

令和 7 年 (2025 年)

第 28 回 交通事故・調査分析研究発表会

子どもの交通事故の分析
～歩行・自転車での幼児と保護者との関わり、小学生の下校場面に着目して～

田久保 宣晃
研究部次長 兼 研究第一課長

1. はじめに

1-1. 研究の背景

子どもが死傷する事故は近年減少傾向だが、歩行中や自転車乗用中の複数の子どもが死傷する交通事故は必ずと言っていいほどメディアに大きく取り上げられる。少子高齢化社会において子どもの交通安全は高齢者と同等に重要な課題であり、社会の将来を担う子どもの交通事故による被害を減らすためには対策の元となる交通事故分析が重要である。しかし実際には、入学シーズンの7歳前後の歩行中死傷者数のみ注目され、それ以上の詳細な分析はほとんど見られない。子どもの交通安全をより実践的で効果的にするため、最新データによる交通事故の特徴の分析・提示が求められている。

1-2. 研究の目的と方法

本研究では、子どもの死傷者数削減に資するため、子どもの交通事故による死傷の特徴を明らかにすることを目的とする。事故の特徴は多様であるが、ここでは交通参加形態（交通モード）の変化を念頭に、以下の諸点に着目して交通事故統計データ（マクロデータ）を集計・分析した結果を示す。

- ・保護者の行動との関わりに着目した6歳未満の歩行時
- ・同乗と一人乗りに着目した自転車乗用時
- ・下校場面等に着目した7歳前後の歩行時

さらに交通事故例調査データ（マイクロデータ）により子どもの死傷事故の特徴を明らかにする。

2. 子どもの交通事故による死者数・死傷者数の経年変化

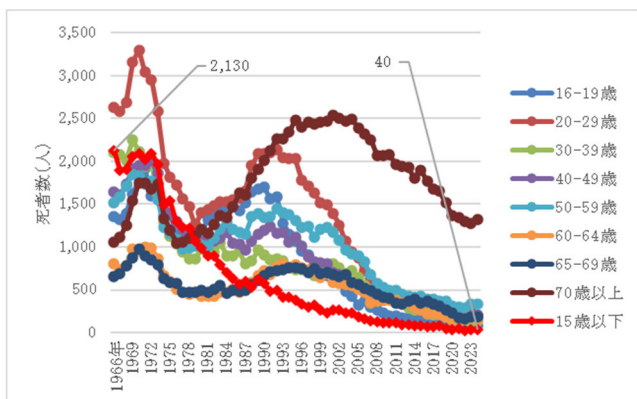


図 1. 年齢層別死者数の推移 (1966～2024年)

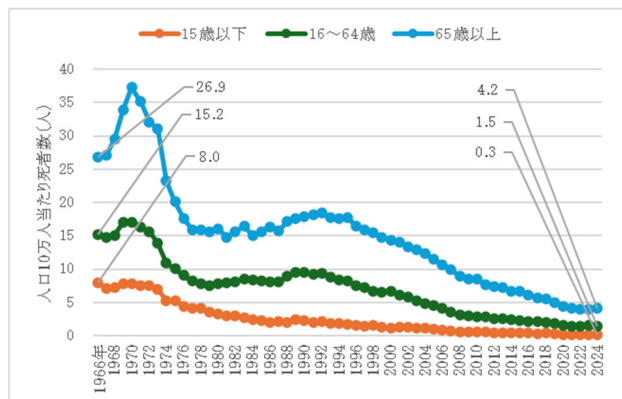


図 2. 年齢層別の人口 10 万人当たり死者数の推移 (1966～2024年) (人口は総務省統計局資料を引用)

昭和 40 年代から公表されている子どもの死者数 (15 歳以下合計値) は、1966 年の 2,130 人から 2024 年の 40 人に大幅に減少した (図 1)。同様に人口 10 万人当たり死者数は 8.0 人から 0.3 人と約 1/30 になり、高齢者での約 1/6 の変化 (26.9→4.2) と比べて減少程度は大きい (図 2)。12 歳以下の年齢別人口 10 万人当たり死傷者数も減少傾向だが、7 歳は 1993～2020 年で最多だったが、ここ数年は 8、12 歳が 7 歳より多い (図 3)。

このように、個別の特徴はあるものの、全体的には子どもの死者数、死傷者数の減少が確認される。

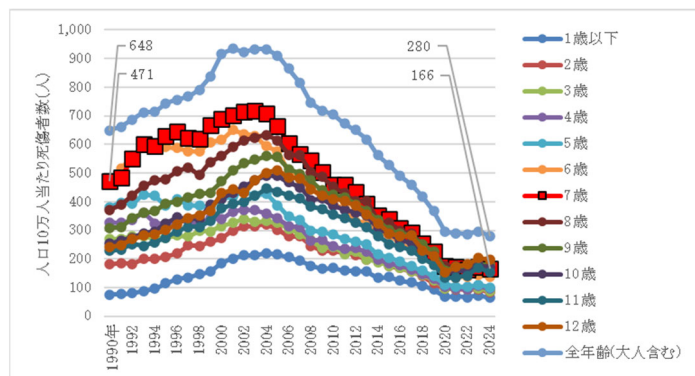


図 3. 子ども(12歳まで)の年齢別人口 10 万人当たり死傷者数の推移 (1990～2024年) (1歳以下は0歳と1歳の合計、以下同じ)

3. 分析の視点：子どもの成長と交通参加形態（交通モード）の遷移

本研究では子どもの年齢（成長）による交通参加形態（交通モード）の遷移に着目する(図4)。子どもは発達に併せて移動範囲が拡大し、交通モードが急激に変化する年代で、幼児期の交通安全には特に自発的な交通行動より保護者の行動が影響すると思われる。

図5にマクロデータにおいて交通モードに相当する事故時の状態別の子どもの死傷者と死亡重傷者の人数と構成率を示す。

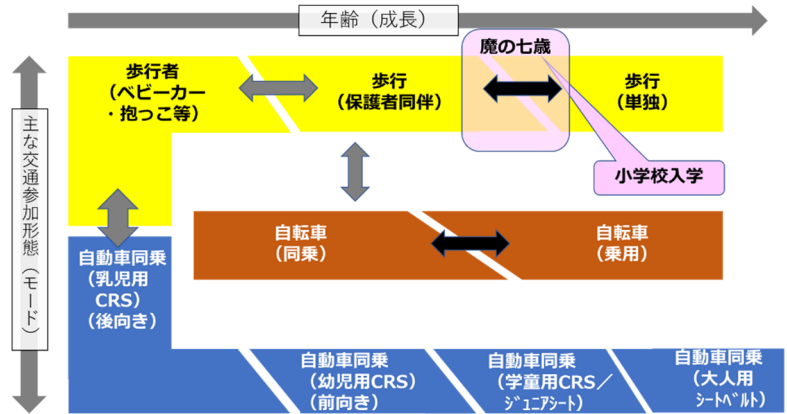
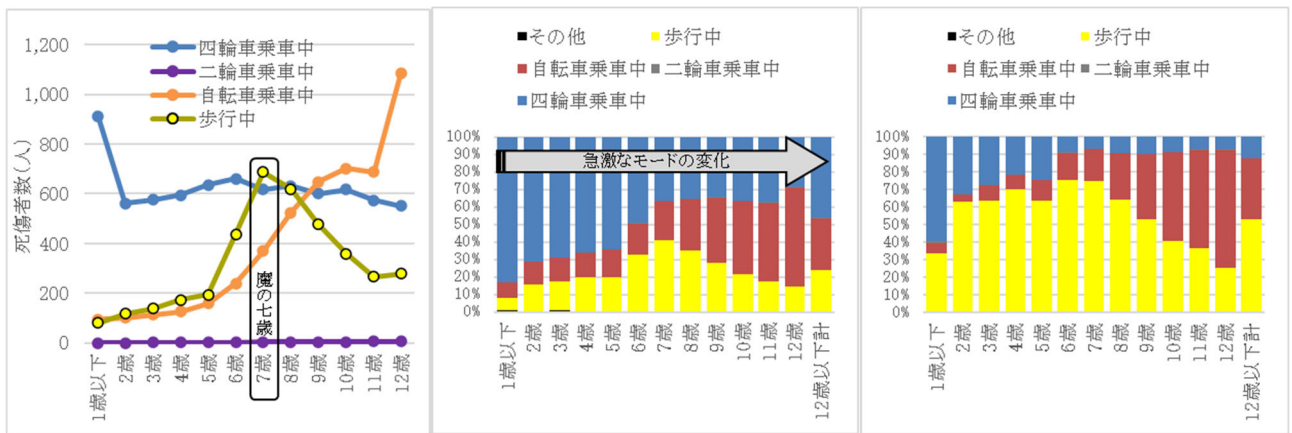


図4.分析の視点

成率を示す。(a)死傷者数では歩行中の7歳のピークが特徴で、これはメディアが「魔の7歳」と称して注目する点である。(b)死傷者構成率では成長による急激な交通モードの変化がよく表れており、四輪車乗車中は大多数を占める1歳以下から徐々に減少し、歩行中は7歳が最多で、自転車乗車中は年齢と共に増加する。(c)死亡重傷者では歩行中の割合が死傷者に比較して全体的に高い特徴がある。

このような子どもの成長に伴う交通モードの遷移を念頭に、分析結果の一部を以降に示す。



(a) 状態別死傷者数 (b) 状態別死傷者構成率 (c) 状態別死亡重傷者構成率
図5. 子ども（12歳以下）の年齢別、状態別の事故の傾向（2020～2024年平均(a)、合計(b,c)）

4. 交通事故統計データ（マクロデータ）の分析

4-1. 歩行中幼児の保護者との関わりと自転車の同乗・一人乗りの分析

幼児の自動車（含二輪車）との衝突による傾向を検討するため、図6に死傷した歩行中幼児の人的要因別構成率を示す。6歳未満の幼児にのみ「保護者等の不注意」の分類が追加されるが、その割合は1歳以下で約63%で、年齢と共に減少し5歳で約40%となる。

さらに子どもの死傷事故に影響した保護者の行動を把握するため、「保護者等の不注意」を保護者側の

「うっかり」「安全判断」「安全意识低い（一人で外出）」、また子ども側の「嫌がり」等の観点から再分類した結果を表1に、その再分類別・年齢別死傷者数を図7に示す。子どもを過度に信頼した可能性があるため「安全意识低い」と考えた「一人で外出」は

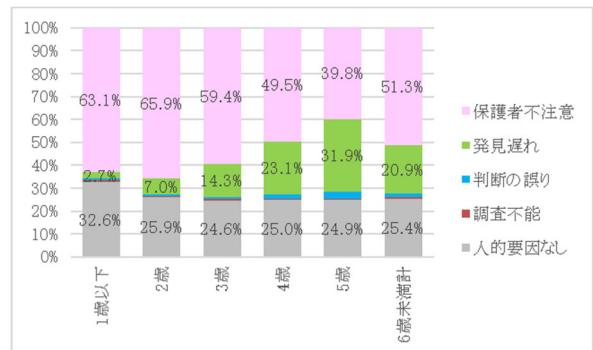


図6.6歳未満の子ども（幼児）の歩行中死傷者の年齢別・人的要因別構成率(歩行者対自動車等事故、1・2当合計、2010～2019年合計)

年齢と共に増加しており、成長で活発になりまた活動範囲が拡大することで増加した可能性がある。他方で、子どもの行動の「嫌がり」は早い年齢から減少、保護者の行動の「うっかり」は子どもの安全判断により抑制されるため若干高い年齢で減少、といったように、子どもが関与する死傷事故の要因は子どもの発達とそれに対応した子どもと保護者の行動を反映していると推定される。

表 1. 歩行中幼児の人的要因「保護者等の不注意」の分類

人的要因の 「保護者等の不注意」 の内訳	「保護者等の不注意」の再分類(本研究独自)				
	保護者の行動			子ども 嫌がり	知らない
	安全判断	うっかり	安全意識低い		
車道寄りに手つなぎ	■				
手つなぎ が ず	安全だと思った	■			
	手つなぎを嫌がる			■	
	突然手を振り切り			■	
	買物に気とられ		×		
	立ち話		×		
	所用のため		×		
	無意識に		×		
その他					
一人で外出させた			■		
外出したの知らない					■
不用意に呼んだ		×			
保護者の不注意その他					

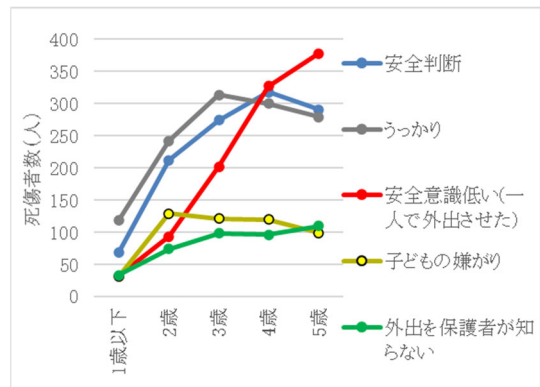


図 7. 「保護者等の不注意」の再分類要因別、年齢別の死傷者数 (歩行者対自動車等事故、1・2当合計、2010～2019 年合計)

次に自転車利用について分析する (図 8)。子どもの自転車乗車中死傷者は、低年齢では当然ながら同乗者としてだが、成長により自ら運転していた死傷者が増加する。「同乗や一人乗り等の合計数」に対する「同乗の死傷者数」の比を同乗者率とすると、率は年齢により減少し、5歳と6歳の間で50%を下回り一人乗りが過半数となる。体系的な自転車教育は小学校入学後に実施されると思われるが、本分析はより低年齢で自転車利用が進んで事故により死傷する状況を示している。最近では自転車一人乗りにつながるような玩具もよく見られ、幼児における自転車の一人乗りに関する課題と交通安全教育の検討が必要だと思われる。

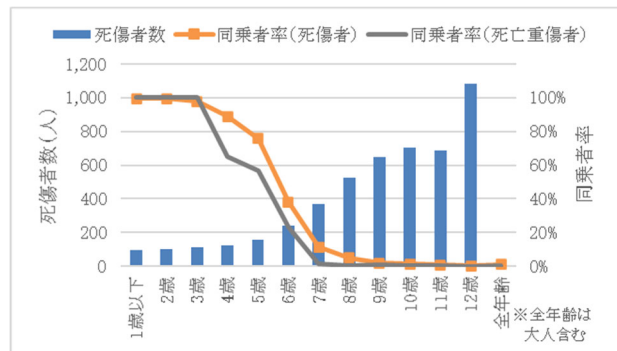


図 8. 年齢別の自転車乗車中死傷者数と同乗者率 (全当事者、2020～2024 年平均)

4-2. 小学校低学年の7歳前後を中心とした歩行中死傷者の事故の特徴

図 9、10 に示す事故発生時間帯と歩行者の通行目的の分析によると 6 歳未満と比べて 6 歳以上では朝の時間帯の登校、午後の時間帯の下校で歩行中死傷者がより多い傾向にある。保護者の同行、交差点見守りや集団登校など各種対策がみられる登校時の割合より下校時の割合が 2 倍近く高く、対策の必要性が特に示唆される。また、図 11 の曜日別時間帯別の分析では、平日の 14-15 時台と 16-17 時台において、7 歳・8 歳とその前後の 6 歳、9 歳との差が大きい特徴がある。6 歳から 7 歳へは入学という不可避の環境・行動の変化があるが、9 歳での減少は成長による削減余地が示唆され、平日午後の 7 歳・8 歳を 9 歳の安全レベルにすることができれば、事故による子どもの歩行中死傷者数の大幅な削減が期待できる。図 12 に年齢別人的要因を、図 13 に違反別の分析を示す。7 歳前後の主な事故要因が違反の 55%以上を占める「飛び出し」と示されている。表 2 の 6～8 歳の「飛び出し」事故時の道路形状別、車道幅員別の分析によると、「飛び出し」で死傷する率が合計より特に高い場所は、登校時は小規模の交差点や同付近、下校時は中規模の交差点や同付近及び広幅員単路、遊戯時は狭幅員の単路となる。通行目的や時間帯による歩行頻度の差や歩行行動の変化が影響した可能性がある。

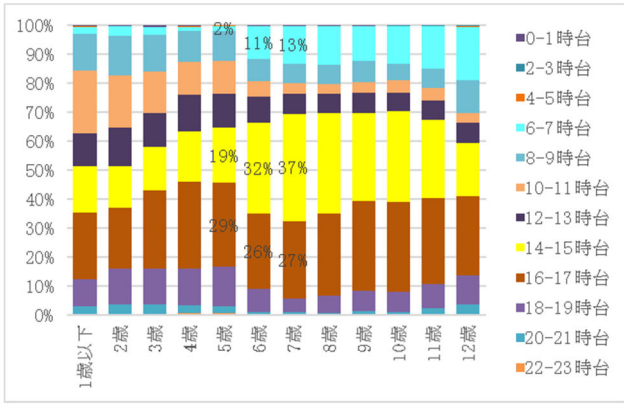


図 9. 歩行中死傷者の年齢別・事故発生時間帯別構成率(全当事者、2020-2024 年合計)

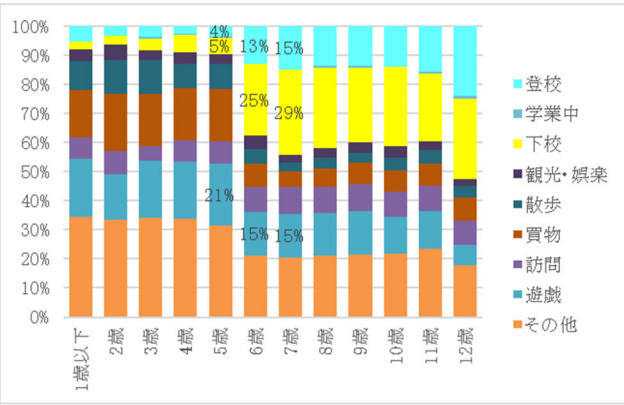


図 10. 歩行者対自動車等事故における歩行中死傷者の年齢別・通行目的別構成率(1・2当合計、2020-2024 年合計)

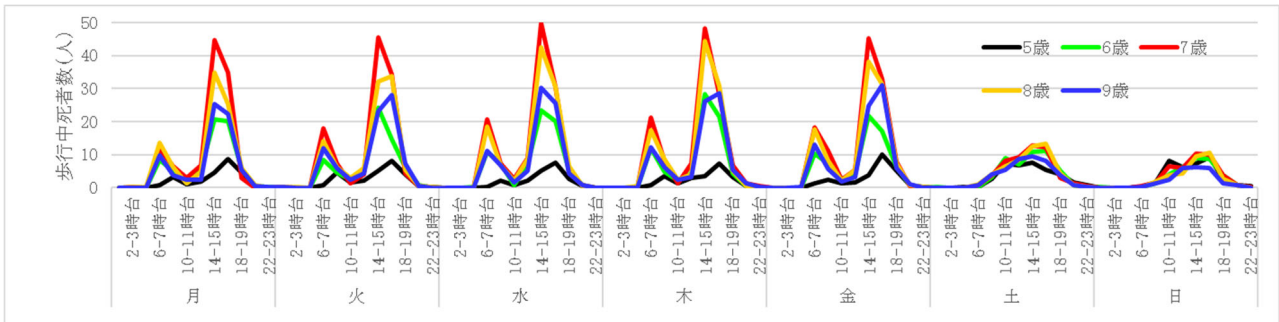


図 11. 曜日別・時間帯別(2時間刻み)の歩行中死傷者数(5~9歳、全当事者、2020-2024年平均)

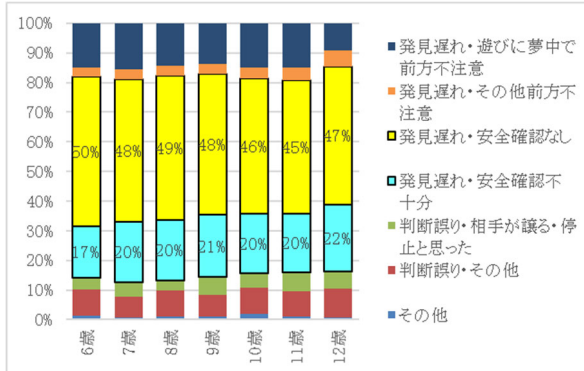


図 12. 歩行中死傷者の年齢別・人的要因別構成率(いずれも歩行者対自動車等事故、1・2当合計、

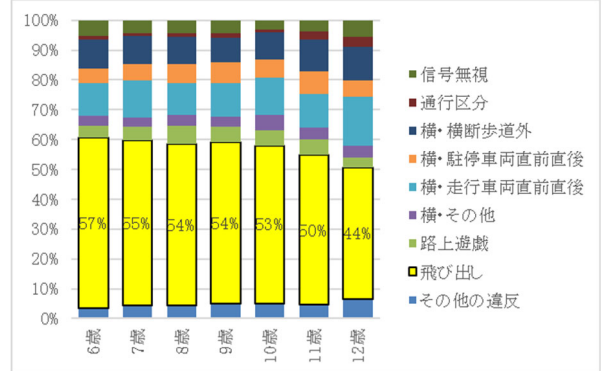


図 13. 歩行中死傷者の年齢別・違反別構成率(要因無しと違反なしを除く、2020-2024 年合計)

表 2. 歩行者対自動車等事故における子ども歩行者(6~8歳)の飛び出しの通行目的別人数と構成率

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	454	23.9%	43	21.3%	98	25.9%	101	20.2%
単路	3.5~5.4m	379	19.9%	37	18.3%	49	13.0%	141	28.2%
交差点	小×小	350	18.4%	50	24.8%	70	18.5%	100	20.0%
交差点	小×中	159	8.4%	16	7.9%	37	9.8%	28	5.6%
交差点	中×中	127	6.7%	12	5.9%	37	9.8%	24	4.8%
交差点付近	5.5~8.9m	93	4.9%	7	3.5%	25	6.6%	20	4.0%
単路	3.5m 未満	89	4.7%	12	5.9%	10	2.6%	29	5.8%
交差点	中×小	53	2.8%	6	3.0%	13	3.4%	14	2.8%
交差点付近	3.5~5.4m	51	2.7%	10	5.0%	12	3.2%	9	1.8%
単路	9.0m 以上	50	2.6%	4	2.0%	16	4.2%	12	2.4%
合計数		1,903	100%	202	100%	378	100%	500	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(2020-2024 年合計)
- ※集計条件
 - 道路幅員:3.5, 5.5, 9.0 を境に4区分
 - 交差点規模:5.5m, 13m を境に各当事者毎に大中小の3区分で計9区分、表記は歩行者側×四輪車側の順
 - 信号機:なしに限定
 - 歩行者年齢:6~8歳に限定
 - 歩行者の違反:飛び出しに限定
 - 自動車:二輪を含む
 - 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
- 表中の赤字は合計の構成率より特に高い、青字は特に低いと判断した通行目的別の構成率のカテゴリ
- ※該当件数が少ない場合は信頼性に注意

5. 子どもの歩行者が関与した事故例（マイクロデータ）の分析

5-1. 歩行中の子どもの飛び出しによる事故

単路で飛び出し横断した子どもと直進走行の軽乗用車との平日午後の衝突事故例で、子どもは道路反対側の友人の元に渡ろうとしたと推定され、複数車両が走行する反対車線の車群と車群の間の横断タイミングを計って手前側車線の状況を確認せずに飛び出したものである。軽乗用車は約 60km/h で走行中に子どもを認識していたが特段の危険は予想せず、直前で飛び出しを認知して制動したが衝突した。主要因は子どもの飛び出しで、横断可能な車間の判断に過度に集中して他の安全確認が欠けたものと考えられ、子どもでは注意配分が特に難しい。さらに、遠方車両の到着予測が子どもには難しく手前側車線の確認の必要性が認識されなかった、坂道のため低身長では手前車線の道路の一部が見え難い等の要因も推定される。子どもへの事故例を元にした指導、特に横断歩道がない道路における安全な横断方法の教育指導、運転者への子どもの特徴の広報啓発等が死傷事故対策の視点となる。

5-2. 信号交差点における右折車両と横断する子どもとの事故

交差点で信号待ち後に青信号で横断開始した子どもと、停止前に信号が青になり停止なく対向から右折してきた軽貨物車との休日午前の事故である。子どもの視野は成人に比べ狭いといわれ(東京都福祉局資料ほか)十分な安全確認行動がないと斜め横方向から停止なく右折接近する軽貨物車を認識し難い、低身長のため視野内でも障害物で軽貨物車が視認し難い、等が子ども側の要因として推定される。他方の運転者側では、対向車に気を取られて直前まで子どもに気付いておらず、集中してしまった対向車と方向が離れた子どもを同時に視認し難い、低身長で小柄な子どもは車外のフェンスや車両のピラーによって影になり視認し難い、先急ぎのための確認不十分、等が要因となった可能性がある。個別の箇所に応じた安全な横断方法の子どもへの適切な指導、事故例を元にした視野の狭さなど子どもの発達の特徴に基づく安全指導、運転者への子どもの特徴の広報啓発等が死傷事故対策の視点となる。

6. 子どもの交通安全の課題

分析結果から、以下の諸点が子どもの事故による死傷防止のため検討が必要な課題と考える。

入学前の幼児では、子どもの発達状況に対応した子どもと保護者の行動が事故発生傾向に影響すると考えられ、就学前の早い段階から保護者と子どもに対する安全教育、広報啓発が必要で、特に、多様な交通モードについて体系的な交通安全教育の検討が望ましい。**7歳前後の歩行者**では、登校と同様に午後の下校時以後にも特に着目する必要がある、下校時の交差点、遊戯時の単路などの状況に応じた事故防止対策の検討が重要な課題となる。また、**事故例分析**より、子どもは安全確認など、情報を収集し危険性を判断する能力が十分でないことを念頭に、特に横断歩道とともに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を提言したい。

子どもの交通安全教育は多面的な視点、特に保護者との関係(大谷, 2025)が重要だが、効果的な方法も提案(中野ら, 2025)されている。子どもの安全意識は成長後の自転車・自動車利用の安全意識と関連する可能性もある(中井, 2025)(谷口ら, 2025)ことから、子どもへの交通安全教育は特に重要である。今後も各種対策検討や研究に貢献するため、交通モードや保護者との関係などに着目して分析を継続したい。

<引用・参考文献>

- (1) 東京都福祉局、2025 年 8 月閲覧、東京都版チャイルドビジョン（幼児視界体験メガネ）、
https://www.fukushi.metro.tokyo.lg.jp/kodomo/shussan/nyuyoji/child_vision
 - (2) 大谷亮、2025 年、現象学的アプローチに基づく親子の手つなぎ不成立と不安全行動の理解、PP. 24-27
 - (3) 中野友香子ら、2025 年、親子の安全な歩行行動を促す小集団討議を活用した教育的介入の効果検証、PP. 62-65
 - (4) 中井宏、2025 年、歩行中と自転車運転中の交通行動は一貫するのか？、PP. 54-57
 - (5) 谷口嘉男ら、2025 年、自転車と自動車の運転行動に共通する心理要因に関する縦断的研究(3)、PP. 24-27
- (2)から(5)はいずれも第 90 回日本交通心理学会大会発表論文集(2025 年)