

小学校校門前に位置する横断歩道の実態調査及びドライバーへの意識啓発プログラムの開発

国土館大学 ○正会員 寺内 義典
 国土館大学 正会員 橘 たか
 世田谷区 非会員 福島 恵一
 国土館大学 非会員 山下浩一朗

1. 研究の背景と目的

道路交通法第三十八条では、横断しようとしている、または横断中の歩行者や自転車がいた場合、車は必ず一時停止しなければならないと定められている。しかし、2020年の日本自動車連盟の調査によると、歩行者が渡ろうとしている場面で一時停止した車は21.3%と2018年の8.6%に比べて倍以上に増えているものの、依然として8割近くが止まらないという非常に低い状況にある。

そこで本研究は、特に高い安全性が求められる小学校付近に設置されている無信号の横断歩道を対象とした調査により、ドライバーへの啓発プログラムを開発する。まず、登下校時の児童の横断歩道での行動とドライバーの運転挙動の実態を調査し、横断の安全がどのように保たれているかを明らかにする。その後、調査結果に基づきプログラムを開発する。

2. 対象横断歩道の概要

対象の横断歩道は、世田谷区玉川の住宅系市街地にある二子玉川小学校の西門正面にある。横断歩道は、生活道路である二子玉川商店街通りに位置し、7時30分～8時30分、16時30分～18時は車両通行止め（自転車は除く）となっているため、登校時間に車両は自転車と関係車両のみの通行となる。

小学校を中心とする地域は、非常に交通量の多い国道246号や都道（環八通り）などの幹線道路に囲まれ、小学校の南側は鉄道の乗換駅と大規模商業施設を有する中心市街地があり、児童の通学時は自転車交通が集中する。

3. 実態調査

(1) 調査概要

横断歩道における児童の横断歩道での行動を調べるため、まず横断歩道の現状について小学校教職員へのヒアリングを行ったところ、登下校時の教職員

キーワード 横断歩道, 交通安全, 生活道路

連絡先 〒154-8515 東京都世田谷区世田谷 4-28-1 Mail : terauchi@kokushikan.ac.jp

やPTA, 地域住民等による見守り活動に慣れた結果、児童に「横断歩道はいつでも安全に渡れる」という意識ができてしまい、他の無信号の横断歩道で誘導が無いにも関わらず、安全確認が疎かになってしまふことが危惧されていた。そこで、高所等に設置したビデオカメラから対象の横断歩道を撮影し、登校する児童の安全確認動作の実施率を調査した。

一方、ドライバーの運転挙動は、調査員が西門正面の横断歩道の前に立つことで歩行者が横断しようとしている状況をつくり、ドライバーの運転挙動を現地での目視及びビデオ観測により調査した。

(2) 児童の安全確認動作の実施率

対象の横断歩道における児童の安全確認の実施率を図1に示す。

2020年10月27日、登校時間の40分間に西門正面の横断歩道を横断した320人の児童のうち、止まって左右を安全確認した児童は、およそ3割であった。児童の多くは、横断歩道上での歩きながらの確認や片側のみ確認などの不完全な確認にとどまり、この不完全な安全確認行動は4割程度であった。更に3割弱の児童は、安全確認を行わず渡っていた。

更にビデオ観測調査では、低学年の児童は身体が小さいため、横断歩道の横を通行する自転車や歩行者に隠れてしまい、通行する自動車から発見されづらいことも明らかになった。

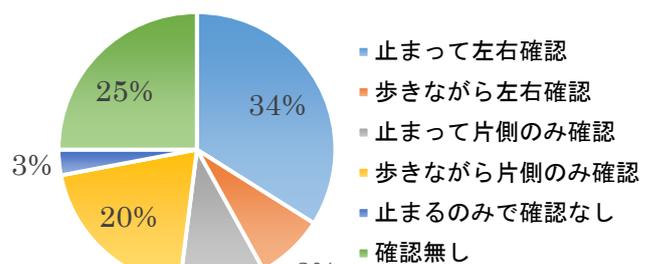


図1 児童の安全確認動作の実施率

(3) 横断歩道での車のゆずり率

対象の横断歩道で車が歩行者のために停車したり、減速したりする「車のゆずり率」を図2に示す。327台のうち、止まってゆずった車は13.8%（45台）であり、減速してゆずる車を合わせても19.3%（63台）であった。止まってゆずる車は2018年度より10.1ポイント増加しているが、多くの車が、横断歩道に立つ歩行者にゆずらないことが分かった。

道をゆずらない車の中には、減速して通過する車があった。これは、2018年度のドライバーへのヒアリングで明らかになった「歩行者が渡るかどうか分からない」ことが要因であると推察される。

4. 啓発プログラムの開発及び評価

(1) 啓発プログラムの開発

啓発プログラムは、調査結果から得られた実態をもとに開発した。調査から得られた課題のうち2点を取り上げ、原因と改善策を提案するものとした。

1点目は、横断歩道の横に立つ歩行者を発見できないという状況を改善するため、「横断歩道の手前でスピードを落とす」ことを提案した。

2点目は、歩行者が渡るかどうか分からないという状況を改善するため、「横断歩道で歩行者が待っていた場合、しっかりハンドサインをして横断を促す」ことを提案した。

啓発プログラムは動画で作成し、二子玉川小学校に通う児童の保護者を対象にオンラインにて視聴してもらった。

(2) 啓発プログラムの評価

プログラム実施後、被験者へアンケートを行いプログラムの内容や効果等を評価した。啓発プログラムの評価結果を図3及び図4に示す。設問は、「適切な知識の習得」、「重要性の認識」の2項目に加え、学習効果の継続性を見る項目として、プログラムに抱いた「好意的な感情」¹⁾とした。

視聴した62人中、適切な知識の習得ができた割合は87%（54人）となった。重要性の認識ができた割合は85%（53人）であった。また、楽しく視聴できた割合は、回答者60人中62%（37人）となった。

開発した啓発プログラムには、適切な知識の習得と重要性の認識の向上に関する一定の効果が認められた。一方、学習効果の継続につながる「好意的な感情」は、比較的少数にとどまった。

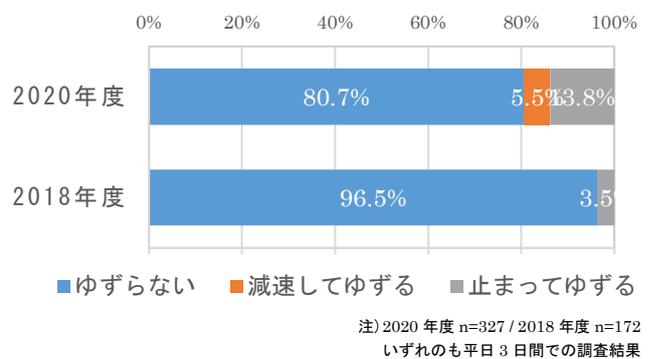


図2 車のゆずり率

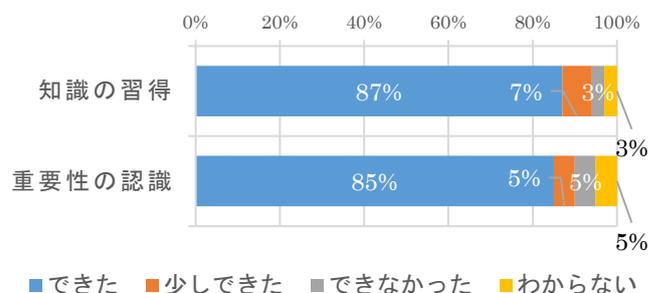


図3 啓発プログラムの評価 (1)



図4 啓発プログラムの評価 (2)

5. 結論

西門正面の横断歩道を対象とした実態調査により、児童の安全確認動作の実施率と車のゆずり率が共に低く、児童の横断と車の通行が交錯した場合、安全性が低下することが分かった。次に、この調査結果に基づき啓発プログラムを開発し、その評価を示した。

今後は、啓発による意識の向上を実際の運転行動に結びつけるプログラムの開発とその効果検証方法について検討したい。

謝辞

本調査は、二子玉川小学校、二子玉川地区交通環境浄化推進協議会、世田谷区交通安全政策担当部交通安全自転車課の協力のもと実施された。また、作業の一部を上之原一生氏に担当していただいた。ここに記して感謝を申し上げる。

引用文献

1) 大谷 亮・金光 義弘・谷口 俊治・向井 希宏・小川 和久・山口 直範 編: 子どものための交通安全教育入門 心理学からのアプローチ, ナカニシヤ出版, 2016