 対する意見	生徒が主体となった交通安全教室の実施意向
	上記を実施する場合に必要な支援
	生徒が主体となった交通安全教室の実施経験
	よりよい交通安全教室の進め方についての意見
	SS方式を学校で実施することについての意見
4. その他	学校安全の領域の中で主に関心のある領域

## ウ 調査結果

### (ア) 学校安全の領域の中で主に関心のある領域

学校安全の領域の中で主に関心のある領域は、「生活安全」が 33 件と最も多く、「災害安全」が 30 件、「交通安全」が 26 件と続いた。

アンケート調査項目の順序とは異なるが、以降の集計に影響する項目であることから最初に結果を提示したものである。

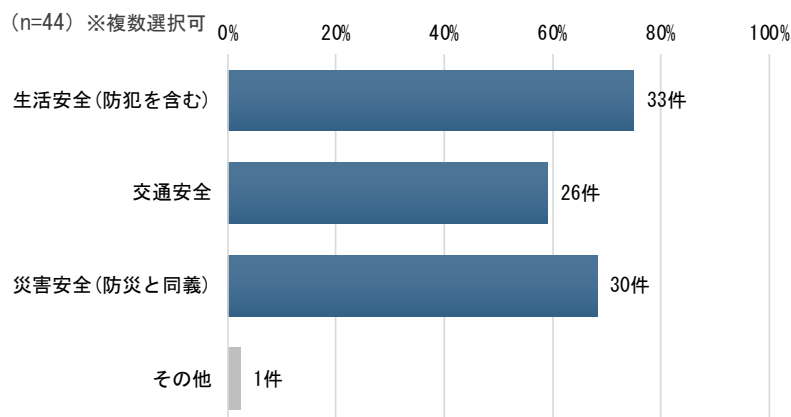


図 3-3-2 4 学校安全で主に関心のある領域

### (イ) スタントマン死亡事故発生の認知

スタントマン死亡事故については、「事故があったことを知っていた」が 26 件 (59.1%)、「事故があったことを知らなかった」が 18 件 (40.9%) であった。

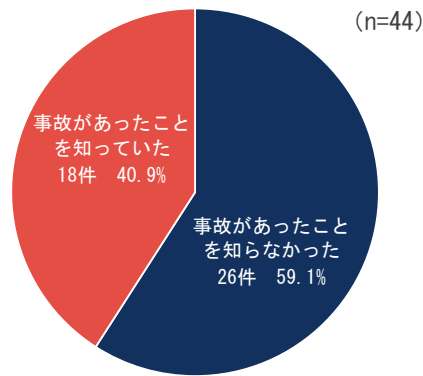


図3-3-25 スタントマン死亡事故発生の認知

(ウ) SS方式の交通安全教育に対する認識

【交通安全教育手法としての適否】

SS方式の交通安全教育手法としての適否については、「だいぶ適切」と「やや適切」が合わせて17件、「かなり不適切」、「だいぶ不適切」、「やや不適切」が合わせて17件であり、適否に対する考え方が拮抗する結果となった。

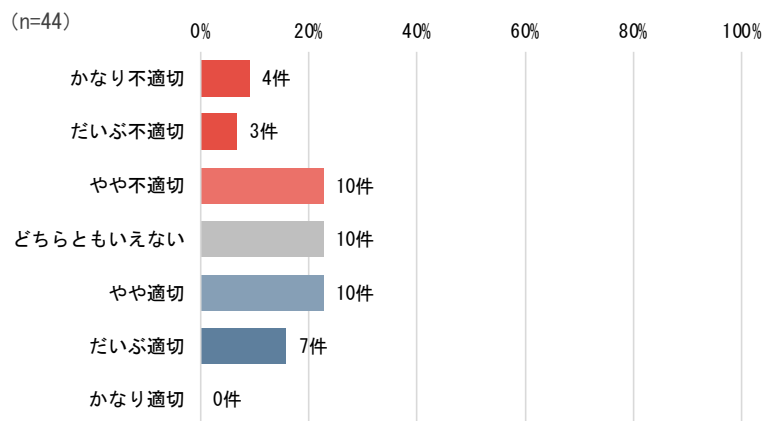


図3-3-26 SS方式の交通安全教育手法としての適否

関心領域として「交通安全」を選択した教師、選択しなかった教師別に集計を行ったところ、「交通安全」を選択した教師は「かなり不適切」、「だいぶ不適切」、「やや不適切」が合わせて10件と、「やや適切」、「だいぶ適切」の4件を上回っており、関心領域として「交通安全」を選択しなかった教師と比べると、SS方式を不適切と考える者が多い。

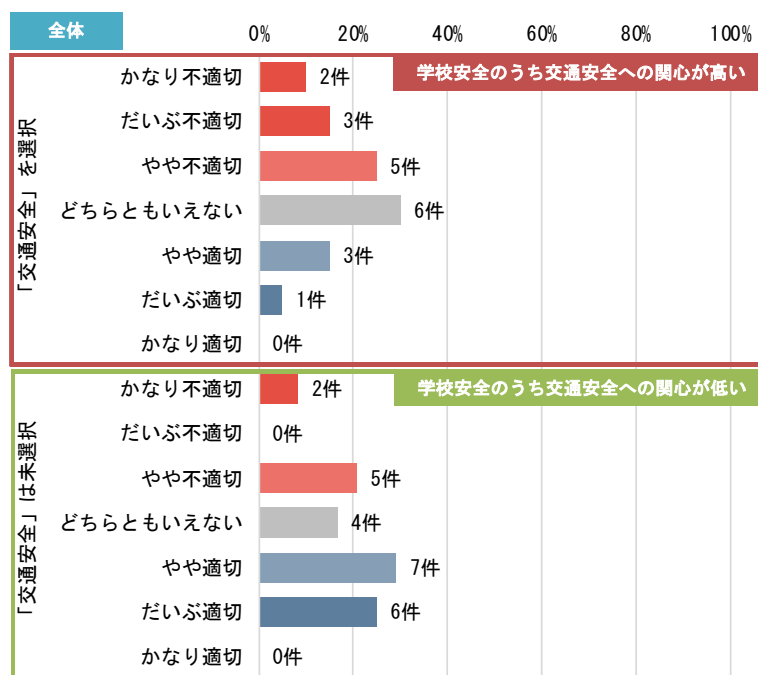


図3-3-27 SS方式の交通安全教育手法としての適否  
(交通安全領域を選択した教師・選択しなかった教師別)

【生徒の交通安全に対する行動変容への回答】

生徒の交通安全に対する行動変容への効果については、「だいぶ効果が高い」と「やや効果が高い」が合わせて26件だったのに対し、「だいぶ効果が薄い」と「やや効果が薄い」は4件のみであり、効果があると考える者が多い結果となった。

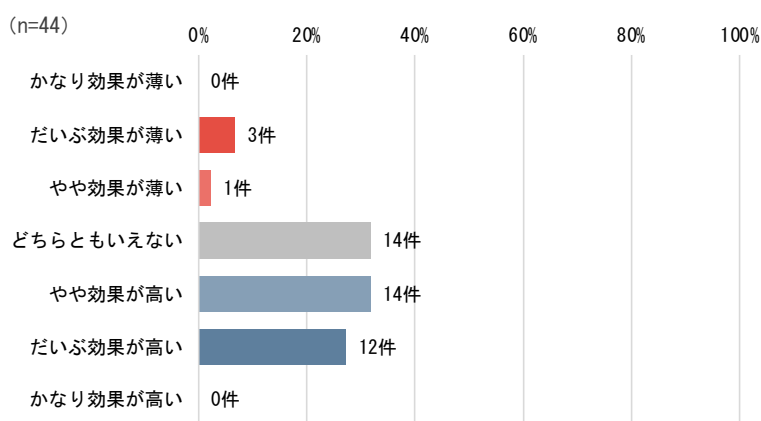


図3-3-28 生徒の交通安全に対する行動変容への効果

関心領域として「交通安全」を選択した教師、選択しなかった教師別に集計を行ったところ、効果が高いと考える教師が多く、効果が薄

いとす教師は少なかった。ただし、関心領域として「交通安全」を選択した教師は、効果が高い（「やや効果が高い」、「だいぶ効果が高い」）と同数が「どちらともいえない」と回答している点に留意が必要である。

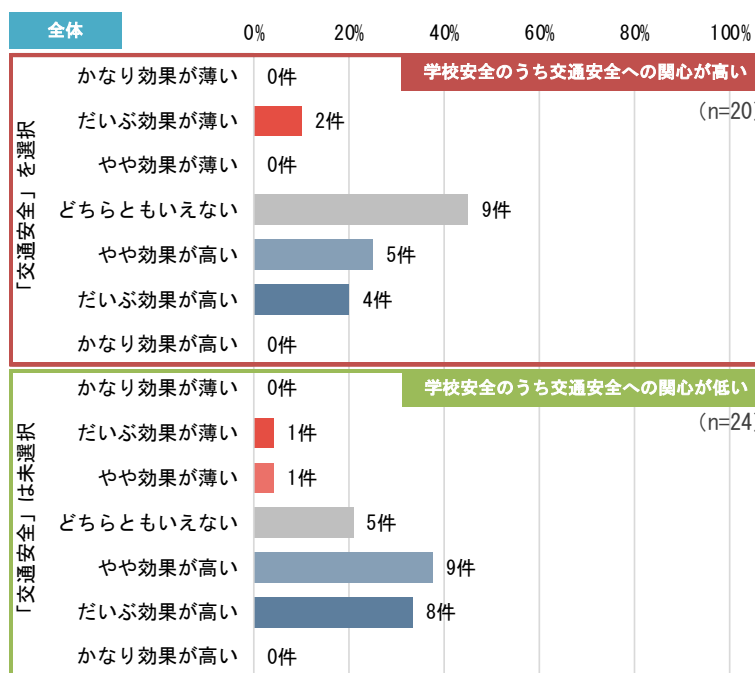


図3-3-29 生徒の交通安全に対する行動変容への効果  
(交通安全領域を選択した教師・選択しなかった教師別)

### 【SS方式の交通安全教育の実施意向】

SS方式の交通安全教育の実施意向については、「ぜひ実施したい」、「判断材料がないのでわからない」がそれぞれ9件（20.5%）、「別の方法で代替したい」が15件（34.1%）と回答が分かれた。「代替方法がないので実施したい」との回答は、他の有効な教育方法が提示されれば意見が変わる可能性があるものであることを考えると、積極的な実施意向は9件（20.5%）にとどまっている。

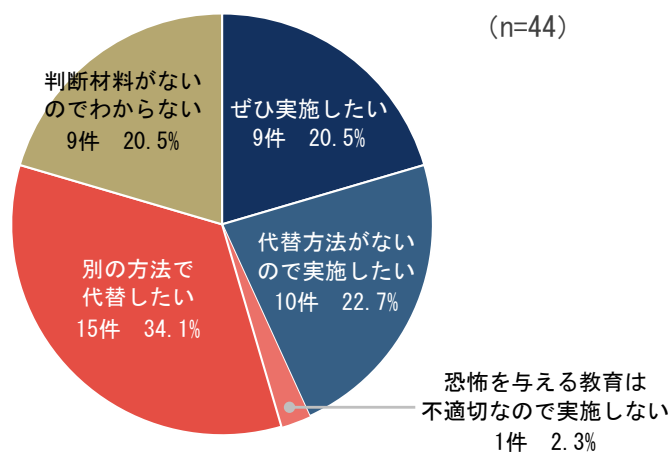


図3-3-30 SS方式の交通安全教育の実施意向

関心領域として「交通安全」を選択した教師、選択しなかった教師別に集計を行ったところ、「交通安全」を選択した教師は「別の方法で代替したい」が9件（45%）と最も多かった。「交通安全」を選択しなかった教師は、「ぜひ実施したい」が7件（29.2%）、「別の方法で代替したい」、「不適切なので実施しない」との回答が合わせて7件（29.2%）と拮抗している。

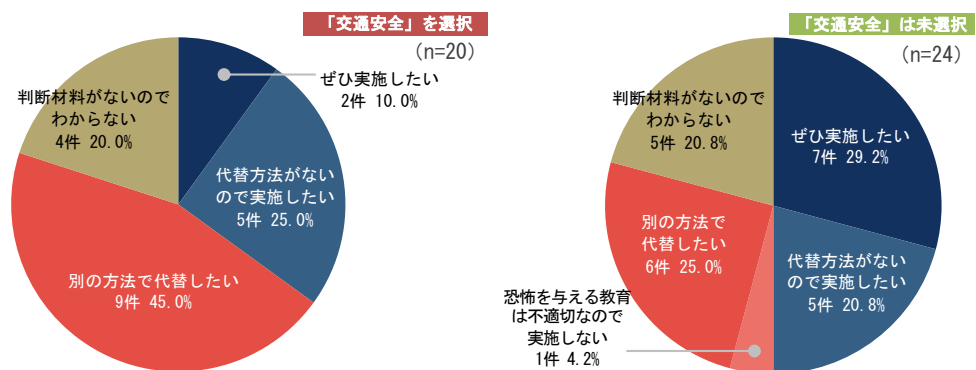


図3-3-31 SS方式の交通安全教育の実施意向  
(交通安全領域を選択した教師・選択しなかった教師別)

【SS方式の交通安全教育の手法に対する疑問や問題意識の有無】

SS方式の交通安全教育に対して疑問や問題意識があると回答した者、ないと回答した者は半数ずつに分かれた。

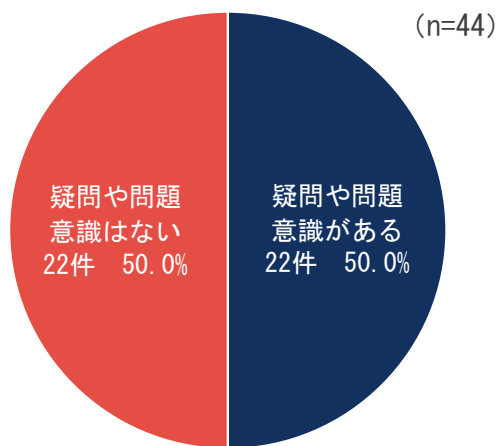


図 3-3-3 2 SS方式の交通安全教育に対する疑問や問題意識の有無

関心領域として「交通安全」を選択した教師、選択しなかった教師別に集計を行ったところ、「交通安全」を選択した教師の方が「疑問や問題意識がある」との回答割合がやや高かった。

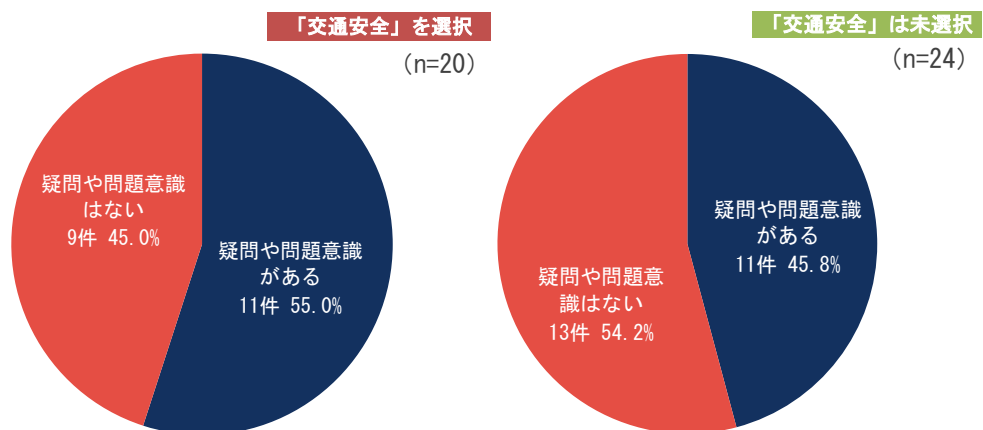


図 3-3-3 3 SS方式の交通安全教育に対する疑問や問題意識の有無  
(交通安全領域を選択した教師・選択しなかった教師別)

■ 疑問や問題意識の具体的な内容

- ・ 交通安全教室の進め方やあり方が時代に合っていないと感じる
- ・ データ解析が可能になっているので、危険を予測し、回避するための手法は他にある
- ・ 交通安全の意識は、恐怖心を植え付けることで身に付けるものではない
- ・ 大きな音、事故が目の前で起きたということにトラウマになっ

てしまう生徒もいるかもしれないが、交通安全教育の一環として効果がまったくないとは思わない

- ・ 生徒に対する効果はあるが、事故などを考えると疑問が残る
- ・ 恐怖体験を持たせることによる行動回避の植え付けでしかないので、学びではないのだろうと思う

## (エ) 交通安全教育全般に対する意見

### 【生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向】

生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向については、約8割の教師が「実践したいと思う」と回答した。

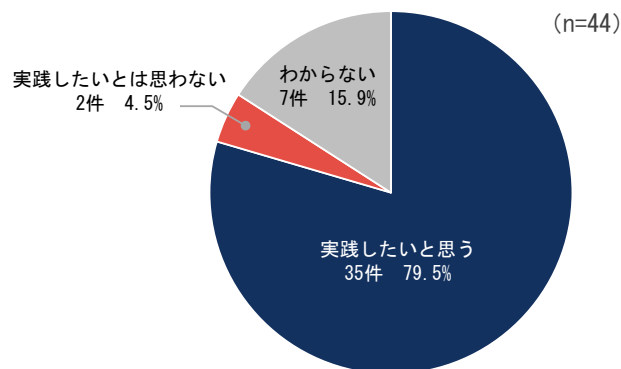
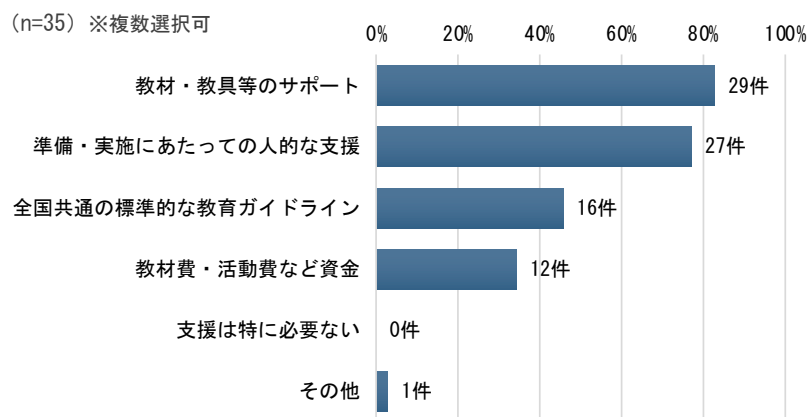


図3-3-34 生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向

### 【実施にあたり望まれる支援】

実施にあたり望まれる支援については、「教材・教具のサポート」が29件と最も多く、「準備・実施にあたっての人的な支援」が27件で続いた。



※「生徒の主体性を重視した教育活動の実践意向あり」とした者のみを対象

図3-3-35 実施にあたり望まれる支援

■ その他の内容

- ・ 教育行政が学校ごとの独自の取り組みを円滑に実施できるよう授業実施時数など規制を緩和する

**【生徒の主体性を重視した教育活動の実践経験】**

生徒の主体性を重視した教育活動の実践経験については、「実践したことがある」との回答は10件（22.7%）であった。

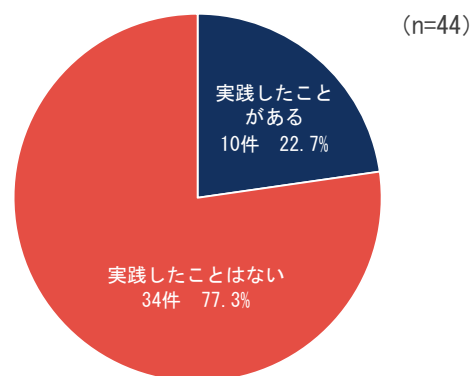


図3-3-36 生徒の主体性を重視した教育活動の実践経験

■ 実践した内容

- ・ 企業から学区の交通安全にかかわるデータの提供を受け、安全マップの作成や下級生への安全啓発を実施
- ・ 学区内の安全マップの作成
- ・ 自転車シミュレーターや模擬道路を使用した歩行や自転車走行の訓練

**【交通安全教室の進め方やあり方についての意見及びアイデア】**

当該問については、以下のような回答が寄せられた。

- ・ 交通事故は、児童生徒の危険予測だけでは限界がある。
- ・ 企業のデータを活用するのはよい考えで、協力してくださる企業は増加傾向である。
- ・ 一律に恐怖を覚えさせるのではなく、一人一人の生徒が「自分にとっての危険」を認識し、主体的に安全な行動をとるようになるための学びが必要である。
- ・ 子どもにとって身近な場所、知っている場所でどのような事故が実際に発生をしたのかを知ることができれば、危機意識が高まると思う。

- ・ 実際に事故の映像を見るだけでなく、被害者、加害者が存在することに焦点を当てて実際にどのようなようになるのか生徒らが自分自身の身近な出来事として考えさせる機会があるとよいのではないかと考える。
- ・ 中学生には自分の起こした事故（特に自転車）で加害者になった時の（賠償金1億円など）目に見えてわかることを教えた方がよいと思った。

### 【SS方式を学校で実施することについての意見】

当設問については、以下のような回答が寄せられた。

- ・ 危険予測、危険回避の安全教育の観点からも、不適切に感じる。
- ・ 命を粗末にしているとしか言いようがない。
- ・ 生徒に対する効果はあるが、事故などを考えると疑問が残る。
- ・ 学校でしか体験できない児童がいることは事実としてあるので、実施の価値はある。
- ・ 危険性を実感できるのでよいと思う。
- ・ スタントマンの身の危険や倫理という問題はあるようだが、彼らもプロとして、職業の一つとして活動しているので、そこに対しても敬意を表せる意識を持たせられるとよい。
- ・ 対案がないので、学習機会というより戒めの意味での効果の大きさを鑑み、生徒と実演者の安全を確保した上での、現状の3年に一度程度の実施は妥当なのかなと思う。
- ・ 実際に目の前で事故を再現することによって必要以上に恐怖感を覚えさせる可能性があるという点においては別の方法をとることも必要であるが、動画視聴及び説明で、「面白かった」「笑ってしまった」という感想をもっている生徒もいるので、現実起こる出来事として捉えさせるためにも学校での実施は必要であると考えます。

#### (4) 教師に対するアンケート調査のまとめ

##### ア SS方式実施校アンケートのまとめ

SS方式実施校では、SS方式実施の経緯として自発的に応募したとの回答は約2割にとどまり、警察署や教育委員会からの勧めで実施している学校が多いことが明らかになった。また、SS方式実施受け入れの理由として、「生徒に事故の恐ろしさを理解させるため」との回答が最多であった。

荒天時の交通安全教室の実実施計画については、約9割が体育館で実施可能なスタント内容に変更するとの回答であり、荒天の場合における代替案が検討されている学校がほとんどであった。

実施に際して生徒のメンタル面への影響を懸念したことや配慮したことがあるとの回答が約7割近くに上り、現場の教師にとって負担となることが考えられる。

SS方式実施後の生徒の反応では、スタントマンの演技を賞賛するなど、交通安全教育の本来の目的と異なる反応を示す生徒が認められたと回答する教師が一定数存在した。

一方で、交通安全教室実施後の生徒の交通安全意識に関しては、約8割の教師が「上がった」と回答しており、SS方式の効果を認める教師も多い。

##### イ 全安研向けアンケートのまとめ

生徒の主体性を重視した教育活動の実施経験について、約2割の教師が経験ありと回答した。実践した内容として、学区内の安全マップの作成や、自転車シミュレーター・模擬道路を使用した歩行や自転車走行の訓練等が挙げられた。

また、SS方式を学校で実施することについての意見を求めたところ、積極的にSS方式を肯定する者、他に選択肢がないため消極的ではあるがSS方式を肯定する者、安全教育の観点から不適切と否定的に考える者など立場によって意見が分かれた。

##### ウ 2つのアンケート結果の比較

2つのアンケートで共通の設問の回答結果を比較し、SS方式実施校と全安研参画教師の回答の傾向の違いを分析した。

SS方式の交通安全教育の適否に対する考え方について、SS方式実施校では約8割が肯定的に考える一方、全安研参画教師では肯定的に考える者が約4割に留まった。全安研参画教師のうち交通安全への関心が高い者を対象とすると肯定的に考える者が約2割、否定的に考

える者が約5割を占め、交通安全への関心が高い教師ほど、SS方式を交通安全教育として不適切と考えていることが明らかになった。

次年度以降（あるいは将来）のSS方式実施意向について、SS方式実施校では約6割が実施したいと考える一方で、交通安全教育への関心が高い全安研参画教師では4割弱にとどまった。参加意向のある教師のうち消極的に（他に代替方法がないので）SS方式を実施したいと答えた者の割合はSS実施校の場合は約1割であったのに対し全安研参画教師では約5割であった。このことから、交通安全教育に関心のある教師の間ではSS方式とは異なる代替の交通安全教育手法が確立されれば代替方式の交通安全教育を実施したいと考えていることが示唆された。

## 第4 まとめ

### 1 小学生向け教育プログラムに関する実証結果のまとめ

今回の教育プログラムは、実証実験に基づく定量的・定性的なエビデンスを得ることを第一目標とし、特に双方向型教育の有用性と、自ら学んだことを他者へ教育や発表を行うことの有用性に焦点を当てて策定した。実証実験では、対照群を設けられていない、統計分析を実施していないなどの課題があり、定量的・定性的なエビデンスを得ることはできなかったものの、以下に示す結果を得ることができた。

実証の結果、教育プログラムの実施前後で交差点通行時における確認箇所数が増加し、実施1か月後のその効果が一定程度持続していた。特に、事前の知識や関心が低かったと思われる「確認箇所数が少ない群」に対する効果が大きい傾向が見受けられ、参加した児童の「行動・態度」の変化に対して、一定の教育効果を持つ可能性があることが示唆された。

また、児童の感想、担当教師への聞き取り結果から、教育内容や教育方法については主に以下の示唆を得ることができた。

#### ○プログラムの内容について

- ・ 集中力を持続させて教育を実施するためには、特定のテーマに絞るといった対応が必要。
- ・ 学んだ内容をアウトプットすることで自らの理解が深まる。
- ・ 上級生から下級生への指導を通じて、上級生に、下級生の模範となるべき立場であるとの自覚が芽生える。
- ・ 主体的な学びを促進する上で、グループワークの実施は効果的。

#### ○実施における課題

- ・ 教育の実施にあたっては、運用面での支援を含め、警察や自治体等の協力が不可欠。
- ・ ヘルメットの正しい被り方や自転車の整備・点検など、個別に補助が必要な教育内容については、学校だけで教育を行うことが難しい場合があるため、保護者や地域等、学校以外の教育主体との役割分担が必要。

### 2 S S方式による交通安全教育の実施に関するまとめ

S S方式で用いられる脅威アピールに基づく教育手法については、文献では一律に否定されてはいないものの、その効果が限定的であることや、むしろ逆効果になる可能性があることが述べられている。そして、何よりも倫理的な問題について指摘されている点を見逃すことはできない。アンケート調査では、実際にS S方式による交通安全教育が行われている教育現場

の教師からも、生徒のメンタル面の懸念や配慮の必要性が多数指摘されていることから、SS方式を実施するかの判断は、SS方式の実施主体、学校を含む関係者が、倫理的な懸案事項をあらかじめ共有した上で行うことが重要である。

アンケート調査では、SS方式による交通安全教育が生徒の安全意識向上につながったという意見が多く見られ、継続実施の意向も多数見られるが、新たな手法の導入は学校現場の負担の課題もあることから、代替手法が示されない中では、現行の手法に対して肯定的な回答が出やすいと考えられる点に留意が必要である。スタントマンによる実演自体を否定するものではないが、事故の脅威アピールのみを目的として実施することは慎重であるべきであり、危険予測の習得に重点を置くなど、事故の脅威アピール偏重型からの脱却が必要であると考えられる。加えて、スタントマンの演技を強調する「スタントショー」としての要素が強すぎると、交通ルール遵守の重要性といった、本来学ぶべき事項がおろそかになる可能性があることについては留意する必要がある。

また、SS方式が学校教育の現場で必ずしも積極的な理由で実施されているものではなく、現在の学校教育が「主体的・対話的で深い学び」を重視し、生徒が主体的に安全行動をとるための具体的な知識や思考力を育む教育への転換が期待されていることを踏まえると、事故の脅威アピールを前提としたSS方式以外の交通安全教育の選択肢を学校が検討することができるよう、警察や実施主体をはじめとする関係機関が、現在の学校教育の方向性を踏まえ、現行の教育手法に関する見直しや工夫、新たな教育手法の開発の検討を行うことが求められる。

# 巻末資料

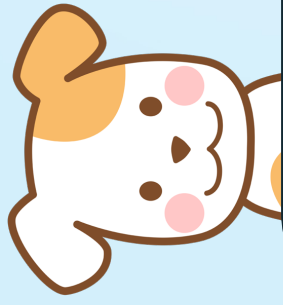
- 巻末資料 1 教育プログラム（3年生用）
- 巻末資料 2 教育プログラム（6年生用）
- 巻末資料 3 教師用解説書（3年生用）
- 巻末資料 4 教師用解説書（6年生用）
- 巻末資料 5 効果測定（3年生用）
- 巻末資料 6 効果測定（6年生用）
- 巻末資料 7 S S 方式に関するアンケートの設問一覧（S S 方式実施校）
- 巻末資料 8 S S 方式に関するアンケートの設問一覧（全国学校安全教育研究会）



# 卷 末 資 料 1

教育プログラム（3年生用）





じてんしゃ

あんぜん

の

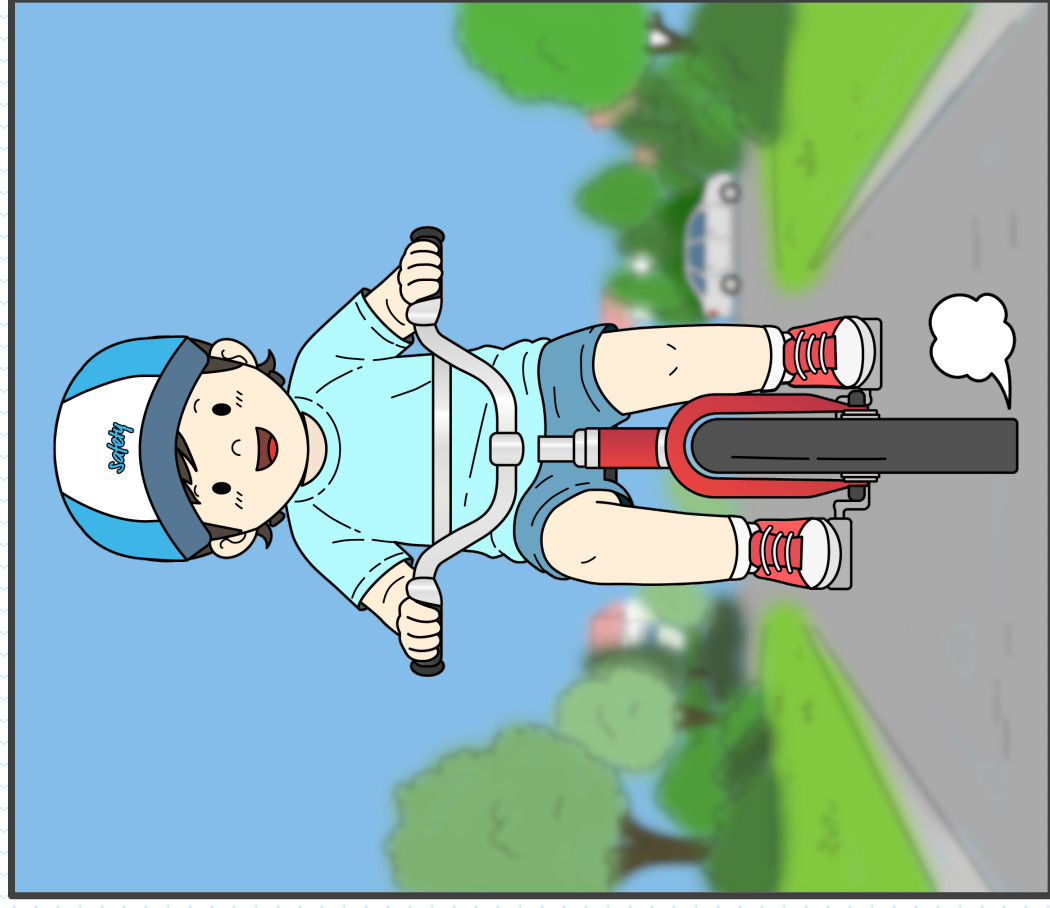
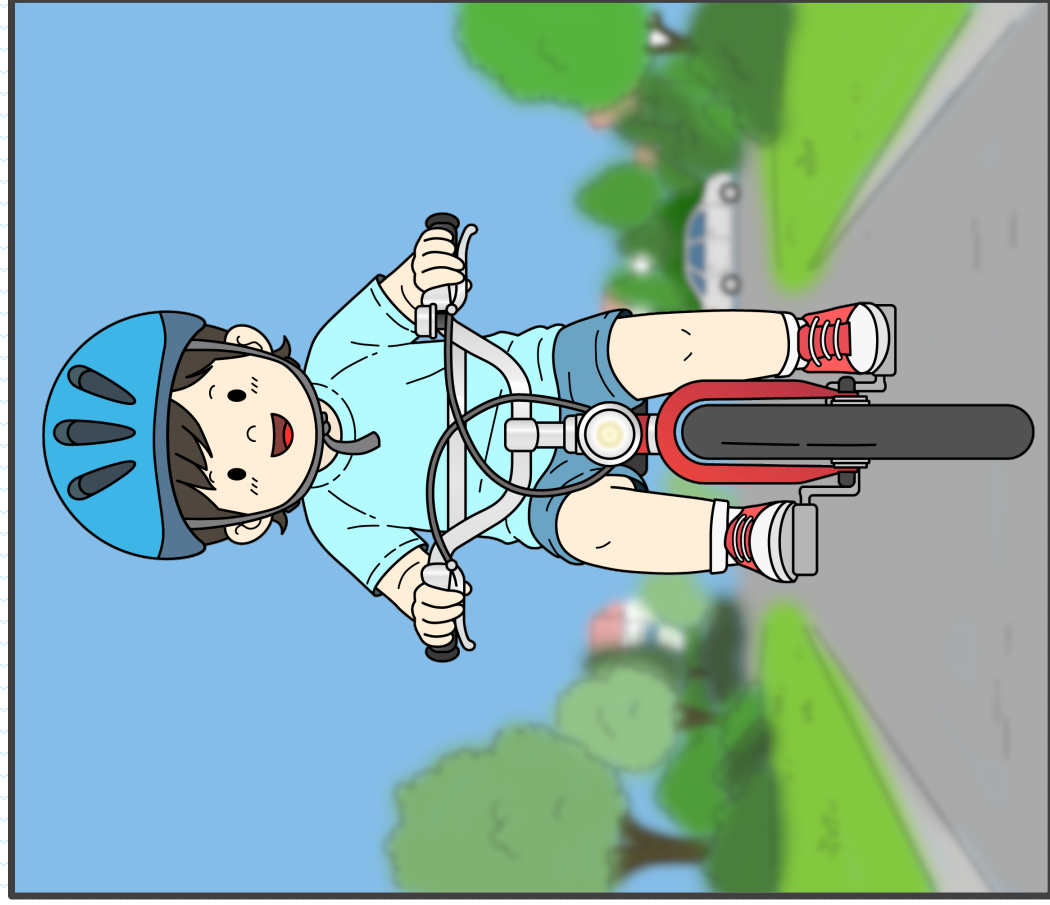
まも

# 自転車に安全に乗るために守ること



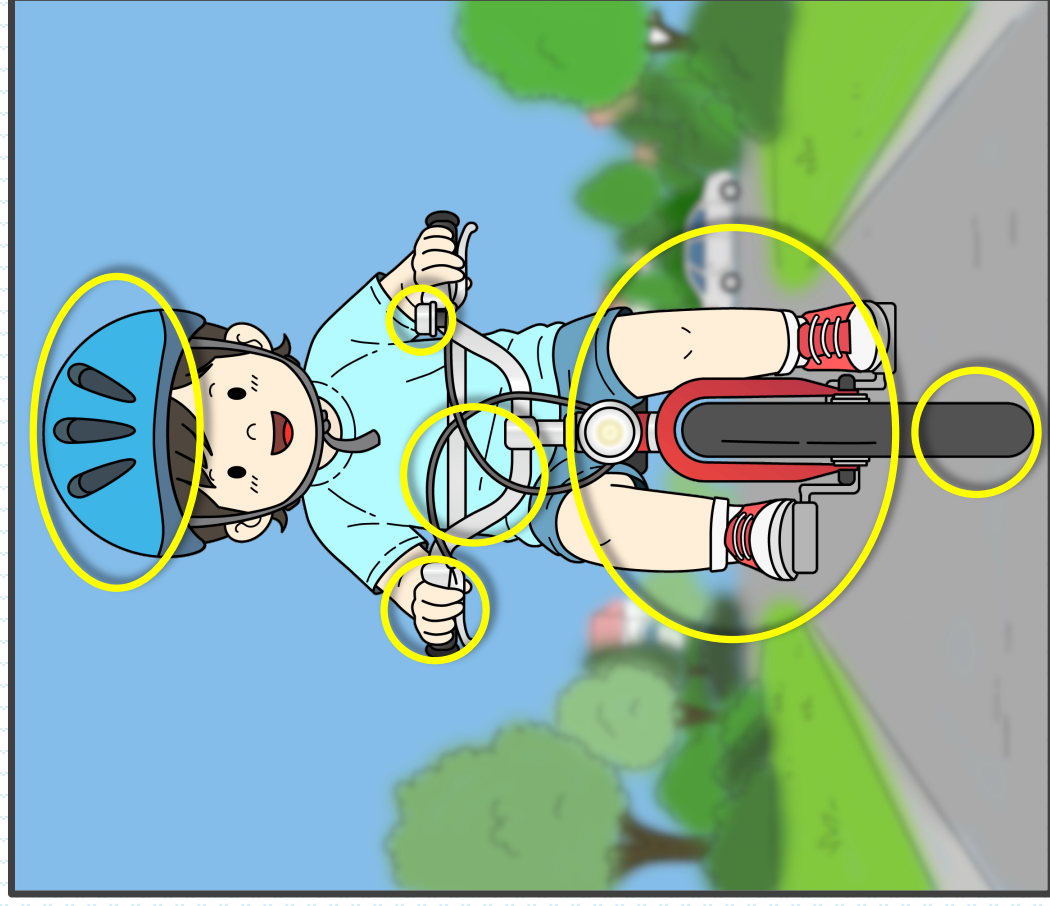


2つの絵を見てちがうところがさそう！



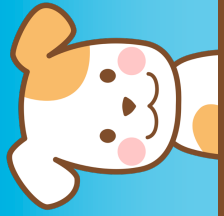


# ちがうところは見つけたかな？



- ① **ヘルメット**はかならずかぶろう！
- ② **ブ**レーキがきくかたしかめよう！
  - ブレーキをかけるときは両手りょうてでしっかりとにぎろう
- ③ **タ**イヤにちゃんと空気が入っているかたしかめよう！
- ④ **ハ**ンドルがきちんとこ定ていされているかたしかめよう！
- ⑤ **し**ゃたいのじょうたいをたしかめよう！
  - すわったときに両足りょうあしが地面じめんにとどくかな？
  - ライトはちゃんとつくかな？
- ⑥ **ベル**がついているかたしかめよう！





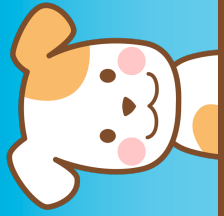
# どちらが正しい走り方かな？

どうろ  
道路の左がわを走る

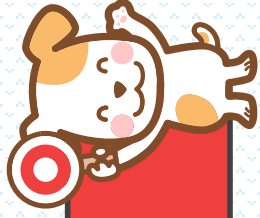


どうろ  
道路の右がわを走る

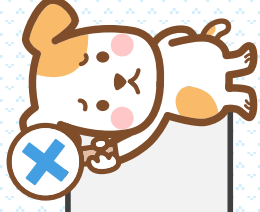




# どちらが正しい走り方かな？



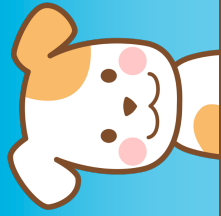
どうも  
道路の左がわを走る



どうも  
道路の右がわを走る



自転車は「クルマ」のなかま。  
だから、道路の左がわを左  
はしによって走るのが正か  
いだよ。



じてんしゃ

# 自転車で歩道を走ってもいいのかな？



自転車は「クルマ」のなかま。  
だから、道路を走るのが正  
かいだけど、小学生は歩道  
を走ってもだじょうぶ。

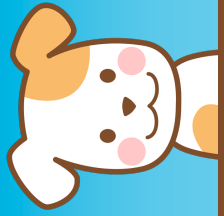


# 歩道を走るときはどうするのかな？



歩道を走るときは、<sup>ほこうしや</sup>歩行者  
がゆう先。

「すぐに止まれるスピード」  
で走って、あぶないときは  
自転車をおして歩こう！



# あんぜん 交差点ではかならず安全かくにん!

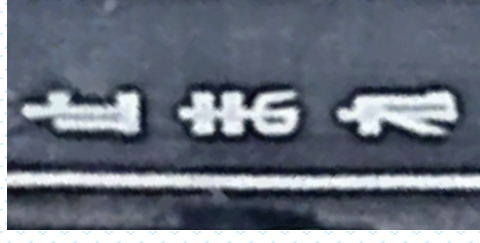
「止まれ」のひょうしきやひょうじがあるところでは、かならず止まろう!



ひょうしき



ひょうじ



かんばん



ひょうしき、ひょうじ、かんばんに注意しよう!  
ちゅうい

かげから、人や車が出  
てくるかもしれないよ

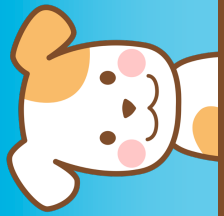




# 学校のまわりの交差点をさがそう！

学校のまわりには  
どこに交差点があるかな？



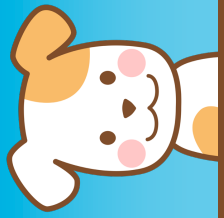


# このような交差点を通るとき、

- どのようなきけんがおおきかと思いませんか？ ● どうすれば安全に走ることができますか？

あんぜん





どこで止まる？何を見る？何をたしかめる？





どこで止まる？何を見る？何をたしかめる？



ちゃんと止まらないと、  
車とぶつかるかもしれないね





あんぜん

あいことば

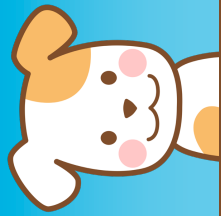
おぼえよう、安全に走るための合言葉！

止まる！

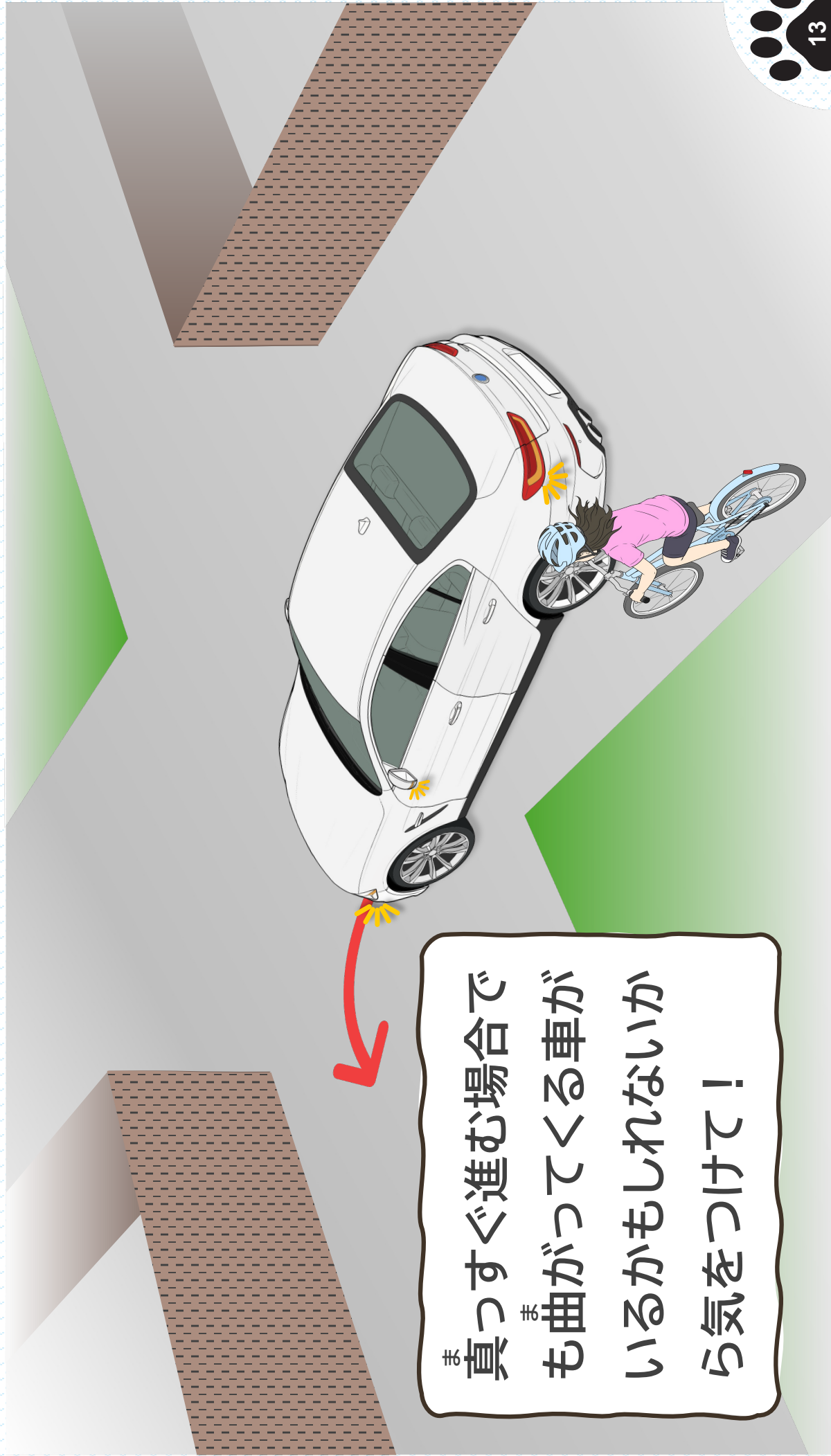
見る！

たしかめる！





ま 曲がってくる車に気をつけよう！

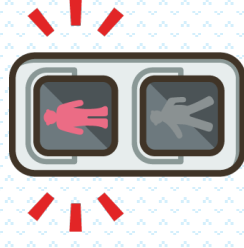
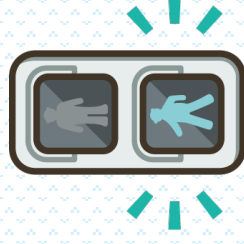
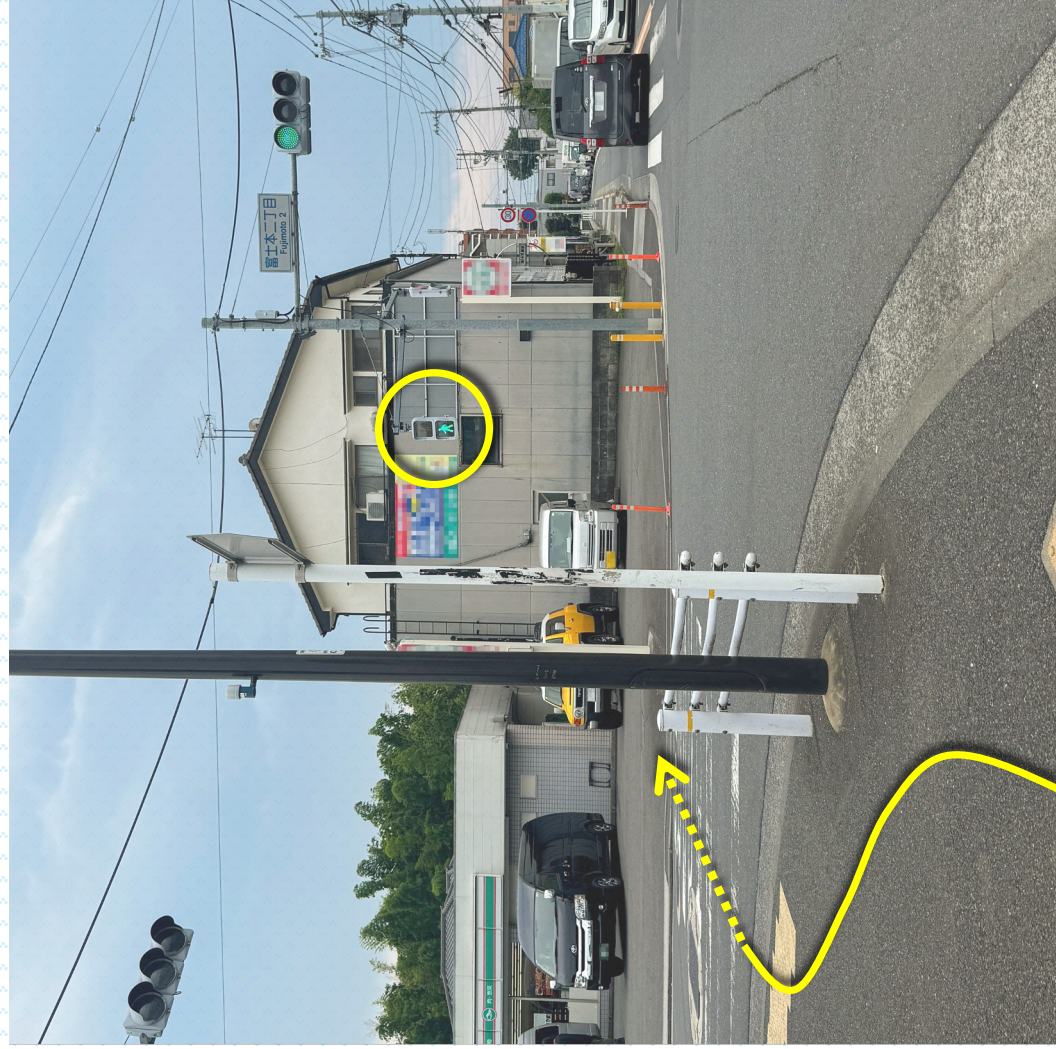


ま 真つすぐ進む場合でも曲がってくる車がいるかもしれないから気をつけて！

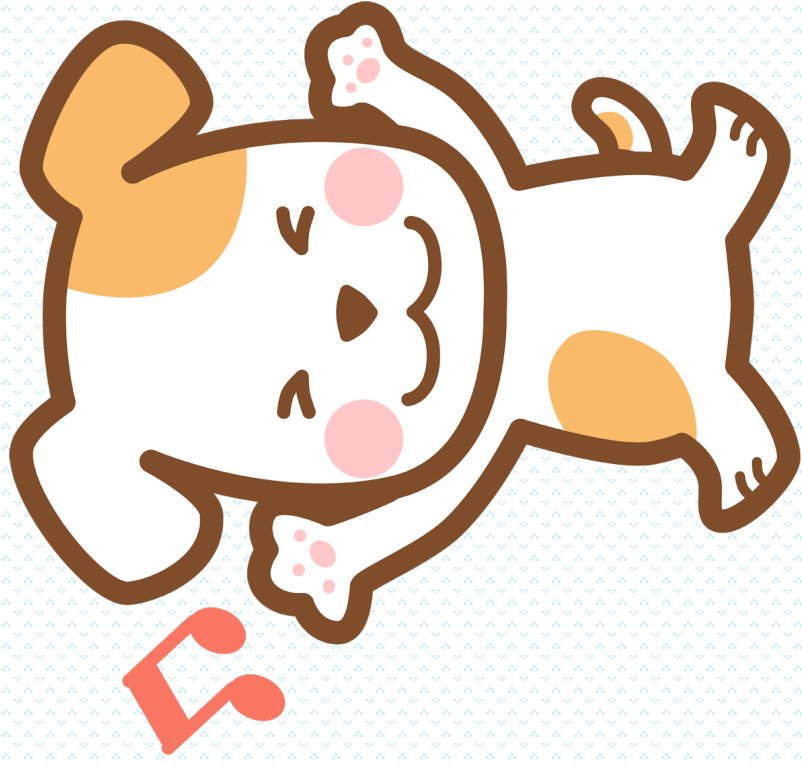


# ごう しん号交さ点ではしん号をまもろう！

ごう  
しん号きのある交さ点では、しん号をまもろう！



歩行者と同じしん号きに  
したがってわたろう！



つぎ

たいいくかん  
次の時間は、体育館

じてんしゃ

ねんしゅう  
で自転車に乗る練習

をするよ

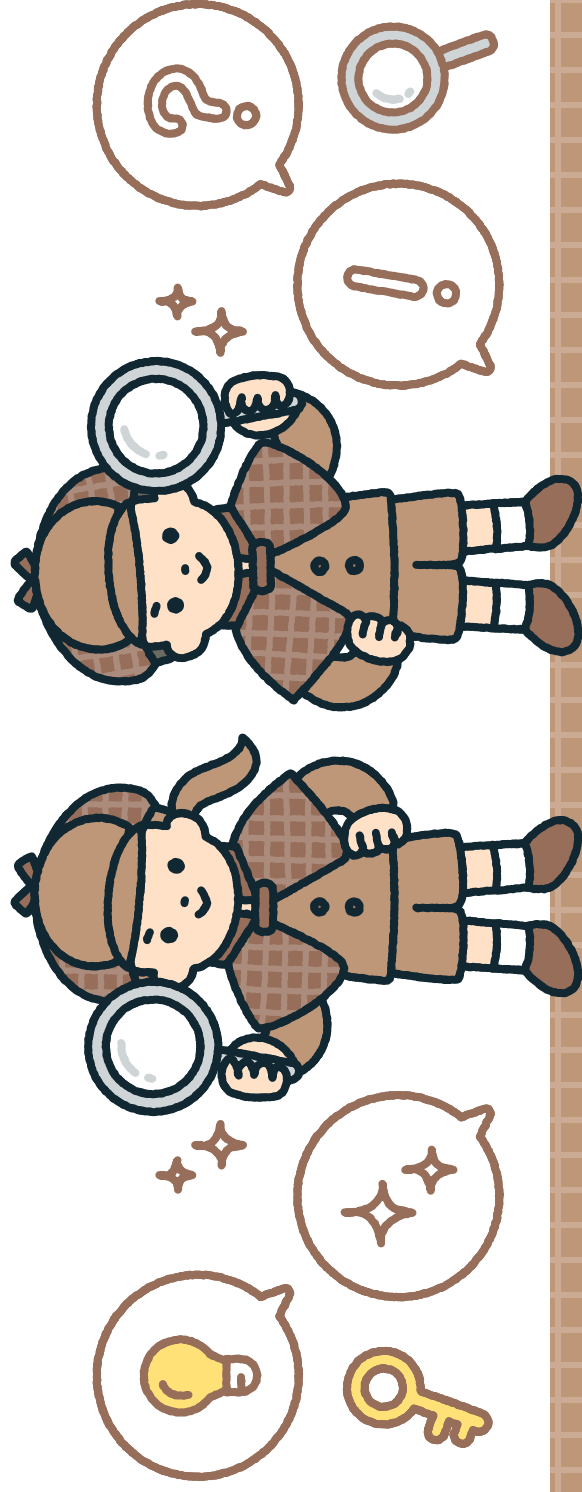
# 卷 末 資 料 2

教育プログラム（6年生用）



何が危ないのかな？どうすれば安全に自転車に乗れるかな？

# 交通安全<sup>きけん</sup>ルールと危険予測





# 歩道を歩いている人に、ベルで知らせる？



歩道は歩行者優先<sup>ゆう</sup>。ベルを鳴らして歩行者によけてもらった<sup>ら</sup>りしてはダメだよ。



覚えてるかな？

- 自転車は車道が原則、歩道は例外
- 自転車は「クルマ」のなかま



# 横断歩道を渡ろうとしている人に、ベルで知らせる？

※信号機のない横断歩道



信号機のない横断歩道を渡ろうとしている人がいるときは、一時停止しないとダメだよ。



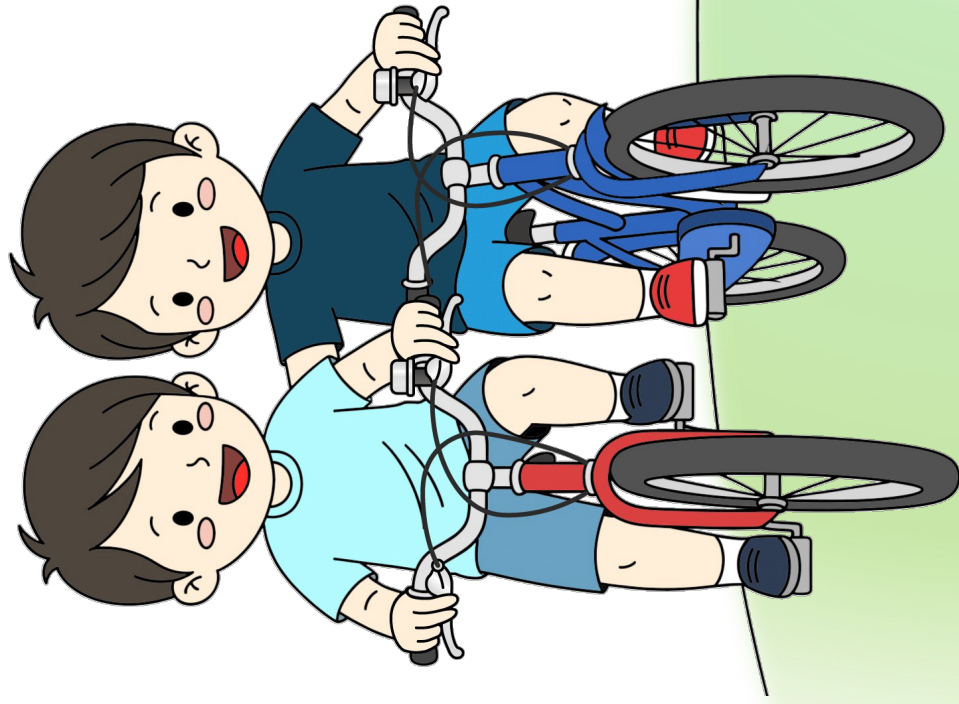
見たことあるかな？



信号機のない横断歩道には、標識が設置されているよ。



# 友達と話をするとき、横に並んで走っても良い？



なら並んで走ると、他の交通の  
じゃまになったり、接しよくして  
転とう事故を起こす危険がある  
から、法律で禁止ほうりつされているよ。  
必ず縦たて1列で走ろう！



探してみよう

左のイラストは、他にも危ないところ  
があるよ。どこだか分かるかな？



# このような交差点を通るとき、

きけん

- どのような危険が予測されるかな？
- どうすれば安全に走ることができるかな？



もちろん、注意はしないといけないけど、その前にちゃんと一時停止して安全を確認しないとダメだよ。



ちゃんと守ってる？



自転車は「クルマ」のなかま。一時停止の標識はちゃんと守ろう！



# このような交差点を通るとき、

きけん

● どのような危険が予測されるかな？ ● どうすれば安全に走ることができるかな？





# このような交差点を通るとき、

- どのような危険が予測されるかな？ ● どのような危険が予測されるかな？ ● どうすれば安全に走ることができるかな？



止まらずに進んでいたら、車とぶつかったかもしれないね。



# このような道路を走るとき、

グループワーク

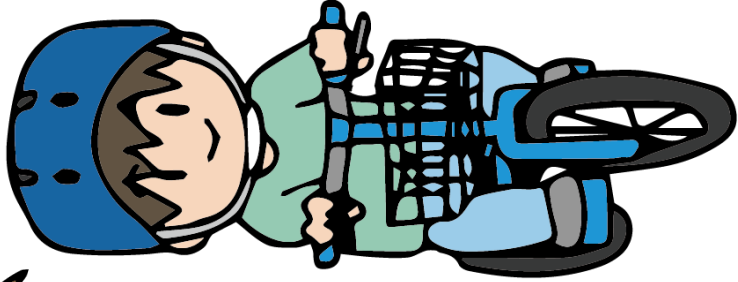
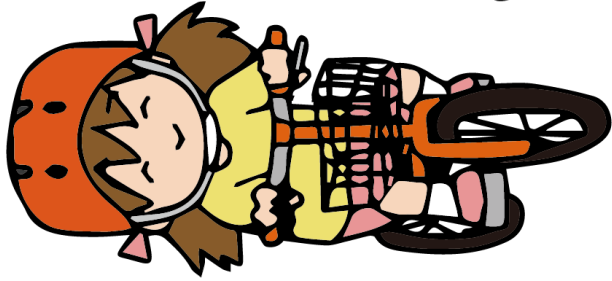
- どのような危険が予測されるかな？ ● どのような危険が予測されるかな？ ● どうすれば安全に走ることができるかな？





## 今日は、3年生に自転車の乗り方を教えるよ

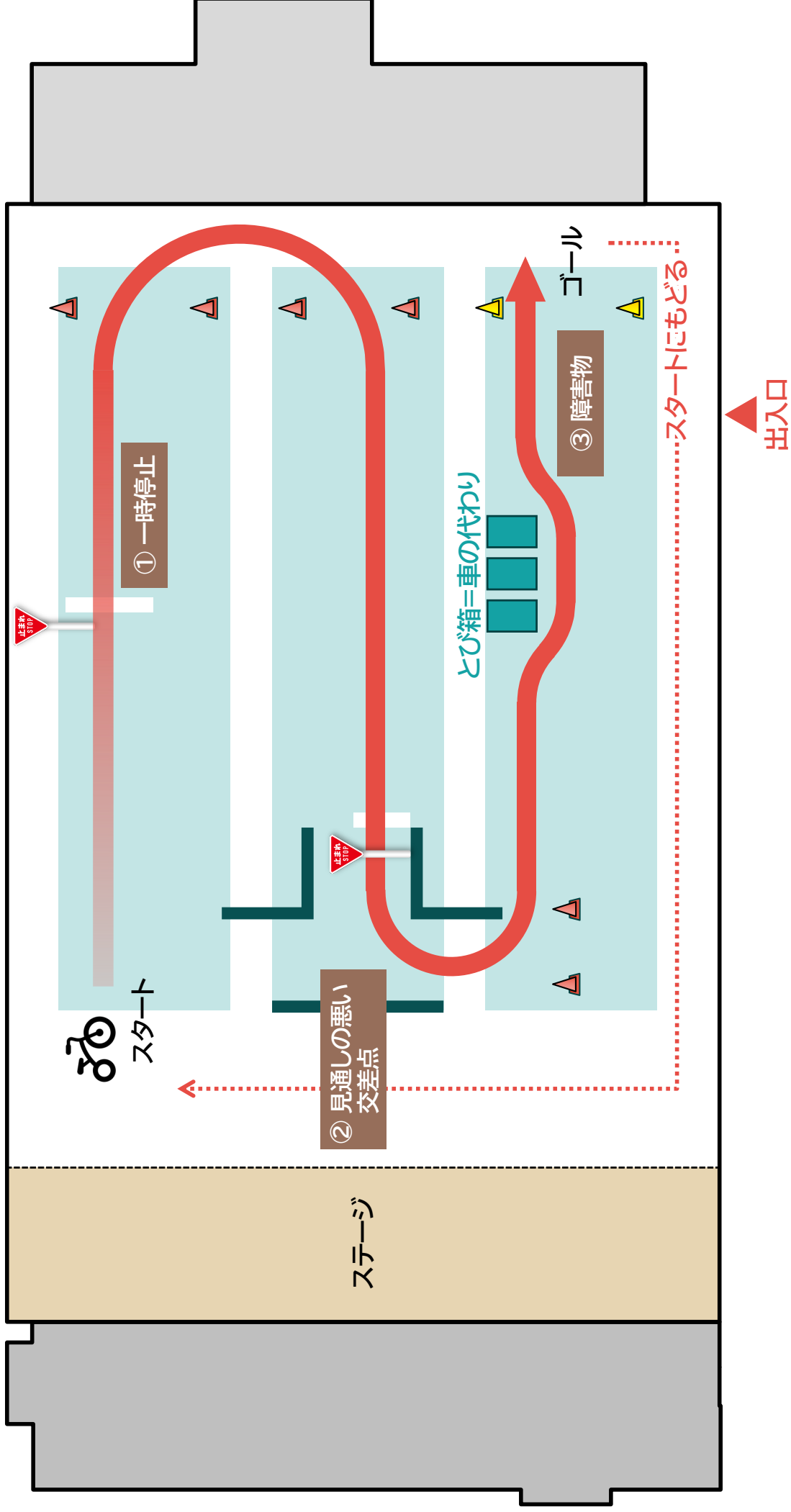
---



- 次の時間は、3年生の実技をサポートします
- 実技は体育館で行います
- 3年生が乗る自転車にはペダルがついていません(キックバイクのような乗り方をします)
- コースを一緒に回って、安全確認のポイントやブレーキのかけ方を教えてあげましょう
- そのほかにも、ヘルメットの正しいかぶり方や自転車の点検の仕方を教えてあげましょう



# 実技のコース





# 教え方のポイント

最初はお手本を見せて、その後で正しい乗り方を教えてあげよう

## ① 一時停止

- 両手でしっかりとブレーキをかける！
- 足を使って止まらない！



## ② 見通しの悪い交差点

- 交差点の手前でしっかりと止まる！
- 右を見て・左を見て・もう一度右を見て曲がる！

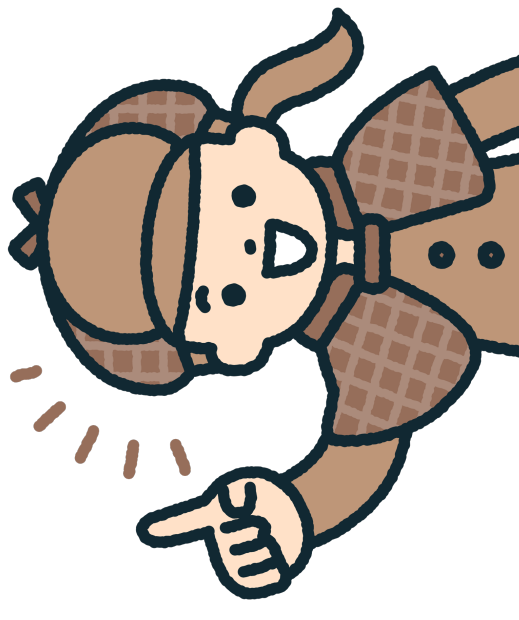


## ③ 障害物

- 障害物をさける時は、後ろも確認する！
- 車の場合、ドアが開くかもしれないので注意する！
- 前から人が飛び出してこないか気をつけながら進む！



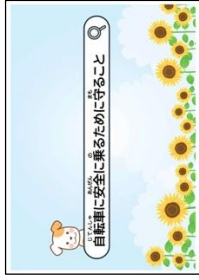
# 次の時間は、体育館で3年生に 自転車の乗り方を教えるよ



# 卷 末 資 料 3

教師用解説書（3年生用）





# 3年生用教材(教師用解説書)


本時の目標:公道に出るための最低限の知識として、「止まる」「見る」「確かめる」を徹底して身につける


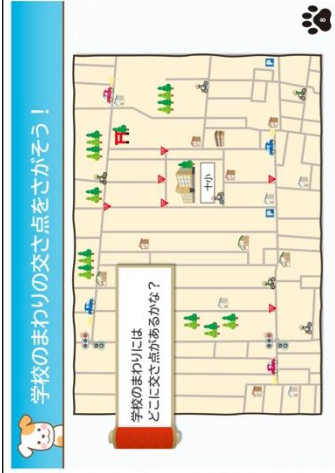
時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
15分	<p>1 交通安全教室で習った自転車の点検のポイント、「ブタはしゃべる」を想起する。</p> <p>◎自転車で乗る前に確認することを思い出しながら、2つの絵を見て違うところを探してみよう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメットが帽子になっている</li> <li>・ブレーキが付いていない</li> <li>・サドルの高さが違う(足の形が違う)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全のため、自転車に乗るときはヘルメットを必ずかぶることを伝える。</li> <li>・イラストを用いて整備点検のポイント「ブタはしゃべる」を理解させる。</li> <li>・「ブ:ブレーキが効くか」に関連し、かけ方(両手でかける)を伝える。</li> <li>・「しゃ:車体」では、サドルに座ったときに転倒しないよう、両足が地面に着く状態で乗ることを伝える。</li> </ul>	<div data-bbox="651 215 986 685"> <p>2つの絵を見てちがうところをさがそう!</p> </div> <div data-bbox="1034 215 1374 685"> <p>ちがうところは見つかったかな?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ヘルメットはかぶらずかぶろう!</li> <li>ブレーキがきくかたしかめよう!</li> <li>ブレーキをかけるときは両手でつかたせよう!</li> <li>イヤにちゃんと蓋が入っているかたしかめよう!</li> <li>サドルの高さをちゃんとこ定されているかたしかめよう!</li> <li>まわったときに音が鳴ることかな? ・ライトはちゃんとつくかな? ・タイヤがついているかたしかめよう!</li> </ol> </div>

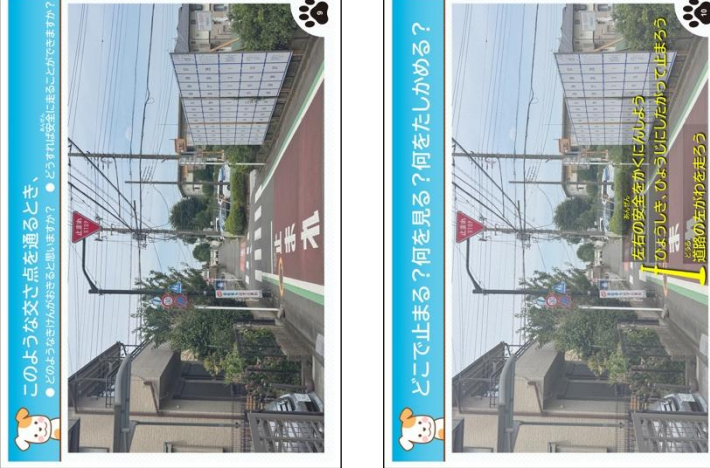
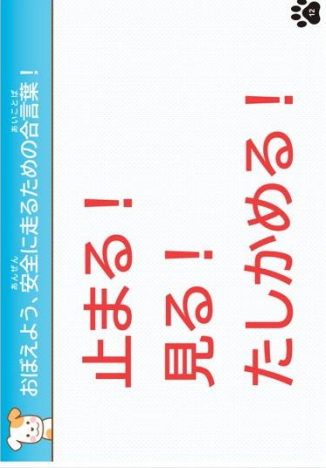
**右側のイラストの違い**



- ・ヘルメットが帽子になっている
- ・ブレーキが付いていない
- ・ハンドルがねじれている
- ・バルがついていない
- ・ライトがついていない
- ・サドルの位置が高い(足が届かない)
- ・タイヤの空気が抜けている

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
5分	<p>2 自転車は道路のどこを走るかを考える。</p> <p>◎自転車に乗るときは道路のどこを走るのが正しいかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・左側</li> <li>・右側</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イラストを用いて、歩道のない道路での走行方を理解させる。</li> <li>・学校周辺に多く存在する「生活道路」での自転車の走り方を理解させる。</li> <li>・自転車は「クルマ」の仲間であり、左側を通行することを伝える。</li> <li>・児童が理解できるようであれば、自転車がルールを守らず左側や右側を勝手に走行すると、衝突する危険があることを伝える。</li> </ul> <p>【解説】            自転車は道路交通法上軽車両のため、車道が原則。ただし、13歳未満、70歳以上は歩道通行可。</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>どちらが正しい走り方かな？</p> <p>道路の左かを走る</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>どちらが正しい走り方かな？</p> <p>道路の右かを走る</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>どちらが正しい走り方かな？</p> <p>道路の左かを走る</p>  </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>どちらが正しい走り方かな？</p> <p>道路の右かを走る</p>  <p>自転車は「クルマ」のなかま。だから、道路の左かを走はしによって走るのが正しいだよ。</p> </div>

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
5分	<p>3 歩道走行時に歩行者がいたとき、どうするか考える。</p> <p>◎自転車で歩道を走ってもいいのかな？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いいと思う</li> <li>・ダメだと思う</li> </ul> <p>◎歩行者が前にいるけど、みんなならどのように走るかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベルを鳴らす</li> <li>・ゆっくり追い抜く</li> <li>・後ろからそろそろついていく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イラストを用いて、自転車はクルマの仲間だが、小学生は歩道を走ってもよいということを伝える。</li> <li>・イラストを用いて、歩道走行時に歩行者がいた場合の走行方法を理解させる。</li> <li>・自転車は「車道が原則、歩道は例外」だが、細かな例外を児童に理解させることは難しいため、「歩道を走ってもよい」と伝える。</li> </ul> <p><b>【解説】</b>  自転車は道路交通法上軽車両のため、車道が原則。ただし、13歳未満、70歳以上は歩道通行可。</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>自転車は「クルマ」の仲間だから、道路を走るのと同じだけど、小学生は歩道を走ってもらいましょう。</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>歩道を走るときは、歩行者かゆわろ。「すぐに止まれるスピード」で走って、あがないときは自転車をかいて歩こう！</p>  </div>

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
5分	<p>4 交差点(丁字路)で危険なこと、確認するところを考える。</p> <p>◎写真の交差点では、どこで止まって安全確認をしないといけないかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「止まれ」の標識</li> <li>・「止まれ」の標示</li> </ul> <p>◎止まったら、どのように安全確認をするかな。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車が曲がってこないか見る</li> <li>・自転車走ってこないか見る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十小の周りの写真を用いて、交差点(丁字路)での安全確認の方法(止まる、見る、確かめる)を理解させる。</li> <li>・交差点には標識や標示があることを理解させる。</li> <li>・一時停止の標識、標示(停止線)では必ず止まることを理解させる。</li> <li>・安全確認の際は、歩行者、自転車、車両などの他の交通主体の存在や動きを見ることを理解させる。</li> <li>・見るときは頭を振るだけでなく、しっかりと対象を見ることを理解させる。</li> </ul> <p>【解説】 信号機や一時停止標識のあるところだけでなく、道が交わる場所は全て交差点。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校の周辺には多くの交差点があることを理解させる。</li> <li>・信号や標識が設置されていなくても、2つ以上の道路が交わる場所は交差点であることを理解させる。</li> </ul>	 

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
10分	<p>5 交差点(十字路)で危険なこと、確認するところを考える。</p> <p>◎写真の道を左に曲がるとき、どのような危険が起きるか、どうすれば安全に走ることができるか考えてみよう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・かげから車が出てくるかもしれない</li> <li>・横断歩道を渡る人がいるかもしれない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学区内の写真を用いて、交差点(十字路)での安全確認の方法(止まる、見る、確かめる)を理解させる。</li> <li>・「止まれ」の標識や標示には必ず従うことを意識づけさせる。</li> <li>・特に、写真のように停止線の位置では交差点内がよく見通せない場合は、一時停止した後さらに交差点内が見える位置でも止まって安全確認する必要があることを理解させる。</li> </ul>	
	<p>◎安全に走るための合言葉、「止まる」「見る」「確かめる」を覚えよう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「止まる、見る、確かめる」を反復して理解させる。</li> <li>・なぜ止まるのか、何を見るのか、どうやって確かめるかを改めて理解させる。</li> </ul>	

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
2分	<p>6 (標識、標示のない)交差点の走り方を考える。</p> <p>◎交差点をまっすぐ進むとき、前の車はどうしようとしているかな。</p> <p>・左に曲がろうとしている</p>	<p>・自動車からは自転車が見えていないかもしれないので、自転車側も注意しなければいけないことを理解させる。</p> <p>・交差点では左折車の巻き込みに注意しなければいけないことを理解させる。</p>	
3分	<p>7 (信号機のある)交差点での走り方を考える。</p> <p>◎この交差点はさっきの交差点と違うね。何が違うかな。</p> <p>・信号機がある</p> <p>◎信号機がある交差点ではどのように走るかな。</p>	<p>・歩道を走行することを前提に、信号交差点では歩行者用信号に従うことを理解させる。</p> <p><b>【解説】</b></p> <p>「歩行者 自転車専用」の表示がない場合、本来は車両用信号に従う必要があるが、3年生は歩道走行可のため、歩道走行を前提として歩行者信号の説明に絞る。</p> <p>・青信号点滅時は進行を開始しないこと、横断歩道を渡る時は自転車を押し渡すことも伝える。</p>	

# 卷 末 資 料 4

教師用解説書（6年生用）






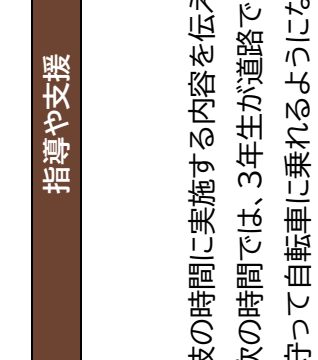
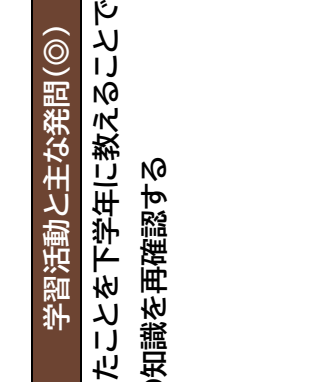
# 6年生用教材(教師用解説書)

本時の目標: 道路に潜む危険を予測し、回避する能力を身につける

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
2分	<p>1 交通ルールを復習する①</p> <p>◎歩道を走るとき、前に歩いている人がいたらベルで知らせる？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベルを鳴らして自分の存在を知らせる</li> <li>・ゆっくり追い抜く</li> <li>・後ろからそろそろついていく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イラストを用いて、歩道は歩行者優先であることを理解させる。</li> <li>・自転車は「クルマ」の仲間、車道走行が原則。歩道走行は例外であることを伝える。</li> </ul> <p><b>【解説】</b>            自転車は道路交通法上軽車両のため、車道が原則。ただし、13歳未満、70歳以上は歩道通行可。</p>	<p>◎歩道を歩いている人に、ベルで知らせる？</p> <p>ベルを鳴らして歩行者優先、ベルを鳴らして歩行者に気づけてもらったりしてはダメだよ。</p> <p>覚えておかな？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は車道が原則、歩道は例外</li> <li>・自転車は「クルマ」の仲間</li> </ul>
2分	<p>2 交通ルールを復習する②</p> <p>◎横断歩道を渡ろうとしている人がいたらベルで知らせる？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急いで通り過ぎる</li> <li>・ベルを鳴らして自分の存在を知らせる</li> <li>・歩行者が横断歩道を渡り終わるのを待つ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イラストを用いて、横断歩道を渡ろうとしている人がいるときは、一時停止しなければならぬことを理解させる。</li> <li>・信号機のない横断歩道には標識が設置されていることを伝える。</li> </ul>	<p>◎横断歩道を渡ろうとしている人に、ベルで知らせる？</p> <p>信号機のない横断歩道を渡る人がいるときは、一時停止しないとダメだよ。</p> <p>覚えておかな？</p> <p>信号機のない横断歩道には、標識が設置されているよ。</p>

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
3分	<p>3 交通ルールを復習する③</p> <p>◎友達と話をするとき、横に並んで走っても良いのかな？</p> <p>◎このイラストの子どもたちは、横に並んで走ること以外にも危険なところがあるよ。どこかわかるかな？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメットをかぶっていない</li> <li>・片手運転をしている</li> <li>・ライトが付いていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イラストを用いて、並進の禁止を理解させる。</li> <li>・並進することで他の交通の邪魔になったり、接触して転倒事故を起こす危険があるため、法律でも禁止されていることを伝える。</li> <li>・危険な箇所を児童に挙手させ発言させる。</li> <li>・イラストを契機に、ヘルメットによる頭部保護の重要性や、片手運転の危険性を理解させる。</li> <li>・イラストを契機に、自転車の整備点検の必要性を理解させる。</li> </ul>	 <p>◎友達と話をするとき、横に並んで走っても良い？</p> <p>並んで走ると、他の交通の邪魔になつたり、接触して転倒事故を起こす危険があるから、法律で禁止されているよ。必ず横1列で走ろう！</p> <p>調べてみよう</p> <p>左のイラストは、他にも危ないところがあるよ。どこに分かるかな？</p>
3分	<p>4 見通しの悪い交差点の危険と安全に通るために気をつけることを考える①</p> <p>◎この交差点を通るとき、どのような危険が予測されるか、どうすれば安全に走ることができるか考えてみよう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停止線の手前でスピードを落とす (理由:左から人が来るかもしれないから)</li> <li>・カーブミラーを見て車が来ていないか確認する (理由:車が来てぶつかるといけないから)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イラストを用いて、見通しの悪い交差点(丁字路)で予測される危険と安全な走行方法を、自分ごととして考えさせる。</li> <li>・考えた結果を、挙手して発表させる。</li> <li>・一時停止の標識や標示について理解させる。</li> </ul>	 <p>◎このような交差点を通るとき、どのような危険が予測されるかな？ ●どうすれば安全に通ることが出来るかな？</p> <p>もちろん、注意はしないといけないけれど、その前にちゃんと一時停止して安全を確認しないとダメだよ。</p> <p>ちゃんと守ってる？</p> <p>自販機は「クルマ」のなかま。一時停止の標識はちゃんと守ろう！</p>

時配	学習活動と主な発問(◎)	指導や支援	資料
10分	<p>5 見通しの悪い交差点の危険と安全に通るために気をつけることを考える②グループワーク</p> <p>◎写真のような交差点を左に曲がるとき、どのような危険が予測されるかな？どうすれば安全に走ることができるかな？グループで話し合ってみよう。</p>	<p>・身近な場所の写真を用いて、見通しの悪い交差点(丁字路)で予測される危険と安全な走行方法について、グループで話し合いをさせる。</p> <p>・話し合った結果を、グループごとに発表させ、全員で結果を共有する。</p>	
10分	<p>6 駐車車両の側方通過時の危険と安全に通るために気をつけることを考える③</p> <p>グループワーク</p> <p>◎写真のような道路を走っているとき、前に車が止まっているけど、どのような危険が予測されるかな？どうすれば安全に走ることができるかな？グループで話し合ってみよう。</p>	<p>・身近な場所の写真を用いて、駐車車両の側方通過時に予測される危険と安全な走行方法について、グループで話し合いをさせる。</p> <p>・話し合った結果を、グループごとに発表させ、全員で結果を共有する。</p>	

時間配	学習活動と主な疑問(◎)	指導や支援	資料
15分	7 習ったことを下学年に教えることで、自分自身の知識を再確認する	<p>・実技の時間に実施する内容を伝える。</p> <p>① 次の時間では、3年生が道路で交通ルールを守って自転車に乗れるようになるための練習をサポートしてもらいます。</p> <p>② 3年生は体育館で自転車に乗ってもらいます。</p> <p>③ 体育館にはこのようなコースが準備してあります。(プリント配布)</p> <p>④ コースを一緒に回って、安全確認のポイントやブレーキのかけ方を教えてあげましょう。</p> <p>・全員が同じレベルで3年生に教えられるよう、教え方のポイントを伝える(模擬ハンドルを使用)。</p> <p>・代表の児童に、模擬ハンドルを使って全員の前でロールプレイングをさせる。</p> <p>・駐車車両の側方通過は3年生は授業で習っていないため、特に丁寧に教えるよう伝える。</p>	 <p>今日は、3年生に自転車の乗り方を教えるよ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 次の時間は、3年生の実技をサポートします</li> <li>● 実技は体育館で行います</li> <li>● 3年生が乗る自転車にはペダルがついていません(キックバイクのような乗り方をします)</li> <li>● コースを一緒に回って、安全確認のポイントやブレーキのかけ方を教えてあげましょう</li> <li>● そのほかにも、ヘルメットの正しいかぶり方や自転車の点検の仕方を教えてあげましょう</li> </ul>  <p>実技のコース</p>  <p>教え方のポイント</p> <p>最初はお手本を見せ、その後正しい乗り方を教えてあげよう</p> <p>① 一時停止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 両手でしっかりとグリップをかける!</li> <li>● 足を踏んで止まらない!</li> </ul> <p>② 直進の正しい交差点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交差点の手前でしっかり止まる!</li> <li>● 右を見て、左を見て、もう一度右を見て曲がる!</li> </ul> <p>③ 駐車車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車車両を越える時は、後ろを確認する!</li> <li>● 車の側面、ドアが覗くからしないので注意する!</li> <li>● 前から人が飛び出してこないか気をつけながら進む!</li> </ul>

# 卷 末 資 料 5

効果測定（3年生用）





3年 組

出席番号

1 <sup>しゃしん</sup> 写真の交差点を左がわにまがるときについて考えてみましょう。

- ① 自分が<sup>じてんしゃ</sup>自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左がわに<sup>ま</sup>曲がるときに止まる場所に<sup>しゃしん</sup>赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左がわに<sup>ま</sup>曲がるとき、<sup>し</sup>事ここにあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつける場所はいくつでもかまいません



2 <sup>しゃしん</sup> 写真の交差点を左がわにまがるときについて考えてみましょう。

- ① 自分が自転車<sup>じてんしゃ</sup>で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左がわに曲<sup>ま</sup>がるときに止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左がわに曲<sup>ま</sup>がるとき、事<sup>じ</sup>こにあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



- ④ <sup>しゃしん</sup> 写真で○をつけたところでは何をたしかめますか？事<sup>じ</sup>こにあわないようにするためにたしかめることを、具体てきに考えて書いてみましょう。



3年 組

出席番号

1 <sup>しゃしん</sup> 写真の交差点を左がわにまがるときについて考えてみましょう。

- ① 自分が<sup>じてんしゃ</sup>自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左がわに<sup>ま</sup>曲がるときに止まる場所に<sup>しゃしん</sup>赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左がわに<sup>ま</sup>曲がるとき、<sup>し</sup>事ここにあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつける場所はいくつでもかまいません



2 <sup>しゃしん</sup> 写真の交差点を左がわにまがるときについて考えてみましょう。

- ① 自分が自転車<sup>じてんしゃ</sup>で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左がわに曲<sup>ま</sup>がるときに止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左がわに曲<sup>ま</sup>がるとき、事<sup>じ</sup>こにあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



- ④ <sup>しゃしん</sup> 写真で○をつけたところでは何をたしかめますか？事<sup>じ</sup>こにあわないようにするためにたしかめることを、具体てきに考えて書いてみましょう。

3 今日の「<sup>じてんしゃ あんぜん</sup>自転車安全教室」で、これから<sup>あんぜん</sup>安全に<sup>じてんしゃ</sup>自転車に乗れるようになるために役立ったと思うものを<sup>やくだ</sup>3つえらんで、の中に○を書きましょう。




ブタはしゃべる（<sup>じてんしゃ</sup>自転車の点けん・<sup>せい</sup>整備）




道路での正しい走り方



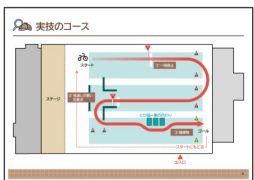

歩道での走り方




交差点を通るときの安全かくにん・気をつけること




どこで止まる？何をみる？何をたしかめる？




<sup>じてんしゃ</sup>の自転車<sup>の</sup>乗り方を学ぼう！

<sup>たいいくかん</sup>体育館で、<sup>じてんしゃ</sup>自転車の点けん<sup>しかた</sup>の仕方やヘルメット<sup>つか</sup>の使い方を学んだり、<sup>じてんしゃ</sup>自転車の<sup>の</sup>乗り方を<sup>れんしゅう</sup>練習したりしたこと

4 これから<sup>じてんしゃ うんてん</sup>自転車を運転するとき<sup>の</sup>気をつけたいこと、どのように<sup>うんてん</sup>運転するか自分の<sup>じゆう</sup>目ひょうを自由に書いてみよう。



3年 組

出席番号

1 <sup>しゃしん</sup> 写真の交差点を左がわにまがるときについて考えてみましょう。

- ① 自分が<sup>じてんしゃ</sup>自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左がわに<sup>ま</sup>曲がるときに止まる場所に<sup>しゃしん</sup>赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左がわに<sup>ま</sup>曲がるとき、<sup>し</sup>事ここにあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



2 <sup>しゃしん</sup> 写真の交差点を左がわにまがるときについて考えてみましょう。

- ① 自分が自転車<sup>じてんしゃ</sup>で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左がわに曲<sup>ま</sup>がるときに止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左がわに曲<sup>ま</sup>がるとき、事<sup>じ</sup>こにあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



- ④ 写真で○をつけたところでは何をたしかめますか？事<sup>じ</sup>こにあわないようにするためにたしかめることを、具体てきに考えて書いてみましょう。

3 今日の「<sup>じてんしゃ あんぜん</sup>自転車安全教室」で、これから<sup>あんぜん</sup>安全に<sup>じてんしゃ</sup>自転車に乗れるようになるために役立ったと思うものを<sup>3つえらんで</sup>、の中に○を書きましょう。




ブタはしゃべる（<sup>じてんしゃ</sup>自転車の点けん・<sup>せい</sup>整備）




道路での正しい走り方



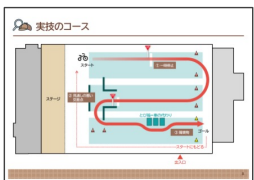

歩道での走り方




交差点を通るときの安全かくにん・気をつけること




どこで止まる？何をみる？何をたしかめる？




<sup>じてんしゃ</sup>の自転車の乗り方を学ぼう！

<sup>たいいくかん</sup>体育館で、<sup>じてんしゃ</sup>自転車の点けんの<sup>しかた</sup>仕方やヘルメットの<sup>つか</sup>使い方を学んだり、<sup>じてんしゃ</sup>自転車の<sup>れんしゅう</sup>乗り方を<sup>れんしゅう</sup>練習したりしたこと

4 これから<sup>じてんしゃ うんてん</sup>自転車を<sup>うんてん</sup>運転するとき気をつけたいこと、どのように<sup>うんてん</sup>運転するか自分の<sup>じゆう</sup>目ひょうを自由に書いてみよう。

# 卷 末 資 料 6

効果測定（6年生用）





6年 組

出席番号

1 写真の交差点を左側に曲がる时候について考えてみましょう。

- ① 自分が自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左側に曲がる时候に止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左側に曲がる时候、事故にあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



## 2 写真の交差点を左側に曲がる时候について考えてみましょう。

- ① 自分が自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左側に曲がる时候に止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左側に曲がる时候、事故にあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



- ④ ○をつけたところでは何を確かめますか？事故にあわないようにするために確かめることを、具体的に考えて書いてみましょう。



6年 組

出席番号

1 写真の交差点を左側に曲がる时候について考えてみましょう。

- ① 自分が自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左側に曲がる时候に止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左側に曲がる时候、事故にあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



## 2 写真の交差点を左側に曲がる时候について考えてみましょう。

- ① 自分が自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左側に曲がる时候に止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左側に曲がる时候、事故にあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



- ④ ○をつけたところでは何を確かめますか？事故にあわないようにするために確かめることを、具体的に考えて書いてみましょう。

3 今日の「自転車安全教室」で、これから安全に自転車に乗れるようになるために役立ったと思うものを3つえらんで、の中に○を書きましょう。




自転車に乗るときのルール（決まり）




歩道での歩行者優先



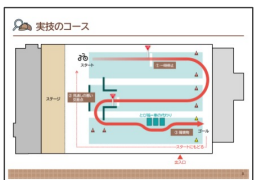

横断歩行者がいる場合の一時停止




交差点を通るときの危険予測・安全な走り方




グループディスカッション




3年生に自転車の乗り方を教えよう！

体育館で、3年生に自転車の乗り方を教えたこと

4 これから自転車を運転するときに気をつけたいこと、どのように運転するか自分の目標を自由に書いてみよう。



6年 組

出席番号

1 写真の交差点を左側に曲がる时候について考えてみましょう。

- ① 自分が自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左側に曲がる时候に止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左側に曲がる时候、事故にあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



## 2 写真の交差点を左側に曲がる时候について考えてみましょう。

- ① 自分が自転車で走るとき、どの場所を走るか写真の中に線を書いてみましょう。
- ② 左側に曲がる时候に止まる場所に赤色で○をつけてみましょう。
- ③ 左側に曲がる时候、事故にあわないようにするためにどこを見ますか？見るところに黒色で○をつけてみましょう。

※ ○をつけるところはいくつでもかまいません



- ④ ○をつけたところでは何を確かめますか？事故にあわないようにするために確かめることを、具体的に考えて書いてみましょう。



# 卷 末 資 料 7

S S方式に関するアンケートの設問一覧

(S S方式実施校)



# 自転車の交通安全教室に関する教員アンケート 設問一覧

(依頼状に記載した URL からオンラインにて回答をお願いいたします)

## 【本調査の趣旨】

- 本調査は警察庁交通局交通企画課から委託を受けた「自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究」の一環として、主にスクエアード・ストレイト方式(SS 方式)による自転車の交通安全教室の実施に伴う課題や生徒への影響を調査するために行うものです。
- SS 方式は、プロのスタントマンが交通事故を再現することで、交通事故の怖さを体感させ、交通ルール遵守の重要性について考えさせる交通安全教育手法のことをいいます。交通ルールを遵守した走行や危険予知、安全確認等の行動を促進させ、自転車事故の危険性や責任の重大性をより明確に認識させる手法として、これまで広く取り入れられてきた手法です。しかし、学校教育の現場では命を大事にすることが前提であるにもかかわらず、スタントマンが車にひかれるところを見せるといった内容であることや、特に近い人を交通事故で亡くしている方にとってはフラッシュバックのきっかけとなり得るとして、関係者から交通安全教育の手法としての懸念も指摘されています。
- この調査では、SS 方式を実施した、または実施予定の学校に対して、SS 方式の実施経緯や実施に対するあなたのご認識、これらに加えて実施済みの学校には生徒の反応や期待していた教育効果が得られたかどうか等をお伺いし、今後の交通安全教育の方向性を探るために役立てさせていただきます。何卒、率直なご意見をお聞かせくださいますようお願いいたします。
- 回答データはすべて統計的に処理し、回答校や回答教員が特定されない形で活用いたします。

## 【調査実施者の連絡先】

自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究事務局（社会システム株式会社）

電話:03-5791-1133 E-mail:bike\_safety@crp.co.jp

● 貴校で実施した(実施予定の)SS 方式の交通安全教室の受講者を教えてください。(当てはまるものを

全て選択)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 中学生(または中等教育学校の前期課程、もしくは義務教育学校の後期課程) | <input type="checkbox"/> 高校生(または中等教育学校の後期課程) |
| <input type="checkbox"/> 小学生(または義務教育学校の前期課程)                 | <input type="checkbox"/> 保護者                 |
| <input type="checkbox"/> その他                                 |  |

● 回答日時点で貴校の本年度の SS 方式の交通安全教室を実施済みかどうかを教えてください。

- |  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> 実施済み(交通安全教室後の生徒の反応や行動変化に関する質問ページに進みます) | <input type="radio"/> 実施予定(交通安全教室後の生徒の反応や行動変化に関する質問ページはスキップします) |
|--|---|

## 1. SS 方式の実施経緯と理由についてお尋ねします。

- 貴校で SS 方式の交通安全教室を実施することになった経緯をご教示ください。(当てはまるものを全て選択)
  - 警察署から声掛けや案内があった
  - 教育委員会から声掛けや案内があった
  - 警察や教育委員会以外の行政組織(都道府県や市区町村)から声掛けや案内があった
  - 自発的に交通安全教室の案内を見つけて応募した
  - その他(具体的に: \_\_\_\_\_)
  
- 貴校で SS 方式の交通安全教室の実施を受け入れた理由をご教示ください。(当てはまるものを全て選択)
  - 無償もしくは低価格で実施することができるから
  - めったにない機会だったから
  - 生徒に事故の恐ろしさを理解してもらうため
  - 日頃からの関係性を考慮して断ることができなかったから
  - 外部関係機関からの支援として SS 方式以外の選択肢がなかったため
  - その他(具体的に: \_\_\_\_\_)

## 2. 荒天時の SS 方式の交通安全教室の実施計画についてお尋ねします。

- 荒天の場合の SS 方式の交通安全教室の実施計画をご教示ください。
  - 体育館に会場を変更し、体育館で実施可能なスタント内容に変更する計画
  - 体育館や教室に会場を変更し、スタントは中止して講義や映像によって授業を実施する計画
  - 荒天時は交通安全教室自体を中止する計画
  - その他(具体的に: \_\_\_\_\_)
  
- SS 方式の交通安全教室実施日の実際の天候はどうか。(実施済みの学校のみ)
  - 晴れまたは曇り(降水なし)
  - 小雨(グラウンドがぬかるまない程度の雨)
  - 雨(グラウンドがぬかるむくらいの雨)
  - その他(具体的に: \_\_\_\_\_)

## 3. SS 方式の交通安全教室での生徒の反応についてお尋ねします。

- SS 方式の交通安全教室を実施するにあたって、生徒のメンタル面への影響について、事前に懸念したことや配慮したことはありますか。(実施済みの学校のみ)
  - はい
  - いいえ
  - どういう影響が出るのか判断材料がなくて困った (具体的に: \_\_\_\_\_)
  
- 前問で「はい」を選択した方にお伺いします。生徒のメンタル面への影響についてどのような懸念があったか、具体的に教えてください。(自由記述) (実施済みの学校のみ)
  
- 前問で「はい」を選択した方にお伺いします。どのような配慮をしたか(配慮が必要な生徒への対応など)を、具体的に教えてください。(自由記述) (実施済みの学校のみ)
  
- SS 方式の交通安全教室の後、生徒のメンタル面への影響について、実際に何か問題が生じましたか。(実施済みの学校のみ)
  - はい
  - いいえ

●前問で「はい」を選択した方にお伺いします。実施後に生じた問題について教えてください。(当てはまるものを全て選択)(実施済みの学校のみ)

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ショックで泣き出す生徒がいた       | <input type="checkbox"/> 不快な感情を抱く生徒がいた     |
| <input type="checkbox"/> 交通安全教育に興味がなくなった生徒がいた | <input type="checkbox"/> 自転車に乗りたなくなった生徒がいた |
| <input type="checkbox"/> 心のケアが必要となる生徒がいた      | <input type="checkbox"/> 不登校等生徒指導上の問題が生じた  |
| <input type="checkbox"/> 当てはまるものはない           | <input type="checkbox"/> その他(具体的に: _____)  |

●前問で「心のケアが必要となる生徒がいた」を選択した方にお伺いします。生じた問題について具体的に教えてください。(心のケアが必要となった生徒の人数・対応の仕方など)(自由記述)

●前問で「不登校等生徒指導上の問題が生じた」を選択した方にお伺いします。生じた問題について具体的に教えてください。(生活指導上の問題が生じた生徒の人数・対応の仕方など)(自由記述)

●SS 方式の交通安全教室の本来の目的(交通ルールの順守意識の向上)とは異なる次のような反応が生徒からありましたか。(当てはまるものを全て選択)(実施済みの学校のみ)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> スタントマンの演技を賞賛していた                   | <input type="checkbox"/> スタントマンがどのように事故をかわすかに着目していた                 |
| <input type="checkbox"/> スタントマンの真似をしようとしていた                 | <input type="checkbox"/> やらせ・ショーのようだとしらけているようだった                    |
| <input type="checkbox"/> 何度も見ることで、衝突場面の再現に慣れているようだった(飽きていた) | <input type="checkbox"/> 恐怖を感じるだけで、何か自分の行動を変えようという意欲には結びついていないようだった |
| <input type="checkbox"/> 他人事のように感じているようだった                  | <input type="checkbox"/> 交通安全意識や行動に変化はみられないようだった                    |
| <input type="checkbox"/> 当てはまるものはない                         | <input type="checkbox"/> その他(具体的に: _____)                           |

#### 4. SS 方式の交通安全教室実施後の生徒の変化についてお尋ねします。

●SS 方式の交通安全教室実施後の生徒の変化について、ご自身から見て当てはまるものを選択してください。  
(実施済みの学校のみ)

	減ったと思う	変化なし	増えたと思う	分からない
通学中の自転車事故	○	○	○	○
ヘルメットの着用率	○	○	○	○
傘さし、スマホ、イヤホンなどの「ながら運転」	○	○	○	○
生徒の交通安全意識	○	○	○	○

上記に当てはまらない生徒の変化があればご記入ください(自由記述)

5. 2019年に、京都市の中学校で、SS方式の交通安全教室の実演中に、スタントマンが生徒の前で死亡するという事故が発生しました。(参考:京都新聞記事) この事故についてご存じでしたか。

12日午後、京都市の中学校のグラウンドで、交通安全教室に出演していたスタントマンの男性が、「交通事故の再現中、トラックにひかれた。男性は胸や腹を強く打ち、7時間後に死亡した。同教室には全校生徒約470人が参加していた。(中略) 男性は、歩行者が道路の横断中に車にはねられる事故を再現していた。(引用:京都新聞記事 2019.04.12 より)」

- 事故があったことを知っていた                       事故があったことを知らなかった

6. SS方式の実施に対するあなたのご認識についてお尋ねします。

SS方式については、交通安全教育に関わる関係者から肯定的・否定的な意見が寄せられています。

**【肯定的な意見の例】**

- 実際の事故の衝撃を直に感じ、交通事故の危険性、恐ろしさを知り、交通ルールを遵守した走行、危険予知や安全確認などの行動促進が期待される。
- 危険を自分ごととして捉えやすく、当事者意識を持たせる効果がある。
- 目の前で様々な事故の実現が行われ、生徒の関心の高さという点で効果の高い手法である。

**【否定的な意見の例】**

- 感受性の強い生徒や過去に事故を経験した生徒にとっては過度な恐怖心やフラッシュバックを引き起こす懸念がある。
- 恐怖体験に焦点が当たりすぎてしまい危険回避のための具体的な知識やスキルが身につきにくい。
- 学校教育の現場では命を大事にすることが前提であるにもかかわらず、スタントマンが車にひかれるところを見せるという手法は教育としてふさわしくない。

これらの意見を踏まえて、次の3項目についてのあなたのご認識をお答えください。「不適切である—適切である」というような言葉の対が並んでいます。それぞれの言葉の対の7段階のうち、あなたがもつSS方式の認識にもっともよくあてはまるところに○をつけてください。

●SS方式は交通安全教育の手法として適切と考えていますか。

	1	2	3	4	5	6	7	→
	かなり	だいたい	やや	どちらとも いえない	やや	だいたい	かなり	
不適切である	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	適切である

●SS方式は生徒の交通安全に対する行動変容にどの程度効果があると考えられますか。

	1	2	3	4	5	6	7	→
	かなり	だいたい	やや	どちらとも いえない	やや	だいたい	かなり	
効果が薄い	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	効果が高い

●SS方式を受講した生徒の満足度はどの程度だと考えられますか。(実施済みの学校のみ)

	1	2	3	4	5	6	7	→
	かなり	だいたい	やや	どちらとも いえない	やや	だいたい	かなり	
満足度が低い	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	満足度が高い





# 巻 末 資 料 8

S S方式に関するアンケートの設問一覧

(全国学校安全教育研究会)



# 自転車の交通安全教室に関する教員アンケート 設問一覧

(依頼状に記載した URL からオンラインにて回答をお願いいたします)

## 【本調査の趣旨】

- 本調査は警察庁交通局交通企画課から委託を受けた「自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究」の一環として、主にスクエアード・ストレイト方式(SS 方式)による自転車の交通安全教室の実施に伴う課題や生徒への影響を調査するために行うものです。
- SS 方式は、プロのスタントマンが交通事故を再現することで、交通事故の怖さを体感させ、交通ルール遵守の重要性について考えさせる交通安全教育手法のことをいいます。交通ルールを遵守した走行や危険予知、安全確認等の行動を促進させ、自転車事故の危険性や責任の重大性をより明確に認識させる手法として、これまで広く取り入れられてきた手法です。しかし、学校教育の現場では命を大事にすることが前提であるにもかかわらず、スタントマンが車にひかれるところを見せるといった内容であることや、特に近い人を交通事故で亡くしている方にとってはフラッシュバックのきっかけとなり得るとして、関係者から交通安全教育の手法としての懸念も指摘されています。
- この調査では、交通安全教育手法としての SS 方式の適否、SS 方式に代わる生徒の主体性を重視した教育活動の実施状況(実践意向)等をお伺いし、今後の交通安全教育の方向性を探るために役立てさせていただきます。何卒、率直なご意見をお聞かせくださいますようお願いいたします。
- 回答データはすべて統計的に処理し、回答校や回答教員が特定されない形で活用いたします。

## 【調査実施者の連絡先】

自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究事務局（社会システム株式会社）

電話:03-5791-1133 E-mail:bike\_safety@crp.co.jp

- 過去にあなたが所属されていた学校(もしくは現在所属している学校)でスクエアード・ストレイト方式(SS 方式:プロのスタントマンが交通事故を再現することで、交通事故の怖さを体感させ、交通ルール遵守の重要性について考えさせる交通安全教育手法)の交通安全教室を実施した経験はありますか？

ある  ない

## 1. 2019 年に、京都市の中学校で、スクエアード・ストレイト方式(SS 方式)の交通安全教室の実演中に、スタントマンが生徒の前で死亡するという事故が発生しました。(参考:京都新聞記事) この事故についてご存じでしたか。

12日午後、京都市の中学校のグラウンドで、交通安全教室に出演していたスタントマンの男性が、「交通事故の再現中、トラックにひかれた。男性は胸や腹を強く打ち、7時間後に死亡した。同教室には全校生徒約470人が参加していた。(中略) 男性は、歩行者が道路の横断中に車にはねられる事故を再現していた。(引用:京都新聞記事 2019.04.12 より)」

事故があったことを知っていた  事故があったことを知らなかった





- 前問で「実践したことがある」を選択した方にお伺いします。どのような交通安全教室を実施したか具体的に教えてください。(任意回答)

- 教員という立場から、生徒に対するよりよい交通安全教室の進め方やあり方についてのご意見・アイデアがあればお聞かせください。(任意回答)

- あらためて、スクエアード・ストレイト方式(SS方式)を学校で実施することについて、ご意見をお聞かせください。(任意回答)

- 学校安全の領域の中で、主に関心のある領域はどれですか？(複数回答可)

- |                                      |                                 |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 生活安全(防犯を含む) | <input type="checkbox"/> 交通安全   |
| <input type="checkbox"/> 災害安全(防災と同義) | <input type="checkbox"/> その他( ) |