

ITARDA INFORMATION

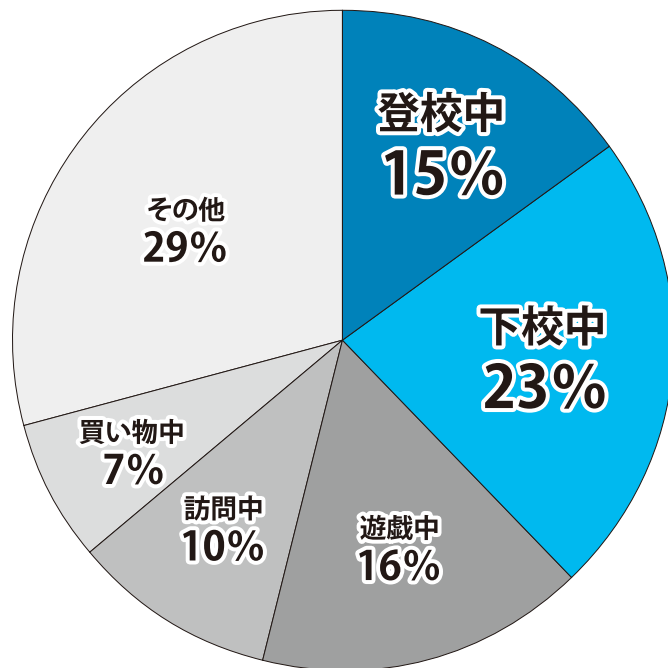
交通事故分析レポート

No.121

特集

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～



小学一年生の歩行中の死傷事故が発生した時の
通行目的の構成(平成27年)

- ① はじめに.....P2
- ② 過去20年間の小学一年生の歩行中の交通事故の変化.....P2
- ③ 登下校中と登下校以外の歩行中の交通事故の発生場所の特徴.....P4
- ④ 小学校入学前～小学二年生の月別 死傷者数の特徴.....P6
- ⑤ まとめ.....P8

1 はじめに

図1に示すように歩行中の交通事故による死傷者数は7歳児が最も多く、平成27年は1,462人にも上ります。また図2に平成7年から平成27年まで5年刻みに、歩行中の交通事故による死傷者数をグラフにしました。図1と比較しやすくするため、平成27年の事故のみ棒グラフで示し、それ以外の年は折れ線グラフで表示しています。ご覧になって分かりますとおり、徐々に7歳児の死傷者数は減少してはいますが、死傷者数のピークはどの年も7歳児になっています。交通事故総合分析センターで交通事故データの統計を開始した平成2年以降のデータを確認したところ、歩行中の交通事故による死傷者数で7歳児が最多となる年は平成6年から始まり、現時点の最新データである平成27年までの22年間、7歳児の死傷者数が突出している傾向に変化はありませんでした（平成2年から平成5年までは6歳児が最も多く、7歳児は2番目でした。）。

この状況を受けて平成28年6月に発行したイタルダインフォメーションNo.116では、子どもの歩行中の交通事故を特集し、時間別、曜日別、通行目的別及び男女別の特徴を整理しました。今回のイタルダインフォメーションNo.121では、さらに分析を進め、小学一年生の登下校中の交通事故に焦点を当て、主に事故の発生場所と発生時期の特徴を整理してみたいと思います。

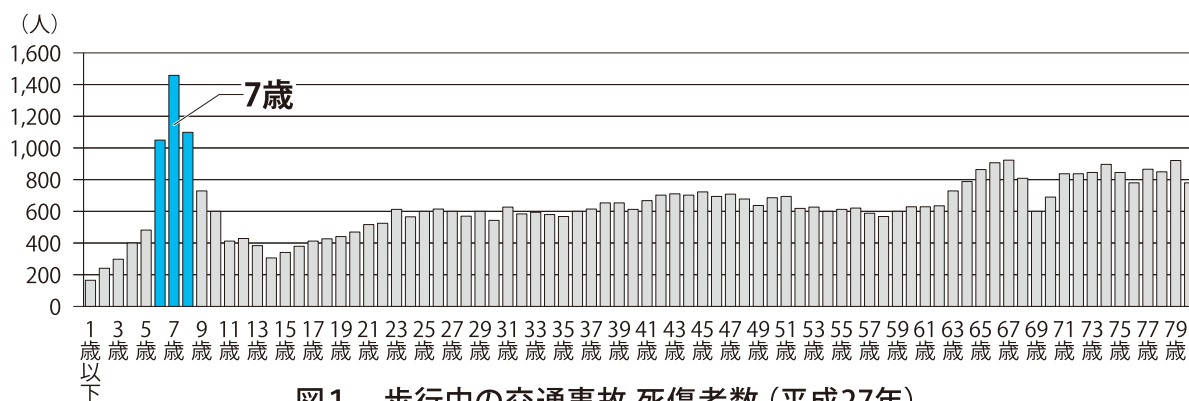


図1 歩行中の交通事故 死傷者数 (平成27年)

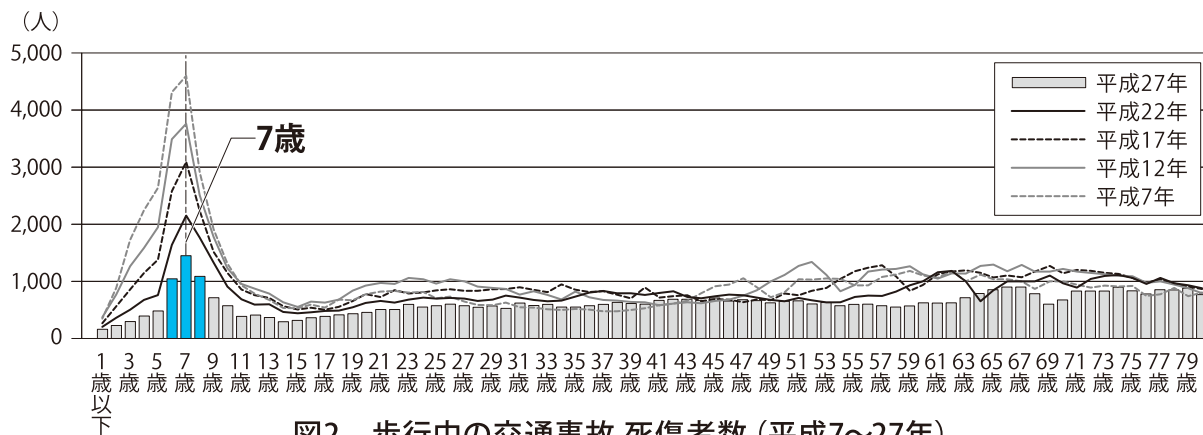


図2 歩行中の交通事故 死傷者数 (平成7～27年)

2 過去20年間の小学一年生の歩行中の交通事故の変化

はじめに過去20年間の変化を振り返ってみたいと思います。図3は平成8年から平成27年に発生した小学一年生の歩行中の死傷事故について、小学一年生の通行目的の構成(第1軸)と死傷者数の推移(第2軸)をグラフにしたものです。過去20年間でみると、小学一年生の歩行中の交通事故による死傷者数は平成8年の5,128人が最も多く、それ以降は右下がりの傾向が続き、平成27年は1,553人にまで減少しました。しかしながら、小学一年生の通行目的の構成にはほとんど変化がみられず、登下校中に発生した事故の割合は35%前後でほぼ一定に推移しています。

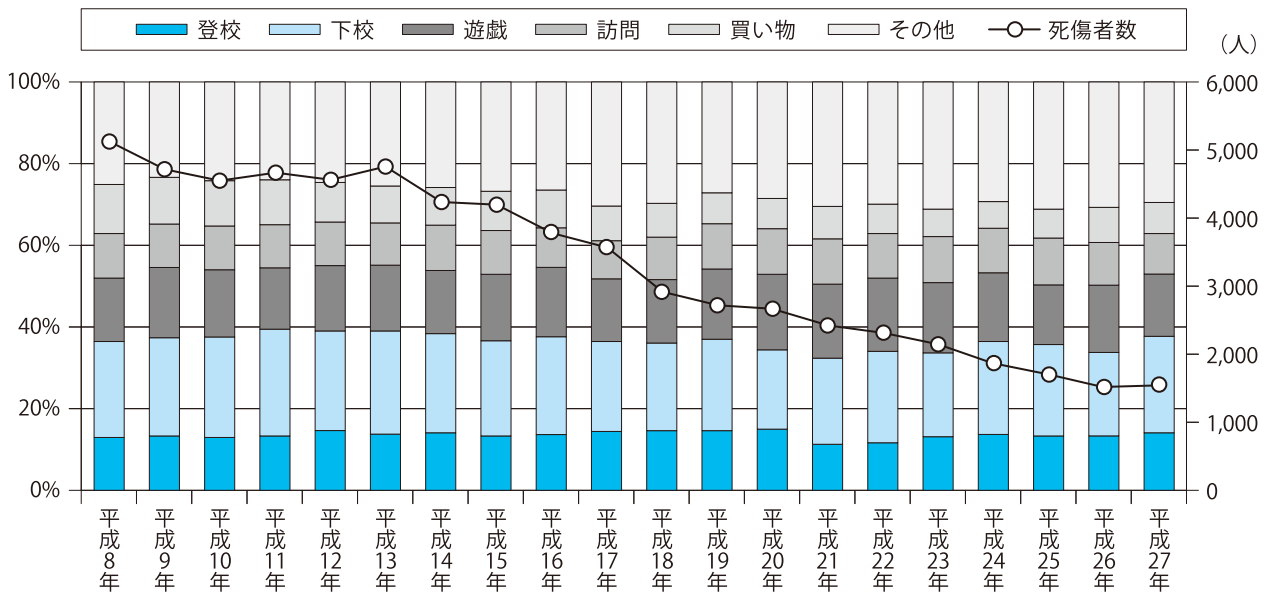
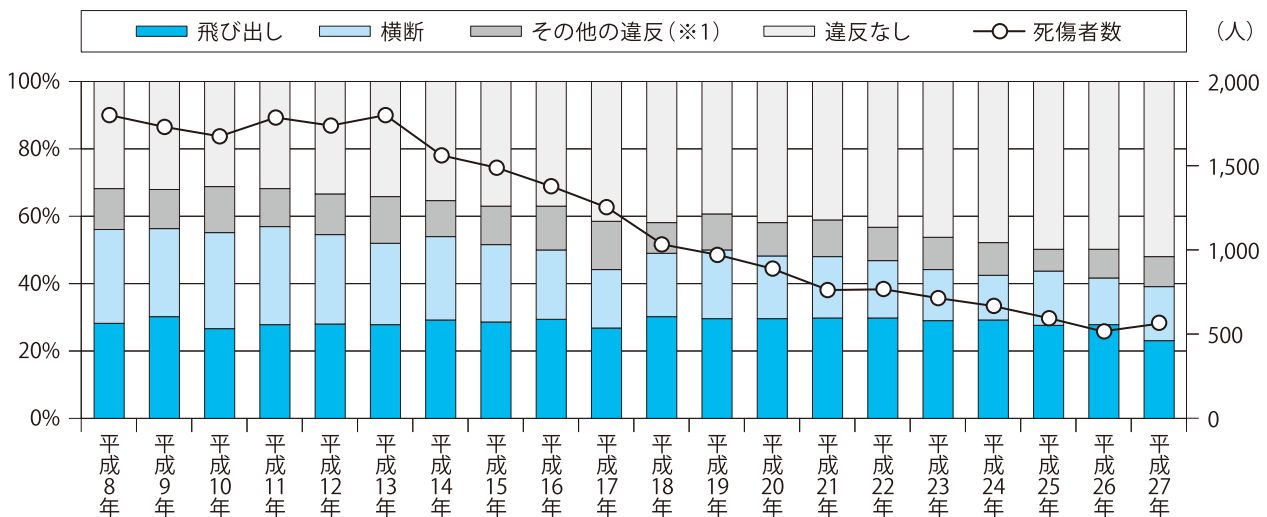


図3 小学一年生の歩行中の死傷事故発生時の通行目的の構成

次に歩行中の交通事故における歩行者側の法令違反の構成について見てみます。図4は小学一年生が登下校中に発生した歩行中の死傷事故の歩行者側の法令違反の構成をグラフにしたもので、図3と同様に死傷者数の推移と合わせて示しています。また図5に登下校中以外の歩行中の死傷事故についても同じようにグラフにしました。

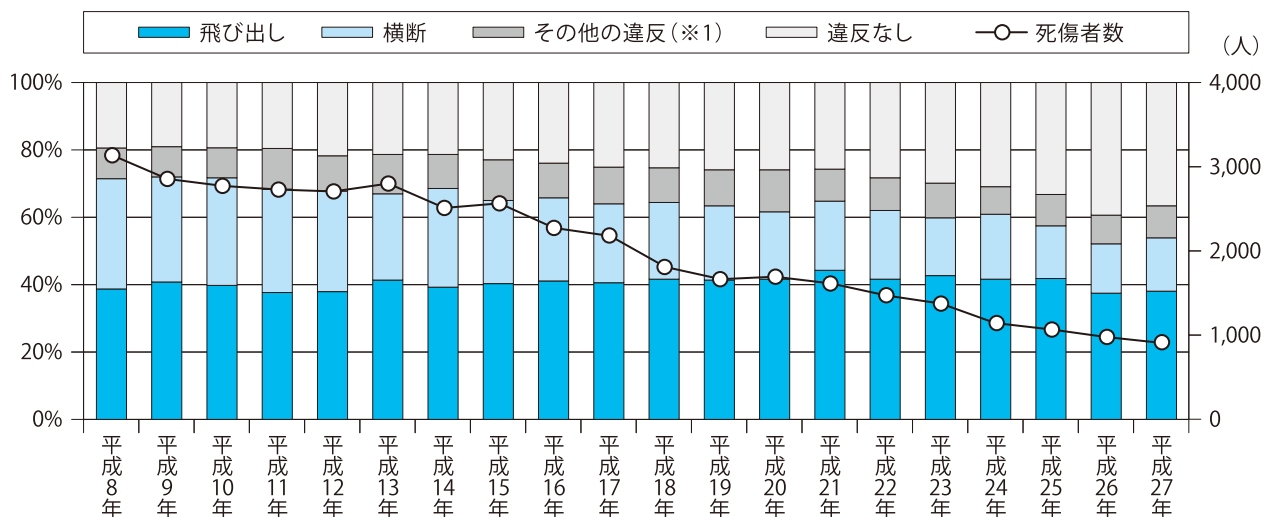
事故が発生した時が登下校中か登下校中以外かにかかわらず、小学一年生の法令違反の構成では、違反なしの割合が年々大きくなっています。その分、横断歩道外の横断や斜め横断などの横断に関する違反の割合が小さくなっていますが、飛び出し事故の割合にはあまり変化がみられませんでした。小学一年生に限らず、子どもの歩行中の交通事故では飛び出し事故の割合が高い傾向があるので、子どもの歩行中の交通事故を減らすためには飛び出し事故への対応が不可欠と考えられます。

また、登下校中と登下校中以外の事故を比較すると、登下校中に発生した事故の方が違反なしの割合が大きく、平成27年に発生した事故では小学一年生の登下校中の死傷事故の約半数は歩行者側に法令違反はありませんでした。その点では歩行者(小学一年生)側の対応だけでは登下校中の事故を無くすることはできませんが、自動車側の対応は改めて分析することとし、ここでは歩行者側の対応で何ができるのかを整理していきたいと思います。



(※1) その他の違反には、法令違反があったが違反内容の種別が不明な場合を含む

図4 小学一年生の登下校中の歩行中の死傷事故における法令違反の構成(第一・第二当事者)



(※1) その他の違反には、法令違反があったが違反内容の種別が不明な場合を含む

図5 小学一年生の登下校中以外の歩行中の死傷事故における法令違反の構成（第一・第二当事者）

③ 登下校中と登下校以外の歩行中の交通事故の発生場所の特徴・・・

小学一年生の登下校中の死傷事故は、どのような場所で発生しているのでしょうか。これ以降の分析では、平成27年に発生した事故を対象に、登下校中に発生した事故と登下校中以外に発生した事故を比較しながら、発生場所の特徴を見ていきたいと思います。

図6に小学一年生の歩行中の死傷事故が発生した場所の道路形状を交差点、交差点付近、単路（直線およびカーブの道路）及び、その他（踏切など）に分けて、その構成を円グラフで示しました。登下校中の事故は、登下校中以外の事故に対して交差点で発生する割合がやや高くなっています。また、登下校中の事故は、全年齢の歩行中の事故の道路形状の構成に近く、前述の法令違反の構成でも、登下校中の事故は登下校中以外の事故に対して違反なしの割合が大きかったことから、登下校中以外の時に比べて、登下校中は、比較的ルールを守って通行しているものと考えられます。

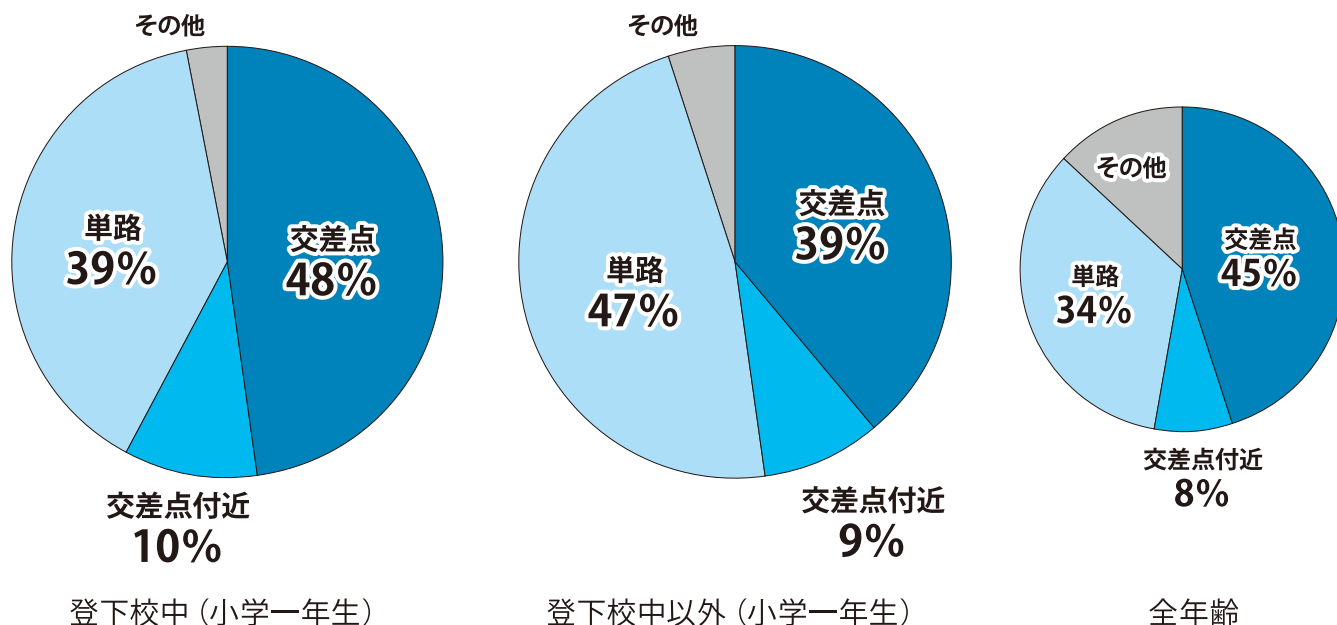


図6 歩行中の死傷事故が発生した道路形状の構成（平成27年）

さらに分析を進めたいと思います。図7は交差点及び交差点付近で発生した歩行中の死傷事故について、事故発生時の歩行者の行動の構成をグラフにしたものです。また、同様に、図8には単路での事故での歩行者の行動を示しました。

図7に示した交差点及び交差点付近で発生した歩行中の死傷事故は、いずれの場合でも8割以上が横断歩道又は横断歩道以外を横断中の事故で占められています。また、小学一年生が登下校中以外に発生した事故では、横断歩道以外を横断中の事故の割合がやや高くなっていますが、前述の道路形状の構成(図6)の傾向と同じく、小学一年生の登下校中の構成は全年齢とほとんど同じ構成率でした。

一方、図8に示した単路での歩行中の死傷事故では、小学一年生と全年齢の構成に違いが見られ、小学一年生の事故は単路で発生した事故においても横断中の事故の割合が50%を超えています。また、登下校中の事故は横断歩道を横断中に発生した事故の割合がやや高くなっていますが、これは登下校中は、登下校中以外の時と比べて、きちんと横断歩道を使って横断する機会が多いために、事故の発生場所の割合も横断歩道が多くなっていると考えられます。

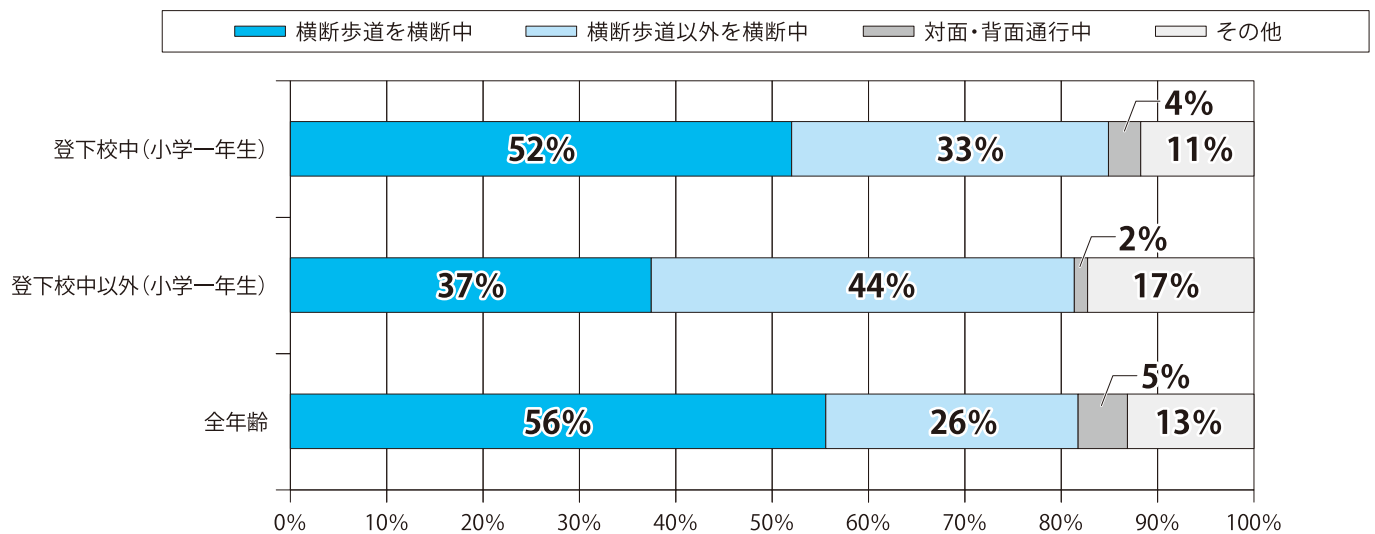


図7 交差点および交差点付近での歩行中の死傷事故発生時の歩行者の行動の構成(平成27年)

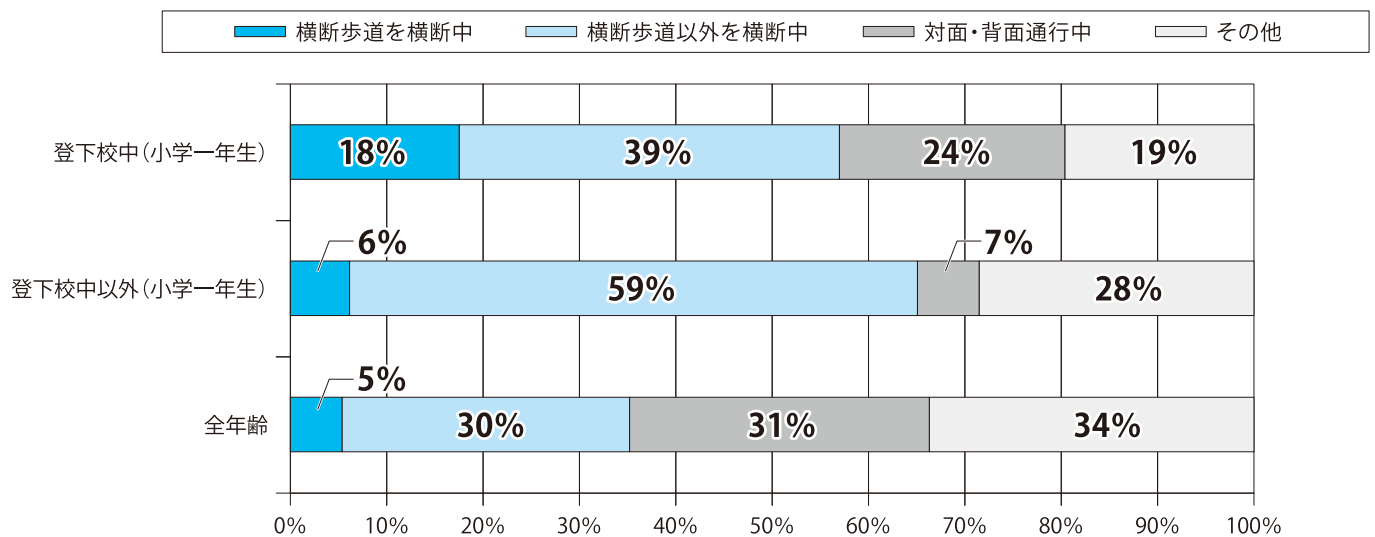


図8 単路での歩行中の死傷事故発生時の歩行者の行動の構成(平成27年)

④ 小学校入学前から小学二年生までの月別死傷者数の特徴 …

次に事故の発生時期について見ていきたいと思います。図9に平成25年に小学校に入学した児童を対象に、幼稚園・保育園の年長組から小学二年生まで(平成24年4月～平成27年3月)の歩行中の交通事故による死傷者数を月別に集計してグラフにしました。同様に図10には、図9の1年前に当たる平成24年に小学校に入学した児童についても、幼稚園・保育園の年長組から小学二年生まで(平成23年4月～平成26年3月)の月別の死傷者数を示しました。図9と図10はとてもよく似た分布となっていますので、ここで示した月別の死傷者数の変化は単年度の特異な傾向ではないようです。この2つのグラフを使って、月別の死傷者数の推移の特徴を見ていきたいと思います。

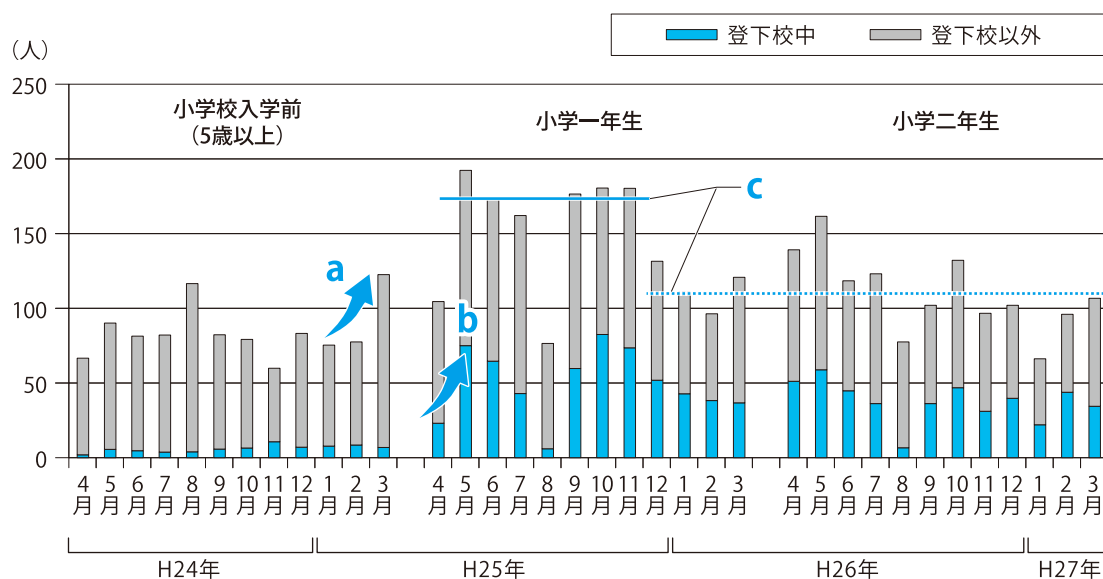


図9 小学校入学前～小学二年生 歩行中の死傷事故 月別死傷者数 (H24年4月～H27年3月)

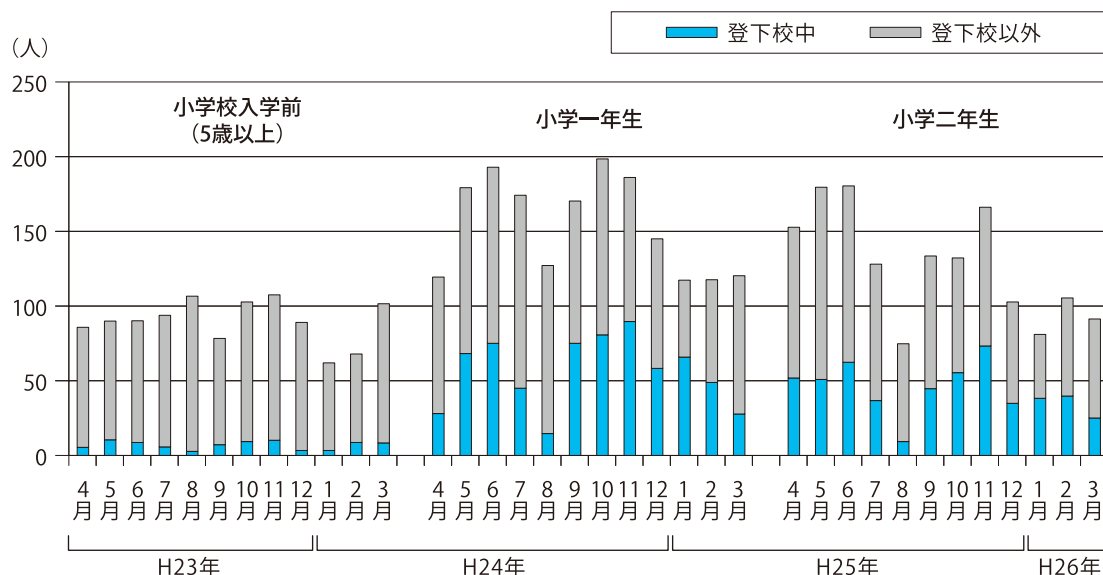


図10 小学校入学前～小学二年生の歩行中の死傷事故 月別死傷者数(H23年4月～H26年3月)

ここでは図9中にa, b, cで示した3つの特徴を見ていきます。

まず1つ目の特徴は、小学校入学前の死傷者数の変化についてです。小学校に入学する前は登下校中(通園中)の事故は多くありませんが、登下校中以外を含めた全体の死傷者数を見ると、小学校入学前の1月辺りから徐々に増加していることが分かります(図9中のa)。小学校に入学してからは、保護者が付き添うことなく一人で外出する機会が増えますが、入学の時期が近づくに連れて、徐々に子どもだけで外で行動する、又は保護者から離れて歩行する機会が増えることで、入学時期よりも少し前に死傷者数の増加が始まっているということかもしれません。

二つ目の特徴は、小学校に入学してすぐの変化についてです。小学校に入学してから登下校中の事故が多くなりますが、入学してすぐの4月よりもその翌月の5月の方が、登下校中の死傷者数が多いという点です(図9中のb)。図11と図12に平成24年と平成25年の小学一年生の4月8日から7月7日までの週間の死傷者数をグラフにしました。週間の死傷者数の推移でも入学してすぐに死傷者数が多くなるのではなく、6月上旬まで右上がりに死傷者数が増加していることが分かります。これは入学当初に行われる集団登下校等の登下校時の特別の活動が徐々に平常の状態に移行すること、また児童本人も、最初は緊張しながら登校していたのが、徐々に慣れてきて緊張が緩和されることによって、安全に行動することへの意識が薄れていることが影響していると考えられます。

図9及び図10の月別の死傷者数に戻って6月以降の変化をみると、7月から8月に掛けて登下校中の交通事故による死傷者数が大幅に減少していますが、これは夏休みの影響を受けているものと考えられます。そして最後の三つ目の特徴は、小学一年生と小学二年生の死傷者数の違いについてです。小学一年生の死傷者数の変化を大きく捉えると、夏休みの影響を除いた5月から11月までは比較的多く、12月以降は少なくなっています。その結果、小学一年生の12月以降の死傷者数は小学二年生の死傷者数のレベルとさほど変わらないようにみえます(図9中のc)。これは12月から3月は気温が低いことや日照時間が短いことなどの季節的な影響を受けていると考えられますが、季節的な影響を受けにくいと思われる登下校中の事故による死傷者の数も少なくなっていますので、個別には差があるとしても、全体としては、この頃によく小学二年生と同じような行動を取れるようになるということなのかもしれません。

以上の特徴から、小学校入学を控えた子どもへの安全指導は、遅くとも小学校に入学する前の年までに行っておくことが効果的で、小学校に入学してからは、登下校に慣れてきたからといって油断はせず、年が明けるまでは継続して注意を払っておく必要があります。

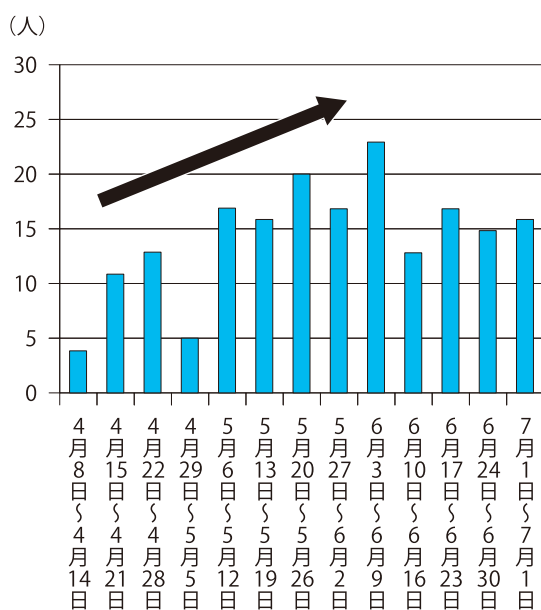


図11 小学一年生の登下校中の歩行中の死傷事故
週間死傷者数(平成24年)

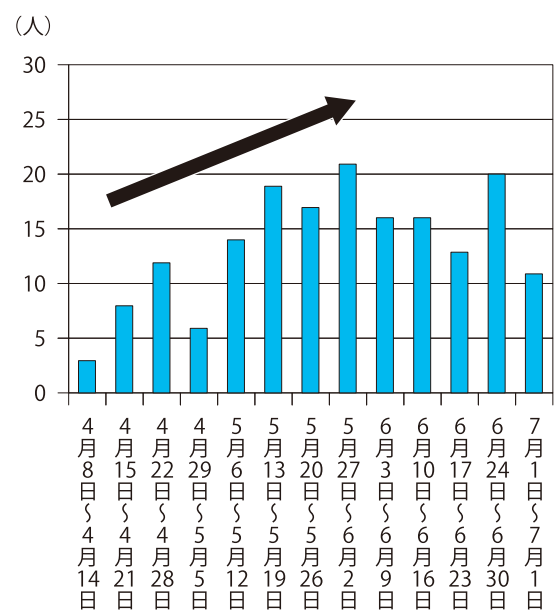


図12 小学一年生の登下校中の歩行中の死傷事故
週間死傷者数(平成25年)

5 まとめ

今回のイタルダイナフォメーションでは、小学一年生が登下校中に遭った死傷事故を中心に見てきました。事故の特徴をまとめると、

- 小学一年生の歩行中の死傷事故における法令違反の構成は、徐々に歩行者(小学一年生)側の違反なしの事故の割合が増加している。
- 横断に関する法令違反の割合は減少しているが、飛び出し事故の割合には変化がみられない。
- 小学一年生の登下校中の事故の法令違反及び発生場所別の構成は、登下校以外の事故とは異なり、全年齢の構成に近いことから、登下校中は比較的、交通ルールを守って通行していると推察できる。
- 月別の死傷者数の変化をみると、小学校に入学する前の1月以降から、徐々に増加している。
- 小学校に入学してから登下校中の事故が増加するが、死傷者数は4月よりも5月、6月の方が多い。
- 小学一年生の11月頃までは死傷者数が多く、12月以降は小学二年生との死傷者数の差が小さくなる。
- このような月別の死傷者数の変化を踏まえ、子どもへの安全指導は小学校入学前の12月までにいき、入学後も11月頃までは継続して子どもへ働きかける必要がある。

子どもの歩行中の交通事故による死傷者数は年々減少していますが、小学校入学とともに歩行中の交通事故による死傷者数が増加する傾向は続いています。そして、今回挙げた小学一年生の交通事故の特徴は、どの年の事故を分析してもほとんど同じ特徴を示すことができます。

当然ながら小学一年生は毎年全員が入れ替わります。そして、それと同時に毎年多くの小学一年生の保護者が誕生しているはずで、そのために小学一年生の歩行中の交通事故の状況を知らない保護者も大勢いらっしゃると思います。

小さな子どもがやっと思いやりがちな行動を直していくためには、ある程度の時間を使って繰り返し指導する必要があります。子どもに最も近い位置にいる保護者の役割は大きいと思います。新一年生が小学校に初めて登校する日から交通ルールを守って安全に登下校できるようにするためには、実際に通学路を一緒に歩いてみて具体的に指導することが効果的で、これも入学準備の一つと考えることができます。できるだけ多くの人にこの状況を知っていただいて、安全指導を開始する時期や指導内容の参考にしていただければと思います。

(山口 朗)

公益財団法人交通事故総合分析センターが「設立25周年記念懸賞論文」の募集をしています。 **ふるってご応募ください。**



テーマ 今後の道路交通安全対策はいかにあるべきか

～世界一安全な道路交通社会の実現に向けて～



応募資格 どなたでもご応募いただけます。(1人1編に限る)

応募要綱 詳細は、webサイトで確認してください。 Webサイト: <http://www.itarda.or.jp/>

締め切り 平成29年6月30日(金)(郵送受付のみ、当日消印有効)

問合せ先 交通事故総合分析センター 渉外事業課 TEL:03-5577-3973 FAX:03-5577-3980 Mail: koho@itarda.or.jp

賞・副賞
・最優秀賞 (1編) 副賞 20万円
・優秀賞 (2編) 副賞 10万円
・特別奨励賞 (数編) 副賞 5万円



但し、入選者が高校生以下の場合は、各賞共通で、賞状及び副賞(図書カード5万円相当)とさせていただきます。なお、優秀賞以上の作品には、読売新聞社から「読売新聞社賞」が贈呈されます。

イタルダイナフォメーションに関するお問い合わせ先 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 FAX 03-5577-3980

公益財団法人 交通事故総合分析センター

●ウェブサイト <http://www.itarda.or.jp/> ●Eメール koho@itarda.or.jp

●フェイスブック <https://www.facebook.com/itarda.or>

本部

〒101-0064 東京都千代田区猿樂町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