

ITARDA INFORMATION

2026

No.151

イタルダ インフォメーション

特集

子どもの飛び出し死傷事故の特徴を探る



- ❶ はじめに..... P2
- ❷ 子どもの交通事故死者・死傷者の推移と概要..... P2
- ❸ 子どもが歩行中に死傷する事故の特徴 ～登下校時に多発～..... P4
- ❹ 子どもが歩行中に死傷する事故の特徴 ～飛び出し事故の傾向を知る～ P6
- ❺ 子どもの飛び出し事故例..... P8
- ❻ おわりに..... P11

1 はじめに

我が国の少子化・高齢化が社会的な問題となつてから久しいですが、交通事故・交通安全に関しては、ペダル踏み違い等の事故の当事者になつた高齢者が特に注目されやすいようで、もう一方の課題である子どもの交通安全についてはやや分析や研究が少ない印象です。子どもの交通安全については、本イタルダイnfォメーションでも最近では乗員保護装置（131号¹⁾、145号²⁾）と発進時の幼児轢過（141号³⁾）の特集にとどまり、歩行者として関わる事故の特集は2017年の121号⁴⁾まで遡ります。

子どもが死傷する事故は近年減少傾向とはいえ、ひとたび複数の子どもが巻き込まれる事故が発生すればメディアに大きく取り上げられており、子どもの交通事故の注目度が高いことは間違いありません。2024年の16～64歳の1歳当たり平均人口は約150万人ですが、15歳以下は約90万人です。さらに、2025年の出生数は厚生労働省の速報で約70万とされ、1名の死亡が全体に与えるインパクトは少子化によりますます大きくなっていると言えます。社会の将来を担う子どもの交通事故による被害を根絶するためには、これまで以上の各種対策が必要であり、対策検討の元となる交通事故分析が不可欠であることから、ここでは子どもの死傷事故を分析しました。なお、子どもの交通安全の課題も多様ですが、本稿では交通事故による子どもの死傷者の概要を示すとともに、特に子どもの特徴と考える「歩行中」に「飛び出し」の違反があつた自動車等（二輪車、原付を含む）との衝突による死傷事故（以下、主に子どもの「飛び出し事故」と表現）に着目します。

2 子どもの交通事故死者・死傷者の推移と概要

表1に15歳以下の子ども、16～64歳、65歳以上の高齢者という総務省統計局の人口データ⁵⁾に対応して3分割した年齢層での、人口当たり交通事故死者数の推移を1970年（第1次交通戦争期、死者数歴代最多）、1990年（第2次交通戦争期）、2010年、2025年で示します。15歳以下では1970年での人口10万人当たり7.9人から2025年の0.2人に大きく減少しています（3/100に減少）。16～64歳や高齢者が9/100や10/100まで減少したことに比較して、特に減少していることがわかります。子どもの生活環境の変化などの影響は当然あると思われますが、子どもの交通安全活動の成果が表れていると考えます。この死者数だけでなく死傷者数も含めてさらに減少させ、ゼロを目指すことが重要です。

表1 年齢層別の交通事故死者数、人口10万人当たり死者数の推移

年	死者数（人）				人口10万人当たり死者数							
	15歳以下	16～64歳	65歳以上	全年齢	15歳以下		16～64歳		65歳以上		合計	
						指数		指数		指数		指数
1970	2,094	11,937	2,734	16,765	7.9	100	17.1	100	37.3	100	16.2	100
1990	580	7,974	2,673	11,227	2.4	30	9.5	56	17.9	48	9.1	56
2010	113	2,346	2,489	4,948	0.6	8	2.9	17	8.5	23	3.9	24
2025	30	1,094	1,423	2,547	0.2	3	1.5	9	3.9	10	2.1	13

次に子どもについて詳しい推移を示します。なお、以降では幼児と学童に特に注目するため12歳以下を対象として分析します。図1に12歳以下の1歳ごとの年齢別での人口10万人当たり死傷者数の推移（1990年以降）を示します。メディアで「魔の7歳」などと話題になることがありますが、これは後述するように歩行者での死傷者に関する表現です。図1に示す人口当たり指標では、1993年から2020年までは7歳が最多でしたが、2021年以降は8歳・12歳が7歳より多く、2023年以降は9歳・10歳も多くなっています。子どもの事故による被害全体を対象とするためには、「魔の7歳」というインパクトが優先されたイメージやキーワードだけにとらわれないようにしたいものです。

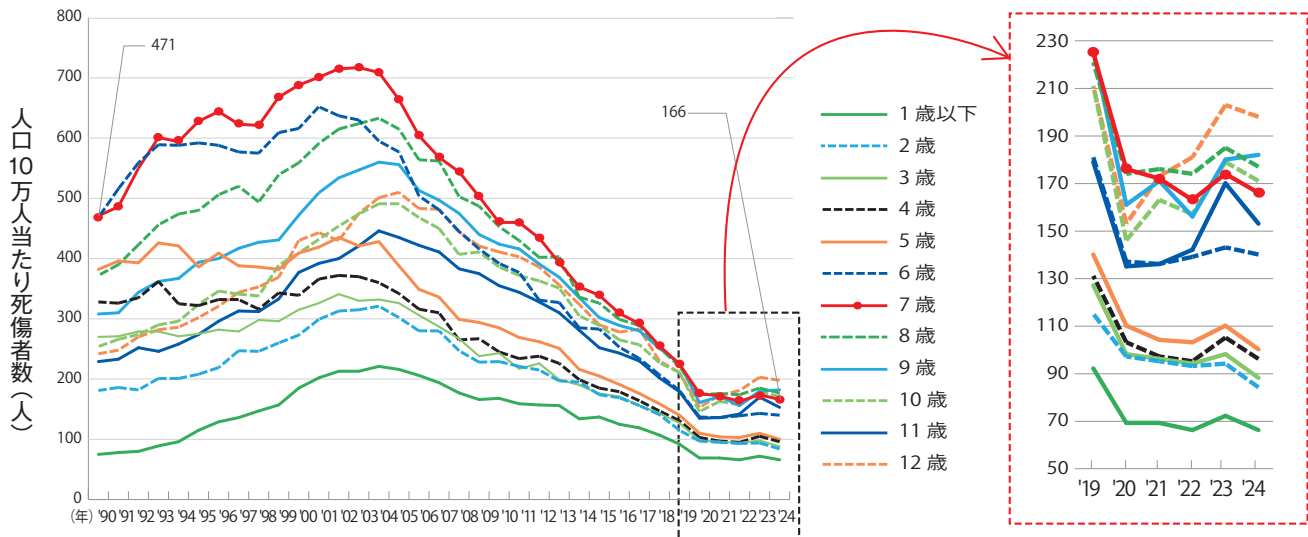


図1 12歳以下の人口10万人当たり死傷者数の推移（1990～2024年）（1歳以下は0歳と1歳の合計）
（右は点線枠で囲む2019年以降を拡大したもの）

では、子どもはどのような交通参加状態で事故の死傷者となっているのでしょうか。

図2は、四輪乗車中、歩行中といった状態別と、子どもの年齢別の死傷者数（a図）及びその構成割合（b図）です。歩行中では、「魔の7歳」のキーワードどおり、7歳が最多となっていることが確認できます。一方、自転車乗車中は年齢が高くなるに従って急増し、四輪車乗車中は年齢によらずにほぼ一定です。その結果、構成割合は、四輪車が多い5歳以下と、歩行中または自転車が多い7歳以上で傾向が異なり、6歳がその中間となっている印象です。子どもの死傷者数は状態別の年齢による変化が特に急激であることがわかります。

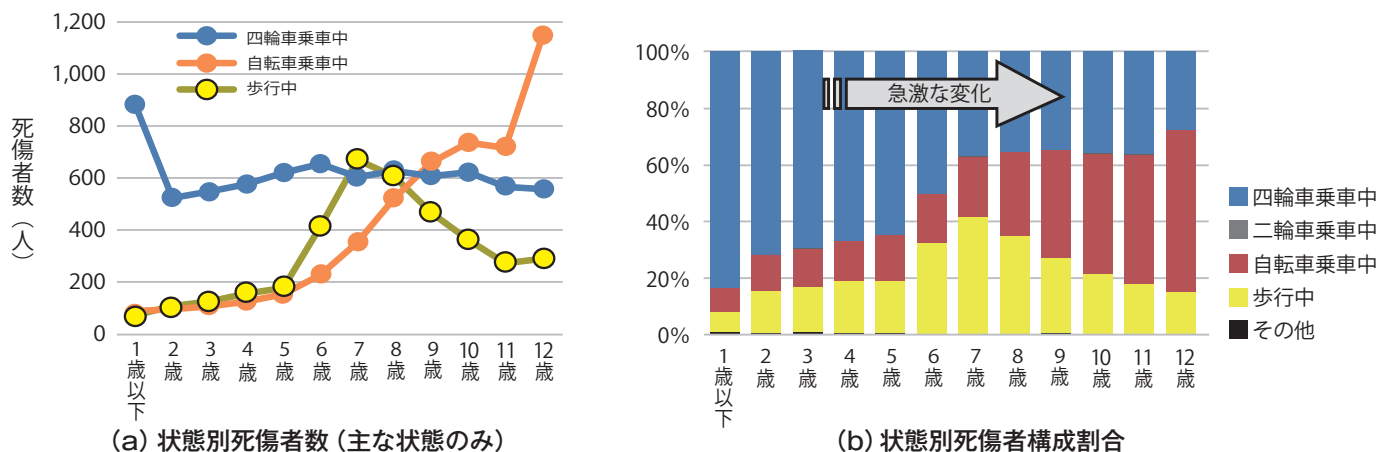


図2 12歳以下の年齢別、状態別の事故による死傷者数の傾向
（(a)は2021～2025年の平均、(b)は同期間合計での構成割合）

③ 子どもが歩行中に死傷する事故の特徴 ～登下校時に多発～

まず、子どもが歩行中に死傷する事故の全体的な特徴をみてみましょう。

図3に、自動車等との事故で歩行中に死傷した子どもの通行目的別の事故関与者の割合を、5歳以下と6～12歳の比較で示します。（なお、本項で事故関与者とは、事故の当事者のうち第1当事者と第2当事者のいずれかであった当事者としており、同乗者や2人目以降の歩行者等は含まない集計です。）

5歳以下と比較して、6歳以降では登校時と下校時の割合が大きく増加し、登下校時合計で8%であった割合が43%に増加しています。5歳以下の幼稚園や保育園への登下校と主に小学校への登下校となる6歳以降の差となり、登下校時が重要なポイントです。

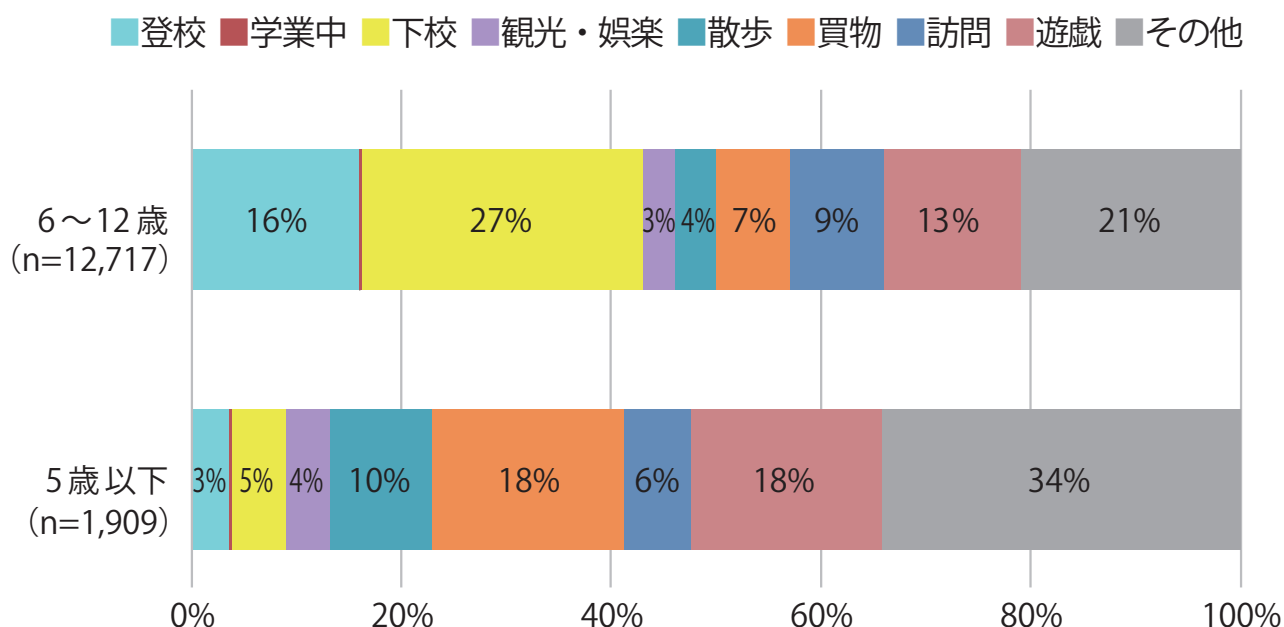


図3 自動車等との事故で歩行中に死傷した子どもの年齢層別・通行目的別の事故関与者構成割合（歩行者対自動車事故、1・2当合計、2021～2025年合計）

ポイントとなった登下校は、曜日と時間に応じて行われる学校生活の一部です。そこで次にこの登下校時での子どもの被害について、曜日と時間の視点から分析します。図4に、歩行中の死傷者が最多である7歳を中心に5歳から9歳までの死傷者数を、月曜の0-1時台から2時間刻みに日曜の22-23時台まで折れ線グラフで表しています。平日ではいずれの年齢でも、朝の6-7時台と午後の14-15時台に死傷者数のピークがありますが、午後のピークが朝の2倍以上多いこと、午後のピークでは7、8歳と6、9歳では顕著な差があることがわかります。朝の登校時には保護者や学校関係者による様々な交通安全活動が行われているようですが、午後には同じレベルで実施できない現状にあることから事故で死傷する危険性が高まることが推測されます。また、主に8歳がわずか1年後の9歳で大きく死傷者を減らしている状況は、7、8歳にターゲットを絞った安全対策が重要であることが改めて確認されます。

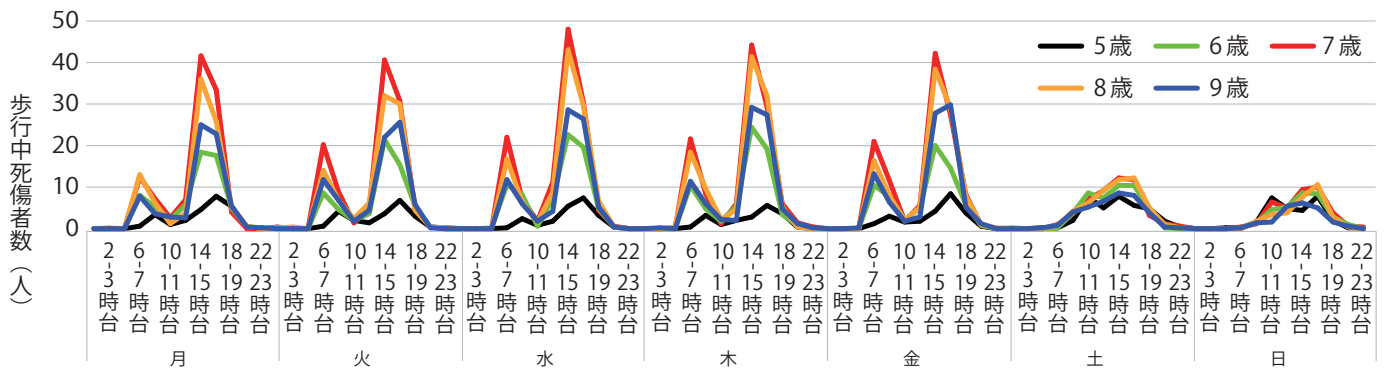


図4 子どもの年齢別・曜日別・時間帯別（2時間刻み）の歩行中死傷者数
（2021～2025年平均。横軸項目は表記の関係上一部省略）

次にどのような行動で子どもが死傷しているのか、子どもの歩行者の死傷事故時の違反により検討します。図5に自動車等との事故で死傷した6～12歳の歩行者に違反があった場合の違反の構成割合を年齢別に示します。いずれの年齢でも飛び出しが約半数を占めて突出している現状がわかります。図4で7、8歳と9歳の死傷者数に大きく差がありましたが、図5の構成割合ではほとんど年齢による差がありません。さらに11歳・12歳で飛び出しでの割合がやや少なくなりますが、飛び出しと実態が類似している走行車両直前・直後の横断の構成割合が増しており、これらを合すると、飛び出しに類する行動は、年齢によっても割合が変化しておらず、一貫して子どもの歩行者の死傷事故につながる最も特徴的な行動だとわかります。

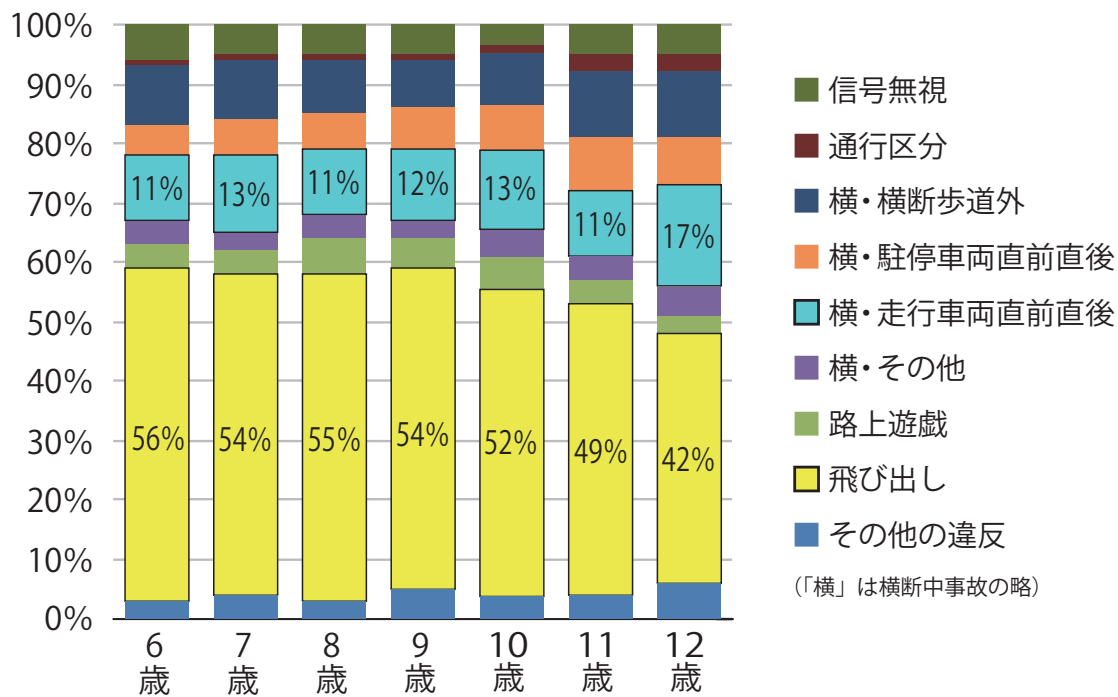


図5 自動車等との事故で歩行中に死傷した子どもの年齢別・違反別の事故関与者構成割合
（歩行者対自動車等事故、1・2当合計、要因なしと違反なしを除く、2021-2025年合計）

4 子どもが歩行中に死傷する事故の特徴 ～飛び出し事故の傾向を知る～

ここでは、前項で子どもが歩行中に死傷する特徴とされた飛び出しの違反のあった死傷事故（飛び出し事故）の傾向について掘り下げます。

まず、どのような場所での飛び出しで子どもの歩行者が死傷しているのか、について分析します。表2は6～12歳の飛び出し違反での道路形状別、車道幅員別の死傷者数で、さらに前項で着目した通行目的で区分した結果です。全目的合計で飛び出し事故の多い道路形状の上位から10区分を示しており、この10区分で飛び出し事故の約95%を占めています。下校時に全目的より相対的に構成割合が高い場所は赤字で示す幅員5.5～8.9mの交差点付近とその幅員が含まれる交差点の中×中ですが、登校時に相対的に構成率が高い道路状況はそれより狭い幅員3.5～5.4mの交差点付近と交差点の中×小です。また、遊戯時では3.5～5.4mの単路で特に多く、登下校時と異なって狭い単路での飛び出し事故が増えているようです。この結果には、通行目的による歩行頻度の差、保護者などの対応の差、歩行行動の違いが影響した可能性があります。特に、前述したように下校時は見守り等が少なくなると考えられることからすると、本来下校時と同じ飛び出し事故の傾向となるところが、登校時は各種対策でやや広い幅員での飛び出し事故が削減できている可能性が推定されます。

表2 自動車等との事故で歩行中に死傷した子ども(6～12歳)の飛び出し
事故での道路形状別、道路幅員別、通行目的別の事故関与者数と構成割合(上位10区分)

事故の発生場所		歩行中の子どもの通行目的							
道路形状	幅員等	全目的合計		登校		下校		遊戯	
		人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
単路	5.5～8.9m	698	24.7%	69	21.8%	145	25.0%	162	22.0%
交差点	小×小	535	18.9%	70	22.2%	112	19.3%	155	21.1%
単路	3.5～5.4m	535	18.9%	63	19.9%	83	14.3%	180	24.5%
交差点	小×中	274	9.7%	32	10.1%	63	10.9%	59	8.0%
交差点	中×中	174	6.2%	19	6.0%	45	7.8%	37	5.0%
交差点付近	5.5～8.9m	132	4.7%	7	2.2%	34	5.9%	24	3.3%
単路	3.5m未満	129	4.6%	16	5.1%	18	3.1%	38	5.2%
交差点	中×小	116	4.1%	17	5.4%	29	5.0%	25	3.4%
交差点付近	3.5～5.4m	92	3.3%	13	4.1%	21	3.6%	23	3.1%
単路	9.0m以上	78	2.8%	3	0.9%	20	3.4%	16	2.2%
合計(10区分以外も含む)		2,826	100%	316	100%	580	100%	736	100%

・ 歩行者対自動車等事故で歩行者違反が飛び出しの死傷者数を集計(2021-2025年合計)

※集計条件

- ▶ 道路幅員: 3.5, 5.5, 9.0mを境に4区分
- ▶ 交差点規模: 5.5m, 13mを境に両当事者で大中小の3区分で計9区分し、表記は歩行者側×自動車等側の順
- ▶ 信号機: なしに限定
- ▶ 歩行者年齢: 6～12歳合計
- ▶ 歩行者の違反: 飛び出しに限定
- ▶ 事故関与者数(1・2当合計)

・ 道路形状と車道幅員を組み合わせ歩行中死傷者数が多い上位10カテゴリを通行目的の登校・下校・遊戯別に表示

・ 表中の赤字は全目的合計の構成割合より特に高い、青字は特に低いと判断した通行目的別の構成割合のカテゴリ

※該当件数が少ない場合は取り扱いに注意

次に、飛び出し事故の事故関与者の年齢別・道路幅員別で分析した傾向を図6に示します。3.5m未満と3.5～5.4mでは8歳が最も多いですが、幅員が一段階広い5.5～8.9mでは、7歳が最も多いという違いがあります。7歳ではより幅員が広い道路で飛び出しての死傷事故に至るケースが多くなっていることから、より広い道路における安全な横断の判断が低年齢では難しい可能性があります。

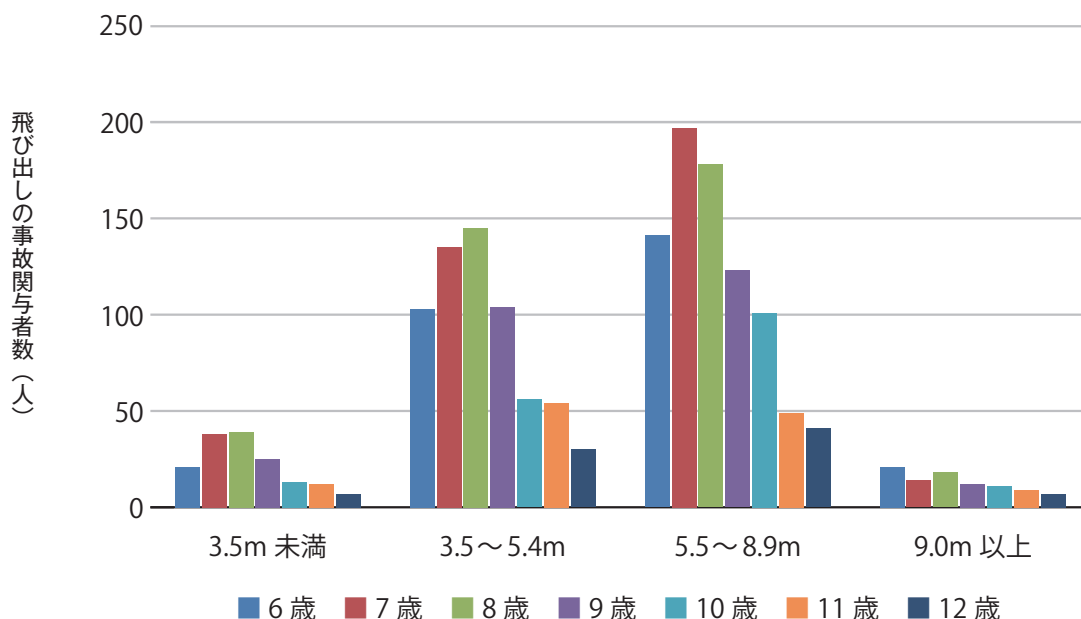


図6 自動車等との事故で歩行中に死傷した子どもの歩行者（6～12歳）の飛び出し事故での年齢別・道路幅員別の事故関与者数（歩行者対自動車事故、1・2当合計、2021～2025年平均）

さらに、成長による飛び出しの傾向の変化を把握するため、学齢別・発生月別の事故関与者数（6～20時台）を分析しました。図7に示すように、小学1年生から3年生までは入学・進級後の春（4～6月）の事故関与者が最も多く、以後は夏休みと冬休みのシーズン以外は多い傾向ですが、4年生の6月以降はあまり死傷者数が多くなっていません。小学1年生から3年生と4年生の初期に対して重点的に対策を実施することが効果的であると言えます。

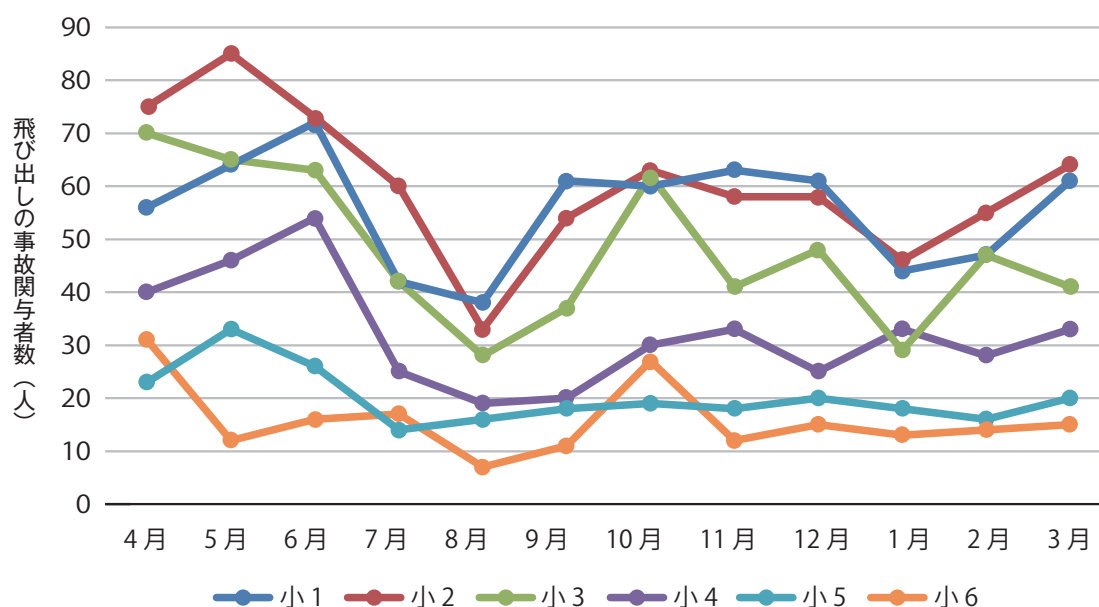


図7 自動車等との事故で歩行中に死傷した子どもの歩行者の飛び出し事故の学齢別・発生月別の事故関与者数（歩行者対自動車事故、1・2当合計、6～20時台、2021-2025年合計）

5

故の発生状況や要因を、ITARDAの事故例調査データにある子どもの飛び出しの事故例で検討します。

図8が事故状況の模式図です。単路で飛び出し横断をした子ども（6歳児）と、直進走行の軽乗用車と

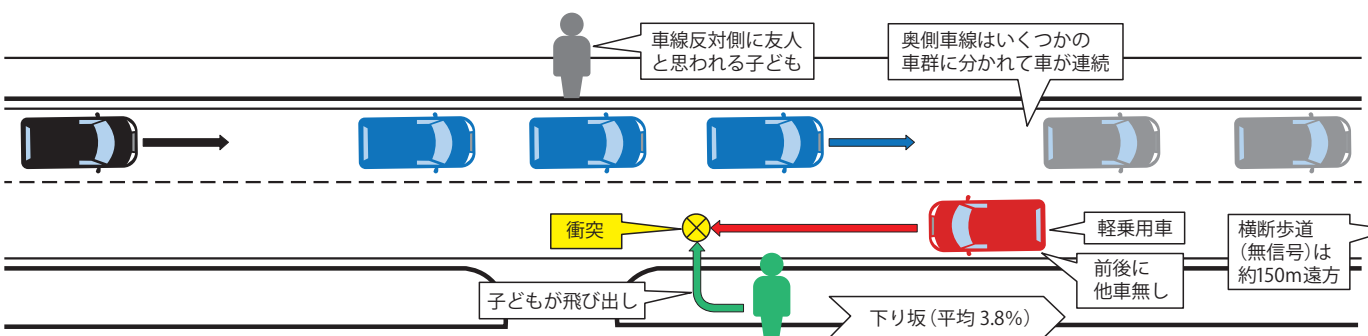
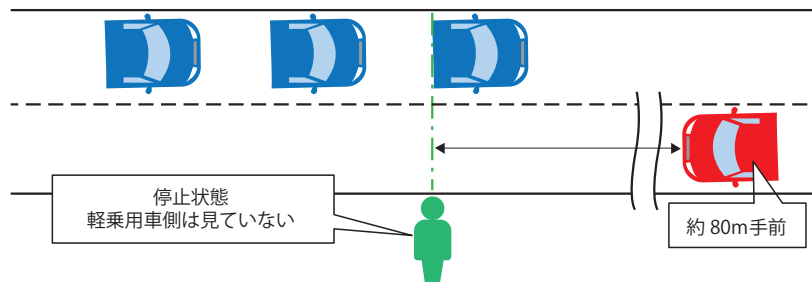


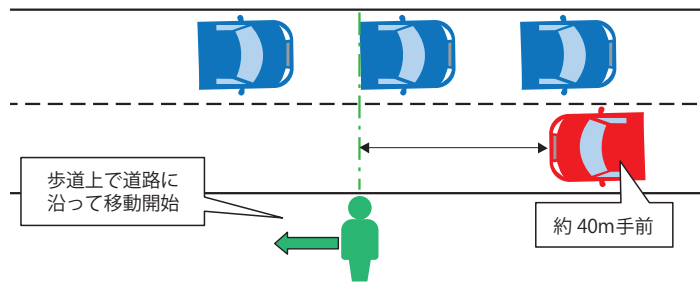
図8 子どもの飛び出し事故例の事故発生状況（イメージ。縮尺等は厳密でない。）

この事故例では軽乗用車のドライブレコーダ映像が記録されていたことから、子どもの飛び出し行動に

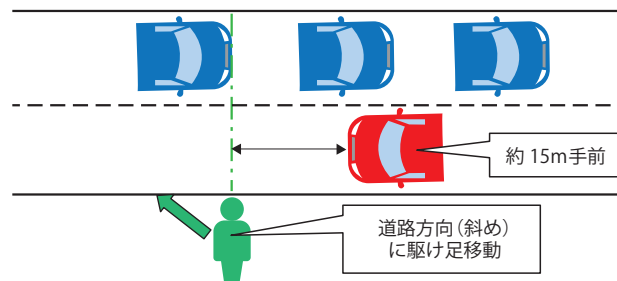
図9によると、子どもは反対車線の車群（青）と車群（黒）の間の横断タイミングを計るように、車群（青）



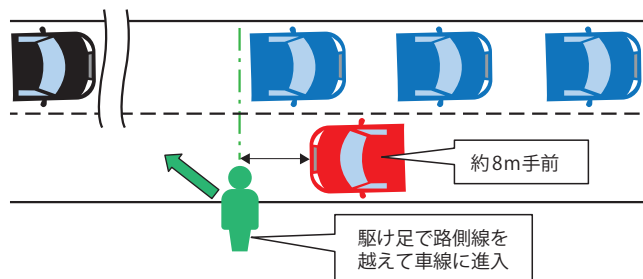
(a)子どもが停止中（衝突約4.5秒前）



(b)子どもが移動開始（衝突約2.5秒前）



(c)子どもが斜めに駆け出し（衝突約1秒前）



(d)子どもが車道に進入（衝突約0.5秒前）

図9 子どもの行動と車両の位置関係（縮尺は実際と異なることに注意）

この事故例で注目すべき状況、事故要因を考察すると、子どもの飛び出し事故の防止対策を考えることができます。

- ・「子どもが横断直前に手前側車線を確認していない」：おそらく事前に手前側車線を確認しているとは思われますが、軽乗用車が遠方であったことから、十分な余裕がある、以後確認する必要がない、といった判断、思い込みが考えられ、以後の手前側車線への注意意識が低くなったものと思われます。これに加えて、大人でも難しい車両の速度と将来の移動状態の予測は子どもではさらに難しい可能性があり、横断する前には手前側・奥側と複数回の確認が必要だという子どもへの安全指導が必要です。
- ・「車群と車群の間という衝突危険性の高い状況での横断を実行している」：計算上は横断可能とは言え、タイミングを計って横断することは容易でない状況で、奥側車線の車両走行位置の情報収集と横断開始タイミングの決定に相当な集中が必要になります。そのため、手前側車線への注意意識がさらに低くなった可能性があります。
- ・「横断歩道のない場所での横断」：直近の横断歩道（無信号）は150m以上離れた場所にあり、普段からこの道路を利用している場合は迂回しない習慣がついていても不思議ではありません。仮にこの場所において、安全に横断できる（走行車両がいない）状況が稀であるならば、今回のような衝突危険性の高い横断を実行することに慣れてしまい、しかも成功体験が積み重なれば、衝突危険性を低く見積もるようになっていた可能性があります。一般的には横断歩道の横断に特化して安全教育が行われているかと思われますが、前項と併せて、横断歩道のない場所での安全な横断行動をどのように指導するか、今後の課題ではないでしょうか。
- ・「運転者にとって子どもの横断を予測しにくい行動」：子どもはあたかも助走するかのように道路に沿って移動し始め、軽乗用車の直近（衝突1秒前）で斜めに方向を変更し、車線に進入したのは衝突0.5秒前でした。運転者の一般的な反応時間の0.8秒程度からするとこれは反応時間未満になり回避は不可能です。運転者は、子どもが複数いるような状況、道路に沿っていたとしても走り出した状況で危険を予測し、ブレーキペダルの踏み込みやハンドル回避の心理的・身体的な準備をしておくことが望まれます。
- ・「その他、坂道の影響」：横断前に子どもが停止していた位置から軽乗用車が接近してくる方向を見ると下り坂となっており、凹部にいる車両は大人でも見えにくいことがある状況です。また、子どもは大人より視野が狭いと言われていることから、しっかりした周囲の確認が必要です。特に、子どもの目線の地上1m程度から見ると、車両の大きさなどの条件によっては車両が隠れて見えない瞬間もありました。今回取り上げた事故例での坂道以外でも電柱の影などの道路上には死角が多くあります。子どもの飛び出し事故の防止のためには、一般的な指導に加え、各々の場の特徴を念頭においた安全指導が有効になります。

6 おわりに

以上のように、子どもの交通事故による死者・死傷者の推移と概要、そして歩行中の飛び出しでの死傷事故に着目して、事故統計データをマクロ的に分析し、さらに飛び出し事故の事故例調査結果を用いて詳細に検討することで、子どもの死傷事故の特徴を探ってきました。

マクロ的分析からは、以下の特徴がみられました。

- ・子どもの交通事故による死者、死傷者は他の年齢と同様に減少傾向。
- ・子どもの年齢別の人口当たり死傷者数は、2020年頃までは7歳が最多だったが、近年は他の年齢層が上回っている。
- ・子どもの状態別死傷者数は年齢による構成割合の変化が大きい。歩行中の死傷者数が占める割合は7歳が最多。
- ・5歳以下と比較して6歳以上では、登下校時の事故関与者数の割合が増え、特に下校時の割合が最多。
- ・平日の14時から15時台において、7, 8歳の死傷者数が5, 9歳に比較して特に大きい。
- ・違反別では、6歳以上で「飛び出し」での事故関与者数が約半数を占めている。
- ・「飛び出し」の違反が歩行者にある事故の発生場所の道路形状は、登校時、下校時および遊戯時で傾向が異なる。下校時は登校時より規模が大きい交差点で相対的に多く、遊戯時は幅員が狭い単路が多い。
- ・「飛び出し」の発生する道路幅員に年齢別の傾向差があり、7歳児は特に5.5～8.9mで他より多い。
- ・学齢別、月別の「飛び出し」の違反が歩行者にある場合の事故関与者数では、小学4年生の7月以後、5年生、6年生で少ない。

以上の特徴から、子どもの歩行中、特に飛び出しの違反のある死傷事故防止の対策の方向性が示されます。

まず、7歳・8歳の低学年については午後の下校時以後に特に着目する必要があります。登下校時を比較すると、登校時では、保護者の同行、交差点見守りや集団登校など各種対策が充実している印象ですが、下校時は実施が難しい面があり、それが子どもの死傷事故の傾向に反映されている可能性があります。いかに下校時の低学年の子どもの安全レベルを高学年に近付けるかが「魔の7歳」の払拭のカギになります。

そして、6～12歳合計の結果からは、「飛び出し」が特徴的な行動であり、通行目的、発生場所や年齢の傾向差が明らかであることがわかりました。やや広い幅員の道路での飛び出しによる死傷事故が低学年の問題であることから、身を守るために決して飛び出さず、信号を守る、安全を何度も確認するなどの行動を徹底させる指導が必要です。小学4年生の夏以降に死傷者数の傾向が大きく変わることも興味深く、子どもの成長との関連を考えるポイントかもしれません。また、下校時の広い交差点、遊戯時の単路などの状況に応じた死傷事故防止対策の検討が必要であり、これらの特徴を運転者に周知することも有効ではないでしょうか。

特集 子どもの飛び出し死傷事故の特徴を探る

さらに、事故例分析により、子どもは特に一つのことに集中すると、安全確認などの他の必要な行動が欠けてしまう事故例が示されました。自動車の走行状態を判断し衝突危険性を認識する能力が十分でないことも影響していると考えられます。これまで体系的な指導の少なかった横断歩道がない道路における安全な横断方法の指導の必要性も高いと考えられます。

子どもの交通安全教育には多面的な視点が必要で、特に、大人のように一定の理解力が期待できるわけではありません。また、成長により特性が急激に変化することも不可避です。保護者を含めた多くの関係者にこの事故データを含めた様々な検討をしていただき、適切な教育・指導を考えていただきたいと思います。

最後になりますが、「飛び出し」を含む子どもの歩行行動は、大人の行動の模倣であるとされます。大人がまず安全な歩行行動をする、手本となることをぜひ意識していただきたいと思います。

(田久保 宣晃)

参考文献

- 1) 交通事故総合分析センター：小学生にシートベルトを適切に着用させていますか？～乗用車に同乗中の小学生を事故から守る～
ITARDA INFORMATION交通事故分析レポート No.131 (2019)
- 2) 交通事故総合分析センター：子どもを守るチャイルドシート ～正しい使い方について～
ITARDA INFORMATION交通事故分析レポート No.145 (2023)
- 3) 交通事故総合分析センター：低速で子供が轢かれる事故 ～くり返される発進時の悲劇～
ITARDA INFORMATION交通事故分析レポート No.141 (2022)
- 4) 交通事故総合分析センター：小学一年生が登下校中に遭った死傷事故 ～登下校中の交通事故ゼロを目指して～
ITARDA INFORMATION交通事故分析レポート No.121 (2017)
- 5) 総務省統計局：人口推計、<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/index.html>

●イタルダインフォメーションに関するお問い合わせ先

- イタルダインフォメーションの送付先・部数変更等のご連絡先 株式会社 アドアシスト Eメール nakamura@ad-assist.biz
●イタルダインフォメーションの内容に関するお問い合わせ先 交通事故総合分析センター 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 Eメール koho@itarda.or.jp

公益財団法人 交通事故総合分析センター

●ウェブサイト <https://www.itarda.or.jp/>

本部・東京交通事故調査事務所

〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-7-8 住友水道橋ビル8階
TEL 03-5577-3977(代表) FAX 03-5577-3980

つくば交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋641-1 (一財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131