

## 高校生における交通安全教育の実態と交通ルールの認識 —大都市と地方都市の比較を通して—

福井工業大学大学院 学生員 ○吉村 朋矩  
福井工業大学 正会員 和田 章仁

### 1. はじめに

近年、環境負荷が小さく、近場の移動手段として便利な自転車が目立っている。このことから、自転車利用者も急増している。一方で、全交通事故の割合から見ると、自転車による交通事故が増加傾向にある。また2008年6月に改正道路交通法が施行されたことから、高校におけるこれまでの交通安全教育の方法を見直し、正しい交通ルール・マナー及び自転車の乗車方法を確認する必要がある。そこから交通事故防止につなげたい。

本研究では、大都市である京都府と地方都市である福井県の高校生を対象にアンケート調査を実施した。これにより、交通安全教育受講の有無、交通ルールの認識や意識、事故経験などを把握するとともに、それらを大都市と地方都市で比較する。さらに学年による自転車による事故経験や交通ルールの認識の違いを分析する。これらは、今後の自転車利用に対する安全教育の在り方についての検討につながると考える。

### 2. 調査概要

調査は、平成21年3月初旬に福井県内のF高等学校の1、2年生の全生徒を対象に行った。さらに、平成21年10月末に京都府内のK高等学校の各学年およそ100名の生徒を対象に実施した。調査方法は、両調査ともホームルームなどの時間を利用し、アンケート調査票を配布し、その場で回収した。アンケートの内容は、個人属性、事故・接触経験、交通ルールについてなどである。アンケート調査票の配布回収数及び有効回収数は以下に示す通りである。

#### (1) F高等学校調査

757票(1年生:388票、2年生:366票)を1年生および2年生に配布回収し、有効回収数は754票(有効回収率:99.6%)であった。

なお、調査時期が3年生の卒業式の時期と重なり、3年生への調査が実施できなかった。

#### (2) K高等学校調査

320票(1年生:115票、2年生:118票、3年生:87票)を1年生から3年生までに配布回収し、有効回収数は319票(有効回収率:99.6%)であった。

### 3. 調査結果

#### (1) 回答者の年齢別構成

性別及び学年別に示したのが、表-1である。全体的に、両校とも男性の割合が高いことが分かる。各学年をみてもF高校は、男性の割合が女性の2倍程度高くなっており、K高校は男性の割合は女性より比較的高いことが分かる。回答者の人数は、サンプル抽出方法の違いから差が出た。

#### (2) 自転車利用について

表-2は、各学年における自転車利用率を示したものである。両校の9割程度の生徒が通学あるいは遊ぶときに利用するなどの日常生活に自

表-1 回答者の性別・学年

	F高校		K高校	
	男性	女性	男性	女性
1年生	253 (65.4%)	134 (34.6%)	67 (58.3%)	48 (41.7%)
2年生	255 (69.7%)	111 (30.3%)	71 (60.2%)	47 (39.8%)
3年生	—	—	46 (54.8%)	38 (45.2%)
全体	508	245	184	133
合計	753		317	

(注) 不明を除いて集計

表-2 各学年からみた自転車利用率

	F高校	K高校
1年生	352/388 (90.7%)	112/115 (97.4%)
2年生	324/366 (88.5%)	110/118 (93.2%)
3年生	—	84/86 (97.7%)
合計	676/754 (89.7%)	306/319 (95.9%)

(注) 自転車利用者数/各学年の回答者数

キーワード 自転車, 安全教育, 交通ルール, 高校生, 大都市・地方都市

連絡 〒910-8505 福井市学園3丁目6-1 福井工業大学土木環境工学科和田研究室内 TEL:(代)0776-29-2620 (内2842)

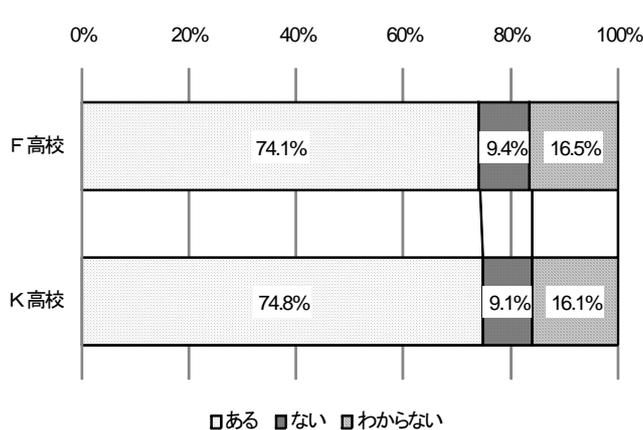


図-1 交通安全教育受講の有無

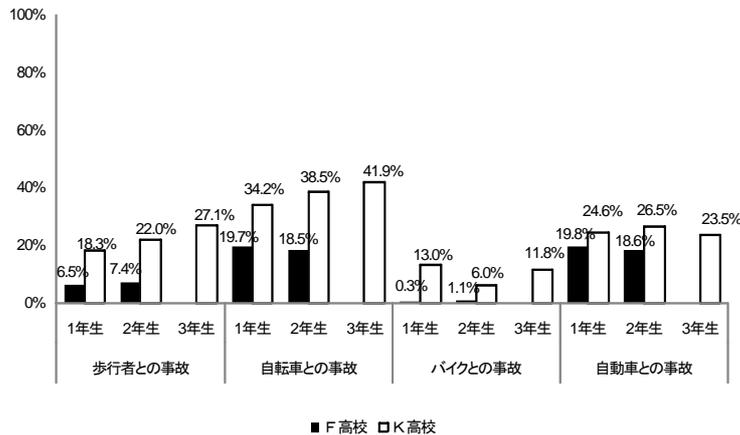


図-2 自転車乗車中における接触・事故経験率

表-3 各学年における交通ルールの認識

	歩道はどこでも自転車通行可能か			車道は自転車通行可能か			自転車での歩道通行について			夜間でのライト点灯について			自転車での横断歩道通行について			一時停止について		
	1年生	2年生	3年生	1年生	2年生	3年生	1年生	2年生	3年生	1年生	2年生	3年生	1年生	2年生	3年生	1年生	2年生	3年生
F高校	64.2%	67.1%	—	54.8%	59.5%	—	56.6%	55.9%	—	91.8%	93.7%	—	40.7%	38.1%	—	71.4%	72.3%	—
K高校	71.3%	73.7%	80.2%	75.7%	78.8%	83.7%	68.7%	66.7%	70.6%	97.4%	90.7%	92.9%	16.5%	16.2%	25.9%	61.7%	55.6%	63.5%

転車を利用している。F高校の各学年の自転車利用率はK高校より比較的低い割合を示す結果となった。これは、地方都市より大都市の方が自転車で移動できる距離内で日常生活を送ることが出来ると考えられる。

(3) 交通安全教育の受講について

交通安全教育を受講した有無を示したものが、図-1である。両校とも全体的に同じような割合の示し方をしており、「受講したことがある」は半数以上示している。一方で「受講したことがない」、「わからない」が2割以上示している。両校では交通安全教育を定期的に行っているのにも関わらずこのような結果を示した。これは学校の実施方法に問題があるのか生徒の受講態度に問題があるのか探っていく必要があると考えられる。

(4) 自転車乗車中の接触・事故経験について

学年別に接触・事故経験率を示したものが図-2である。これは、それぞれの事故経験者数を各学年の回答者数で除して求めたものである。全ての項目においてF高校の生徒よりK高校の生徒の割合が高いことが分かる。またK高校の生徒は「歩行者との事故」および「自転車同士の事故」が学年を重ねるごとに増加傾向にある。F高校の生徒は、全体的に接触・事故経験の割合が低い。一方、「自転車同士の事故」および「自動車との事故」の割合は各学年でほぼ同率を示

しており、他の項目より高い割合を示している。

(5) 交通ルールの認識について

学年別に交通ルールの認識を示したものが、表-3である。各学年ともF高校の生徒に比べK高校の生徒が全体的に高い正答率を示した。「夜間でのライト点灯」は、両校とも共通認識を示した。「自転車は基本的に車道を通行しなければならない」、「一時停止標識による一時停止」の項目の正答率は、どちらも半数以上示しているが認識されていない傾向にある。特にF高校の生徒は、自転車が軽車両であるという認識が低い傾向にあると考えられる。また「自転車に乗車したまま横断歩道を通行できるか」という項目は両校とも低い割合を示した。

4. まとめ

本研究では、大都市および地方都市における高校生に自転車利用に関するアンケート調査を行った結果、交通安全教育を受講した生徒の割合は両校とも変わらないにも関わらず、自転車乗車中での接触・事故経験の割合や交通ルールの認識において差が出た。前者の理由としては、大都市と地方都市の自動車の交通量や道路整備状況などの違いから差が出たと考える。また後者の理由としては、F高校とK高校での交通安全教育の受講内容の違いから差が出たと考える。今後はこれらをより分析するとともに、自転車行動を把握するため実地調査を行い、自転車利用における安全教育の実施基準などを提案したい。