

4 一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？	
<b>題材設定の理由</b>	一時停止標識は自転車にとっても重要な規制標識であるが、これを見かけても、自分には関係ないと無視して、交差道路に飛び出して事故を起こす恐れがある。そこで、一時停止標識の重要性について理解させ、安全な乗用態度を育てたいと考え、本題材を設定した。
<b>指導のねらい</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>一時停止標識は、守らないと事故になりやすい危険な場所につけられていることを理解できるようにする。</li> <li>一時停止標識は、四輪車や二輪車だけでなく、自転車乗用者も守らなければならない標識であることを理解できるようにする。</li> <li>一時停止標識の重要性を理解することで、信号機や一時停止標識のない小さな交差点の通行でも安全を心がけるようにする。</li> </ol>
<b>準備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>あらかじめ、学校周辺の一時停止標識のある、見通しの悪い交差点を選び、デジタルカメラで撮影、討論用教材(画像など)を作る。</li> <li>ワークシートを人数分プリントしておく。</li> </ul>

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (20分)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本時のねらいと内容</li> <li>●ワークシートの利用方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。</li> <li>○ワークシートの利用方法について説明を聞く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ワークシートを配布する。</li> </ul>
展開 (25分)	<ol style="list-style-type: none"> <li>自転車乗用者にも関係する道路標識・標示</li> <li>一時停止標識・停止線の重要性</li> <li>学校周辺に実際にある一時停止標識の重要性(司会者の進行による話し合い)</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車乗用者にも関係する道路標識・標示について、ワークシートの問題1～2の解答をする。               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)各標識・標示の意味と役割</li> <li>(2)道路標識の青色や黄色、赤色の意味</li> </ol> </li> <li>○ワークシートの問題3について解答する。               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)一時停止標識・停止線が設けられている場所の特性</li> <li>(2)一時停止標識・停止線と歩行者・自転車の関わり方の違い</li> <li>(3)一時停止違反による事故の危険性</li> </ol> </li> <li>○学校周辺に実際にある一時停止標識を例にして、その重要性等について話し合う。               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)一時停止標識がそこに設置されている意味</li> <li>(2)一時停止が守られているかどうか</li> <li>(3)事故の危険性とどうしたら守られるようになるか</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各標識・標示の意味や役割について発問に答えさせるなどして以下を確認させる。               <ol style="list-style-type: none"> <li>①一時停止標識は、車両に対してのもので、軽車両である自転車も対象になる</li> <li>②一時停止標識が、守らないと危険を示す赤色であること</li> <li>③高校生年代の自転車事故では一時不停止によるものが多いこと</li> </ol> </li> <li>○一時停止違反による自転車事故の状況に触れる。</li> <li>○一時停止が守られない理由等について発問し、いきなり交差点に飛びだすことの危険性を明確にさせる。</li> <li>○生徒を司会者に指名して、話し合いを行わせる。</li> <li>○日頃その一時停止はどう守られているかについても考察させる。</li> <li>○ヒヤリ・ハットしたことも発表させる。</li> </ul>
まとめ (5分)	一時停止による交通事故防止の重要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一時不停止による自転車事故の状況を知って、一時停止による安全確認を励行する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者感覚で一時停止しないことの危険性も強調する。</li> </ul>
<b>評価</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>一時停止標識・停止線の重要性が理解できたか。</li> <li>一時不停止による事故の状況を知り、その標識を守ろうとする態度が形成されたか。</li> </ol>	

## 一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？

### 問題 1

次の道路標識・標示のなかから、自転車を乗用する人も守らなければならないものを選んでください。



車両進入禁止



車両通行止め



一時停止



一方通行



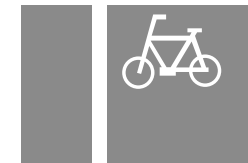
自転車横断帯



並進可



踏切あり



普通自転車の歩道通行部分  
(路面標示)



停止線  
(路面標示)

### 問題 2

交通信号には青色、黄色、赤色がありますが、道路標識にも青色、黄色、赤色をベースにしたものがあります。

赤色の意味は次のどれだと思いますか。1つを選んでください。

1. そのまま進むと危険、標識の指示通りにしないといけない
2. 注意して進みなさい
3. 標識の指示通りに先に進みなさい

### 問題 3

一時停止標識はどんな道路につけられていると思いますか。

正しいと思えるものをいくつでも選んでください。

1. 遮断機のない鉄道の踏切の手前にある
2. 一度止まって安全を確認しないと、交差道路を走ってくる車にぶつかりそうな信号機のない交差点によくある
3. ずっと信号機がなく、ノンストップで走れる道路(たとえば幹線道路)と交差する道によくある
4. T字形、Y字形、十字形に関係なく、信号機のない交差点でよく見る
5. 四方向とも信号機のある十字型交差点には設置されていない

## ワークシートの利用についての解説

### 問題 1

正解は表示してあるものすべて。

道路標識や標示（路面に描かれたもの）の中で自転車も対象になるものの一部をあげた。

標識は規制、指示、警戒の3種類と案内標識、標示は規制と指示の2種類からなっている。

問題1では、車両進入禁止、車両通行止め、一時停止、一方通行が規制標識、普通自転車の歩道通行部分、停止線が規制標示。自転車横断帯、並進可が指示標識、踏切ありが警戒標識にあたる。

\*内閣府の交通安全総合情報サイト Cross Road では、標識などのデータ素材を入手することができる。  
(<http://www.cross-road.gr.jp/>)



### 問題 2

正解は1。

標識の色の中で赤の持つ意味を扱っている。規制プレートは青色または赤色、指示プレートは青色、警戒プレートは黄色。

青色は、一方通行、歩行者専用、指定方向外進行禁止、自転車横断帯のように、特定の方法に従って通行することを指定する標示板に使われている。

赤色はしてはならないの意味で、車両進入禁止、転回禁止、一時停止、歩行者横断禁止のように、特定の交通方法を禁止する標示板に使われている。

### 問題 3

正解はすべて。

一時停止標識についての既存の知識を問う質問。

一時停止標識は、幹線道路にアクセスする道路など、いったん停まって安全を確かめてから交差点に入らないと危険な道路側につけられている。違反すると、赤信号無視と同じ3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金。

一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？

# 先生のための資料

一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？

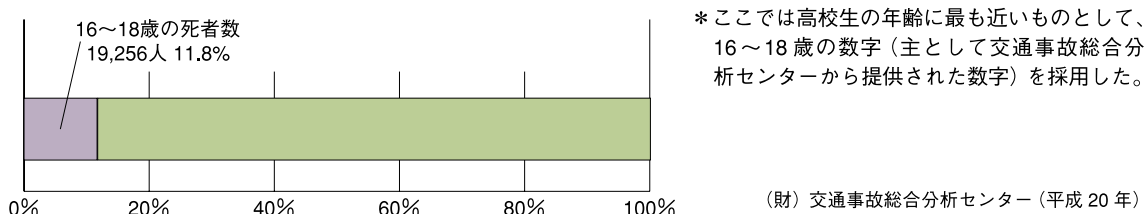
4

## 16～18歳の自転車事故の1、2当比率

自転車の人身事故は年間16万件以上起きている。平成20年度で見ると、166,847件、死傷者数162,967人になる。このうち16～18歳\*の死傷事故は19,925件、19,256人、約12%を占めている（グラフ1参照）。

16～18歳の自転車事故中、自転車側が第1当事者（過失の重い者、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3,367件、第2当事者（過失の軽い者、過失が同程度の場合は人身損傷程度が重い者）は16,558件。約17%が第1当事者、約83%が第2当事者として、事故に関わっている。この1当2当比率は自転車事故全件数の比率とほぼ同じで、16～18歳で特に第1当事者が多いということはない。

□グラフ1 自転車の全死傷者数に占める16～18歳の比率（全死傷者数162,967人）



## 72%の事故が交差点で起きている

高校生年代（16～18歳）の自転車事故は、グラフ2のように約72%が交差点内で起きている。交差点付近は約5%ある。

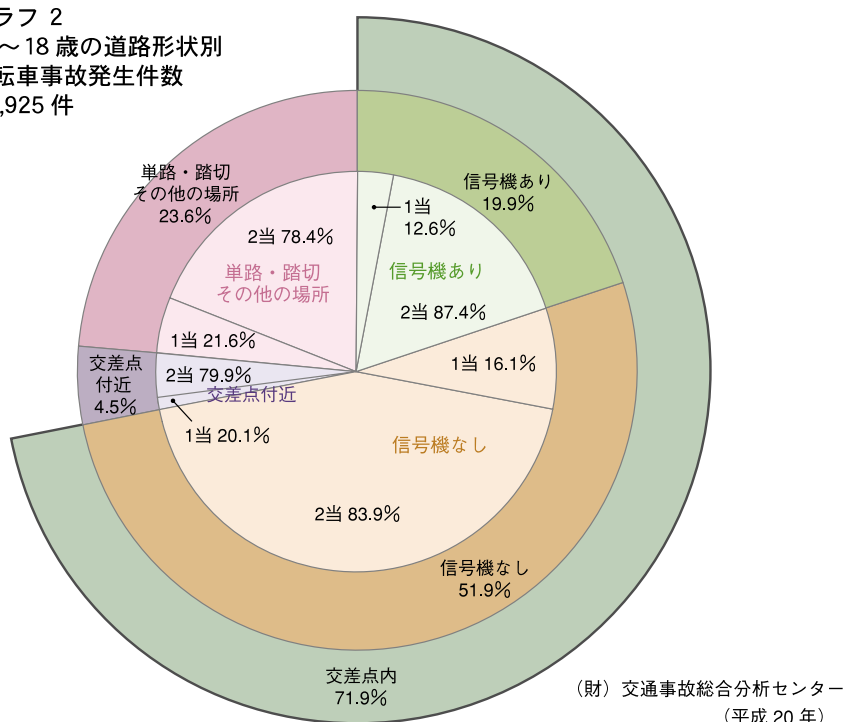
これらの数字は、高校生年代の自転車事故を減らす上で、交差点のような両者がクロスする場所の、安全な通行方法を習得させる必要性を示している。

交差点は十字路、T字路などのように、2つ以上の道路が交わる部分をいい、交通事故統計では道路形状別に①信号機のある交差点、②信号機のない交差点、③交差点付近に分類している。

高校生年代の自転車事故で、交差点（交差点内と交差点付近）で起きた事故を100とすると、構成比は以下の通り。②がもっとも多い。

- ①信号機のある交差点 19.9%
- ②信号機のない交差点 51.9%
- ③交差点付近 4.5%

□グラフ2 16～18歳の道路形状別自転車事故発生件数19,925件



## 事故の相手は 約83%が四輪車

16～18歳の自転車事故の相手は、グラフ3のように四輪車が83.3%と最も多く、次が二輪車（自動二輪、原付）で4.9%ある。

どのような形の交通事故が多いかは、事故類型別当事者別のグラフ4に示すとおりである。事故類型は、交通事故の形を示すもので、交差点などで、車両同士が出会い頭に交差する形で衝突すると「出会い頭」、左折中の車両と他の車両が衝突すると「左折時」、右折中の車両と他の車両が衝突すると「右折時」というように、類型別に分類されている。

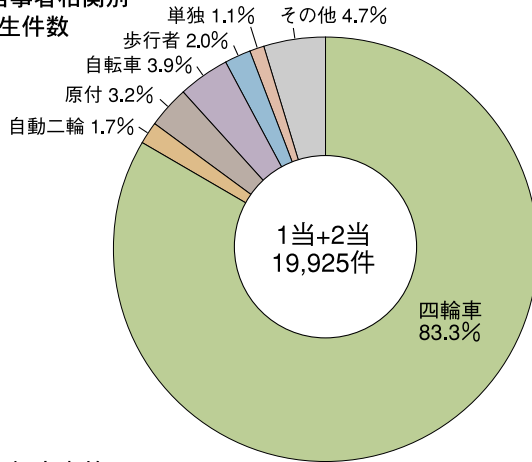
16～18歳の自転車事故で最も多いのは、主に交差点で起きる「出会い頭」で、19,925件中11,652件。この「出会い頭」という事故類型だけで、約60%を占める。

これに「右折時」の2,111件、「左折時」の2,286件を加えると、16～18歳の自転車事故の約80%が他の車両などと交差する形で事故になっている。

□グラフ3

16～18歳の当事者相関別  
自転車事故発生件数

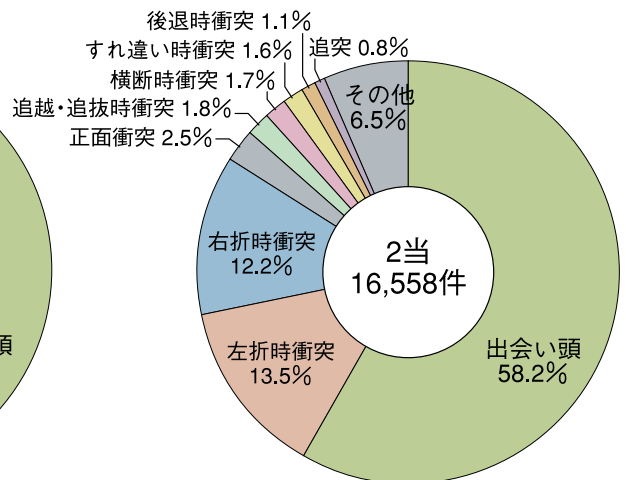
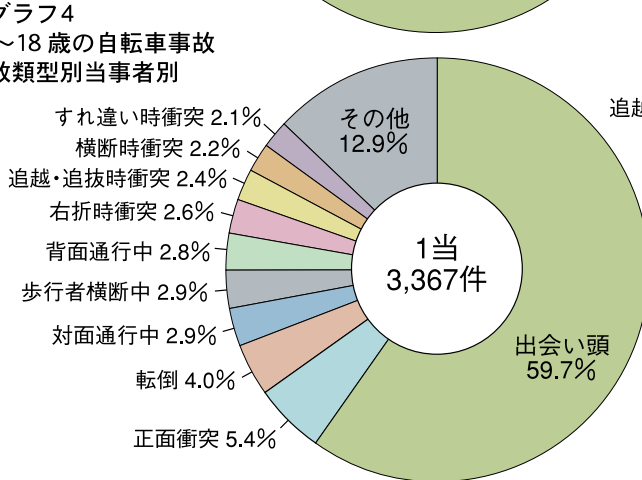
(財)交通事故総合分析センター（平成20年）



事故の相手	1当+2当	1当	2当
四輪車	16,606	1,907	14,699
自動二輪	341	89	252
原付	640	136	504
自転車	770	595	175
歩行者	407	395	12
単独	215	215	0
その他	946	30	916
合計	19,925	3,367	16,558

□グラフ4

16～18歳の自転車事故  
事故類型別当事者別



## 事故直前に どんな違反をしていたか

グラフ2～4で、高校生年代の自転車事故がどのような場所で、誰を相手に、どのような形で起きているかを説明した。

グラフ5は、事故にあった高校生年代の自転車乗用者が、事故直前に犯した違反を扱っている。ここにあげられている違反が原因の1つになって事故が起きたと考えられる。

これらの違反の約40%を占めている、安全不確認、動静不注視、前方不注意は、交通情報の取り方や判断と関係している。

交差点の通行には安全確認、動静注視、前方注意は欠かせない。

また交差点通行の重大なルール違反である、信号無視と一時不停止が11.2%ある。

一時停止標識や赤信号を守らない理由については、

- ・法律を守る意識が低い
- ・交通法規を守らないと危険という知識が少ない
- ・交差点についての知識が少ない（一時停止標識は守らないと危険な場所に立てられている）
- ・危険を予測する力や発見する力が足りない（止まらずに、そのまま交差点に入っても危険はないと判断する）

などが考えられる。

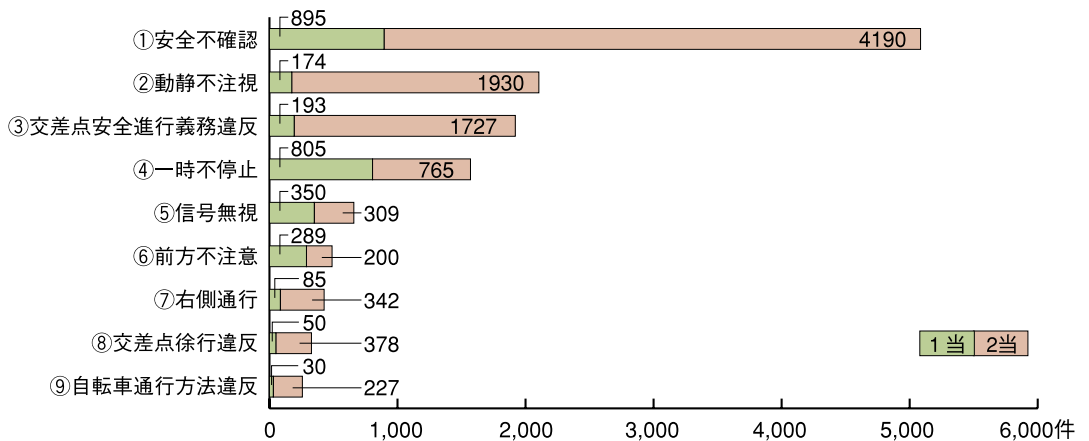
## 一時停止標識を 授業で取り上げる理由

高校生年代の自転車事故で、平成20年度、自転車側に事故直前の一時不停止違反があったのは、1,570件である（グラフ5）。交差点事故を防ぐためには、危険の発見など交通情報の取り方と交通法規の両面から学ぶ必要があるが、この項では、一時停止の重要性について述べる。交通情報の取り方については、「7.この画面のなかに、どんな危険がありますか？（自転車）」を参照されたい。

一時停止標識をこの項で取り上げる理由は、以下の4点である。

- 1) 高校年代の自転車事故には、事故直前の違反として交差点通行の重大な違反、すなわち信号無視と一時不停止によるものが11.2%ある（グラフ5の④、⑤）。道交法を守ることの重要性を、一時停止標識を例に説明する
- 2) 一時停止標識は四輪車、二輪車を規制するもので、自転車は関係ない、と思っている生徒がいる
- 3) 一時停止標識は守らないと危険ということを知らない生徒がいる
- 4) 一時停止標識のある交差点の安全な通行の仕方は、もっとも事故の多い、信号機も一時停止標識もない交差点の通行にも適用できる

□グラフ5 自転車乗用者の16～18歳の法令違反別交通事故件数（当事者別）19,925件



## 一時停止標識について

「信号機（および警察官による手信号など）」と、各種の「標識・標示」は、道路交通の円滑な流れと安全を確保する目的で、所要所に設置されている。

一時停止標識は問題3の解答で触れたように、幹線道路にアクセスする道路など、いったん停まって安全を確かめてから交差点に入らないと危険な道路側につけられている。

『交通の教則』はこの標識について次のように説明している。

「一時停止の標識があるときは、停止線の直前（停止線のないときは、交差点の直前）で一時停止をするとともに、交差する道路を通行する車や路面電車の進行を妨げてはいけない。また、進行方向に赤の点滅信号があるときも同じ。これは自動車、二輪、および、軽車両である自転車にも適用される」

道路交通法では、自転車は自動車（含む自動二輪車）、原付と同じく「車両」に分類されているが、「軽車両」と書かれたり「普通自転車」（車体の長さ190cm・幅60cmを超えない、幼児用座席を除き運転者席以外の乗車装置を備えていない、側車を付していないなど）と書かれることもある。「軽車両」は自転車と人や牛馬に引かれる荷車をいう。

なお「車両等」と車両に等がつくと、車両に電車を加えたものになる。

## 一時停止標識のある 交差点の通行方法

一時停止標識のある交差点の通行方法は、

- (1) 停止線で止まる（停止線がないところは交差点の直前で止まる）
- (2) 次に交差点の直前まで進み、止まる
- (3) その位置で交差道路の左右の安全を確かめる

安全を確かめるとは、交差点に入っても危険がないかを確かめること。車や路面電車、歩行者が来ていないかを確認する。

交差する道路を、左右や前方から走ってくる車がある場合、通過するのを待つか、すぐに横断や左折を始めるかの判断は、難しい。判断には、その車との距離、その車の速度、その車の走り方などと、自分の左折に必要な時間を考える。

- (4) 交差する道路を通行する車などが通り過ぎたあと、交差点に入る。自転車横断帯があるときはそれを使う。
- (5) 右折するときは、十字路、T字路ともに直進横断後、右に曲がる。

### 無理な横断にならないための一般的知識

#### 1. 車はすぐに止まらない

ドライバーが前方に危険を発見してブレーキをかけようと判断し、ブレーキペダルを踏むまでの時間にも、車は走っている（時間を空走時間、距離を空走距離という）。1秒かかったとすると、60km/hの場合16.7m進む。

ブレーキを踏んだあと、止まるまでに、一定の距離を走る（制動距離）。制動距離はブレーキをかけたときの速度が高いほど長くなる。（185ページ参照）

#### 2. 車の秒速＝（時速×1000）÷ 3600についての理解

キロメートル (km) をメートル (m) に、1時間 (h) を秒 (S) に換算する。

60km/hの場合は、1秒ごとに16.7m進む 3,600は60分×60秒

距離を理解させるには、身近なもの、たとえば25mプールの思い出させる。

車との距離がプール2つつ分(50m)くらいとすると、60km/hで来る車は、約3秒で交差点に到達する。

## 事前の準備について

この授業では、学校周辺の一時停止標識のある実際の交差点をモデルに、生徒による討論が予定されている。

映像化またはプリンターによるアウトプットの画像は、以下のような位置と角度から撮影されることが望ましい。

- ① 停止線より手前位置から前方を撮影する（交差する道路の左、右側の交通状況がよく見えない地点から、自転車乗用中の目の高さで、一時停止標識も入れて）
- ② 停止線位置から前方を撮影する（この位置から交差する道路の左、右側の交通状況がどれくらい見えるかを確認するため）
- ③ 交差点直前で、交差する道路の左、右側の交通状況を撮影する。

### 授業の展開別案

事前にクラス代表（学年代表）などによる調査報告「警察（都道府県公安委員会）はなぜこの場所に一時停止標識をつけたのか」をまとめておく。

調査報告は、選ばれた生徒代表（各クラス2名程度）など、生徒自身が警察署交通課を訪問、一時停止標識の設置場所について、1、2カ所を選び設置理由を取材する。（たとえば過去その場所で交通事故が起きた、交通量の多い国道と交差している、見通しが悪いなど）

通常、一時停止標識の新設は、地域の警察署の要望にもとづいて県警察が決定する。生徒による取材調査は、警察署がなぜ設置を求めたかについて具体的に行われることが望ましい。そのあと、現場に行き、写真やビデオ撮影も行い、そこでの一時停止の必要性を観察する。

現場では、事故にあわないよう見張り役を置き、車などに十分注意する。

この学習プロセスは

- 1) 一時停止標識のある交差点の観察
- 2) 設置理由の考察
- 3) 教室での結果発表と討論

また、次善の案としては、警察署交通課に依頼し同一テーマで講義してもらうことも考えられる（できるだけ具体的な内容で）。

# 一時停止標識は警戒心を持って 自覚的に守るもの

時崎賢二 財団法人全日本交通安全協会 参事

## 道路標識の歴史は「通行止め」から始まる

道路標識の歴史は、古いところでは立入禁止を命じる立て札のように、通行止めから始まっている。一時停止を命じたり、注意を促す標識類はかつて日本にはほとんどなかった。停止線の標識は1934(昭和9)年頃からあり、歩行者横断中は一時停止するようという一時停止の概念自体はこの頃もあった。ただ、今のような全面的に一時停止、という標識はない。1950(昭和25)年、法令が改正されたときにアメリカ式の一時停止標識ができた。出会い頭の事故が多くなり、必要だということで導入された。最初は黄色でSTOPという英語が入っているものだった。当時の日本人はあまり車を持っていず、車を運転するのは進駐軍が多かった。

その後、赤色に変わり、警告・警戒から禁止の意味合いが強くなった。東京オリンピックの頃、現状の三角形で赤色のものになった。標識類は、『道路標識・区画線及び道路標示に関する命令』で決められている。1960年にできた法令で、その後、適時改正を受けて現在、道路で見られる標識になっている。標識は青色、黄色、赤色に分けられ、それぞれ意味を持たせている。青は「こうしろ、ああしろ」、赤は「こうしちゃいけない」という意味が強い。黄色は「気をつけなさい」である。

## 一時停止標識の難しさ

一時停止標識は命令を意味する規制標識だが、警告・警戒も見る人に求めている。一時停止しないと自分が危ない。相手に危害を加えることがある。飛び出しということもある。必ず止まらなければならないが、形式的に止まるだけでなく同時に警告・警戒も要求される。通るな、というのは誰でもわかるが、一時停止には、なんで、なんのために、というわかりにくさがある。相当高度な、自覚的な行為を交差点を通過する人に求めているわけで、なかなか守りにくい側面がある。

高校生が交通安全の学習のために地元の警察に行って、「どうしてここにこんな標識があるのか」と尋ねてみるのは、その意味でもいいモチベーションになると思う。新しく立てたところは、それまでなかった事故がそこで起き、二度と起こさせないということで標識を立てたのかもしれない。

## 一時停止標識が必要な理由

交差点は広い方が優先で、狭い方は一時停止というのが原則になっている。同じくらいの幅だと、交通量の多い方が優先になる。基本的には、優先でない方に一時停止標識をつける。家や樹木で見通しが悪くなっている交差点が多く、こういう場所にはたいてい標識はつけてある。私は一時停止標識と一方通行の標識および車両進入禁止標識は、自転車にとっても大切な標識、と思っている(一方通行は「自転車を除く」となっていない場合はすべて自転車にも適用される)。一時停止標識をつける基準には、危険防止上とともに効率の面があることも指摘しておきたい。幹線道路のようなノンストップで通りたい道路は、なるべく止めないで行かせた方が効率的で、アクセスする道路から入ってくる車は合間を見つけて入れればいい、という考え方が基本にある。一時停止標識のある側から交差道路に入ろうとする四輪車や自転車の安全は、大部分が一時停止標識を守れるかどうかにかかっている。