

SJ Interview SJインタビュー

# 幼児と保護者との関わりや小学生の下校場面に着目し、こどもの交通事故を分析

(公財)交通事故総合分析センターが2025年10月に開催した「第28回交通事故・調査分析研究発表会」で、田久保さんは「子どもの交通事故の分析～歩行・自転車での幼児と保護者との関わり、小学生の下校場面に着目して～」というテーマで発表を行った。分析の結果と、こどもの死傷事故を低減するためのポイントを田久保さんにうかがった。



(公財)交通事故総合分析センター 研究部次長 兼 研究第一課長 田久保宣晃さん

## こどもは成長とともに交通モードが急激に変化する

田久保さんは「子どもの交通事故の分析」を手がけた背景を次のように語る。

「高齢者に比べて、こどもに関する交通事故データを十分に提供できていないと感じていました。こどもの交通事故は7歳の歩行中の死傷者数が多いという、いわゆる『魔の7歳』が目立ちます。しかし、これ以上の詳細の分析は多くはありません。こどもの交通安全教育を研究されている専門家の方々がいらっしゃいますので、そうした方々に有用なデータを提供する必要がありますと考えました。こどもは成長とともに、交通モード(交通参加形態)が急激に変化する。そこで分析に、こどもの年齢による交通モードの遷移(図1参照)という視点を取り入れることにしたという。

こどもの交通事故死傷者の状態別の構成率は各年齢で変化している(グラフ1参照)。四輪乗車中が占める割合は1歳以下から徐々に減少、歩行中は7歳が最多で、自転車乗用中は年齢とともに増加する。田久保さんは「保護者の行動

との関わりに着目した6歳未満の歩行時」「同乗と一人乗りに着目した6歳未満の自転車乗用時」「下校場面に着目した7歳前後の歩行時」という観点で交通事故統計データ(マクロデータ)を分析した。

## こどもの死傷事故に影響を与える保護者等の不注意

6歳未満の歩行中の死傷者の分析の中で、田久保さんは事故に遭ったこどもの保護者の行動を明らかにしたいと考えた。

「交通事故の人的要因の項目に、6歳未満のみ『保護者等の不注意』が追加されています。その割合は1歳以下が約63%で、年齢とともに減少し、5歳で約40%です。さらに、こどもの死傷事故に影響した保護者の行動を把握するため、『保護者等の不注意』の内訳を再分類しました。再分類した切り口は、保護者側の『うっかり』『安全判断』『安全意識低い』、こども側の『嫌がり』などである(表1参照)。

「安全意識低い」に分類した「一人で外出」は、年齢とともに増加(グラフ2参照)。成長で活発

になり、活動範囲が拡大することで増えた可能性がある。「成長したと思って保護者がこどもを過度に信頼したことがうかがえます。『うっかり』が高い年齢で減少しているのは、保護者がうっかりしても、こどもが成長していくと突飛な行動をしなくなるからだと考えられます」。こどもが関与する死傷事故の要因には、こどもの発達状況とそれに対応したこどもと保護者の行動を反映していることを示す結果となった。

こどもの自転車乗用中では、低年齢では同乗者として、成長とともに一人乗りでの死傷者が増加する。

「同乗者一人乗り等の合計数」に対する「同乗者の死傷者数」の比を同乗者率とすると、同乗者率は年齢により減少し、5歳と6歳の間で50%を下回って一人乗りが過半数となる(グラフ3参照)。「この結果は、低年齢から自転車の一人乗りが進み、事故により死傷していることを示しています。こどもが体系的な自転車教育を受けるのは小学校入学後がほとんどで、未就学児への教育は保護者に頼っている状況だと思えます。未就学児の一人乗りの課題を整理し、事故を防ぐための対策の検討が必要ではないでしょうか」と田久保さんはいう。

## 下校時は中規模の交差点と、広い幅員の単路に注意

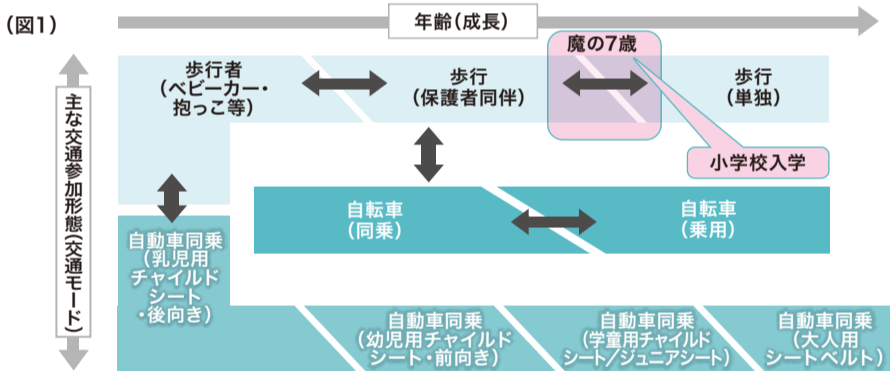
歩行中の交通死傷事故を年齢別にみると7歳が最も多いことは、よく知られている。これをさらに掘り下げようと、7歳前後のこどもがどのような場面で事故に遭っているかを調べた。事故発生時間帯と歩行者の通行目的を分析す

ると、6歳未満と比べて6歳以上では、朝の登校時、午後の下校時に歩行中の死傷者が多い傾向にある。「登校時の割合より下校時の割合は2倍近く高くなっています。登校時は保護者の同行、交差点の見守りなどで対策していますが、下校時はそこまでマンパワーが向けられていないことが背景にあると思います」。

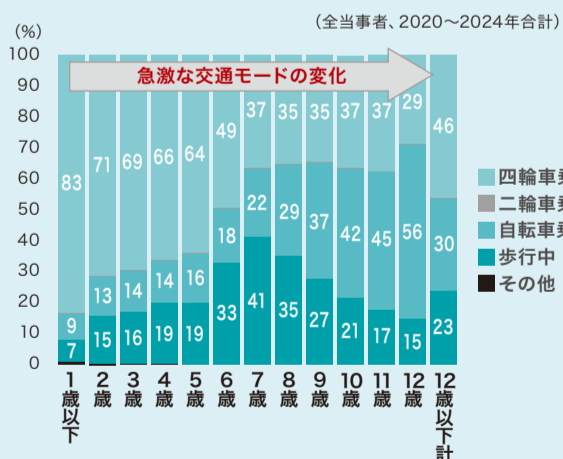
また、曜日別・時間帯別にみると、平日の14-15時台と16-17時台において、7歳・8歳はその前後の6歳、9歳との差が大きいという特徴がある(グラフ4参照)。「もちろん7歳・8歳が9歳と同じ行動はできません。しかし、7歳・8歳に下校時に特化した指導を行って、9歳のレベルに近づけられれば『魔の7歳』といわれなくなるのではないのでしょうか」。

違反別では、6-8歳の歩行者は半数以上が「飛び出し」である。6-8歳の「飛び出し」事故はどのようなケースで起きやすいのかを明確にするため、道路形状別・車道幅員別で分析。「飛び出し」で死傷する率が合計より特に高い場所は、登校時は小規模の交差点とその付近。下校時は中規模の交差点とその付近、広い幅員の単路。遊戯時は狭い幅員の単路だった。

「登校時の事故が抑制されているのは、見守りなどの効果だと考えられます。今後、対策が必要なのは下校時です。ただし、保護者や地域の皆さんが登校時と同じ労力をかけるというのは現実的ではありません。行政や学校などが中心となって、小学校入学前後のこどもと保護者に対して適切な教育・啓発を行う仕組みづくりが必要だと思えます」と、今回の分析が多様な交通モードに対応した交通安全教育の実現につながることを田久保さんは期待する。

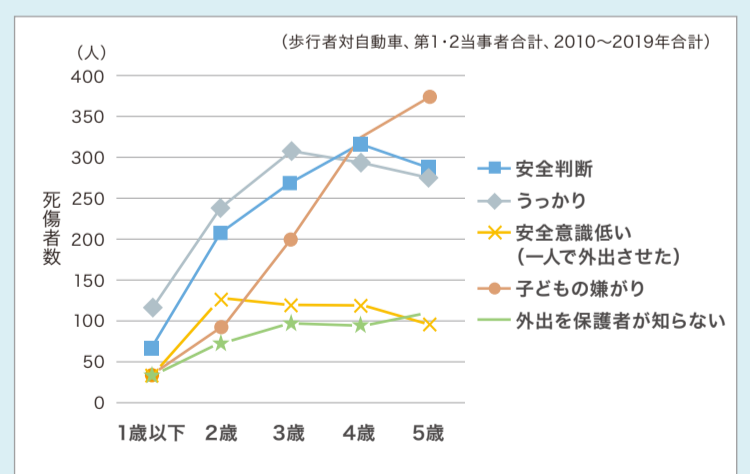


(グラフ1) こどもの年齢別・状態別交通事故死傷者数(構成率)

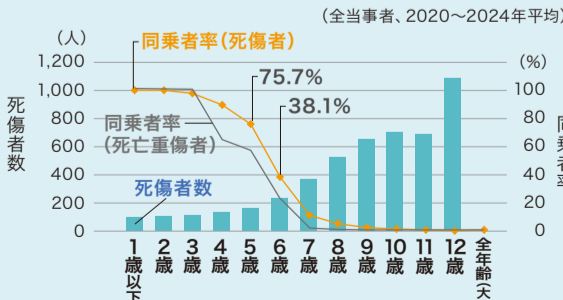


(表1) 歩行中幼児の人的要因「保護者等の不注意」の分類

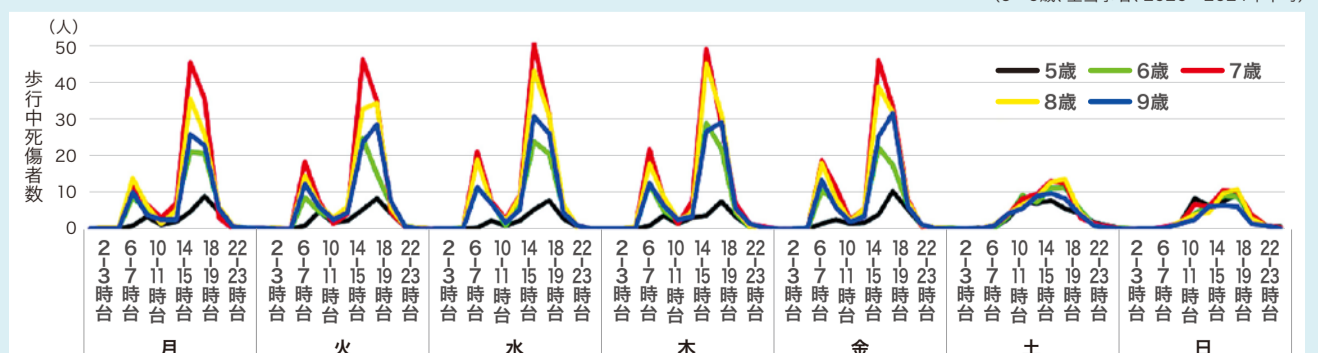
(グラフ2) 「保護者等の不注意」の再分類要因別・年齢別の交通事故死傷者数



(グラフ3) 年齢別・自転車乗用中交通事故死傷者数と同乗者率



(グラフ4) 曜日別・時間帯別(2時間刻み)歩行中死傷者数



同乗者率=自転車同乗での死傷者数÷全自転車乗用中の死傷者数(100%はすべて同乗、0%はすべて一人乗りを表す)