

1 1 - 2 . 交通事故

(1) 子どもに関連する交通事故

厚労省の人口動態調査によると交通事故死のデータの年齢別の死亡率(対人口 10 万人)の経年変化をみると年々減少傾向にあることがわかる。

しかし、2012 年における事故区分別「不慮の事故」では、1～14 歳では、「交通事故」の割合が4割と最も高く、次いで「溺死・溺水」の約3割弱と、交通事故が主たる死因になっている。学年別にみると人口 10 万人あたりの事故率は、小学生の低学年から高学年になると1/2となり、中学になると増加に転じている。負傷率は死亡率に比べて約 1000 倍近い数値となっている。

(2) 通学中の事故の傾向

また、全死傷者数に占める登下校時の構成率では、小学生1～3年生で 12.7%だったものが、4～6年生では 6.8%と低くなっており、中学生になると小学生低学年の2倍以上となっている。

(3) 登下校時の留意点

小学生においては、死者数が外国と比べても低く、徒歩による登下校が原則となっている状況のもとでは、関係者による支援活動によるものが大きいと考えられる。また、登下校時の死亡率が高学年になるほど低くなっていることも、登下校時の安全は高まっているといえる。しかし、同時にこの時期の学校管理外の事故が増えていることもみておかなければならない。交通事故に関する技能を十分に身に付けているという状況にはない。

自転車による登下校はほとんど認められていない状況にあると考えられるが、平成 20 年の7～12歳の自転車事故件数は、15,591件と13歳～15歳よりも件数が多くなっている。発達段階に即した安全教育、支援が求められている。

中学生に関しては、学校数の減少から通学範囲が広がり、自転車通学が増えていることが想定される。通行場所として13歳までは歩道通行が認められているが、13歳になると車道通行となり、通行ルールが変更するという状況がある。死傷率は小学校から増加に転じているが、歩行中の死傷者数・負傷者数は減少していることから、増加分の多くは自転車によるものと考えられる。以上から、中学生に対しては、車輛としての自転車利用を前提とした交通ルールおよび安全利用に関する指導が重要になっている。

高校生に対しては、利用する手段がさらに多様化する。登下校時の死傷者数は中学に比べて3倍程度増加している。その内容は、自転車に関係するものが多い可能性が高い。利用率が高いこともあるが、自転車事故のピークも16歳の時になっており、高校生になって自転車通学を始める生徒が多いことも考えられる。

自転車事故では、子どもが加害者になってしまうケースもあり、将来にわたって禍根を残

すこととなる。子どもがおこした自転車事故による賠償金も高額になるケースが増えている。11歳の少年がマウンテンバイクで帰宅途中に、散歩中の女性と正面衝突。女性は意識不明となり4年たっても戻らず、裁判で9500万円の賠償金の支払いを命じられたケースもでている。万が一の事故に備えての対人傷害保険等への加入が進められている。

最近では、スマートフォンを使いながら走るケースなどリスクを自覚していない状況がある。国内の自転車利用環境の整備は遅れており、通行ルールに関する知識、技能を十分に習得できる機会のないままに、自転車を利用していることが事故時の交通違反の内容からもうかがえる。

交通および交通安全教育の機会を保障していくことはもちろんのこと、さまざまな交通環境の中での応用力を身に着けるような指導等を行っていくことが重要である。

こどもの交通スキルを社会で自立できる基礎素養として捉えることが重要で、発達段階に応じて学校が主体となり、地域との連携で継続した取り組みをすることが大切である。

自転車に係る主な交通ルール

1. 自転車は、車道が原則(13歳以下と70歳以上は除く)
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行。
4. 安全ルールを守る。
 - ①飲酒運転禁止
 - ②二人乗りは禁止(県によって除外規定あり。固定した幼児用座席使用の場合など)
 - ③並んで走るのは禁止
 - ④夜間はライト点灯
 - ⑤信号を守る
 - ⑥交差点での一時停止と安全確認
 - ⑦傘さしや物をもつなど片手運転禁止(傘は固定していても視野が狭くなるので禁止)
 - ⑧携帯電話の使用禁止(操作・イヤホン)
5. 子ども(高校生)もヘルメット着用

(日本スポーツ振興センター 学校災害防止調査研究委員会)