平成３１年（令和元年）・令和２年度　熊本県教育委員会指定
一般財団法人熊本県ＰＴＡ教育振興財団・公益財団法人熊本県学校保健会委嘱
「交通安全教育」　研究推進校

研　究　紀　要

研究主題　自助力＋共助力＝交通安全実践者（菊農生）

～　人とつながる交通安全教育　～

熊本県立菊池農業高等学校

目　次

１　はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

２　交通に関する今日的な課題　及び　本校の実態と課題・・・・・・・・・・・・・・・　２
（１）　交通に関する今日的な課題
（２）　本校生の実態と課題

３　研究の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３
（１）　研究主題　及び　主題設定の理由
（２）　研究の仮説　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３

４　研究の計画　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４

５　研究の実際と考察
（１）　交通安全全校集会　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５
（２）　交通安全ＬＨＲ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７
（３）　原付バイク通学生講習会　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
（４）　小学生の下校支援活動　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
（５）　一斉登校指導及びＰＴＡ合同登校指導　・・・・・・・・・・・・・・・・１２
（６）　地域安全マップの作製　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
（７）　その他の取組み
　①　AED 講習会（科目：保健における心肺蘇生法実習）　・・・・・・・・・・・・１３
　②　自転車通学生への指導　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４

６　研究の成果と課題
（１）　交通安全知識テストから・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（２）　交通安全についての生徒自己評価から・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（３）　交通事故・交通違反件数から・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
（４）　仮説１について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
（５）　仮説２について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０

７　終わりに　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０

１　はじめに

本校は、明治３６年創立の菊池農蚕高校と明治３９年創立の菊池西農業高校が統合して、泗水町吉富の地に昭和３９年に設立されました。

現在は「農業科」「園芸科」「畜産科学科」「食品化学科」「生活文化科」の５学科を有し、４１５名の生徒が学んでいます。単独の農業高校として、広大な敷地を活用して、将来の農業経営者をはじめ農業関連産業での活躍、また農業の良き理解者を育てるための人材育成に力を入れています。

本校生徒の通学方法は、徒歩が約２０%、自転車通学が３５%、原付バイクが１２%、バス通学が１０%、バスと電車の併用が１６%、その他保護者等の送迎が７%となっています。公共交通機関を利用するには、国道３８７号線の熊本⇔菊池のバス路線しかなく、また学校が郊外の花房台地にあるため、通学距離も１０㎞以上の生徒が約半数を占めていて、生徒の通学には不便な所です。

これまでも、隣接する二つの自動車学校の御協力のもと、交通安全に関する実技講習会など実施しておりますが、登下校中の原付バイクや自転車の交通事故や転倒事故、また交通マナー等での御指摘をいただいているのも事実です。

このような中、本校は平成３１年度から令和２年度の２年間、熊本県教育委員会から「交通安全教育研究推進校」の指定を受けました。また、一般財団法人熊本県ＰＴＡ教育振興財団並びに公益財団法人熊本県学校保健会の委嘱事業として御支援を賜り、さらにはＪＡ共済連熊本、菊池市内の地元の３つの小学校に御協力いただきながら、学校を挙げて交通安全教育の研究を進めてまいりました。「自助力＋共助力＝交通安全実践者（菊農生）」という研究主題を掲げ、自助と共助の力を高め、主体的に交通ルールを守る生徒の育成を目標として実践的な取組みを重ねて参りました。

しかし皆様もご存じのとおり、２年目の今年度は新型コロナウイルス感染拡大防止でいろいろと制限があり、十分な実践が出来ていないのが事実です。研究発表会も従来のやり方ではなく、オンラインを使った発表という事で、皆様に十分お伝えすることができるか心配です。

本研究紀要の発行は、２年間の研究成果と課題を皆様にお伝えし、御指導・御助言をいただきたく大切な機会であり、その取組みの足跡でもあります。不十分な点も多々あると思いますが、忌憚のない御意見をいただき、本校における交通安全教育の改善向上はもとより、本県の交通安全教育のさらなる充実と発展に少しでも寄与できれば幸いに存じます。

最後になりましたが、この２年間の取組みに当たり、御指導いただきました県教育委員会、また御協力いただきました各関係機関の皆様に対しまして厚く御礼申し上げますとともに、交通事故のない安全で明るい社会が到来することを祈念し、巻頭のあいさつとさせていただきます。

熊本県立菊池農業高等学校長
木庭　敬勝

１　交通に関する今日的な課題　及び　本校の実態と課題

（１）　交通に関する今日的な課題　（　熊本県の現状を踏まえて　）

昭和３０年代、高度経済成長を迎えた日本社会では、自動車等の台数の増加に伴い、交通事故件数及び死傷者数も急増し、交通戦争といわれるほどの社会問題となった。年間の交通事故死者数については、過去最高の１万６千人を超えた１９７０年からすると、現在の交通事故死者数は減少を続け、２０２０年には２，８３９人と大きく減少した。

しかし、交通事故死亡者数は減少したものの、現在も交通事故は起きており、熊本県内では２０２０年の１年間で４６人の命が交通事故で失われている。

熊本県内の高校生の交通事故は、自転車乗用中の事故と高校１年生の事故が最も多く、時期としては４月、５月に多発している。また、自転車乗用中の高校生が加害者となる交通事故が、熊本県内においても報告されており、全国では高額の賠償請求が下される判決もあり、自転車の任意保険加入等の事前の備えが必要である。

（２）　本校生の実態と課題　（　通学手段及び交通事故・交通違反　）

本校生の直近３年間の通学手段は、長期寮生を含む徒歩通学生が２０%、自転車通学生３５%、原付バイク通学生１２%、バス通学生（電車通学＋バス通学を含む）２６%、保護者送迎７%である。また本校生徒が関わった交通事故・交通違反は、以下のとおりである。

平成２９年度
- 交通事故　　１７件（　原付６件、自転車１１件　）
- 交通違反　　４件（　すべて原付　：一時不停止１件、速度超過１件、整備不良１件
  進入禁止区域の走行１件）

平成３０年度
- 交通事故　　２１件（　原付７件、自転車１２件、歩行中１件、その他１件　）
- 交通違反　　８件（　すべて原付　：一時不停止６件、速度超過１件、整備不良１件）

平成３１年度（令和元年度）
- 交通事故　　１８件（　原付３件、自転車１５件　）
- 交通違反　　４件（　すべて原付　：一時不停止４件）

原付バイク通学生の交通事故では、雨上がりの滑りやすい路面や砂利道での転倒事故（自損事故）、左折しようと減速した軽トラックに気づくのが遅れ、追突した事故などの事故がある。

自転車通学生の交通事故では、右側通行による事故が複数件起きており、「軽車両である自転車を含めた車両は、左側通行」といった自転車安全利用五則などの基本ルールの未定着が事故の原因と考えられる。また、自転車乗用中にスマートホンに気を取られたことが原因となった対自動車、対自転車の事故も起きている。さらには、雨天時に雨合羽フードの着用により視界が妨げられ、集団登校中の小学生に突っ込むという事故も起きている。

原付バイク通学生の交通違反は、「一時不停止」が突出して多い。平成２９年度は４件中１件、平成３０年度は８件中６件、平成３１年度（令和元年度）は４件すべてが一時不停止であった。

このように本校生徒が関わった交通事故、交通違反の事例から次の３点を本校における交通安全教育の課題と捉えた。

１　自転車利用においては、「軽車両である自転車は、左側通行」などの自転車安全利用に関する知識不足。
２　原付バイク通学生においては、「一旦停止の正しい行い方」などの知識及び技能不足。

３　「交差点ではこのような危険性が・・・」「砂利道や雨上がりの路面は・・・」「前を走行する自動車が・・・」といった様々な状況を想定した危険予測能力の不足。

３　研究の概要

（１）　研究主題　及び　主題設定の理由

ア　研究主題　「　自助力　＋　共助力　＝　交通安全実践者（菊農生）　」
～　人とつながる交通安全教育　～

イ　主題設定の理由

本校生徒の過去３年間の交通安全に関する実態を分析する中で、交通ルールやマナーに加え、危険予測能力を身に付ける必要性を感じた。また、危険に際して自らの命を守り抜くための「自助」、自らが進んで安全で安心な社会づくりに参加し、貢献できる力を身に付ける「共助」の視点から交通安全教育を進めていく必要性を感じた。

そのため、本校では、「交通安全全校集会」での講話や知識学習・知識テスト、「交通安全ＬＨＲ」での危険予測学習などを通じて、自分の命（安全）を自分で守る【自助】の力を育んでいきたい。また、「小学生の下校支援活動」、「原付バイク通学生講習会」、「地域安全マップ作製」などを通じて、小学生や自動車学校の教習員、地域の人々とつながり、皆の命（皆の安全）を皆で守る、という【共助】の力を育んでいきたい。

このような交通安全教育を通じて、自らの意思で交通ルールを遵守し、自分自身はもちろん、家族や周囲の人々も含めた安全な行動に繋げ、現代の交通社会の中でキラリ輝く交通安全実践者となる本校生徒の姿を追い求め、本研究主題を設定した。

（２）　研究の仮説　　次の２つの仮説を立て、それを検証する形で研究を進めた。

仮説①　「自助の力を高める」

「危険予測学習（交通 LHR）」や「交通法規に関する知識テスト」に全校で取り組み、交通安全に関する知識を学び得る。また自転車・原付バイクの「実技講習会」に取り組み、技能（安全運転スキル）を身につける。そのことによって、自分の命を自分で守る「自助力」が高まり、「交通安全実践者」を増やすことにつながるであろう。

実践１　毎月の「交通安全　全校集会」での交通講話、知識テスト、生徒自己評価の実施
実践２　毎学期の「交通安全ＬＨＲ」での交通安全学習（危険予測学習）の実施
実践３　毎学期の「原付バイク通学生講習会」での交通法規学習・安全運転実技講習会の実施
実践４　「自転車安全運転　実技講習会」の実施　（コロナ禍により、中止）
実践５　令和２年度二輪車安全運転競技会熊本県大会への出場　（ コロナ禍により、中止 ）

仮説②　「共助の力を高める」

「自動車学校等での原付バイク講習会」や「小学生の下校支援活動」など、保護者や地域の小学生、自動車学校の教習員の方々と共に交通安全活動に取り組むことで、皆の安全を皆で守る「共助の力」が高まり、「交通安全実践者」を増やすことにつながるであろう。

実践１　毎週木曜日「小学生の下校支援活動」の実施

実践２　毎月の「一斉登校指導」及び毎学期の「ＰＴＡ合同登校指導」の実施
実践３　「地域安全マップ」作製（交通安全・防災・防犯の３つの視点）
実践４　毎学期の「自動車学校での原付講習会」の実施

４　研究の計画

平成３１年（令和元年）度

月	取組みの内容
４月	通学実態調査、一斉登校指導及び交通安全全校集会、交通委員会 原付講習会（原付通学生対象：校内及び自動車学校での講習会）
５月	一斉登校指導及び交通安全全校集会
６月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、研究計画書の作成
７月	一斉登校指導及び交通安全全校集会 交通安全 LHR（自転車の安全利用五則）
９月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動スタート 原付バイク講習会（原付バイク通学生対象：校内及び自動車学校での講習会）
１０月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動
１１月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動 交通安全 LHR（スタントマンによる交通安全教室）
１２月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動
１月	一斉登校指導及び交通安全全校集会（知識テスト①、生徒自己評価①） 小学生の下校支援活動 原付バイク講習会（原付バイク通学生対象：校内及び自動車学校での講習会）
２月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動
３月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動

※３月は、新型コロナウィルスの感染拡大防止のため休校となり、実施できず。

令和２年度　※４月・５月の休校期間中は、生徒登校日にあわせて実施

月	取組みの内容
４月	通学実態調査、一斉登校指導 原付バイク講習会（原付通学生対象：校内及び自動車学校での講習会）
５月	一斉登校指導
６月	一斉登校指導及び交通安全全校集会　※放送にて実施 交通安全 LHR（危険予測学習①　３週にわたり、学年ごとの分散実施）
７月	一斉登校指導及び交通安全全校集会（知識テスト②、生徒自己評価②）
８月	原付バイク講習会（原付バイク通学生対象：校内及び自動車学校での講習会）
９月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動 自転車ヘルメット着用運動スタート
１０月	一斉登校指導及び交通安全全校集会　（知識テスト③、生徒自己評価③） 小学生の下校支援活動
１１月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動 交通安全 LHR（危険予測学習②　３週にわたり、学年ごとの分散実施）
１２月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動

１月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動 原付バイク講習会（原付バイク通学生対象：校内及び自動車学校での講習会）
２月	一斉登校指導及び交通安全全校集会　（この２年間の取り組みのふり返り） 小学生の下校支援活動
３月	一斉登校指導及び交通安全全校集会、小学生の下校支援活動

５　研究の実際と考察

（１）主な取組み　【　交通安全全校集会　】

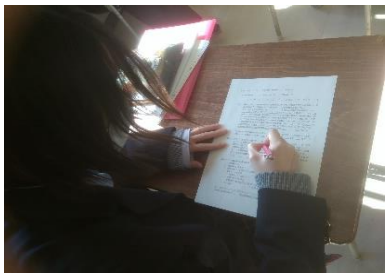
本校では、毎月「交通安全 全校集会」を実施し、生徒・教職員が日頃の自分自身の交通安全はどうであるかを省み、自分の命や他者の命を見つめる時間として位置付けている。

平成１６年度に発生した本校生徒の交通死亡事故をきっかけに、月命日の毎月２１日を「菊池農業高校交通安全の日」とし、それから１７年間続く取組みである。交通安全全校集会の当日は、朝から全職員で生徒達の登校の様子を見守り、その後の全校集会では、「ながら運転」による交通事故が高校生においても起きていることや、県内高校生が関連する重大交通事故について、道路交通法の改正や、自転車安全利用五則、自転車の賠償保険への加入等の交通安全に関する講話を行っている。

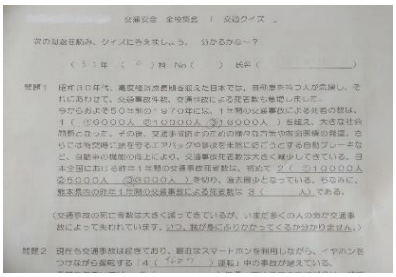
生徒には、「遠い世界で起きている」という他人事ではなく、「今日の学校帰りに起きるかもしれない。」「明日、我が身に（我が家族に）起こることかもしれない。」という自分の事として捉え、考え、そして自らの交通安全に関する行動変容につながるような講話を心がけて実施している。その他に交通安全全校集会の中で、交通に関する「知識テスト」や「交通安全生徒自己評価」も実施している。

【　平成３１年（令和元年）度・令和２年度の全校集会の主な内容　】

平成３１年４月	研究推進校に指定されたことの報告
令和元年　６月	研究主題「自助力＋共助力＝交通安全実践者（菊農生）」説明
令和元年　７月	交通 LHR「自転車安全利用五則」のふり返り
令和元年　９月	県内高校生が関連した交通事故（自転車乗用中の高校生が加害者となる）について
令和元年１０月	「小学生の下校支援活動」について（取組みの紹介）
令和元年１１月	本校の交通安全の実態について（バス、自転車、原付）
令和元年１２月	２学期までのふり返り（１月に実施する「知識テスト」及び「自己評価」の紹介）
令和２年　１月	交通法規「知識テスト①」　「交通安全に関する生徒自己評価①」
令和２年　２月	県内高校生が関連した交通事故（原付乗車中の高校生が死亡）について
	※３月、４月、５月は休校により、実施できず
令和２年　６月	放送による交通講話（「交通安全全校集会」の目的や意義について、通学方法別登下校時の注意点についての学習。）
令和２年　７月	交通法規「知識テスト②」　「交通安全に関する生徒自己評価②」
令和２年　９月	放送による交通講話（自転車の TS マークの意義＆任意保険加入の勧め）
令和２年１０月	交通法規「知識テスト③」　「交通安全に関する生徒自己評価③」
令和２年１１月	放送による交通講話　（交通 LHR「危険予測学習」について）
令和２年１２月	放送による交通講話（万が一に備えた心肺蘇生法：AED、胸骨圧迫）
令和３年　１月	放送による交通講話（　交通安全クイズ問題　～交通事故の昔と今～　）
令和３年　２月	交通法規「知識テスト④」　「生徒自己評価④」



「知識テスト」に取り組む生徒



交通クイズ問題

交通安全全校集会の様子

生徒自己評価の感想から　（　自分自身の日頃の交通安全への意識、行動を省みて　）

1　自分は中学生の時に、イヤホンをつけたままで自転車に乗ったり、少し早い速度で走っていましたが、最近になって交通ルールは大事だということがわかりました！
2　７月に自転車で事故を起こしてしまい、これからはよく周囲を確認して走行しようと思う。
3　急いでいる時に交通ルールが守れていない時があるので、時間や心に余裕をもって行動したい。
4　安全な行動はよくできていますが、知識が不十分なのでもっと詳しく学び、そして毎日余裕を持ち通学しようと思います。
5　自転車に乗っている時、「徐行」があまりできていないので気をつけようと思った。また一緒に自転車に乗る友達にも注意できるようになりたい。
6　自転車に乗っている時は、視野を広げて乗っているので、高齢者の方や犬の散歩をしている人、子どもを連れている人を見かけたら、自転車から降りてゆっくりと歩いて行きます。これからも視野を広くして、周りを見て運転していきたいです。
7　住宅街や狭い道などを自転車で走行することが多いため、歩行者や自動車には常に細心の注意を払いたい。急いでいても心を落ち着かせることが大切だと思う。
8　自分が気をつけていても、いつどこで事故が起きるか分からないので、被害者にも加害者にもならないように、今まで以上に気をつけて登下校できるようにしていきたい。
9　原付バイクで登校しますが、「ヒヤッ」とすることがあります。もっと周囲に気を配りたい。
10　急いでいる時や、嫌なことがあったり、イライラしていると、周りが見えていない時があるので、周りをしっかりと見て、正しい判断をするように気をつけようと思います。この前、事故を起こしそうになったので気をつけたいです。

〈　考察　〉

交通事故は、いつ、どこで起こるかわからない。また、高校生の時期は、生徒自身が交通事故の「被害者」になるだけではなく、交通事故の「加害者」となってしまう可能性もある。

交通安全全校集会では、全校生徒にそのようなことを語り、他人事ではなく自分のこととして捉えることができるよう、交通講話の内容を工夫している。

本校生徒は、交通ＬＨＲにおいて「自転車安全利用五則」や、「危険予測学習」を通じて、交通安全について、くり返し学んでいる。また、原付バイク通学生は「原付バイク通学生講習会」で交通法規等を学んでいる。その知識（学び）の定着度を確認するため、また生徒自身が日頃どのように自分自身の交通安全を捉えているのか掴むために、交通安全全校集会において「知識テスト」と「交通安全生徒自己評価」を重ねている。交通安全に関する知識を増やし、自転車安全利用五則といった交通ルールを遵守する行動に繋げ、本校において多く発生していた「自転車の右側通行」が事故の要因と考えられる交通事故を今後さらに減らしていきたい。これからも高校生の多くが利用する自転車や、原付バイク、そして自動車に関する交通ルールの学習に取り組み、知識を増やすことで、「自分の命や安

全を自分で守る」という「自助」の力を高めていきたい。

「自分自身の日頃の交通安全への意識・行動を省みて」の生徒の感想にもあるように、少しずつではあるが､生徒達にとって日頃ニュースや新聞で見聞きする交通事故や交通社会の問題というものが、遠い世界のことではなく、自分のこととして捉え、考えることができてきている。

今日の学校帰り、明日の登校の際に我が身に、家族にふりかかってくるかもしれない、つまりは私たちの問題だ、と捉えることができるような指導・支援を心がけ、これからも本校において長く続くこの取組みをより良いものに磨きあげていきたい。

（２）主な取組み　【　交通安全ＬＨＲ　】

本校では各学期に一度､「交通安全 LHR」の時間を確保し、全校生徒で交通安全に関する学習に取り組んでいる。過去３年間の本校における交通事故、交通違反の実態を分析する中で見えてきた「交通ルールに関する知識不足」、そして「雨上がりの路面や砂利道では…」､「前方を走る自動車が…」といった危険予測能力が不足していたという観点から､全校生徒で「自転車安全利用五則」について学び、学習教材 DVD を活用した「危険予測学習」に取り組むことで、知識を身に付け､「自助」の力を高めることを目的としている。

【　具体的な実践　】

１．令和元年度　１学期　‥‥　令和元年７月１０日（金）ＬＨＲ

【　自転車安全利用五則　】

全校で交通担当者が作成したワークシート（別添資料参照）をもとに、クラス担任の指導により自転車安全利用五則の学習を行った。多くの生徒が日頃利用する自転車の安全利用に焦点をしぼり､「自転車は車道が原則、歩道は例外」「自転車は道路の左側を通行する」といった自転車安全利用五則を学習した。以下、生徒の感想である。

１　自転車安全利用五則にあった「自転車は、道路の左側を通行する」について、私は右側を通行していて、事故に遭いそうになったことを思い出しました。
２　自分の日常生活をふり返ると、危ないことだらけだと思います。決して安全ではない、たまに信号が赤になる直前に猛スピードで自転車をこいだりするので、今からやめようと思う。
３　普段、気をつけているが、改めて勉強になった。「ライトがつくか」「ブレーキの効き具合」といった日頃の点検にも気をつけていきたい。
４　五則の３つ目にある「歩道は歩行者優先であり、自転車で歩道を通行する場合は車道寄りを徐行する」はできていないと感じた。徐行というものが「いつでも止まれる速度で走行する」ということも学ぶことができたので、これからは「徐行」を意識していきたい。

２．令和元年度　２学期　‥‥　令和元年１１月２２日（金）ＬＨＲ

【　スタントマンによる交通安全教室　】

「スタントマンによる交通安全教室」を実施し、自転車走行中の事故のリスクを考えるとともに、実際の交通事故の場面を再現する中で、傘差し運転や携帯電話を利用しながらの自転車走行の危険性といったものを学習した。以下、生徒の感想である。

１　今の自分には､「徐行」の意識が足りないと感じている。焦りから加速、事故へつながることがないよう、時間と心に余裕をもちたい。

２　今日のスタントマンによる交通安全教室での事故の再現を見て、交通ルールは「自分の命を守るためにあったんだ」ということをよく知ることができました。
３　自分は日頃自転車に乗っているので、自分と重なる姿があり、自分がやってしまっていることを改めようと思いました。
４　片手運転、イヤホンをつけての運転、２人乗りなど、少し自分もしたことがあり、自分の命を守るには、自転車安全利用五則を守りたいと思った。
５　中学、高校と自転車通学をしていて、中学ではスマホを持っていなくて、安全に乗れていたけど、高校に上がってスマホを持つと、返信が気になって通知をたまに見たり、音楽をイヤホン片耳で聴いたりしてしまっていた。これからは、自転車に乗る自分がもつ責任をしっかりと意識しながら、これからも自転車を利用していきたい。

３．令和元年度　３学期（　※　新型コロナウィルスの感染拡大防止の為の休校措置で中止　）

４．令和２年度　１学期　令和２年６月１０日・１７日・２４日　ＬＨＲ（学年ごとの分散実施）
【　危険予測学習　Part １　】
学習教材 DVD「安全な通学を考える～加害者にもならない～（文部科学省）」を活用し、３密回避のため、学年ごとに分散実施した。「自転車を利用する中で、この場面ではどんな危険が潜んでいるか」と問いかけ、自分の身の回りに潜む危険に気づく危険予測学習を行った。

具体的な危険予測の場面　１　見通しの悪い交差点で突然、小さな子どもたちが・・・
２　停車中のタクシーの横を通り抜けようとすると・・・
３　歩道を自転車通行中に歩行者の親子連れが・・・　など

〔　生徒の感想　〕
１　自分が、加害者にも被害者にもならないように、様々な視点から周りを確認できるようになりたいと思います。
２　日頃から交通安全についてしっかりと考えて、事故の被害者・加害者にならないように取り組んでいきたいです。
３　自分は原付バイク通学中で、今日の危険予測学習で見たことが自分にも起こるかもしれないから、しっかりと危険を予測して運転していきたいです。
４　自分は大丈夫と思っていても、危険はどこかに潜んでいる。自転車に乗る際に気をつけたい。
５　車やトラックの「内輪差」や、その影で対向車が見えなくてぶつかってしまうかもしれない。自分も気をつけたい。

〔　授業を行った教師の感想　〕
１　生徒の危険予測は思った以上に鋭く、車を運転する私たちが気づかない所にも目をつけていて、こちらも勉強になりました。
２　映像による危険予測学習で、生徒が真剣に考える姿が多くあり、大変良かった。
３　予想以上に、生徒達は危険な場面について考えが及んでいました。自動車側（ドライバー側）の視点も交えたら良かったと、終わってから思いました。

５．令和２年度　２学期　令和２年１１月１１日・１８日・２５日　ＬＨＲ（学年ごとの分散実施）

【　危険予測学習　Part２　】

１学期に続き、学習教材 DVD「安全な通学を考える～加害者にもならない～（文部科学省）」を活用し、「危険予測学習　Part２」を分散実施した。「自転車で走行中、この場面ではどんな危険が潜んでいるか」と問いかけ、自分の身の回りに潜む危険に気づく危険予測学習をくり返し行った。

具体的な危険予測の場面　１　自転車で交差点に差しかかると左折した車の後に対向車が・・・
２　交差点に差しかかると前方を走るトラックが左折しようとして・・・
３　自転車通行中に突然後方から・・・　など

「TS マーク」・「自転車賠償責任保険」についても学習を行った。

〔　生徒の感想　〕

１	私は自転車通学生です。夜帰ることが多いのですが、下り坂では車のライトが逆光となり、前が見えなくなってしまうことがしばしばあります。事故を起こさぬよう、気をつけたいです。
２	１度ではなく２度くり返すことで頭にも入ります。
３	もしかしたら、私自身は安全に道路を進んでいても事故が起きてしまう（巻き込まれてしまう）かもしれないな、と思いました。やはり普段から気をつけて生活したいと思います。
４	危険予測学習をくり返す中で、色々な立場になって考えないといけないなと思いました。また「自転車賠償責任保険」には入っておかないといけないことが改めて分かりました。
５	この危険予測学習をくり返し学ぶ中で、日々思うことだけれど、自分が注意していても事故は起きてしまう可能性があるということを改めて思いました。自分が加害者、被害者どちらになってもおかしくないので、交通ルールなどもう一度確認していきたいです。
６	最後に学んだ「ＴＳマーク」と「自転車賠償責任保険」について。高校生の私たちが事故を起こしてしまい、加害者となってしまった場合、損害賠償は自分で支払いができる訳ではなく、大変な思いをするのは自分の親なので、油断せずに「もしかしたら」を常に心にとめておくことが大切だなと思いました。他人事と思わず、自分にもあるかもしれないと考えて、交通ルールを守り、「もしも」の知識を今から身につけていこうと思いました。

〔　授業を行った教師の感想　〕

１	回数を重ねるごとに生徒の反応が良くなりました。よく考え、答えるスピードも速くなりました。学校での生活においても、気をつけて行動するようになったと思います。
２	くり返し学ぶ中で意識・認識も高まったと感じる。色んな場面を見せくり返す学習は有効です。

〈　考察　〉

この「交通安全ＬＨＲ」に取り組んでみて、特に今年度の１・２学期とくり返し実施した「危険予測学習」は交通事故の未然防止、という視点において大変有効であると実感している。新型コロナウィルスの感染拡大防止のため、３密を避けクラス単位での学習を重ねる中、生徒の感想においても、授業者の担任教師の声においてもそのような感想が多かった。学習教材 DVD を活用し、視覚的に生徒に訴え、考えさせる授業の中で、生徒達はその時点ではよく見えていないものを見ようとし、よく考え、次の行動を考える力がついたことを感じる。「自転車安全利用五則」の学習、「危険予測学習」を重ねる中で知識を増やし、「自助」の力の高まりを感じる。そして、交通事故は、交通ルールを遵守していても起きてしまうこともある。「えっ、そんな所から歩行者が、バイクが…」というような状況においても、「もしかしたら」と自分の身にふりかかってくる危険を予測し、自分の安全を守る力を身につけることにも繋がっているかもしれない。学び得た「危険を予測する力」を日頃の実生活に活かすことができるかがこれからの課題である。また、自転車利用に限らず、原付バイクや自動車乗車中の

視点に立った学習に取り組んでいくことが、これからの展望である。

（３）主な取組み　【　原付バイク通学生講習会　】

本校では、原付バイク通学生への講習会を毎学期実施し、受講することを原付バイク通学の許可条件に位置づけ、原付バイク通学生の学びの機会を計画的・継続的に確保している。毎年、新学期当初に実施する講習会では、学科講習（原付バイクの特性、交通法規テスト）、実技講習（模擬交差点における一旦停止、一本橋、スラロームなど）を行い、二輪車の特性や交通法規などの知識を高め、運転スキルを身に付けることを目的としている。また、この講習会に加え、新規の原付バイク通学生を対象に、自動車学校（城北自動車学校、菊池自動車学校）にて、教習員の方による学科・実技講習会を保護者同伴で受講することとしている。

ア　校内での原付バイク通学生講習会の主な学習・実技の内容

① 原付バイクの特性（二輪車の特性。原付バイクの事故の特徴。自動車からの原付バイクの見え方を学ぶ。）
② 原付バイクの交通法規テスト
③ 日常点検項目（「ぶ・た・と・燃料」）ぶ：ブレーキ、た：タイヤ、と：灯火、燃料：ガソリン
④ 自賠責保険と任意保険の学習

イ　自動車学校教習員による講習会の主な学習・実技の内容

※新規原付バイク通学生を対象に、保護者同伴で学習会を実施

① 日常点検の進め方（「ぶ・た・と・燃料」の確認の仕方）
② 原付バイク乗車中に多い交通事故の特徴（見通しの悪い交差点での出会い頭の衝突事故、右直事故などについて）
③ 乗車時の衣服・ヘルメット、乗車姿勢
④ 一時停止、交差点での右左折方法

〔　生徒の感想　〕

１　原付バイク通学生講習会を通して、「加害者や被害者にならないためにも、しっかりとバイクの特性について理解しておく必要がある」と感じました。私は「自分から自動車が見えているから大丈夫」と思っていても、相手（自動車の運転手）からは原付バイクが見えていない場合があるので、自動車の死角についてもしっかりと考えながら運転していきたいです。

〈　考察　〉

この原付バイク通学生講習会（校内・自動車学校）は、本校において長く継続している取り組みで

ある。特に自動車学校教習員の方による講習（学期ごとに城北自動車学校、菊池自動車学校と交互に協力のお願いにあたっている）では、生徒とともに保護者や私たち教職員も、二輪車の特性や原付バイクでよく起こる事故の要因などを学び、生徒のみならず保護者や教職員自身の自己研鑽にも繋がり、学び続けることの大切さを感じる有意義な学びである。

一昨年度６件、昨年度４件と多かった一時停止違反は、今年度は０件である。このことは自動車学校教習員の方による講習会や校内での定期的な講習会が、生徒の中に息づいていることの表れと感じている。これからも校内や自動車学校での原付バイク通学生講習会を実施し、学び続ける原付バイク通学生を育成していきたい。

（４）主な取組み　【　小学生の下校支援活動　】

本校では、昨年度から毎週木曜日の終礼後、小学生が下校するタイミングに合わせ、交通委員会生徒とボランティア参加生徒が、近隣の３つの小学校（泗水小学校、泗水東小学校、花房小学校）の通学路に立ち、小学生の命、安全を守る「小学生の下校支援活動」に取り組んでいる。

本校生徒が、地域の交差点等に立ち、小学生の下校支援活動に取り組むことで、これまで学び得た交通安全に関する知識の活用や小学生や地域の人々の交通安全の一助となる。また、地域でのボランティア活動を通し、地域とつながり、「共助（皆の命を皆で守る）」の力を高める取組みである。

具体的な実施方法としては、関係小学校に内容や趣旨を説明し、各小学校からの要望があがった６ヶ所に交通委員会生徒とボランティア参加生徒を割り振り、１５時５０頃から１６時３０分頃まで小学生児童の安全な下校支援活動に取り組んでいる。

〔　生徒の感想　〕

１	小学生の下校支援活動に参加して、自分の行動が少し変わった。より多くの危険が潜んでいる裏道は、あまり通らなくなった。（交通委員会生徒）
２	交通量が多い交差点に立ち、小学生の下校支援活動をする中で、やはり危ないな、と感じることもあった。これからもこの小学生の下校支援活動を続けていきたい。（交通委員会生徒）
３	前々から何かボランティア活動をやりたいと考えていた。泗水小学校で下校支援のボランティア活動に参加しているが、とても楽しくできている。（ボランティア参加生徒）

〈　考察　〉

昨年度から今年度１２月までで、計２５回を超える実施を重ねている。小学生の下校支援活動に取り組む菊農生が、下校する小学生に「こんにちは～」「気をつけて帰らなんよ～」と温かな言葉を掛けながら下校を支援する姿から、皆の命（皆の安全）を皆で守る【共助の力】の高まりを感じる。昨年度、交通委員会が始めたこの活動を全校に広げようと、休校明けの６月から全校生徒にボランティア参加を呼びかけたところ、６月から１２月までの半年間で、のべ１１０名を超えるボランティア参加生徒が力を貸してくれている。

泗水町の街角に、黄色横断旗を手に小学生や地域の方々の交通安全の一助となる菊農生の姿が定着してきている。小学校や地域の方々からも感謝や励ましの言葉をいただき、心が温かくなるひとときでもある。地域の中で学び、地域とつながり、地域の中で生きていることを実感するこの活動を、これからも大切にしていきたい。

（５）主な取組み　【　一斉登校指導及びＰＴＡ合同登校指導　】

一斉登校指導は、平成１６年度に発生した本校生徒の交通死亡事故をきっかけに、月命日の毎月２１日を「菊池農業高校交通安全の日」とし、それから１７年間本校で続く取組みである。月に一回、本校全職員が通学路に立ち、登校指導を行っている。一斉登校指導では、朝の挨拶を交わす中で生徒達の登校の様子を観察し、安全な登校の仕方について指導している。学期に１回は、保護者も参加され、職員・保護者合同で行うＰＴＡ合同登校指導も行っている（令和２年度はコロナ禍の中で中止）。

【　一斉登校指導に参加した職員の感想　】

１　本校生の通学の様子は特に問題ないが、一般の方の交通マナーが悪く、コンビニの入口で危ない場面があった。交通ルールを守っていても我が身にふりかかってくる危険を伝えた。
２　園芸科入口の交差点にある「一時停止」の交通標識が、伸びた木の葉に隠れてしまっている。（この指摘を受け、すぐに伸びた木の枝を伐採。交通事故、違反の未然防止に役立てる。）

〈　考察　〉

本校において平成１６年度から続く「一斉登校指導」であるが、月に一度、自らの日頃の交通安全を省み、そして命（自分の命、他者の命）を見つめる機会となることを願いこの取組みを続けている。教職員や保護者が、一斉登校指導に取り組むことで交通安全実践者の手本となっている。また、生徒達を皆で見守り、挨拶や何気ない言葉を交わす中で人と人がつながり、温かな心になっていくことを感じている。教職員においては、勤務時間外のこととなり、今後の取組みについては協議していく余地はあるが、人と人がつながっていくこの取組みをこれからも継続していきたい。

（６）主な取組み　【　地域安全マップの作製　】

小学生の下校支援活動で活動させていただいている近隣の３つの小学校（泗水小学校・泗水東小学校・花房小学校）の通学路において、交通に係る危険箇所に自然災害（防災）と生活安全（防犯）の視点を加えた「地域安全マップ」を作製した。通学路における危険箇所と子ども 110 番の家など安全な場所を小学生に周知することで、地域における事故の未然防止や生活安全の一助になることを願い、取り組んだ。

具体的には交通委員会生徒が中心となり、３つの小学校周辺の通学路における危険箇所を調査した。担当職員と交通委員会生徒で小学校の通学路を実際に歩き、小学生にインタビューする中で交通事故の起きそうな危険箇所（交通量の多い道路や信号機のない交差点）や、大雨時に増水する河川などを確認した。また、人目につきにくい場所（不審者出没の可能性がる箇所）や、空き家、塀の高い場所、落書きやゴミの多い場所など生活安全面にも着目し調査した。防犯対策として安全な場所である公共施設や「子ども 110 番の家」、万が一に備えた AED が設置してある施設はないか、なども含めて調査した。

最後は調査結果を整理し、情報技術で学んだ「くまもと GPMap」を活用し、写真やコメントを加え、

地域安全マップを完成させ、３月には各小学校に提供予定である。

昨年度の地域安全マップ

現地調査風景

小学生へのインタビュー

〔　生徒の感想　〕

１　実際に小学生の通学路を歩き、危険箇所や子ども 110 番の家を探す中で、自分が小学生の時には見ようとしていなかったものを意識するようになりました。 ２　小学生の感じる危ない場所について小学生にインタビューし、小学生の視点も入れながらこのマップを作製できたことはいい学びになりました。

〈　考察　〉

生徒は、地域安全マップの作製を通じて、通学路における交通に関する危険箇所や災害時の危険箇所、不審者の出没しそうな場所などを点検する中で、「意識して見ようとしていなかったもの」の存在に気づくことができた。また、交通事故や緊急時などの万が一に備えて、子ども 110 番の家や AED の設置場所を確認することで、地域には安全の一助となるものが存在していることにも改めて気づくことができた。地域安全マップは令和３年３月に各小学校に提供予定であるが、この地域の「共助」の力を育む一助となればと願っている。

（７）その他の取組み

①ＡＥＤ講習会（科目：保健における心肺蘇生法実習）

模擬ＡＥＤと模擬心臓の学習教材は、交通安全教育を展開していく中で、科目「保健」での学習で活用している。

単元「交通事故の現状と要因」では、交通事故の「主体要因（運転者の意識や行動）」や「環境要因（天候や時間帯、路面の状況）」「車両要因（日常点検、二輪車の特性）」などについて学習を行う。また、応急手当を学ぶ中で、万が一の交通事故や、交通事故以外の突然の心肺停止に立ち会った時に備え、ＡＥＤの使用法と胸骨圧迫の実技を科目「保健」の授業を通じて進めている。

〔　生徒の感想　〕

1	この模擬 AED と模擬心臓をつかった心肺蘇生法の講習会では、AED の機械から流れる音声アナウンスを聞きながら、パッドを装着し、電気ショックのボタンを押す実習を行い、ちょっとドキドキした。学校に置いてある AED の操作方法を学び、もしもの時に活かしていきたい。
2	「電気ショックが必要です。体から離れてください。」という音声アナウンスを聞き、本当に電気が流れるのではないか、びっくりした。本物の AED を使う場面がないことを願いながら、もしもの時に備え、このような学習ができて良かったと思う。
3	とても分かりやすく、扱いやすかった。これまで AED の話は何度も聞いていたが、初めて実習をして、「私にも使うことができるかな」と少し自信になった。
4	模擬心臓をつかった胸骨圧迫も行ったが、パコッという音を鳴らすには、予想以上の力が必要だと感じた。機械から流れるリズム音にも遅れてしまうことがあった。子ども用の模擬心臓は小さな力でもでき、大人と子どもの胸骨圧迫の力の入れようの違いも体験できた。
5	班の中でアドバイスを受け、最初はうまくできなかったこともできるようになって良かった。

②自転車通学生への指導

【　自転車通学生へのＴＳマークへの加入の取組み　】

本校においては、「ＴＳマーク」への加入を自転車通学の許可条件としている。学期ごとに行う交通ＬＨＲや毎月の交通安全全校集会においても、「ＴＳマーク」の学習を重ねている。

今後も自転車の日常点検による交通事故の未然防止、そして万が一に備えた「ＴＳマーク」の持つ賠償責任保険、被害者見舞金などの意義について、理解をさらに深めていきたい。

【　自転車通学生の自主的なヘルメット着用への取組み　】

本校においては、自転車通学生への「ヘルメット貸し出し事業」を始めている。特にロードバイク、クロスバイク通学生については、ヘルメット着用に向けて、アンケート調査を実施し、自主的なヘルメット着用に向けてヘルメット貸し出しの取組みを行っている。

【　自転車の実技講習会について　】

本校生の自転車乗用中の事故が毎年１０件を超えることから、令和２年度は、城北自動車学校の協力を得て、自動車学校教習員による「自転車実技講習会」に向けた取り組みを進めていた。これまで、実施に向けて自動車学校へ相談し、自転車実技講習会の具体的な方策を探り準備をしていたが、新型コロナウィルスの感染拡大防止の中、今年度の実施はできなかった。次年度以降、実現していきたい。

〈　考察　〉

事故等による突然の心肺停止という万が一に備えた AED 講習会では、「模擬 AED」と「模擬心臓」の教材を活用し、生徒達は「もしも突然の心停止で倒れてしまった人と遭遇したら」という状況で、傷病者を発見したらまずは何から、どんな手順で何を確認していくべきか学び、模擬 AED の音声ガイダンスに沿ってパッドを正しい位置に装着できているかを確認しながら学習を進めていった。

胸骨圧迫においては、模擬心臓を押しどのくらいの力が必要か、どのような要領で行うか、意見を交わしながら取り組むことができた。AED を使用する機会に出会わないことが一番良いのかもしれないが、万が一の時に、自らが率先して 119 番通報や AED の手配、そして心肺蘇生法（胸骨圧迫や人工呼吸、AED 等）を身につけておくことは大切なことである。自転車のＴＳマークの学習やヘルメット

着用の取組みも同様である。自転車乗用中に交通事故を起こさない、そのための知識や技能を高めながら、「もしも」のことを想定した学習を重ねていくことは大切であると感じている。

６　研究の成果と課題

（１）交通安全知識テストから

平成３１年（令和元年）度の計画当初は、「自転車安全利用五則」を皮切りに、全校生徒で「原付バイクの交通法規」に、３年生においては「普通自動車の交通法規」にも取り組む予定であった。しかし、コロナ禍の中、３ヶ月に及ぶ長期休校があり、校内で協議を重ね「自転車安全利用五則」の理解問題をくり返し学習することで知識・理解の定着を図ることとした。

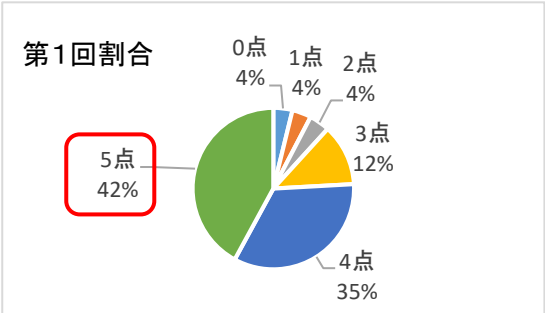
※実施日　：１回目：令和２年（２０２０年）１月２１日（火）全校集会時
２回目：令和２年（２０２０年）７月１７日（金）放送による全校集会時
３回目：令和２年（２０２０年）９月２５日（金）放送による全校集会時
４回目：令和３年（２０２１年）２月　実施予定

※出題内容　：自転車安全利用五則　（　カッコの中は空欄で出題　）

１　自転車は、（　車道　）が原則、歩道は例外
２　車道は（　左側　）を通行
３　歩道は歩行者優先で、車道寄りを（　徐行　）する
４　安全ルールを守る
・飲酒運転・二人乗り・（　並進　）の禁止
・夜間はライトを点灯　　・交差点での信号遵守と一時停止･安全確認
５　子どもは（　ヘルメット　）を着用

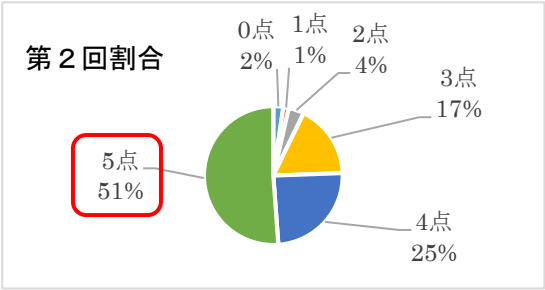
正解率：第１回

点数	0	1	2	3	4	5	合計
人数	13	13	14	42	115	143	340
割合%	4	4	4	12	35	42	



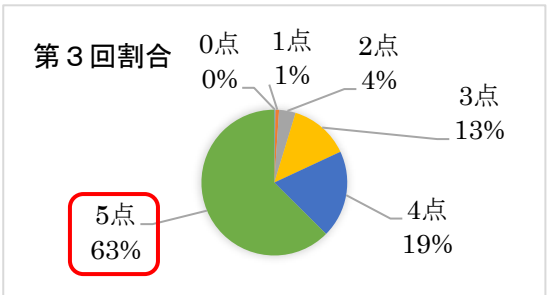
正解率：第２回

点数	0	1	2	3	4	5	合計
人数	9	5	14	67	95	199	389
割合%	2	1	4	17	24	51	



正解率：第３回

点数	0	1	2	3	4	5	合計
人数	1	3	14	51	74	239	382
割合%	0	1	4	13	19	63	



〈結果の考察〉

昨年度の計画作成時には、この知識テストを２ヶ月に１回実施し、様々な交通法規問題（自転車安全利用五則に限らず、原付バイクや自動車の交通法規も含め）について広く学習を行うこととしていたが、新型コロナウイルス感染症の影響で３月・４月・５月は休校となり、この知識テストの実施回数も減らすこととなった。校内で協議した結果、高校生の多くが利用する自転車に的をしぼり、知識・理解を深め、交通安全実践者の育成に繋げることとした。第２回の知識テストとなった今年度７月では、５点満点の生徒が５１％と半数を超え、夏休み明けの今年度９月に実施した第３回目では、直前の学習を実施しておらず、抜き打ちの知識テストであるにも関わらず、５点満点の生徒が２３９名（６３％）と高い割合となり、「自転車安全利用五則」の知識・理解が高まってきていると感じている。

自転車の交通事故減少につながるよう、これからも学習を続けていきたい。そして本校自転車通学生の事故原因のひとつと考えている「自転車の右側通行」をなくし、「自転車は車両である。車両である自転車は左側通行である。」という意識をさらに強く生徒に持たせていきたい。

今後は、現在の「自転車安全利用五則」に加え「原付バイク」や「自動車」の交通法規学習にも取り組み、生徒一人一人の日頃の行動（表現）につなげていきたい。

〈　成果　〉

成果としては、５点満点者の割合は４２%→５１%→６３%と向上し、４点者を含めると８２%の生徒となり、自転車安全利用五則の知識・理解は高まってきている。また生徒の不正解を分析すると、「徐行」と「並進」の問題で不正解が多いことが分かったことも成果のひとつである。

〈　課題　〉

５点満点者は６３%、４点者をあわせると８２%という高い理解度を示すが、自転車安全利用五則の難易度はそう高くはなく、さらなる向上の余地がある。５点満点者８０%を目標に学習を重ねていきたい。また、「徐行」と「並進」で不正解が多いという実態から、生徒達が日頃何気なく、歩道で速度を落とさずに走行している姿や、並進している姿が浮かぶ。知識・理解の定着が、生徒達の行動変容につながっていけるよう指導・支援を工夫することが課題である。

（２）交通安全についての生徒自己評価から

交通 LHR（自転車安全利用五則や危険予測学習、スタントマンによる交通安全教室）や自転車安全利用五則の知識テスト等、これまでの学びについて、生徒自身はどのように捉えているのか、どのように変わってきたのか、生徒の意識の変化・変容をつかむ一助として自己評価を実施した。

※実施日　１回目　：令和元年（２０１９年）１２月２１日（火）全校集会時
　　２回目　：令和２年（２０２０年）　７月１７日（金）放送による全校集会時
　　３回目　：令和２年（２０２０年）１０月２１日（水）放送による全校集会時
　　４回目　：令和３年（２０２１年）　２月　実施予定

※生徒自己評価基準　及び　自己評価の内容（項目）

「　評価基準　」

AA	非常によくできている	“　スーパー交通安全実践者　”
A	できている	“　交通安全実践者　”
B	概ねできている	日常生活で困らない（交通事故を起こさない）
C	不十分である	事故の「加害者」になる可能性がある

「　自己評価の内容（項目）　」

①　**「　関心・意欲　」**

AA　「自転車安全利用五則」を理解し、さらにはバイクや自動車などのルールにも関心を持

ち、自ら知ろうとしている

A　「自転車安全利用五則」を学び、バイクや自動車などのルールも知りたいと思う

B　「自転車安全利用五則」を学ぼう、知ろうという関心・意欲はある

C　「自転車安全利用五則」を学ぶ意欲があまりない（知りたい、学びたいとはあまり思わない）

② 「 知識・理解 」

AA　「自転車安全利用五則」を理解し、周囲の人に説明ができ、理解してもらえる

A　「自転車安全利用五則」を理解し、周囲の人に説明ができる（理解してもらえる自信はない）

B　「自転車安全利用五則」を理解していると思う

C　「自転車安全利用五則」のすべては理解していない（一部しか理解していない）

③ 「 表現・行動 」

AA　自転車の利用時は、事前に点検を行い、歩道通行時は標識「自転車通行可」の確認を行い、歩行者最優先の通行（徐行）を行っている

A　「自転車通行可」の標識を確認し、「歩道通行可能」の歩道走行時にも、「歩行者最優先！」の通行（徐行）ができている

B　自転車は「車道が原則」、そして「左側通行」を実践できている。夜間（夕方）はライト点灯などが概ねできている

C　自転車で右側通行をしたり、歩道でもスピードを落とさずに自転車通行している。イヤホンを付けながらの自転車通行、無灯火で自転車通行することがある

④ 「 責任感 」　※２回目の生徒自己評価より追加した項目

AA　人が見ていないところでも、被害者にも加害者にもならないような行動がとれる。（人が見ていないところでも交通ルールをきちんと守れている）

A　急いでいる時や、心に余裕があまりない時でも、交通ルールを考え、ほぼ正しい行動を取ることができている

B　ほとんどの時は交通ルールを守れているが、急いでいる時は守れていない時もある

C　人が見ていないところでは交通ルールを守らず、危険な行動を取ってしまっている

生徒自己評価の結果

総合評価	実施回数	AA	A	B	C	結　果
関心・意欲	１回目	13%	52%	33%	2%	「AA」、「A」では13%アップ
	２回目	20%	55%	23%	2%	
	３回目	22%	56%	21%	1%	
知識・理解	１回目	2%	31%	42%	25%	「AA」、「A」では16%アップ
	２回目	12%	36%	48%	4%	
	３回目	9%	40%	46%	5%	
表現・行動	１回目	10%	46%	39%	5%	「AA」、「A」では15%アップ
	２回目	22%	43%	34%	1%	
	３回目	21%	50%	28%	1%	
責任感	２回目	21%	49%	29%	1%	「AA」、「A」では7%アップ
	３回目	28%	49%	23%	0%	

〈結果の考察〉

生徒自己評価の１回目から２回目、３回目と「関心・意欲」「知識・理解」「表現・行動」において「ＡＡ」「Ａ」と答えた生徒の割合が１５%程度向上することができた。また、「知識・理解」において、１回目では自転車安全利用五則の一部しか理解できていないという「Ｃ」の自己評価が２５%と、菊農生の４人に１人が自転車安全利用五則を理解できていないと回答する状況であったが、学習を重ねる中で「Ｃ」が減少し、「ＡＡ」、「Ａ」が増えた。そして、職員研修の中で「事故は急いでいる時によく起こる。急いでいる時や人が見ていない時のことも加えてみたらいいのではないか」という意見を取り入れ、「責任感」という項目を追加した。初回の２回目に「ＡＡ」「Ａ」が計７０%という高い割合を出し、３回目ではさらに７%増加しており、急いでいる時においても、また、人の目がないところでもきちんとルールを守ろうという意識の高さが見て取れる。

〈　成果　〉

すべての項目で「ＡＡ」「Ａ」と答える生徒の割合が１５%程度向上しており、特に「知識・理解」において「Ｃ：自転車安全利用五則の一部しか理解できていない」が２５%から５%に減少し、「ＡＡ」、「Ａ」が増えたことはこれまでの交通 LHR や知識テストを重ねてきた成果であると感じている。令和２年６月には、本校原付バイク通学生の運転マナーが素晴らしい、というありがたい外部からのお褒めの電話をいただくこともあった。このことからも「知識・理解」の向上から「表現・行動」につながることが分かった。

〈　課題　〉

すべての項目で「ＡＡ」「Ａ」と答える生徒の割合は高くなっているが、日常に目を移すと、バス利用者が横断歩道を渡らず、車道を横切って横断する場面で注意を受けたり、原付バイク通学生の運転が危険であるとお叱りの電話をいただいたりする。この生徒の自己評価の変容を掴みながら、さらなる生徒達の「交通安全実践者」としての行動変容に繋げていくことが課題である。

（３）交通事故・交通違反件数から

目に見える（分かりやすい）ものとしては、本校生の交通事故件数・交通違反件数の減少というものである。ここ３年間の交通事故、交通違反の件数は以下の通りである。

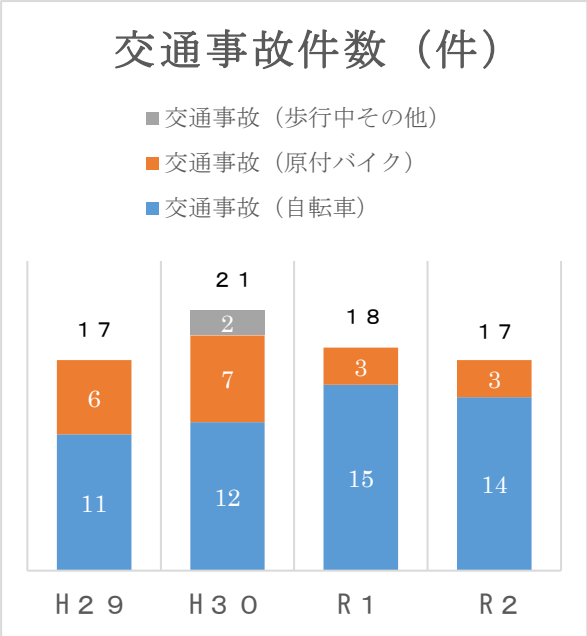
【平成２９年度】　交通事故件数・・・１７件（自転車１１件、原付バイク６件）
交通違反件数・・・　４件（原付：一時不停止１件、速度超過１件、整備不良１件、進入禁止区域の走行１件）

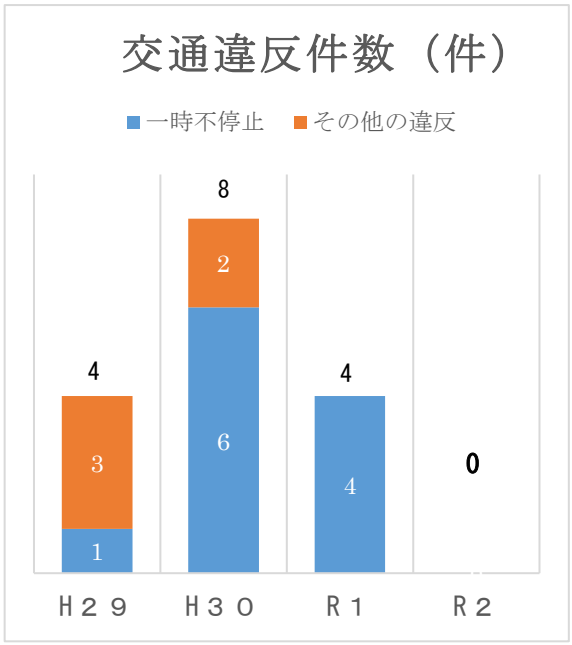
【平成３０年度】　交通事故件数・・・２１件（自転車１２件、原付バイク７件、歩行中１件、その他１）
交通違反件数・・・　８件（原付：一時不停止６、速度超過、整備不良）

【平成３１年（令和元年）度】
交通事故件数・・・１８件（自転車１５件、原付バイク３件）
交通違反件数・・・　４件（原付：一時不停止４）

【令和２年度】　交通事故件数・・・１７件（自転車１４件、原付バイク３件）
交通違反件数・・・　０件

（令和２年１２月現在）





〈結果の考察〉

本校生の交通事故件数は、１７件→２１件→１８件→１７件と横ばいである。事故の内容を見ると、歩行中と原付バイクによる事故は減少傾向にあるが、自転車事故は増加傾向にある。自転車事故は４月から５月に起こっており、特に１年生の事故が多い。

交通違反件数は、４件→８件→４件→０件と大きく減少した。特に原付バイク通学生の一時不停止の違反件数が減少し、今年度は０件となった。

〈　成果　〉

原付バイク通学生の事故件数が減少し、今年度の交通違反件数が０である。このことは、これまで積み重ねてきた原付バイク通学生講習会等での学びが生徒の中に根付き、安全な運転につながっている証と捉えている。

〈　課題　〉

自転車乗用中の事故件数が増加傾向にある。その要因としては、今年度当初計画していた交通安全教室及び自転車安全運転実技講習会が実施できなかったことが挙げられる。知識・理解の定着のための取組と技術向上のための取組を関連させながら、交通安全教育の充実を図ることが重要である。

（４）仮説１について

「自助の力を高め、交通安全実践者を育成する」という仮説１の成果と課題を明らかにしていく。

成果としては、様々な実践を通して生徒達の交通安全に関する知識・理解が高まり、交通事故はいつ我が身にふりかかってくるかわからない、他人事ではなく、自分のこととして捉え、考える力が生徒達についてきたことである。このことは知識テストの点数向上、生徒自己評価の結果、さらに各取組みの生徒達の感想から捉えることができる。また過去３年間突出して多かった原付バイク通学生の「一時不停止」違反が０ということも大きな成果と捉えている。

課題としては、コロナ禍の中、「自転車の実技講習会」や出場を予定していた「二輪車安全運転競技会」が相次ぎ中止となったことである。次年度以降、それらにも取り組んでいきたい。

（５）仮説２について

「共助の力を高め、交通安全実践者を育成する」という仮説２の成果と課題を明らかにしていく。

成果としては、毎週木曜日の「小学生の下校支援活動」において、交通委員会での取組みからボランティア生徒を募り、全校での取組みに広げていく中で、菊農生が小学生や地域の方々を含む、地域の交通安全の一助となることができた。何よりも地域とのつながりを深められたことは大きな成果と考える。また「自動車学校での原付バイク通学生講習会」を通じて、自動車学校教習員の方々とつながり、生徒や保護者、教職員も交通安全に関する知識・理解を深めることができた。学校で学び得た知識のみならず、自動車学校などで学び得た知識・技能を、地域での活動（小学生の下校支援活動）に活かすことができていることも成果である。

地域や関係機関と連携し、体験を通した主体的な学びを通して、交通安全に対する関心や意欲を高めることにつながったと考える。「共助」の力を確認することは難しく課題でもあるが、今後も継続して地域や関係機関と連携した交通安全教育に取り組んでいきたい。

７　終わりに　（研究のまとめ）

この２年間、新型コロナウィルスの感染拡大防止に伴い、約３ヶ月の休校期間等もあり、予定していた取組みができないことも多々あった。そのような中において、細心の注意を払いながら実践を重ね、生徒達が身に付けた交通規則などの知識・理解の深まりや交通安全への意識が、生徒達の行動の変容にまで繋がっているのか、生徒の日常を注意深く見つめてきた。

生徒達の地域での交通に関する行動や今年度の交通事故件数１７件からは、交通安全実践者として、正直まだ不十分なところである。しかし、地域住民の方から原付バイク通学生の運転が素晴らしいとお褒めの言葉をいただいたことや、交通委員会で始めた「小学生の下校支援活動」が、全校生徒に広がったことなど数字には表れない成果もあった。また、地域において、小学生や地域住民の方々と笑顔で挨拶を交わし、感謝の言葉をいただきながら、皆で皆の命を守る共助の一助となる姿が定着したことも過言ではない。

さらに、知識テストや生徒自己評価、交通違反０件の結果が示すように、生徒達の交通安全に関する知識の定着や交通安全に対する意識の高まりを感じている。普段の生徒達の会話の中にも「自助」や「共助」、「危険予測」という言葉が聞こえてくることがあり、これまでにはなかった生徒達の姿が見られた。

今後も、継続して交通安全に係る自助と共助の力を高める取組みを実践するとともに、キラリと光る交通安全実践者としての菊農生の育成に努めていきたい。

最後にこの２年間にわたり、本校の取組みにご協力いただきました関係者の皆様、また、研究の機会を与えてくださった熊本県教育委員会及び一般財団法人熊本県ＰＴＡ教育振興財団並びに公益財団法人熊本県学校保健会に感謝申し上げます。