

① 内閣府参事官 児玉克敏様よりの研修会冒頭でのお話

日本における 対 自動車の事故は減る予想だが、ハード対策部分での自転車やオートバイに対する生活道路上での決定打が不十分のままであり、二輪車事故が多く発生傾向が解消されていない。やはり、人への教育としての交通安全教育の重要性が今更ながらにクローズアップされる。

内閣府参事官 (交通安全対策担当) 児玉

② 講義 1 「生活道路こそ危ない」

茨城大学大学院 理工学研究科都市システム工学領域 助教 海野 遥香 様

・生活道路とは どんな道路か

- ・車道幅員 5.5 未満の中央線が引かれていない道路
- ・地域住民の日常生活に利用される道路
- ・歩行者と自転車の安全確保が優先される道路

- ・生活道路は、自動車・歩行者・自転車が密接に関わる空間であり、危険な場面が多く発生
- ・幹線道路 (72→21 万件) よりも生活道路 (21→7 万件) での事故の方が下げ止まり傾向にある
上記は、過去 20 年間のデータ()

・生活道路の法定速度 30 キロに、2026 年から法規制入る

- ・これまでは、生活道路であっても規制が無かったので、一般道路同様の 60 キロで走行できてしまうような生活道路も多く存在した。

その為、学校が近いなどの条件を設定し、今後、規制をかけていこうとしているがすぐには進みそうにない。

- ・なぜ、30 キロ規制かという、40 キロ以上になると、致死率が急激に上がるからである。

・まっすぐな道路での歩車すれ違い

歩行者から見た不安感 20 キロくらいでないと、歩車の空間を空けても恐怖感は伴う。

$$\text{速度} < \text{歩車間距離}$$

ドライバーから見た不安感では、速度と歩車間距離 速度を落とせば歩行者は恐怖を感じないと感じている

$$\text{速度} > \text{歩車間距離}$$

上記 2 点認識にズレがあり、この認識のずれが、生活道路等での自動車と歩行者等との接触事故につながる

・無信号横断歩道での安全と安心

歩行者側からの横断意思をドライバーに明確に伝えることがポイントなのではという仮説を立て実験検証結果として、歩行者側からのアイコンタクトと挙手が有効であるという研究データが出た
つまり、手上げ横断のボディランゲージがとても重要だということが分かった
尚、横断歩道手前での立ち位置は、横断位置に近い方が車両の停止率が高かった

・幼い子どもの歩行者に起きる事故につながる行動エラー防止のハード対策として

道路上の足跡マーク止まれマークは、児童の止まる意識を高めて有効であった

前方を注視させるという意味では、ボラード(オレンジなどの棒)の設置も有効

生態的な反応としても、また、幼保時点からの教育の成果としても、止まれマークは有効であった

・片山からの質問： ※研修会当日に質問、回答は後日予定

学校現場で教員としても指導にあたる者として、大変参考なるご講義ありがとうございました。

以下、2点質問です。

- 1：無信号横断歩道での安全 振る舞い別、立ち位置別の自動車一時停止率の差実験について
各データは、通行車両何台分くらいの研究結果か？車両対象は、無作為か？（例えば乗用車限定など）
- 2：ゾーン30、ポラードの設置、道路上の自転車走行指導帯（道路左側の矢羽根等）が
一つの県でも、色やデザインが様々であったり、県内で市町村をまたがると、突然自転車通行帯が消えたり
する場合がある。ハード面から、生活道路上における物理的な対策をする場合、国内でデザインや
設置するデザインなどや隣接の自治体での連携などの基準を設定することも混乱を防止すると思われるが、
如何でしょうか？

③ 講義2 「交通安全教育の効果と課題」

帝塚山大学 心理学部 心理学科 准教授 森泉 慎吾 様

- ・森泉先生の研究分野 産業心理学 交通心理学が専門研究分野 安全教育は研究テーマの一つ

・事故の発生メカニズム

人間 環境 車両 の 3因子

原因の中では、人間要因が最も多い

原因は、通常複数あり、相互影響している

英国米国の事故調査データから

運転者や歩行者の人間要因が最も多く

人と環境、人と車両の2つの要因を含めれば

90パーセントが人間要因によるものである。

・ハインリッヒの法則 事故安全

1点の重大事故が起きる場合は、重大事故1件に対し 軽い事故29件 かつ

怪我の無い事故ヒヤリハット300件

最下層の不安全行動や不安全な状態を如何に減らすかが最重要課題

不安全行動には意図しない行動が含まれる

ヒューマンエラー：スリップ ラプス ミステイク

ラプス：一時的な失敗やちょっとした間違いのことを意味す

意図した行動として

ミステイク 違反

ヒューマンエラーを如何に減らすか？ 意図していないのでそもそも対策が困難

違反に対しては、罰則の強化等の対策が可能

違反の中では、一時不停止が最も多い

・**リスク認知という部分では、恐ろしさが 58 パーセントと高い**

研究者や専門家は、客観的に リスク判断

一般人は、感情的に リスク判断

その為、客観的にリスク判断できるような教育が望まれる

安全教育 → 態度変容（危険発見力の向上）→意図的な行動変容 → 事故の減少

危険さを理解させるための様々な手法

安全教育は、研究者からすれば、学校等への一時的な介入研究であり

実際に現場で教育研究をしようとするハードルが高い

これにより、研究数の少なさがあるという背景がある

・**エラー体験プログラム**

PC ベースでの体験型安全教育プログラム

違反体験・不安全行動の体験を PC ベースとする＋不安全行動を原因とする事故事例の紹介

そこから、現実場面との関連を客観的に把握してもらうようなプログラム

ルール違反とは、ちょっとした違反の普段からの習慣化であり、

ルールの手続きや手間を省いているところから、危険につながるということが分かっている

違反体験の結果として、教育後 6 か月間の行動が、安全行動傾向につながった

・**学校現場での「ひ・な・ど・り」（小学生に対する安全教育プログラム）**の取り組み事例の紹介

ひ： 標識つくって

な： 無くそう事故を

ど： どこでどうする？

り： 理解して

自ら選んだ周囲の危険な箇所を実際に見て

標識ポスター（行動目標）にして、その場所でどう振舞えば安全なのかを考えさせた

グーグルマップで考えて 実際の場所に行って ポスターにして 発表して

大阪の小学校 5 年生 64 名を対象

「ひなどり」の教育群は、行動変容ハザード知覚が高まった

尚、この実践は、小学校から中学校程度で行われ ほとんどが短期間の実践研究となった

・**片山から森泉先生への質問：** ※研修会当日に質問、回答は以下に記す

森泉先生 大変参考になるご講義ありがとうございました。

交通安全教育研究者でもあり、小学校教育現場でも 5 年生担任の教員です。

教育者と学習者の適切なラポールや、学習者への動機づけの醸成、

自己効力感の重要性について、日々の教育現場でも痛感しており

大変共感します。以下、1 点質問です。

- ①「ひなどり」の取り組みについて、その言葉を初めて認識しました。同様な取組を小学校現場で次年度に推進しようとしているところですが、「ひなどり」についてまとめられた論文や実践事例などございましたらご教示下さい。

・森泉先生よりの回答は 以下

昨日、チャットや直接質問のあった文献情報について、下記の通りお知らせいたします。

・中井 宏・岡 真裕美・臼井 伸之介・森泉 慎吾.(2018).

小学生に対する安全教育プログラム「ひなどり」の開発と実践
：学校内での負傷予防を目指して 安全教育学研究, 17(3), 33-46.
※校内で「ひなどり」を実践した研究報告です

・児童の自主性を生かした安全教育の効果：校外版「ひなどり」の実践

平成 27 年度日本人間工学会関西 支部大会講演論文集, 121-122.
※こちらはおそらくアクセスが難しい文献だと思いますので、添付します。(別途添付データ参照)
関係者限りの閲覧をお願い致します。

なお、共著者の大阪大学中井宏先生が文科省の会で発表された資料がネット上で閲覧可能であり、そこに両研究の概要や詳細がまとめられておりますので、そちらのリンクもお送りします。

https://www.mext.go.jp/content/20210728-mxt_kyousei02-000017109-04.pdf

以上です。 帝塚山大学 森泉慎吾