

交通事故防止のための教育と環境整備

小川和久

(東北工業大学教職課程センター 教授)

1. 通学路安全推進の問題と背景

通学路は生活道路の一部であり、通学路の安全性を向上させることは、生活道路全体の安全性向上へとつながっていく。「適応-許容」の観点で考えるならば、道路環境への適応能力が十分に形成されていない子どもにとって、現在の通学環境は非常に厳しいものであり、歩車分離が不十分、走行車両の速度超過の問題等があり、環境の許容度は著しく低いと言わざるを得ない。教育により子どもの適応能力を向上させることも大切だが、環境の許容度を高めて、高齢者や障害者を含め、適応に困難を強いられている人たちにとっても、安全な道路空間を構築することが何よりも重要である。すなわち、不十分な適応水準にある子どもに基準をおいて道路環境を整備することは、同じく適応水準が低い高齢者や障害者にとっても安全な環境となり、結果的に、すべての人たちにとって安全な環境を構築することになり得るものと考えられる。

交通安全対策に関する政府の基本的方針「第9次交通安全基本計画」においても、①高齢者及び子どもの安全確保、②歩行者及び自転車の安全確保、③生活道路及び幹線道路における安全確保が、対策の視点として重視されている。生活道路内の事故がさほど大きく減少していない現状があり、そのため生活道路対策に力点が置かれるようになっている。

2. 通学路安全推進の当面の課題

通学路の環境整備に関する当面の課題は、「空間分離（歩車分離）」と「速度抑制」を徹底することだと考える。空間的に歩車が分離され、歩行者と走行車両が衝突するリスクを、可能な限り減ずることが第一の課題ではないだろうか。歩車分離には、通学時間帯の通行規制、歩道・ガードレールの設置、路側帯の拡幅などの対策が、一般的に講じられることが多い。

次に、衝突時の死亡重傷リスクをできるだけ減ずるための対策、とりわけ走行車両の速度を抑制することが第二の重要課題だと考えている。速度を落とさせることにより、たとえ事故が発生しても歩行者の死傷率を低く抑えることができる。一般に、危険認知速度が30km/h以下になると、死亡事故率が大幅に低下することが指摘されている（ITARDA, 2009参照）。速度抑制を一層推進するために、ハンプ、ラウンドアバウト、ゾーン30、コミュニティ道路等の普及が期待されている。しかし、抜け道利用で生活道路内に入ってくる車両の速度抑制を、ドライバー自身の意思決定に期待することは難しく、スピードリミッター等の何らかの自動制御による対策が望まれるが、残念ながら実用化には至っていない。

3. 通学路の安全点検の視点

通学路の安全点検を行う際には、重要な視点が2つある。第一に速度の視点、第二に歩行者と車両が交錯するという視点である。前者の視点については、高速走行が衝突時の死亡重傷リスクを高めることから、「通学路を走る車両の速度は速くないか」、「通学路が抜け道利用されていないか」、「歩行中の児童生徒との側方間隔が不十分かつ高速走行する車両がないか」などが点検時の具体的な視点となる。しかし、低速であっても死亡事故は発生する場合がある。とくに大型車両と歩行者が交錯する箇所では、死亡重傷リスクが高くなる。そこで後者の視点として、大型車両が頻繁に右左折する幹線道路の交差点、大型車両が頻繁に出入りする沿道施設の駐車場付近は、必ず要点検箇所に含めて欲しい。

点検の際、見た目の危険感で判断すると、重要な事実を見落としてしまうことがある。SS/OS理論 (Klebensberg, 1982) によれば、交通事故は、道路利用者による主観的危険の水準が、環境が有する客観的危険の水準よりも相対的に低い場合、あるいは状況変化により、客観的危険の水準が急上昇し、主観的危険の水準を上回る場合に発生するとされている。一見、道路環境が整備されて走りやすい道路であっても、ドライバーの警戒感が薄れる箇所や、渋滞等の状況変化で客観的危険水準が著しく上昇する箇所は要注意である。

可能であれば、子どもが通学する時間帯の交通状況下で安全点検を行うことが望ましい。また、過去の事故データは重要な情報源となる。事故が頻繁に発生している箇所には、何らかの環境的な要因が潜んでいると考えてよい。加えて、子どもの適応能力を超えていないかという観点で、通学路の危険箇所を点検することも重要である(たとえば、「この道路を小学1年生の児童が安全に横断できるであろうか」という観点)。

4. 子どもの認知発達と行動特性

道路環境に対する子どもの認知発達および行動特性については、次に挙げる特徴が指摘されている。①死角に対する感受性が弱い(見えない危険に対する予測と注意力が不十分)、②複雑な情報処理が難しい(交差点での確認行動や停止行動が不完全)、③現実状況を見る力が不十分、④横断行動が未熟であり一貫性がない。このような発達上の課題があるため、実際に子どもの事故が発生する箇所も、視界が制限された箇所(見通しの悪い交差点、駐車車両や渋滞車両のある箇所)や、交通流が複雑な箇所(信号交差点での横断など)に集中する傾向がある。

教育プログラムや教材を開発するにあたっては、これら子どもの特性を考慮した上で適応のための技能を育成する必要がある。例として、「安全に通学しよう～自分で身を守る、みんなを守る～」(文部科学省, 2013)は、「止まる・見る・確かめる」を基本に、実践的な適応技能を身に付けるためのDVD教材となっており、現在、小学校現場での活用推進が図られている。

5. 「主体的に考える」安全教育の展開

Sandels (1970) は、「子どもの発達的な問題を考慮するならば、複雑な交通状況に、教育によって子どもたちを適応させることには限界がある。道路環境等の環境条件自

体を子どもの行動特性に適合させることを第一に達成すべき」と主張する。しかし、一方で教育の重要性も指摘している。なぜなら、適切な学習の導きによって、子どもたちが自発的に気づく能力が開発される必要があるからである。

従来の交通安全教育は、どちらかというところルールや危険を知識として教え込む教育が主流であった。しかし、受動的な教育方法では、教育効果に限界があることが幾度となく指摘されており、現在、主体的に安全行動を実践する能力育成に教育の基軸が置かれつつある。さらに主体的に考え行動する能力の育成には、どのような教育内容と方法が効果的なのかという議論も進められている。たとえば、高校生の自転車教育において、他者観察法を応用した自己理解に基づく手法（小川, 2013）などは、子どもの主体性を重視した教育方法の一つであり、こうした新たな教育方法を学校現場にどのように展開していくのかなど、現在、安全教育の分野では実践上の課題解決への取り組みが強く求められている。

参考文献

- 文部科学省（2013）. 児童の安全な通学のための教育教材「安全に通学しよう～自分で身を守る, みんなで守る～」
- 小川和久（2013）. 高校生の自己理解に基づく自転車教育 交通科学研究会平成25年度学術研究発表会講演論文集, 21-22.
- Sandels, S. (1970). Young children in traffic. *The British Journal of Educational Psychology*, 40, 111-116.
- Klebensberg, D. (1982). *Verkehrspsychologie*. Springer.
- 財団法人交通事故総合分析センター（2009）. イタルダインフォメーション No.79.