

第34回 事故事例に学ぶ

運転時、歩行中の小学生への注意点とは



公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis
業務部 渉外事業課 課長
中西 盟

はじめに

今年には新型コロナウイルスの流行により、休校していた小学生も、学校に通い始めています。新型コロナウイルスの感染防止はもちろんのこと、子供たちを交通事故からも守らなくてはなりません。

そうした中、歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、この小学1年生に当たる7歳児が最も多いという意外な事実があります(図1)。この傾向は1994年から2018年まで変化していません。昨今、交通事故死傷者数全体は減少傾向にありますが、小学1年生はもちろん、子供の交通事故を防ぐことは、国の交通安全基本計画においても重点的に対応すべき対象の一つでもあります。

今回は、歩行中の小学生(小学1年生から6年生)と車両との衝突による事故を防ぐために、運転者が心掛けておくべきことを書きたいと思います。

小学生の歩行中の交通事故の特徴

2018年に発生した、小学生が歩行中に第1当事者(以下1当)^{※1}または第2当

図1 年齢別 歩行中 死傷者数(H28年、H29年、H30年)

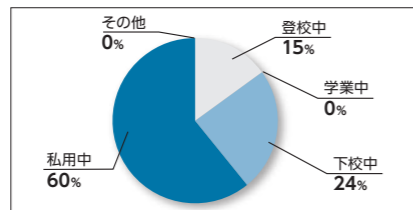
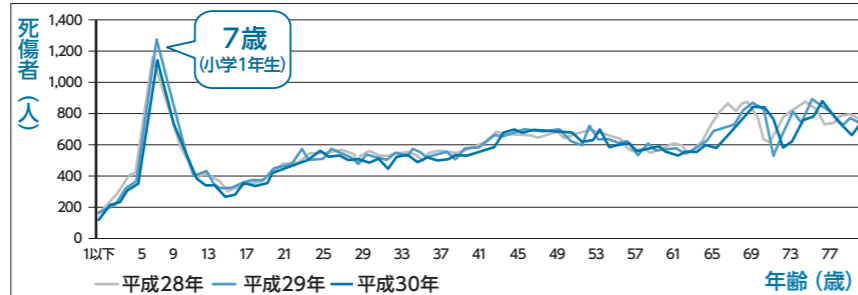


図2 通行目的別 歩行中 死傷者構成率(小学生/H30年)

事者(以下2当)となった死傷事故4,190件の内訳は、1当252件、2当3,938件で、1当比率は6%と低く、小学生側に重い過失がある事故は多くはありません。

次に同年、小学生が歩行中に死傷した4,355人を通行目的別にみると、「登校」中が15%、「下校」中が24%、「私用」中が60%となっています(図2)。意外にも私用中が多くなっていますが、私用の中には観光、飲食、送迎、遊戯など、登下校を除くほ

とんどが該当しますので、家族や友人などと学校への登下校以外の歩行中に事故に多く遭っていることが分かります。登下校に関して登校中が下校中より少ないのは、年長者と集団で歩いたり、保護者や大人の見守りがあったりすることと関係があると推測されます。

年齢別に事故件数(1当+2当)を見ると、高学年になるほど件数が減少していく傾向にあります(図3)。この歩行中の死傷事故の類型による構成率を、登下校と私用に分けて見たのが(図4)です。登下校では「横断歩道横断中」が多く、私用では「その他横断中」^{※2}が多くなっています。これは登下校の際は、比較的安全なルートとして横断歩道を横断するよう、指導することが多い一方、私用ではそのような決

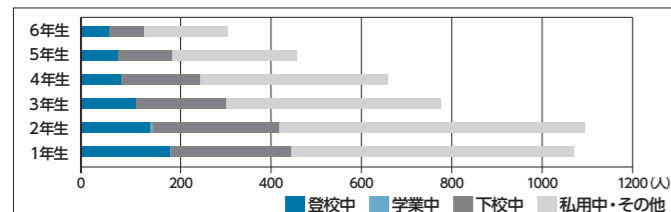


図3 年齢別 通行目的別 歩行中死傷者数(小学生/H30年)

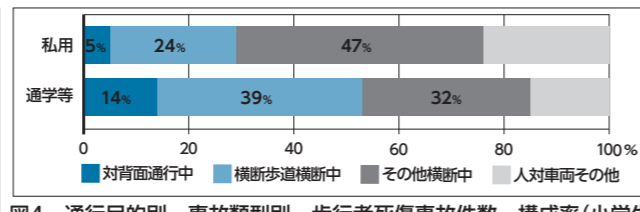


図4 通行目的別 事故類型別 歩行者死傷事故件数 構成率(小学生1当+2当/H30年)

※1 第1当事者とは、最初に事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、その交通事故における過失が重い者をいい、第2当事者とは同事故における過失が第1当事者に比べ軽い者をいう。
※2 その他横断中とは、横断歩道上や横断歩道付近を横断していたもの以外をいう。

図5 月別 歩行者死傷 事故件数推移(1当+2当/H26年~H30年)

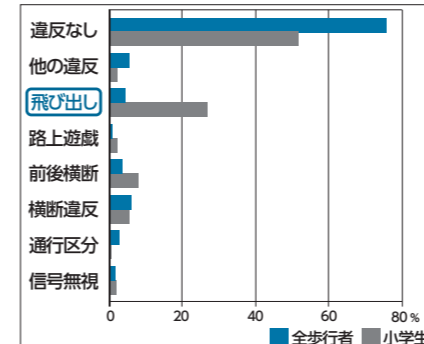
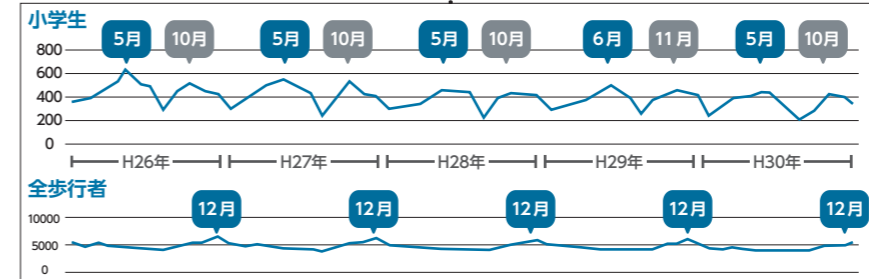


図6 歩行中 法令違反別 死傷者構成率(1当+2当/H30年)

められたルートがないことが影響していると考えられます。

事故発生月は長期休暇の影響もあり、小学生は春と秋に多くなりますが、全歩行者では日没時間が徐々に早くなる年末にかけて増える傾向にあります(図5)。

小学生歩行者の法令違反は、全歩行者と比較して「飛び出し」が多く(図6)、それも低学年に多いことが特徴です(図7)。この理由については、「幼児の歩行には、道路における保護責任が父母や大人にあるのに対し、小学生にはなく、一人歩きできること」、「低学年には心身の発達段階的に交通の危険を予測する能力が十分に身に付いていないこと」、「物の見方が自己中心的になりがちで、自らの視界にやってくる車が見えなければ安全と思ってしまうような認知があること」、「自分の興味のあるもの、忌避するものに対し、衝動的に走り出してしまうたり、逃げたりする傾向があること」、「発育上身長が低く、障害

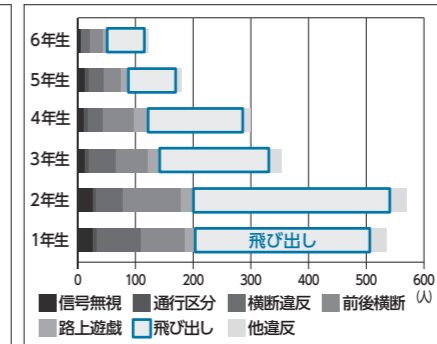


図7 年齢別 歩行中法令違反別 死傷者数(小学生1当+2当/H30年)

物や道路に駐車中の車両の陰に入り易いこと」が指摘されています。^{※3}

小学生の歩行中の事故の特徴やその原因をまとめると、以下の通りです。

- (ア)低学年に多く高学年になるにつれて少なくなる。小学1年生(7歳児)が最も多い。
- (イ)通行目的では「私用」中が最も多く、次いで「下校」中、「登校」中となっている。
- (ウ)事故類型では、小学生の「道路横断中」の事故は多く、詳しくは私用で「その他道路横断中」、登下校中で「横断歩道横断中」が多い。
- (エ)発生時期は春と秋にピークがある。
- (オ)法令違反では「飛び出し」が、全年齢に比べて際立って多く、低学年ほどその傾向が強い。
- (カ)低学年の小学生は身長が低く、運転者から発見しにくい。
- (キ)飛び出しの理由には、児童特有の自己中心性、衝動性や危険予測能力の未熟さが関係していると言われている。

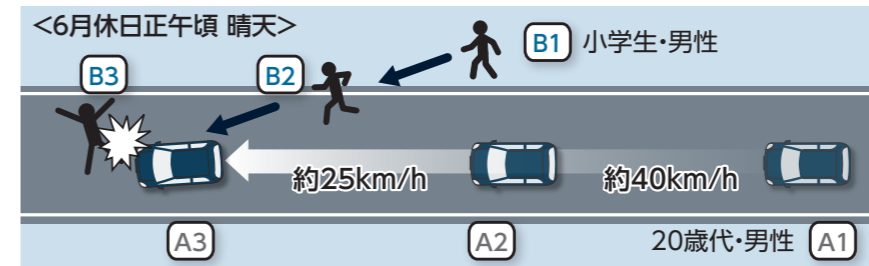


図8 交通事故事例(イタルダ事故事例集No.55)

※3 「子どもの飛び出し事故の事例分析」2011年、第14回 交通事故・調査分析研究発表会 松浦常夫
※4 生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策が必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制すること。