

12

この画面の中にどんな危険がありますか？（原付運転中）

題材設定の理由	高校生年代の原付事故の相手の4分の3は四輪車である。事故時の原付ライダーの違反には安全不確認や一時不停止が多い。他の車両は来ないとの自分本位な態度が、事故の誘因と考えられることが多い。あらかじめ危険を予測して運転しようとする態度を身につけ、事故防止を図りたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 原付対四輪車で起きやすい交通状況を取り上げ、顕在、潜在する危険を読み取り、事故を回避できるようにさせる。 2. 四輪車の次の行動や自分の次の行動に伴って発生する可能性のある危険にも気づき、安全な行動がとれるようにさせる。
準備	・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントしておく。 ・班編成と発表者を決める。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○班別に着席させ、ワークシートの問題について意見を出し合い、代表が発表し、質疑応答を行うようにさせる。
展開 (40分)	1. 危険予測訓練の意義と方法 2. 危険予測訓練	○危険予測訓練の意義と方法を理解し、積極的に学習に取り組む。 (1) 交通状況の読み取りの重要性 (2) 危険源や顕在危険、潜在危険の内容 (3) 危険を予測して事前に回避する方法 ○危険予測訓練を、ワークシートの問題1、2で行い、班別に話合った内容を代表者が発表する。質疑応答を通して、危険を予測して安全に原付で走行する方法を理解する。 (1) T字交差点の横断時の危険予測（問題1） ①一時不停止 ②左右から出てくる歩行者・自転車との衝突 ③自転車線に右左折して入ってくる車両との衝突 ④ビデオショップ駐車場から出てくる車両や人の危険等 (2) 信号機のある交差点の直進時の危険予測（問題2） ①対向右折車との衝突 (3) 班別発表と質疑応答 ①問題1のケースについての安全な走行方法 ②問題2のケースについての安全な走行方法 ③各自の日頃の運転行動（原付利用者）と今後注意すべきこと	○身の回りにある危険に気づかせる。 ○危険を予測するには冷静な判断力が必要であることを理解させる。 ○自らの行動に潜む危険にも触れる。 ○生徒に意見を発表させ、さまざまな意見のあることからお互いに考え方を深め合うようにさせる。 ○どのような意見でも許容しあう雰囲気大切に作る。 ○答えは無理に1つにしぼらなくてもよいようにする。 ○生徒から意見が出てこなかったポイントについては補足する。 ○原付に乗っていない生徒がいるときには、将来自分が四輪車ドライバーになったとき、原付との事故が起きない安全な走りをする上で重要である、ということを説明し動機づける。 ○班の代表者にはそれぞれ要点を3分程度で発表させる。 ○重要な内容にはコメントし、理解を深めさせる。 ○日頃の運転上の問題点を考えさせる。
まとめ (5分)	交通状況に潜む危険や他の交通の次の行動を読んで安全を確保すること	○冷静な心で、常に交通場面に潜む危険を予測するように心がけ、他者や自分の次の行動に潜む危険を読み取り、安全な走行方法を的確に行えるようにする。	○原付は他車から見落とされやすいことなどにも注意して、他車の動きをよく読む必要性を強調する。
評価	1. 危険予測の重要性とその方法が理解できたか。 2. 常に危険感受性を高めて、危険予測にもとづく安全運転をしようとする態度が見られるか。		

この画面の中にどんな危険がありますか？（原付運転中）

問題 1

あなたは前の2車線道路を突っ切って、正面に見えるビデオショップ横（向かって右）の駐車場に原付を止めようと思います。
この場面を見て、どのような危険があるか、考えてみましょう。
どんな運転をすればいいでしょう。



問題 2

あなたは青信号の交差点にさしかかりました。対向車線で右折しようとする車が見えます。
この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。
どんな運転をすればいいでしょう。



ワークシートの利用についての解説

原付でもっとも多い四輪車との事故防止を中心に、危険予測トレーニングを行い、交通状況の中に「見える危険」と「見えない危険」を発見することがいかに重要かを生徒に理解させる。

それぞれの場面で、どんな危険があるか生徒に自由に発言させ、足りない部分を教師が補う形で授業を進めていくと効果的である。

問題 1

四輪車との事故でもっとも多い「出会い頭衝突」を取り上げている。

出会い頭事故は、信号のない交差点で起きるケースが多い。

このケースのポイントは、目の前の交通状況の中に「見えない危険」がどれだけあるかを、交差点手前から道路を横断し、駐車場に停まるまでで考えさせることである。

- 前方の交差する道路の左右から車が近づいているかもしれない。交わる道路は2車線道路。交差点に近づいてくるドライバーからは、わき道から出てくる原付は、建物の死角に入るので見えないかもしれない。自転車や人が交差する道路の左右から出てくるかもしれない。
- このイラストでは見えないが、ビデオショップや駐車場から出てくる人や車がいるかもしれない。

信号のない交差点で、目の前に危険がない場面では、原付は一時停止を無視したり、右方向だけを確認して出ていき、左方向からの車や自転車に衝突することがある。

見えない危険を予測して、一時停止線で停まって、右→左→右の確認をする。見通しが悪いときには、見えるところまでゆっくり進んで、停止し、右→左→右を確認して道路に出るのは、信号機のない交差点通過の原則である。

このケースでは、交差点に入ったあとも、店や駐車場から人や車が出てくるかもしれないことも予測して注意を配ることが必要である。

問題 2

四輪車との事故で2番目に多い「右折時衝突（右直事故）」（主として原付が直進、四輪車右折）を取り上げている。

このケースでは、原付が見通しのよい交差点を、青信号に従って交差点に入るときも、対向車線に右折待ちする車がいるときは、その動きに注意していないと事故の危険があることを理解させる。

原付側は青信号の上、直進なので優先である。しかも右折車からは原付がよく見えている。「見えない危険」はどこにもありそうにない。それでも、右折待ちの車が右折を始めることがある。なぜ、四輪車は右折を始めてしまうのだろうか。

【四輪車が原付を見落とすケース】

●右折待ちの四輪車は、四輪車の流れを中心に見ていることもあるので原付の前を走る四輪車が通過すると、対向車線の流れがとぎれたと思って右折を始めることがある。

- ・車体が小さい原付を見落とすことがある
- ・四輪ドライバーの心理も考えないといけない。「次の約束時間が迫っている」などの急ぎ、焦りが、原付見落としの原因になる

【四輪車から原付が見えていても右折を始めるケース】

●右折待ちの四輪車から、原付が見えていても、四輪車が出てくることがある。

- ・四輪車ドライバーが、原付は減速してくれるだろうと思う
- ・原付の車体が小さいために、実際よりスピードが遅く感じられたり、遠くを走っているように見えて、四輪車は「大丈夫」と判断して右折を始めることもある

原付は、車体の小ささのために、四輪車に軽視されたり、無視されることがあるという危険を知っておく必要がある。

原付側が青信号で直進でも、右折待ちの四輪車がいるときは、四輪車が原付を見落とししたり、軽視して出てくるかもしれない、ということを考えて、右折待ち車の動きをよく見ながら通過する必要がある。

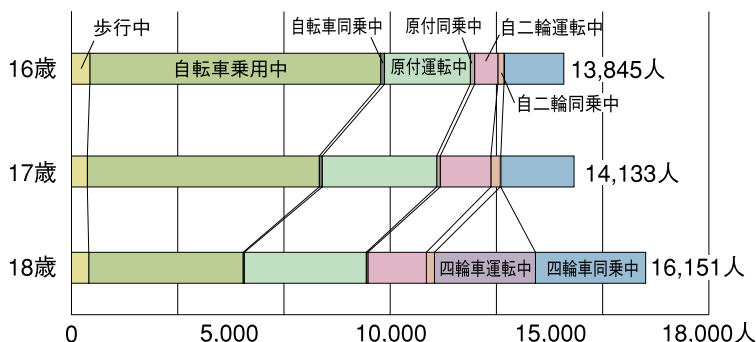
先生のための資料

原付事故による死傷者数は18歳がワースト2、17歳がワースト4

グラフ1は、高校生年代の交通事故による死傷者数を見たものである。16歳、17歳では、原付乗車中の死傷者は、自転車乗用中に次いで多く、18歳では、四輪車乗車中に次いで多い。

16、17、18歳の原付事故による死傷者は、他の年齢と比べて多い。18歳（高校3年生年代）が3,473人でワースト2、ついで17歳（高校2年生年代）が3,319人でワースト4。16歳（高校1年生年代）は2,533人でワースト6である（表1）。

□グラフ1 高校生年代(16～18歳)の状態別死傷者数



□表1 年齢別の原付乗車中の死傷者数ワースト7

年齢	死傷者数
19歳	4,046人
18歳	3,473人
20歳	3,457人
17歳	3,319人
21歳	2,911人
16歳	2,533人
22歳	2,319人

(財) 交通事故総合分析センター (平成20年)

原付事故の相手の約74%は四輪車

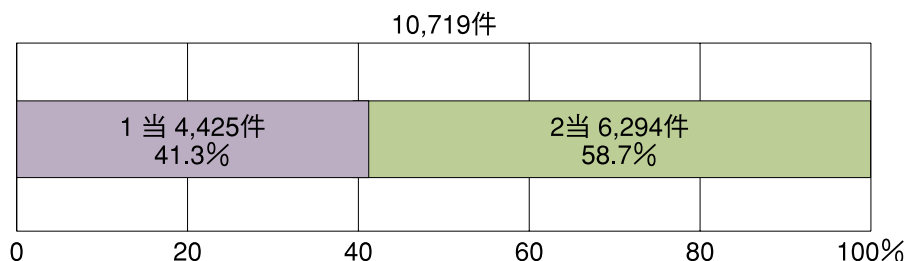
原付事故防止は、高校3年間に渡って大きなテーマといえる。

高校生年代の16～18歳が原付運転中に起こした事故で、

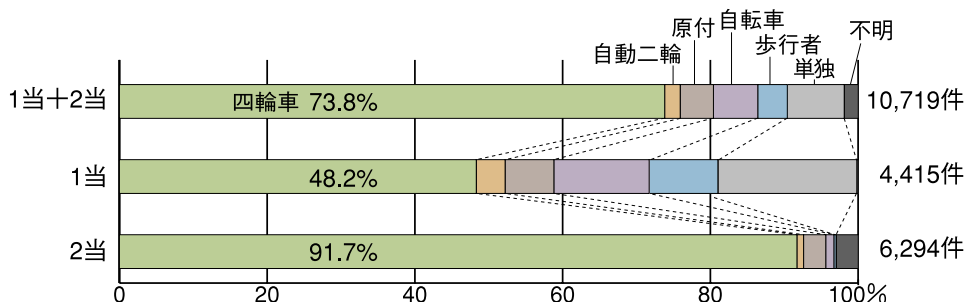
- ・原付側が第1当事者（以下1当。過失の重い側、過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽い者）になったのは事故全体の約41%
- ・第2当事者（以下2当、過失の軽い側、過失が同程度の場合は人身損傷程度が重い者）は約59%である（グラフ2）。

16～18歳の原付運転中の事故の相手を見ると、約74%が四輪車である。とくに原付が2当のときは約92%と四輪車の比率が上がる（グラフ3）。原付の事故を防ぐためには、四輪車から自分を守るスキルを身につけることが重要である。

□グラフ2 16～18歳の原付事故の1当・2当比率



□グラフ3 16～18歳の原付事故の相手に占める四輪車の比率



(財) 交通事故総合分析センター (平成20年)

出会い頭衝突が約30%

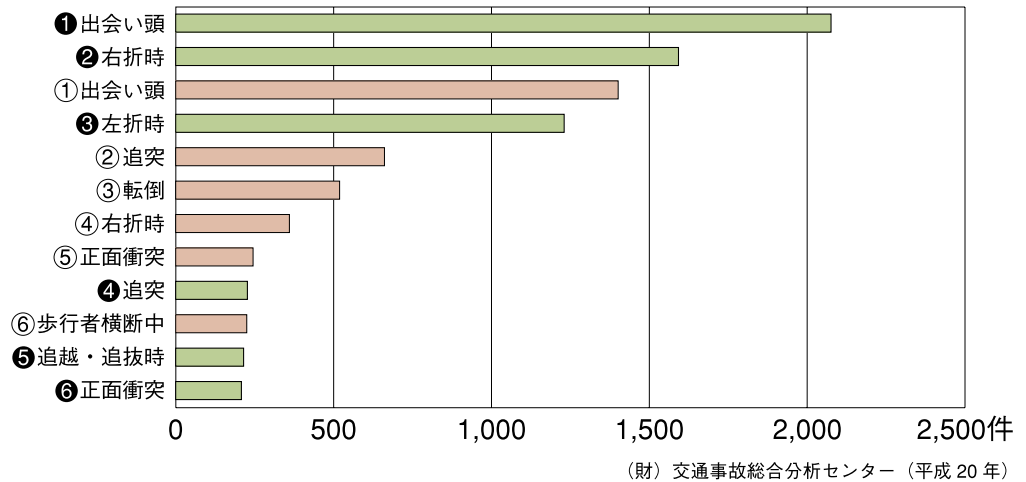
16～18歳の原付事故はどういう形で起きているのだろうか（グラフ4参照）。

- 1位 2当「出会い頭衝突」 2,075件（19.4%）
- 2位 2当「右折時衝突」 1,592件（14.9%）
- 3位 1当「出会い頭衝突」 1,401件（13.0%）
- 4位 2当「左折時衝突」 1,234件（11.5%）

と1～4位まですべて交差点での事故である。これに5位の1当「追突」、6位の1当「転倒」が続く。

とくに注目したいのが「出会い頭衝突」の多さである。1当と2当の「出会い頭衝突」を加えると3,476件で、16～18歳の原付事故全体（10,719件）の約32%を占める。

□グラフ4 16～18歳の原付事故のワースト12（白丸1当、黒丸2当）



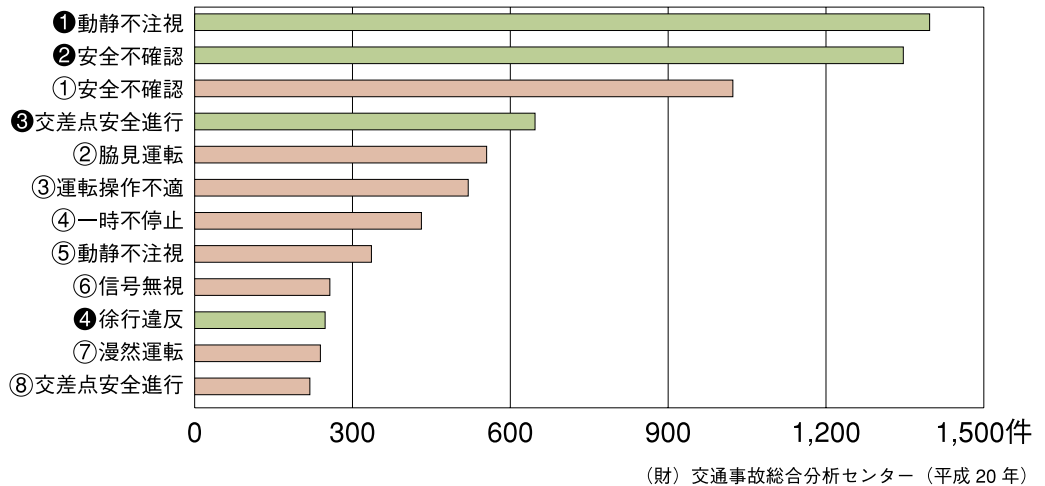
動静不注視、安全不確認などの違反が上位を占める

事故時の違反を見てみよう。「動静不注視」「安全不確認」「わき見運転」などが上位にくる。ワースト14のうち操作に関するものはワースト6位の「運転操作不適」（原付1当）の1項目のみである。

運転は、「認知する→判断する→操作する」というプロセスで行われる。操作の前の、「認知する→判断する」というプロセスでのミスが多いことを示している。

交通状況の中で、四輪車との関係でどんな危険があるか見つけだす力をつけることが、事故から身を守るために重要になる。

□グラフ5 16～18歳の原付事故の法令違反ワースト14（白丸1当、黒丸2当）



授業の展開別案

別の展開案として、高校生年代の原付事故で出会い頭事故、右折事故以外にもよく起きる事故の危険予測の問題と解説を取り上げる。

これらを参考に、学校で実際に起きた事故を取り上げると、生徒の関心も高まり効果が期待できる。

ワークシート

問題 3

信号が青になった交差点に近づきました。あなたは原付で直進しようとしています。

すぐ右横を乗用車が走っています。

この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。

あなたはどんな運転をすればよいでしょう。



問題3は、左折時衝突（原付直進、四輪左折）を取り上げる。

原付は制限速度30km/hで、道路の左側に寄って走るので、四輪車と並んで走ることが多くなる。原付からは横を走る四輪車がよく見えるので、当然自分のことを見てくれていると思いがちである。ところが、四輪車には死角がある（45ページ参照）。そこに原付が入ると、ドライバーからはまったく見えなくなる。

とくに問題になるのが、交差点に四輪車と並んで近づくときである。四輪車が左折のサインを出していたり、急に幅寄せしてきたら要注意である。原付が死角に入っていると、四輪車のドライバーは横に何もいないと判断して左折、または車線変更を開始する。

四輪車と並行して走っているときは、四輪車のドライバーから見えていないということを自覚して、四輪車の動きから目を離さないこと。

四輪車は内輪差があるため、左折するとき後輪は前輪より内側を通る。原付が四輪車と並行して走っていると、四輪車の側面に衝突してしまうが、衝突を防ごうとして急ブレーキをかけると転倒することがある。

また、左折する先の横断歩道を渡る自転車や歩行者のために、四輪車が左折の途中で急停止することがある。それにも注意が必要である。

四輪車が左折などのため、左側のウインカーを点滅させたら、原付は速度を落とし、四輪車に進路をゆずる。

ワークシート

問題 4

夕食後、本を返しに友達の家に向かっていきます。道路は2車線、あたりには道路照明もなく、暗い道です。この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。どんな運転をすればいいと思いますか。



問題4は、最近原付で増えてきている駐車車両への衝突を取り上げる。

駐車車両への衝突事故は、死亡事故率が高く、事故全体の死亡事故率の約5倍になっている。発生時間では夜間(20～24時)が多く、年齢別では16～17歳がもっとも多い(財)交通事故総合分析センター)。

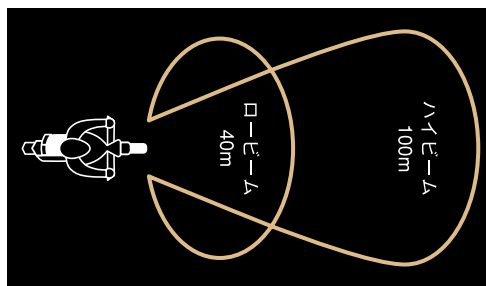
夜間、すいた道路では、誰も来ないだろうとスピードを出してしまいがちである。

危険の1つは、道路左端の駐車車両である。原付は、道路の左側に寄って走る。道路照明のない暗い道では、路面の状態を見るため、下を向いて走ることも多い。車はないと思い込んで走っていたら、発見が遅れ、突然目の前に駐車車両ということがある。

また、駐車車両で死角になっている向こうから、歩行者や無灯火の自転車が道路を横断してくるかもしれない。

夜間、すいている暗い道では、前方に注意して走り、対向車がないときにはライトはハイビームにし、できるだけ遠くの情報が取れるようにする。駐車車両の発見が遅れたときにも回避しやすいよう、昼間よりスピードを下げている。

ハイビームとロービームの照射範囲の比較



ワークシート

問題 5

中学の時代の友達の家久しぶりに遊びに行く途中です。
左カーブにさしかかりました。
この場面の中に、どのような危険があるか考えてみましょう。
どういう運転をすればよいでしょう。



問題5は、カーブの先の見えない危険の予測がテーマである。

1. スピードを出しすぎる危険

- ・ スピードを出しすぎてカーブに入ると、ふくらんで対向車線にはみだし、前方から車がきていれば衝突の恐れがある。

2. カーブの先の見えない危険

- ・ 駐車車両があるかもしれない
- ・ 左右から車が出てくるかもしれない
- ・ 水たまり、じゃりがあるかもしれない
- ・ カーブのきつさが変わるかもしれない

原付は、コーナリング中(車体を傾けたまま)、危険を避けるために、急ブレーキをかけたり、進路を変えようとする、転倒の可能性がある。

また、路面に砂、小石などが落ちていて滑りやすくなっていると、スリップして転倒する可能性もある。

カーブの手前では、減速する、コーナリング中にブレーキをかけないですむよう、カーブの先を予測して走ることが大切になる。

交通安全教育は、まずKYTから

石毛昭治 財団法人日本交通安全教育普及協会 主幹

この画面の中にどんな危険がありますか？(原付運転中)

危険予測で多くの事故は避けられる

交通事故の多くは、危険意識の乏しさや危険に気づくのが遅れたりすること
に起因しています。違反別交通事故件数で常に上位を占めている「一時不停止」
や「安全不確認」、「信号無視」等による事故は、ルールさえ守っていれば防げた事
故といえます。「自分は事故にはあわない」「ルールを無視しても事故にあわなけ
ればよい」「いつもは大丈夫だったから」などの自分に都合のよい解釈で交通行動
していたことによる事故ともいえます。

交通場面は多種多様な交通参加者が行き交っており、交通ルールによって安全
で円滑な交通秩序が確保されていますが、しばしばこの秩序は自分勝手な解釈や
他の交通参加者との調和を無視するような行為によって乱され、交通事故を発生
させてしまうこととなります。こうした違反行為をする人も、「ひょっとしたら
自分も事故にあうかもしれない」「他の人の命を奪うことになるかもしれない」と
の自覚を持てば、その交通行動は自ずから正されることになると思います。

また、高校生は瞬発力や敏捷性等の運動能力、自転車や二輪車の運転技能等に
自信過剰な傾向があり、事故が起きやすい危険な状態になっても「いざとなれば
自分なら危険は避けられる」と思い込んでいるようですが、実際には、二輪車運
転中に目前に迫った危険に気づいた時点では、すでに時遅く危険回避するいとま
もなく「ノーブレーキで衝突」というような事故になりがちです。こうした
事故の多くも早め早めに危険に気づいていれば避けられているものです。危険
に気づかないのではせっかくの運転技能も役に立ちません。そこで、危険意識を
高め、あらかじめ危険を予測して事前にそれを回避していく安全運転能力を身に
つけることが非常に大切といえます。

危険予測能力を持てば、高齢者であっても身体機能等の低下を補って優良な運
転者として安全運転を続けていくことができます。

自己実現能力や社会性が育まれる

危険予測能力を育成するための危険予測訓練(KYT: Kiken Yosoku
Training)は、5段階の学習(指導)過程によって自己実現能力や社会性が育まれ
ます。

第1段階の「交通場面の読み取り」は、その場面に何が見えているかを的確な言
葉で表現する学習で、交通状況をわかりやすく、端的に他の人に伝える表現能力
が養成されます。さらに、よく観察して初めて気がつく箇所もあり、交通状況の
把握能力が育てられます。この一瞬の読みの深さ、的確性は交通行動でもっとも
重要な情報収集能力となるものです。

第2段階の「危険の予測」では、顕在危険・潜在危険の予測学習で、予測能力が
養成されます。見えていても危険と思わない、見えていない所に潜む危険がわか
らない、自分自身の次の行動に潜む危険に気づかない、といった課題を学習して
危険予測能力を高めます。この学習の過程で、さまざまな危険源のあることを理

解し、危険感受性を豊かにすることができます。

第3段階の「予想される危険項目のしぼり込み」では、数項目指摘された危険項目のうち、この場面でもっとも起こりやすい項目を討論などによって選ぶ過程で、考察力や分析力、洞察力が養われます。

第4段階の「しぼり込んだ危険の回避方法の選択・決定」では、自他を含めたこの場面の交通参加者の次の行動や心理の働き等を考察し、最適な危険回避方法の根拠も明らかにして選択・決定することになります。「この交通状況での人の落ち込みやすい交通心理を読む」こともこの過程で学習され、他者の心理を読むためには、自らの心や情緒の安定・冷静さや、他者との調和を図ろうとする社会性が求められます。

第5段階の「交通安全行動の実践化」では、こうした危険予測に基づく安全行動を着実に実践していくとの心構えを生徒が話し合ったりすることで、内面的に安全を優先する価値観の形成が図られるようになります。

危険予測訓練には交通安全教育の内容が集約される

危険予測訓練は交通安全行動の頭脳トレーニングであり、シミュレーション学習といえます。交通安全に必要な知識が動員され、グループ討論等を通じて安全の態度・能力が育成されます。したがって、この学習方法は非常に効果的な交通安全教育の手法といえます。知識集約型で実践型の学習としての性格を持っていますが、交通安全教育の初歩の段階からも、内容や進め方の難易度を工夫することによって興味・関心を引き出し、関連して学習範囲を広め、深めようとするなど生き生きとした学習が展開でき、さらに学習のステップアップを図っていくことができます。危険予測訓練がホームルーム活動等で積極的に展開されることを願っています。