

小中高生の自転車利用に対する意識と実態*

The consciousness and the actual condition about bicycle use of school students *

宇佐美誠史**・元田良孝**

By Seiji USAMI**・Yoshitaka MOTODA**

1. はじめに

自転車の交通マナーについては小学校における自転車教室や警察や地域の交通指導員などにより指導が日々なされているところである。しかしながら、自転車ユーザーが交通違反を犯しても、そのことが直接事故に結びつく可能性は低いことや、違反を十分に取り締まることのできない現状においては、交通マナーの遵守レベルを高い水準に保つことは非常に難しい。また、マナーだけでなく左側通行など交通法規の正しい理解がされていない場合があることも問題である。

本研究では盛岡市内の小中高生を対象にアンケートを実施し、日ごろの自転車の利用、運転の実態、走行環境に対する認識、交通法規の認識や意識、事故経験などを把握する。そして、学年の違いによる意識や事故経験の違いや交通法規の認識、接触経験と関連のある自転車乗車時の行動などを分析する。これらにより、意識や行動面から事故削減の可能性を考察する。

2. アンケート調査の概要

岩手県盛岡市内にある小中高校からそれぞれ4校ずつ、小学校は自転車教室が実施されている4年生から6年生、中学校と高校は各学年からそれぞれ1クラスを対象として自記式の調査票調査を行った。調査は2007年11月に各校においてホームルームなどの時間を利用して行い、配布したその場で回答してもらい、速やかに回収した。1190票配布、有効回答は1174票（有効回収率98.7%）であった。

調査票の内容は自転車の利用状況や日ごろ利用している自転車の走行環境に対する認識、交通ルールの認知、遵守状況や意識、交通指導による影響、事故経験などである。なお、小学生用の調査票は内容を変えずに、なるべく平易な表現に改めたものを使用した。

*キーワード：意識調査分析、自転車交通計画

**正員、博（工）、岩手県立大学総合政策学部

（岩手県岩手郡滝沢村滝沢字菓子152-52、

TEL&FAX 019-694-2830）

3. 調査結果

（1）小中高生による意識の違い

基本的な自転車に関する知識や技能などは小学校で自転車教室などにより身につけられる。それをいかにして低下させないかが教育指導上の課題であろう。現状において、小中高校と進むにつれて、自転車乗車時の行動や交通ルールに対する理解や意識、事故に遭う状況がどのように変わってくるのであろうか。

まず、自転車乗車時の行動について、安全な行動のひとつである一時停止の状況を見る（図1）。これを見ると、小学生の時には「よくする」が4割程度あるが、中学高校と進むにつれて減少し、高校生では2割程度になっている。次に危険な行動のひとつである並列走行の状況を見る（図2）。これをみると小学生では「よくする」との回答は1割程度であったものが、高校生になると倍以上の人が「よくする」と回答している。同じく危険な行動のひとつである傘差し運転の状況は小中高による違いがかなり顕著であった（図3）。これを見ると、小学生は1%にも満たない「よくする」が高校生になると12.6%にまで増加している。

このように、小中高校と進むにつれて、安全な行動をする割合は減り、危険な行動をとるようになることがわかる。

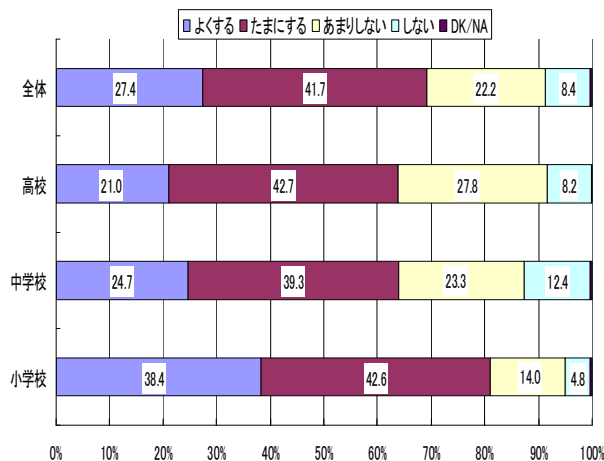


図1 一時停止の状況

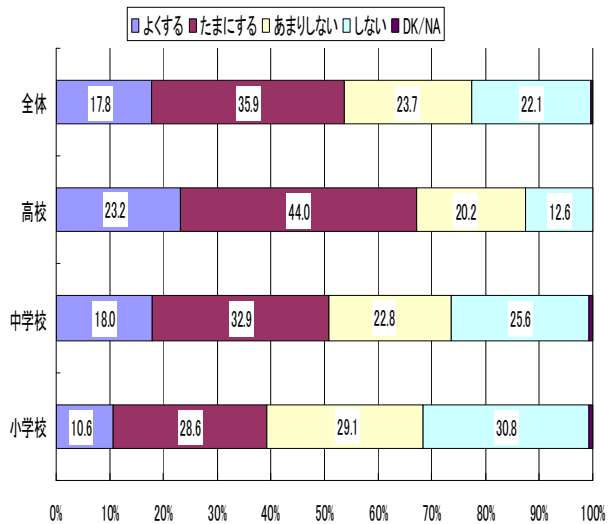


図2 並列走行の状況

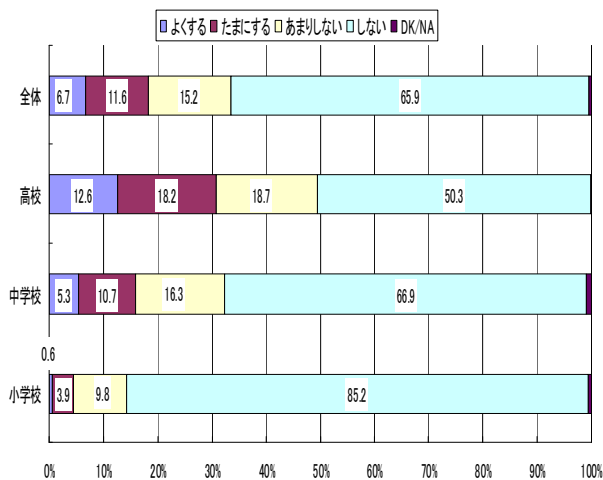


図3 傘差し運転の状況

次に、交通ルールに対する理解や意識の違いを見る。図4は自転車に関する法律の理解状況を示している。小学生のときには「理解している」と「少し理解している」を合わせると9割以上であるが、中学の時点で急激に減少し4割弱、高校になると3割程度になっている。教育や指導の状況が好ましくない表れであろう。

自転車の交通ルールを守る必要性を尋ねたところ(図5)、「絶対に守るべきである」と「できれば守るべきである」を合わせると小中高ともあまり差はなく9割以上あるものの、「絶対に守るべきである」だけを見ると小学生では56%であるのに対し、高校生になると24%に減少する。

そして、自転車乗車中に事故をイメージして走行しているかとの問いに、「常にイメージしている」は小学生が46%に対し、中学生高校生ともに10%となっている(図6)。

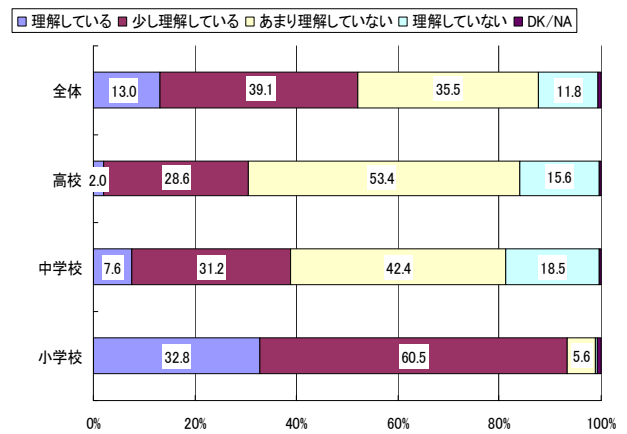


図4 自転車関連の交通法規の理解

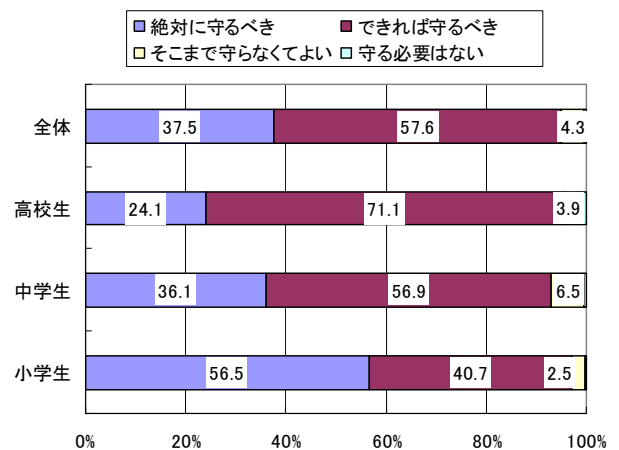


図5 交通ルールの遵守意識

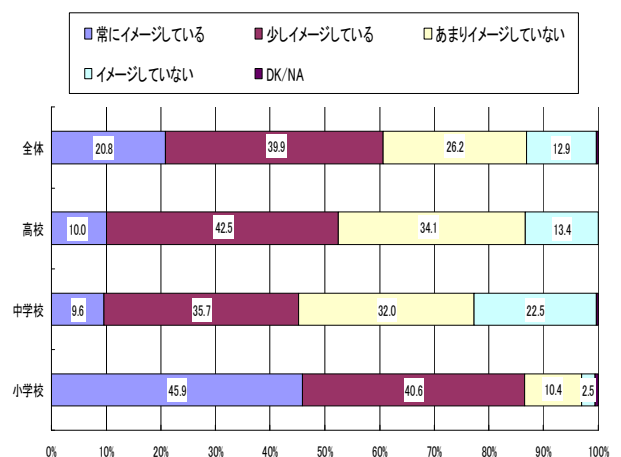


図6 走行中の事故リスクの認識

このような意識の状況が見られる小中高生であるが、実際に自転車乗車中に事故に遭った経験を対歩行者、対自転車、対自動車それぞれについて尋ねた結果を図7から図9に示す。これらを見ると、基本的に小中高と進むにつれてやはり接触経験も増すということがわかる。そして、自転車同士の接触が多いことがわかる。自動車との接触も歩行者以上に見られる。

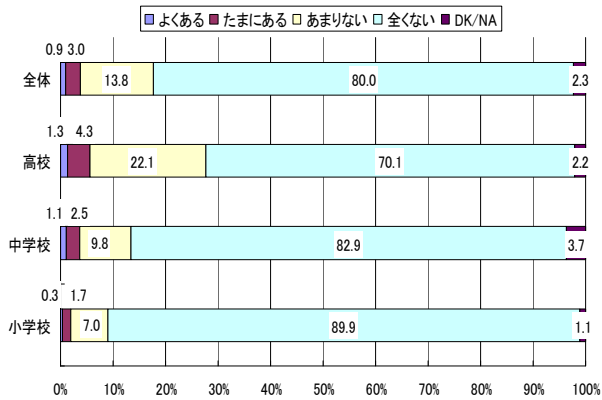


図7 対歩行者との事故経験

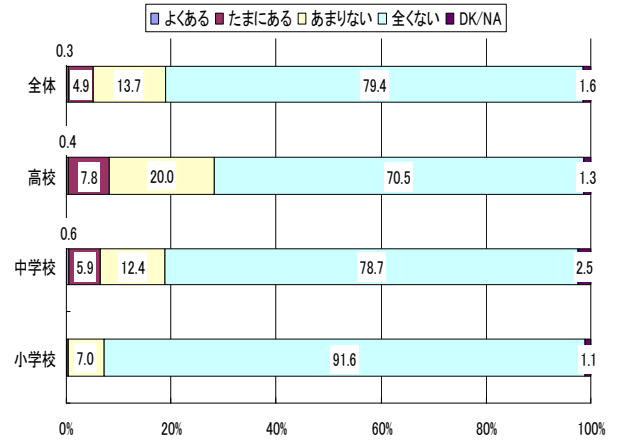


図9 対自動車との事故経験

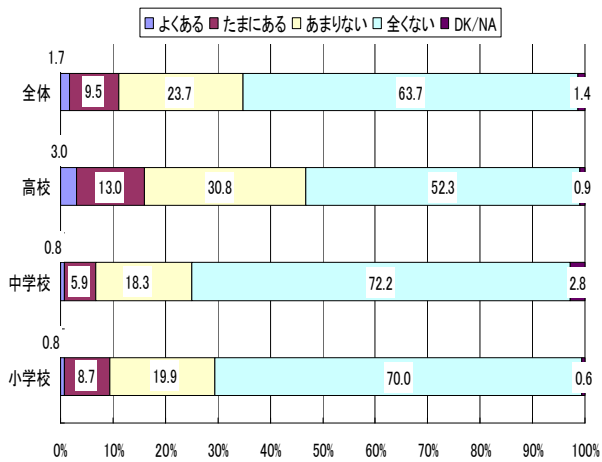


図8 対自転車との事故経験

(2) 自転車の走行空間に対する認識

自転車は軽車両であるため、車道を通行すること、左側通行は原則となっているが、実際のところ歩道を通行したり、右側通行をしていたり様々である。本調査では図10に示すような写真を被験者に見せ、普段自転車で一番走行している場所を尋ねたところ、左側通行の原則はある程度守られているものの、左側歩道通行が48.1%と一番割合が多い結果となった。次いで、左側路側帯の36.6%、右側歩道の8.4%という状況である。なお、写真の歩道は自転車通行が不可となっているが、回答に影響を与えることのないように、あえてそのことは調査票には明示していない。

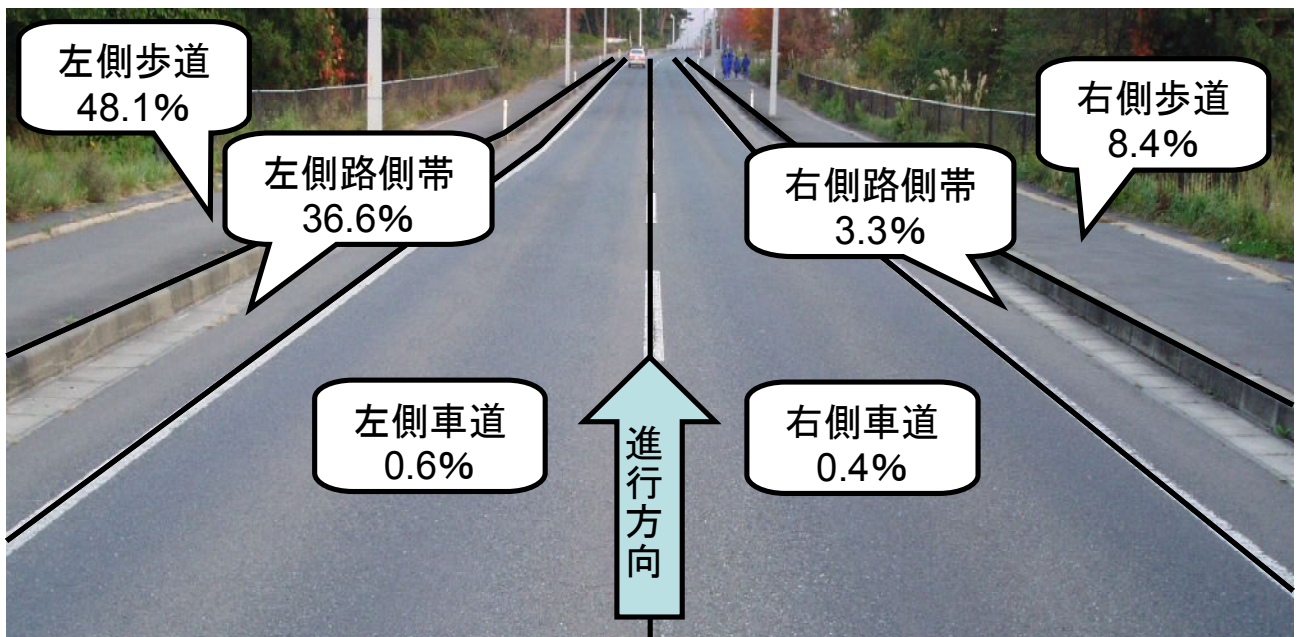


図10 歩道走行が認められていない道路での走行位置の割合

(3) 接触経験と関連のある行動

接触経験と関連のある行動を捉えるために、接触経験を目的変数とし、一時停止や並列走行などの自転車に関する安全または危険な行動の有無を説明変数として、重回帰分析を行った。接触経験は調査票では自動車、バイク、自転車、歩行者それぞれについて、「よくある」、「たまにある」、「あまりない」、「まったくない」の選択肢で回答してもらったが、それぞれ0点、1点、2点、3点の得点を付け合計したものとした。よって、ここでは接触経験がまったくない人が12点となり、すべてについて接触経験が「よくある」と回答した場合には0点となる。その得点化された接触経験を表1に示す。これを見ると約半数の人は自転車乗用中に事故の経験をしていない一方、事故の経験を有する人もある程度存在することがわかる。

表1 接触経験の得点

点数	人数	割合 (%)
12	618	52.9
11	0	0.0
10	78	6.7
9	256	21.9
8	13	1.1
7	33	2.8
6	94	8.0
5	10	0.9
4	20	1.7
3	25	2.1
2	2	0.2
1	5	0.4
0	14	1.2
合計	1168	100.0

重回帰分析の結果を表2に示す。偏回帰係数の符号がマイナスの説明変数が接触経験を高め、10%有意の説明変数には*を付けている。これを見ると、一時停止は事故に遭う可能性を減らし、並列走行や携帯電話を使用しながらの運転は事故に遭う可能性が増えることがわかる。

表2 接触経験と乗車中の行動の重回帰分析

説明変数	標準偏回帰係数
一時停止	0.096*
駐輪場以外への駐輪	-0.088*
二人乗り	0.039
並列走行	-0.118*
無灯火走行	0.009
傘さし運転	-0.075
携帯電話使用運転	-0.091*
走行位置間違い	-0.082

* p<.10

4. おわりに

本研究では自転車の使用実態や交通ルールの認識や遵守意識、事故経験などについて、盛岡市内の小中高生について調査した結果から、小中高生の交通ルールに対する意識や自転車乗車中の行動の違いや交通事故に遭いやすい行動などについて分析を行った。その結果、原則としての自転車の走行空間が理解されていないことや、小中高校と学年があがるにつれて、交通ルールを守るという意識が減り、違反行動が増加することがわかった。そして、接触経験と自転車乗車中の行動について重回帰分析を行った結果、一時停止や並列走行など特定の行動が接触経験と関係があることがわかった。今後は今回の調査で得られている日常の指導環境や走行環境に対する認識などのデータも加えて、より詳細に分析していく。