

「交通安全意識の向上を目指して」 ～身の回りの課題を見つけ、自ら解決できる生徒の育成～

令和2年度 高知県学校安全総合支援事業（交通安全）

拠点校 高知県立須崎総合高等学校

1 拠点校の取組

(1) 拠点校の目標

① 背景・課題

本校周辺の通学路は、車の行き違いが困難な住宅街の狭い道路が多い。列車通学生は最寄りのJR大間駅を利用し、県道388号を渡り住宅街へ進入する。自転車及び原付バイク通学生は、県道388号及び県道に沿った沿線道路を利用し、住宅街へ進入する。最終的に学校へ登校する1本の坂道に集中し、その坂道も狭く、蛇行している。

統合以前から通学路の問題は継続課題で、特に朝の通学時間帯は、地域の方々の通勤時間帯と合わせて、保育園・小・中学校の児童生徒の登園、登校時間と重なるため混雑する。道路の拡張は経費が掛かるため、通行において一部ではあるが、非常に危険な箇所は溝にグレーディングを設置するなど、地域から行政へ要望していただき実現したこともあり、地域から学校への協力は厚い。また、毎年、警察や地域の方々のご協力をいただきながら、生徒への交通安全啓発活動や指導を行ってきた。

② 目標

通学路を利用するにあたり、歩行者、自転車、原付バイク等の通学マナーの意識向上や交通ルールを守る意識を持ち、交通事故発生をなくすることが大きな課題となる。

交通安全の拠点校として取り組むべきことは、須崎総合高等学校の交通問題を認識し、生徒・教員・保護者ともに、交通安全に対する意識を向上することを目標とする。また、本校の自転車通学生のヘルメット着用率を少しでも向上させることにより、生徒一人一人の交通安全に対する取り組む姿勢を変え、通学マナーや交通ルールを守る意識を持たせることを目標とする。

③ 目標達成を目指した取組のポイント

- 中核となる教職員（学校安全担当教員）の位置付けと役割の明確化
- 交通安全推進委員会を中心とした生徒の主体的な活動の実施
- 交通安全に関するアンケートの実施・分析
- 交通安全ディスカッションの実施

(2) 安全教育の充実に関する取組

① 交通安全ディスカッションの実施

新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から、Zoomによるリモート開催とした。

東北工業大学の小川先生を講師に迎え、本校交通安全推進委員が、交通安全の課題として「通学路の狭さ」と「自転車通学生のヘルメット着用率の低さ」を中心に問題提起し、討議した。

小川先生には「通学路の狭さをどのように保護者に知ってもらおうか」ということと「ヘルメット着用については、きっかけの作り方が大切」との助言をいただいた。その後の話し合いで、2学期から「交通新聞の発行」と「ヘルメット着用推進週間の実施」に取り組んでいくことに決めた。



写真1 リモートによるディスカッション



写真2 小川先生の助言にメモを取る交通安全推進委員

② 交通安全年間スローガンへの応募および交通安全のぼり旗の製作

今後、交通安全推進委員として活動していく中で、全校生徒や地域の方々にも啓発を広めていくために、交通標語を各自が作成し、のぼり旗を作成することにした。

9月に交通安全推進委員の6名が交通標語を考え、「令和2年度交通安全年間スローガン」へ応募した。そして、その標語を使った「交通安全のぼり旗」を作り、本校の駐輪場や、正門前などに設置した。その他にも、ヘルメット着用推進週間には、交通安全推進委員がのぼり旗を手に持ち、ヘルメットの着用を呼び掛けた。



写真3 交通安全のぼり旗

③ 交通安全ポスターデザイン応募

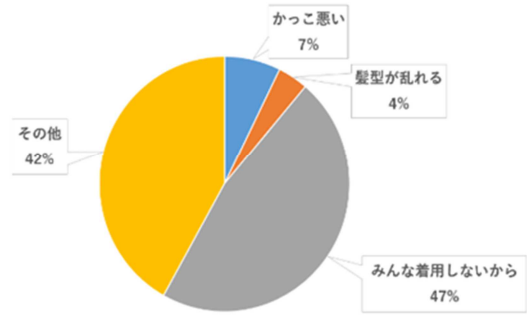
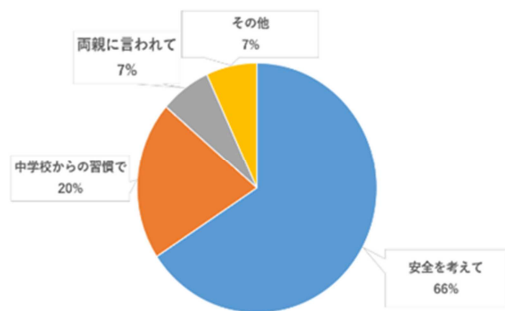
本校の美術部員3名が、交通安全ポスターデザインへ応募を行った。3名は、「ママなんで? 赤は止まると習ったよ」という題材を選び、それぞれのデザインで交通安全ポスターを制作した。



写真4 交通安全ポスターデザイン

④ 交通安全アンケートの実施

11月には、交通安全アンケートを実施した。質問内容をヘルメットの着用について絞り込み、「ヘルメットを着用する理由」と「着用しない理由」について質問した。図1にアンケートの結果を示す。ヘルメットを普段から着用している生徒の理由は、「安全を考えて」が最も多く、交通安全に対する危機管理や習慣がしっかり身についていると感じた。一方、「着用しない理由」は、「みんなが着用しないから」が最も多く、ヘルメットを着用する生徒が増えるよう、学校全体の環境・雰囲気づくりが大切であると改めて感じた。



ヘルメットを着用する理由

ヘルメットを着用しない理由

図1 交通安全アンケート

⑤ スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の実施

11月2日に本校体育館で、自転車交通安全教室を実施した。スタントマンによる実際の事故の再現など、参加者に事故の危険性を視覚的に体験してもらい、恐怖を実感してもらおうことで、それにつながる危険運転を未然に防止し、交通ルールの大切さを学んだ。



写真5 スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室

⑥ 交通安全新聞の発行

交通安全推進委員による交通安全新聞を発行し、全校生徒および教職員に配付した。紙面では、本校の交通安全に関する課題や8月に行われた「交通安全ディスカッション」の内容、「ヘルメット着用推進週間」、「交通安全推進委員のこれまでの取組」などについて紹介した。

自校の生徒や保護者、教員に対して、交通安全に関する本校の課題の共有と、取組への理解・協力を求めるとともに、交通安全に対する意識の向上を図った。



写真6 交通安全新聞

⑦ 学習成果発表会にて「交通安全推進委員の取組について」発表

1月29日に行われた校内の学習成果発表会で、交通安全推進委員が1年間の取組について、発表を行った。感染症対策のため、Google Meetを活用して各クラスへ映像を配信する形で行い、交通安全推進委員それぞれが、自分の担当する内容について発表した。取組を全校生徒に知ってもらい、良い機会となり、自校の生徒に問題や課題の共有と、今後の交通安全教育の取組について理解を求めることができた。来年度も継続的に、交通安全推進委員の取組を発表していきたい。



写真7 学習成果発表会

⑧ 原付バイク安全講習会・自転車安全講習会の実施

本校は、通学が不便な地域の生徒に対して条件を定め、原付バイクによる通学を特別に許可している。原付バイクによる事故を未然に防ぐため、原付バイク安全講習会を2月に実施し、原付バイク通学生以外は、同日の同時間帯に、「命を守るヘルメット！」と題して、自転車安全講習会を実施した。



写真8 原付バイク講習会



写真9 自転車安全講習会

(2) 安全管理の充実に関する取組

① 自転車、原付バイクの点検・登録の実施

4月に自転車、原付バイクの点検・登録を実施した。本校での自転車通学生は、学校まで登下校する生徒だけではなく、JRを利用する生徒の中にも、自宅から駅まで自転車を利用する生徒が多く、それらの自転車も含めて、点検・登録を行っている。

許可した自転車や原付バイクには、指定のステッカーを貼り付けるようにしており、台帳で管理するようにしている。

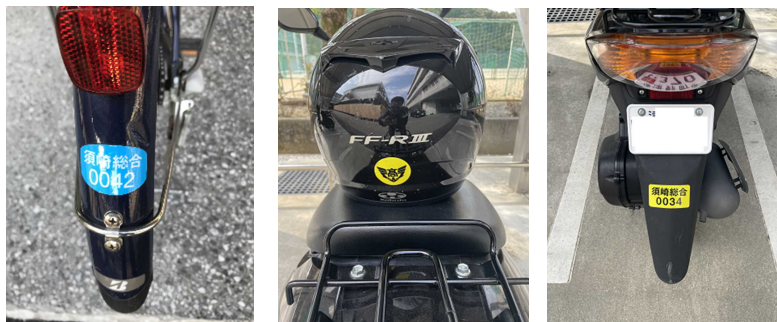


写真10 自転車と原付バイクの安全管理

② 原付バイクの通学路指定および校内ロータリー前の一時停止指導

学校周辺の交通事情を踏まえ、4月に原付バイクの通学路を指定した。これまで、原付バイク通学生が登下校に使用していた道路は幅が狭く（写真11）、特に朝の登校時には、原付バイクが50台近く通り、近隣の住民の方の苦情も多かった。このため、少し遠回りになるが、大きな道を通学路として指定した。指定した通学路を使用する習慣がつくように、毎週木曜日の朝には、教員が街頭指導を行った。

また、写真13にあるように、校内ロータリー前の歩行者と車・原付バイクが交錯する場所を一時停止とし、交通指導の徹底を図った。生徒だけではなく、教員も含めて、一時停止を徹底できるように、習慣がつくまで交通指導を行った。



写真11 旧原付バイク通学路入口



写真12 原付バイク通学指導の様子



写真13 校内ロータリー一時停止場所

③ 教員による登校指導の実施（毎週木曜日実施）

本校の生徒は、JR利用者が非常に多い。最寄り駅の大間駅周辺は道幅が狭く、朝の交通量も多いため、危険な箇所となっている。写真14は、駅前の交差点の様子で、生徒で溢れかえっている。この地点から学校までの通学路は、さらに道が狭く、一部マナーの悪い生徒に対して、近隣の住民からの苦情も多い。このため、毎週木曜日には、教員が通学路の要所に立ち、登校時の交通指導を行っている。



写真14 駅前の横断歩道の様子

④ 自転車ヘルメット着用推進週間の実施

今年度は、ヘルメット着用推進週間を3回実施した。生徒の毎朝の登校時に、交通安全推進委員がヘルメット着用を呼びかけた。また、帰りの放送を利用して、その日のヘルメット着用率を周知し、着用率の向上を訴えた。

下表は、第2回と第3回のヘルメット着用人数と着用率の推移である。どちらも、初日はヘルメット着用率が10%程度であるが、着用を呼びかけることにより、最大で30%程度まで向上していることがわかる。ただ、着用推進週間が終わると、元に戻るため、定着させることが課題である。

表1 ヘルメット着用推進週間の着用率（第2回）

日付	11/30（月）	12/1（火）	12/2（水）
自転車登校人数	85人	81人	78人
着用人数 （着用率）	12人 （14%）	19人 （23%）	23人 （29%）

表2 ヘルメット着用推進週間の着用率（第3回）

※三年生は家庭学習期間

日付	2/15（月）	2/16日（火）	2/17（水）	2/19（金）
自転車登校人数	62人	61人	60人	60人
着用人数 （着用率）	6人 （10%）	11人 （18%）	18人 （30%）	13人 （22%）



写真15 ヘルメット着用推進週間の様子

（4）成果と課題

本校の交通安全推進委員6名が、交通安全ディスカッションに臨み、東北工業大学の小川先生からの助言で、自校の交通課題とそれを解決するための取組方針が明確になった。コロナ禍の中、拠点校である本校の取組をモデル地域の他校に広げることができなかったが、自校の生徒に向けて、「ヘルメット着用推進週間の実施」や「交通安全新聞の発行」など、交通安全啓発の取組を進めることができた。

これらの取組の効果については、2月末に交通安全推進委員会よりアンケートを実施して確認した。「交通安全推進事業（①ヘルメット着用推進週間の実施 ②交通安全新聞の発行 ③スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室 ④原付バイク実技講習 ⑤自転車安全講習）の取組を通して、交通安全に関する意識やマナーが向上したか」について質問し、結果は、「交通安全に関する意識やマナーが向上した」との肯定的な回答が79%であった。（次頁図2）当初の目標80%には、わずかに届かなかったが、取組に対する成果は一定得られた。ただ、ヘルメットの着用率向上は定着せず、通学マナーなども目に見える形での成果は感じられず、実感としては乏しい。今後の課題は、目に見える形でこれらを向上させるとともに、残りの21%の生徒についても、交通安全に関心を持ってもらえるように、取組のPDCAサイクルを回しながら、効果的な活動となるよう工夫して取組を継続することである。

なお、「意識やマナーが向上した」と回答した生徒に対して、「役立つ取組はどれですか（複数回答可）」との質問をして、効果的な取組を調べた。その結果が次頁表3である。④と⑤は同日開催で、どちらか一方にしか生徒は参加していないため、これらを単純に比較はできないが、交通安全新聞に対する関心が低い結果は気になった。今後も交通安全新聞は発行していく予定であるが、紙面を工夫するなど、興味・関心を引く内容へとテコ入れが必要である。

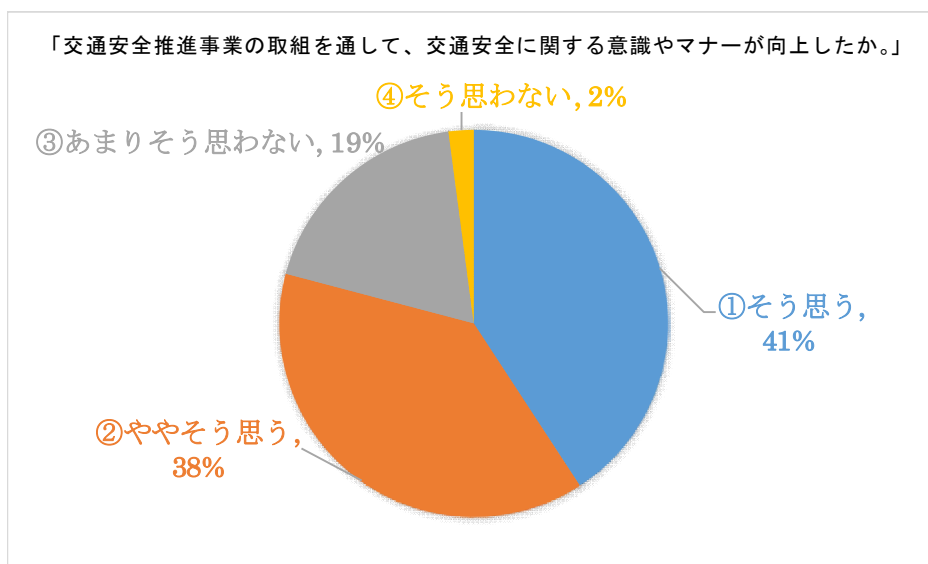


図2 交通安全推進事業に関するアンケート

表3 交通安全推進事業に関するアンケート（役立つ取組はどれか）

交通安全推進事業の取組	人数
①ヘルメット着用推進週間の実施	9 1
②交通安全新聞の発行	3 3
③スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室	1 0 4
④原付バイク実技講習	5 9
⑤自転車安全講習	1 1 7

2 事業の成果と課題

新型コロナウイルス感染症の影響で、臨時休業や教育活動に対する制約があり、拠点校での取組を地域全体で共有するための実践委員会が開催できなかった。このため、地域全体での学校安全推進体制を構築することができず、当初の目的である拠点校としての役割を果たすことができなかった。

学校安全担当教員の資質向上についても、県外の先進校視察を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった。しかし、県内での自転車乗車時のヘルメット着用に関する講演会には参加することができ、自校の取組に活かすことができた。また、学校安全担当教員を中心に校内で交通安全教育を推進することができた。

自校の生徒の主体的な活動としては、生徒会の交通安全委員の中から、交通安全推進委員を選抜し、自校の交通課題を解決するためのプロジェクトチームとすることで、様々な取組を進めることができた。そして、取組を進める中で、交通安全推進委員が交通安全教育の必要性を認識し、様々なアイデアを出し合うなど、自ら考えて行動する意識が育ち、主体的に取り組む態度が身についてきた。教員からの指示ではなく、生徒が主体となって考え、行動できるようになったことは大きな成果であり、今後の課題解決に向けて大きな原動力になる。コロナ禍ではあったが、本事業の取組を通じて、人材の育成ができた。

3 今後の取組

今年度は、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、交通安全推進事業も校内だけの取組となり、拠点校としての役割が果たせなかった。来年度は、モデル地域全体での交通安全推進体制を構築したい。

また、県内高校生を招いて、交通安全シンポジウムを開催し、交通安全推進の輪を校外にも発信できればと考えている。他校の交通安全の取組を知り、情報交換することで、他校の生徒と課題の共有や連帯意識を持つことができる。そして、交通安全推進事業の活性化を図り、高知県全体で交通安全に対する機運が高まっていくきっかけにしたいと考えている。