

周南市 3 地区における児童・生徒への交通安全教育を通じた 通学路の危険意識、行動意向の変化について

徳山工業高等専門学校 正会員 ○目山 直樹

1. はじめに

(1) 通学路安全対策アドバイザーとしての活動

2012年に、京都府亀岡市で軽乗用車を運転する少年ら5人が通学路を逆走し、通学中の児童の列を次々はね、小学生など3人が死亡する大事故に繋がり、それを受け通学路の安全対策が社会問題視されるようになった¹⁾。この後、これを受けた通学路の緊急点検が行われ、教育現場と道路管理者・交通管理者が連携・協力して通学路の安全対策に取り組む契機となった。

山口県でも、2013年度から通学路安全対策アドバイザーが制度化された。本稿では、著者が2013年度以来、アドバイザーとして活動した事例より、周南市内3地区の小学校児童を対象にする交通安全講話とその前後の受講者アンケート等から得られた知見を整理する。

(2) 本研究の着眼点と位置づけ

著者の一連の研究^{2),3)}の着眼点は、2011年度に周南市立勝間小学校（以下、勝間小）の通学路で起きた国道2号接触事故から、児童・生徒らが交通ルールを十分認識していないと考え、双方に交通安全教育を実施し、よりリスクの低い交通行動に変容を促すことを考えた。

このような行動変容を促す手法は、モビリティマネジメント⁴⁾にあり、今回は交通安全講話を通じて交通ルールを意識させる形で、アドヴァイス法⁵⁾を準用している。学校MMでは、環境教育に主眼を置いている場合が多く、交通安全への展開は稀である。

既往研究に、交通ハザードマップやヒヤリハットマップを用いた交通安全教育の研究例があり、金井らは交通ハザードマップを用いて高校生の自転車通学者の意識構造の分析を試みており、TFP(MMの一手法)への展開が効果的であるとしている⁶⁾。松村らは、ヒヤリ地図を用いてリスク態度・交通行動の変容効果の実証を試みており、自転車利用者の交通行動を安全行動に変容させる可能性を示唆している⁷⁾。田中らは中心市街地での歩道上の自転車通行位置について

研究し、中央ラインの付加等による歩行者との分離の可能性を示した⁸⁾。

平成26年度から指導した卒業研究の中で、原田幸蔵は通学時の歩行者と通学自転車の双方にアプローチし、両者の意識の違い、共有すべきルールを明らかにし⁹⁾、原田真緒は、学年進行とともに交通安全講話で認識した交通安全ルールを意識し続けることや、地区間で危険意識に差異があることを明らかにしている¹⁰⁾。

本研究は、2013年度から2015年度までの活動成果を総括し、周南市勝間、菊川、戸田の3地区、3小学校・3中学校で実施してきた交通安全講話とその効果について概説するものである。

2. 研究の目的と方法

(1) 研究の目的

交通安全教育により児童・生徒に通学時の交通規則の遵守と正しいマナーを身につけ、行動を変容させることが目的であり、アンケートから意識や行動変化を把握し、観測調査により適切な通行位置への変化を観測することで、交通安全教育の効果を考察する。

(2) 研究の方法

周南市教育委員会の資料等に基づき、通学路上に危険事象がある地区を設定した。小・中学校双方に交通安全教育を行い、共通の通学路での通行空間の改善に着目した交通安全教育について検討する。

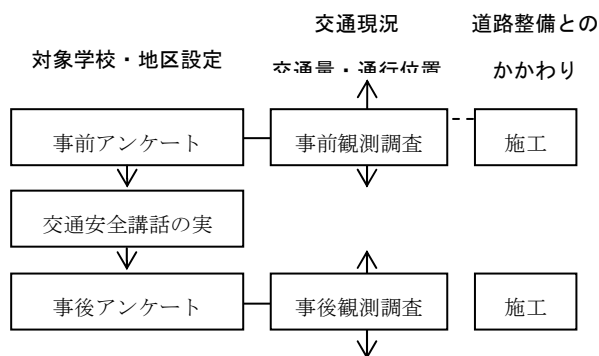


図-1 調査の組み立て

キーワード 交通安全教育、交通安全、通学路、危険意識、交通行動、アンケート調査

連絡先 〒745-8585 山口県周南市学園台 徳山工業高等専門学校土木建築工学科 TEL0834-29-6334

3. 交通安全講話と児童・生徒の変化

(1) 学年進行による差異

学年ごとに危険意識を比較したところ、3つの小学校では、上級生ほど意識が高い傾向にあった。中学生では小学生ほどの大きな差はなかった。この理由として小学生は集団登校で上級生が下級生を連れてくることから責任感があり、それにより危険意識が上がるが、逆に中学生はそのようなことがないため意識に大きな差はないものと考えられる。

(2) 学年進行による危険認識の変化

交通安全講話を行うことで向上した危険意識は学年が進行しても維持出来ていることが分かった。しかし、勝間小と、熊毛中の勝間小出身者の比較では、6年時の事後で上がった危険意識が中学生になって、大きく下がる傾向がみられた。これは通学手段の変化（徒歩から自転車へ）や経路の変更により、意識がリセットされることが原因の一つと考える。このことをふまえ、引き続き小学校・中学校で連携して交通安全講話を行い、両者の意識の変化、意識の差異を探る必要がある。

(3) 行動意向の変化

a) 交通安全7則^{11), 12)}の遵守

どの学校においても事後では7則の意識は上がっている。また、勝間地区での学年進行による変化を見ても意識は徐々にではあるが上がっていることも分かった。このことから受講の回数が増えることにより意識・遵守の割合が増えることが分かる。

b) 自転車安全利用5則¹³⁾の遵守

どの学校においても5則の意識は上がり、特に菊川中は意識が高いことがわかるが、実際に行動に反映していないため、行動も変えるための教育を行うことが必要である。

(4) 通行位置の変化

勝間小の児童では、講話後では路側帯の外側（車道）を通行する児童の割合が減少した。また、A地点の歩道では、詳細な数値としては観測不可能だったが、目視においては生徒たちの通行位置が安全な方に変化していたため、効果は確認できた。

謝辞：本研究を進めるにあたり、勝間・菊川・戸田地区の小学校・中学校ならびに児童・生徒、保護者、地

域住民の方々の協力を得た。記して謝意を表す次第である。また、山口県通学路安全対策アドバイザーとして各校に講師として派遣いただいた山口県教育庁学校安全・体育課、周南市教育委員会学校教育課には、この研究の契機をいただいた。山口県道路建設課、周南市道路課をはじめとする関係機関には様々な協力を得た。本研究は、山口県建設技術センターの助成による官学共同研究「自転車歩行者道内における自転車通行位置の明示方法に関する研究」の成果の一部である。関係各位に対し謝意を表したい。

参考文献

- 1) 朝日新聞：無免許運転の少年、懲役5-8年判決 亀岡1人死傷 社説、2016年3月3日最終確認
- 2) 目山直樹、小田村清、原田剛、原田幸蔵、福田桂大、後藤晃徳：「周南市勝間小学校での通学路安全対策の取り組み」、土木学会 第6回土木と学校教育フォーラム（ポスター発表）、2014.
- 3) 目山直樹、原田幸蔵、福田桂大：「小学生・中学生双方への交通安全教育を通じた通学路に対する危険意識の変化」、第31回日本道路会議、2015. 10月
- 4) 国土交通省：モビリティマネジメント パンフレット p.1, 2007.3
- 5) 国土交通省：モビリティマネジメント パンフレット p.3, 2007.3
- 6) 金井信昌、片田敏孝、大橋啓造：土木計画学研究・論文集：高校生を対象とした交通ハザードマップを用いた交通安全教育の効果と課題 pp.1001-1010, 2005
- 7) 松村暢彦、伊藤大介、新田保次：土木計画学研究・講演集：「自転車ヒヤリ地図」による態度・交通行動変容効果の実証的研究 pp.205-208, 2004
- 8) 田中俊輔、小柳純也、木戸伴雄、高田邦道：土木学会 土木計画学講演集：自転車歩行者道の形態の違いが自転車の走行挙動に及ぼす影響 2002
- 9) 原田幸蔵：小学生・中学生双方への交通安全教育による通学路の危険意識の変化に関する研究 2015年度徳山高専土木建築工学科卒業論文
- 10) 原田真緒：児童・生徒への交通安全教育を通じた通学時の危険意識、行動意向と通行位置の変化について、2016年度徳山高専土木建築工学科卒業論文
- 11) 岐阜県警察本部：日本の交通ルール（歩行者・自転車版）～交通事故にあわないために～、2016年1月20日最終確認
- 12) 鹿児島県警察：平成19年道路交通法一部改正による交通ルールの改正：
<https://www.pref.kagoshima.jp/ja23/police/hourei/koutsu/doukouhou/jitensya.html>, 2016年1月20日最終確認
- 13) 警視庁：自転車安全利用五則：
http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/five_rule.htm, 2016年1月20日最終確認