

## (7) 交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体

### 特色

- 専門的知見や専用の資機材を有し、受講者のライフステージに応じた交通安全教育を臨機応変に提供することができる。
- 交通安全教育の指導者養成や他の実施主体と連携して交通安全教育を実施することで、より多くの人に対して質の高い交通安全教育を提供することができる。

#### 教育を行うときのポイント

- (1)～(6)の実施主体と連携するなどし、専門的な知見や資機材を活用して効果的な教育を目指すとともに、それぞれが情報交換を行うなどして交通安全教育をよりよいものとしましょう。

### 主な教育の対象

全ライフステージ

※ p.14「未就学児」、p.20「小学生（1～3年生）」、p.27「小学生（4～6年生）」、p.37「中学生」、p.46「高校生」、p.54「成人」、p.64「高齢者」参照

#### 教育を行うときのポイント

- 対象者のライフステージに応じた教育内容を確認し、対象者の知識等の習得状況に応じて、教育内容や教育方法を検討しましょう。習得状況によっては、各ライフステージよりも前段階の教育内容を選択することも検討しましょう。

### 「技能」の教育内容・教育方法の例

|             |  |
|-------------|--|
| 教育内容        | 各ライフステージで習得する技能  |
| 教育方法<br>(例) | <ul style="list-style-type: none"><li>・バランス能力及びブレーキのかけ方の練習</li><li>・市街地等の混合交通を模した中での安全な通行の練習</li></ul> |

#### 教育を行うときのポイント

- 公道以外の場所で開催するときは、ブレーキのかけ方等に加えて、模擬信号機や標識等を設置した模擬市街地を設定し、ルールに則った走行の練習ができる教育方法を取り入れるなど、実践的な運転技能の向上を図りましょう。

### 【事例】未就学児に対する乗り方教室

一般社団法人市民自転車学校プロジェクトでは、未就学児を対象に「遊びながら学ぶ」ことに着目し、ペダルなし二輪遊具を使用したゲームを通じて、バランス感覚や「認知・判断・行動」といった能力を養い、自転車での公道デビューに向けて運転に必要なスキルを身に付ける乗り方教室を開催しています。



### 【事例】模擬道路における実践型学習

一般財団法人日本交通安全教育普及協会では、地域や小学校等と連携し、学校のグラウンド等に模擬信号・標識、遮蔽物による死角を設置し、市街地を模したコースにおける実践型の教育に取り組んでいます。



### 【事例】障害者向けの自転車教育

一般社団法人市民自転車学校プロジェクトでは、障害者の自転車利用を促進するため、ペダルなし二輪遊具やタンデム自転車、ハンドサイクルを活用した障害者に対する自転車教育を行っています。

「技能」ではゲーム形式で楽しみながら学べるプログラムを、「知識」では個人に合わせて理解しやすいよう段階的に、また体験を通じて学べるプログラムを取り入れたりしています。



## 「知識」の教育内容・教育方法の例

| 教育内容        | 各ライフステージで習得する知識   |
|-------------|---|
| 教育方法<br>(例) | <ul style="list-style-type: none"><li>・視聴覚教材、アニメやクイズ等、楽しく交通ルールを学ぶことができる教材の使用</li><li>・ICTを活用した双方向型学習による教育</li><li>・グループワーク等を通じ、生徒が交通ルールの意義について自ら考え、主体的に交通安全について議論することを促す</li><li>・ヘルメットの正しい着用とその効果・必要性の説明、ヘルメット着用の促進（参考：p.24 「<span style="color: green;">8</span> 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32 「<span style="color: green;">14</span> ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）</li></ul> |

### 教育を行うときのポイント

- ・対象者が主体的に考えられるような教育方法を積極的に取り入れ、指導者の専門的な知識を生かしながら、正しい交通ルールの理解と定着を図りましょう。

## 「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

|             |   |
|-------------|---|
| 教育内容        | 各ライフステージで習得する行動・態度  |
| 教育方法<br>(例) | <ul style="list-style-type: none"><li>・開催地域の見とおしの悪い交差点や交通事故発生場所を確認し、危険箇所マップを作成（危険箇所の可視化）</li><li>・実際に起きた交通事故の概要と危険予測に関する教訓の説明</li><li>・シミュレーターやVRゴーグルを用いた危険性の体感と危険予測トレーニング</li><li>・歩行者と自転車の優先関係やどのような配慮を行うべきかについての検討・討論</li><li>・自分がどのような運転を行えば自らを守り、交通の円滑を確保することができるかについての検討・討論</li><li>・交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことに基づく他者への指導、発表</li><li>・自転車の事故により損害賠償や刑事責任が生じた事例の学習</li><li>・地域の交通安全イベントへの参画</li></ul> |

### 教育を行うときのポイント

- ・事故事例を活用した教育により、自転車を安全に利用するための行動や態度を具体的に理解することができます。また、シミュレーターなどを用いた参加・体験・実践型の交通安全教育により、危険を実感することも効果的です。

### 【事例】ICTを活用した交通ルールの学習

一般財団法人日本交通安全教育普及協会では、地域及び小・中・高校と連携し、ICTやオンラインを活用した交通安全教室を開催しています。参加・体験型の学習手法を取り入れることで、児童生徒が主体的に交通安全に関する知識やルール、マナーを習得できるよう工夫を凝らしています。



タブレットを使って教育用アプリから学習した内容の確認と感想をクラス全員で共有

### 【事例】自治体等と連携した出前教室

ブリヂストンサイクル株式会社では、自治体・学校・警察からの問合せや依頼内容に応じた交通安全啓発活動を行っています。

「ライフステージ別に、どのような内容を、どのように伝えたら意識変容・行動変容を起こせるか」、参加者の反応を見ながら内容を見直し、啓発活動を行っています。



### 【事例】交通安全こども自転車大会の開催

一般財団法人全日本（都道府県）交通安全協会では、全国の小学生に自転車の安全な乗り方の競技を通じて、交通ルールや走行技能を身に付けるとともに、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、自転車大会を開催しています。



### 【事例】交通安全教育指導者研修会の開催

一般財団法人日本交通安全教育普及協会では、交通安全教育に携わる行政担当者や交通指導員等を対象に、基礎理論や指導方法の講義、実践事例の発表、班別協議などを通じて、指導者の資質向上と実践活動の促進を目的とした研修会をオンライン形式で開催しています。



## Column15

### スケアード・ストレイト方式による交通安全教育について

#### 1 スケアード・ストレイト方式についての調査の実施

スケアード・ストレイト方式（以下「SS方式」といいます。）とは、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です。

SS方式は、これまで広く取り入れられてきた手法ですが、命を大切にするために行う交通安全教育の現場で、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適切であるかとの指摘があります。また、特に近しい人を交通事故で亡くしている方のフラッシュバックのきっかけとなり得るのではないかとの指摘もあります。そこで、SS方式の今後の在り方の検討の参考とすることを目的に、警察庁交通企画課で令和7年度に実施した「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」において、SS方式に関する文献調査や、SS方式を実施した（する）学校の教員等に対するアンケート調査を実施しました。



スケアード・ストレイトの実演例

#### 2 文献調査

脅威アピールに基づく教育手法（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手法）について、国内外の文献において、以下のような指摘が確認されました。

- ・受講者の不安全な行動を促す場合もあり、期待より態度や行動を変容させる効果は弱い
- ・慢性的な不安やストレス、不必要的不快感を与える可能性がある
- ・安全教育としての効果は大きくなく、むしろ逆効果となる可能性がある
- ・脅威アピール型教育を行うのであれば、具体的な対処行動を教える、あるいは、対処行動を考える訓練をすることが必須

#### 3 教員に対するアンケート調査

SS方式の実施校・実施予定校（小学校～高校）の担当教員（計104名）を対象に、令和7年9月にアンケート調査を行ったところ、その結果の概要は以下のとおりでした。

- ・実施受入れ理由は「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
- ・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7割近くに上り、約3割の教員はSS方式の積極的な実施意向は示していない
- ・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員が一定数存在した
- ・一方、実施後の生徒の安全意識に関しては、約8割が「上がった」と感じており、SS方式を交通安全教育手法として「適切」と考える教員も多い。約7割の教員は今後の継続実施の意向を示している
- ・実施経緯について、自発的に応募したとの回答は約2割にとどまる。危険箇所の情報を生徒から収集し発信する安全マップづくりの活動、新入生のための安全な自転車運転の動画づくりといった「生徒の主体性を重視した教育活動」の実践意向を示す教員も一定存在した

加えて、実施校の教員だけでなく、全国学校安全教育研究会（※）に参画する教員（計33名）を対象に、追加アンケート調査を行ったところ、以下の結果が得られました。

- ・SS方式を交通安全教育手法として「適切」とする回答と「不適切」とする回答の数がおよそ同数であった
- ・SS方式の実施意向については、約8割の教員が消極的な回答であった

※ 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。

「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」の構成員でもある。

#### 4 まとめ（S S 方式の今後の在り方について）

S S 方式については、教員から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ます。S S 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S S 方式の実施するかどうかを判断することが重要です。

今回の調査結果では、生徒の安全意識の向上につながったとの意見が多い一方で、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す。

また、実際の態度や行動を変容させる効果には否定的な指摘もありました。スタントマンによる実演自体を否定するものではありませんが、事故の恐ろしさを理解させて行動・態度を変えようとする方式の実施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から脱却することが必要と考えられます。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ことに留意する必要があります。

S S 方式については、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S S 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ます。