

32)

著者：原田泰伸，小森弘詞，松永勝也

論文題目：高校生の自転車における違反行為等の調査の試み

論文集名：日本交通心理士会第9回中国・四国・九州地区研究発表会発表論文集

発表年月：2016（平成28）年7月

頁：

# 高校生の自転車における違反行為等の調査の試み

原田 泰伸\* ・ 小森弘詞\*\* ・ 松永勝也\*\*・\*\*\*

\*アイルモータースクール下関 \*\*アイルモータースクール \*\*\*九州大学 (名誉教授)

## はじめに

毎年、弊社では地元高校からの要請に基づき、自転車乗に関わる交通安全教室を実施している。この交通安全教室では、基本的に警察庁もしくは山口県警のHP等で紹介されている事故統計を使用している。しかしながら、今後、より効果的な交通安全教室を実施するには、より詳細な現状の事故状況の把握が不可欠である。今回は高校の自転車通学の状況、その中でも違反行為等の調査を行った。

## 方法

### 調査対象者

調査対象者は、弊社で昨年に交通安全教室を実施した事のある高校の生徒とした。

### 手続き

違反行為等の調査は、通学時の高校生の運転に関して行った。調査は昨年交通安全教室を実施した山口県立長府高等学校（住所：山口県下関市長府亀の甲2-3-1）周辺、山口県立下関西高等学校（山口県下関市後田町4丁目10-1）及び下関商業高等学校（山口県下関市後田町4丁目11-1）の周辺において、自転車の使用が集中する登校時間帯に行った（表1）。

なお、一時停止の状況の調査はすべて同一の交差点にて行ったが、その他の違反行為の調査は、高校周辺で移動しながら行った。

表1. 調査場所と日時、天候

調査1回目	
日時	6月7日(火) 7:30~9:00
場所	長府高等学校周辺
天候	曇り
調査2回目	
日時	6月16日(木) 7:30~9:00
場所	下関西高等学校及び 下関商業高等学校周辺
天候	曇り
調査3回目	
日時	6月21日(火) 8:00~9:00
場所	長府高等学校周辺
天候	曇り

表2. 調査対象違反行為

携帯(スマートフォン)使用
ヘッドホン使用
傘さし
並進
二人乗り
一時不停止

## 結果と考察

### 一時不停止

一時不停止とその他違反行為は別に集計した。ただし、一時停止交差点通過車両においても、そ

の他の違反行為についての調査対象とした。また、2回目の調査では、一時停止交差点を通行する車両が確認出来なかったため、1回目と3回目の調査結果のみを表記する(表3及び表4)。一時停止の有無は停止位置に関係なく確実な停止であれば停止とみなした。

表3. 6月7日調査での一時停止状況

一時停止なし	51
一時停止あり	0

表4. 6月21日調査での一時停止状況

一時停止なし	32
一時停止あり	0



図1. 一時停止状況調査場所

今回の調査では停止した通学自転車が1台もいなかったため、一時停止率は0%である。通学自転車の調査場所と同一交差点にて自動車の一時停止状況も調査した(表5)。一時停止の有無について

は、自転車と同じく停止位置に関係なく、停止した場合には、停止ありとした。

表5. 自動車の停止状況

一時停止なし	54
一時停止あり	13

自転車の一時停止率が0%なのに対し、自動車の停止率は24%と高い。また、目測での状況調査において、交差点直近での運転行動で高校生の通学自転車と自動車では違いがみられた。自動車においては、停止場所での停止、不停止にかかわらず、ほぼ全車が速度を落としていたが、自転車は、多くがほぼ減速せずに交差点を通過していた。図1の停止線先の交差点は、比較的に通量の多い交差点であるが、自動車の接近の有無にかかわらず、減速しない自転車が多く見られた。

平成27年の事故統計(図2及び図3)からみれば、自転車の出会い頭事故の発生が多いのがわかる。その要因の一つが一時不停止率の高さ、交差点直近での速度の早さ及びそこに起因する確認不足等その通過方法にある可能性が考えられる。

今回の調査結果では、まず、一時停止の交差点での出会い頭事故防止に重点をおいて安全教育の内容を考える必要があることを示唆している。ただし、今回の一時停止実行度の調査結果は、あくまで、長府高校近辺での調査によるものであるため、その他の地域についても、調査の必要があると思われる。

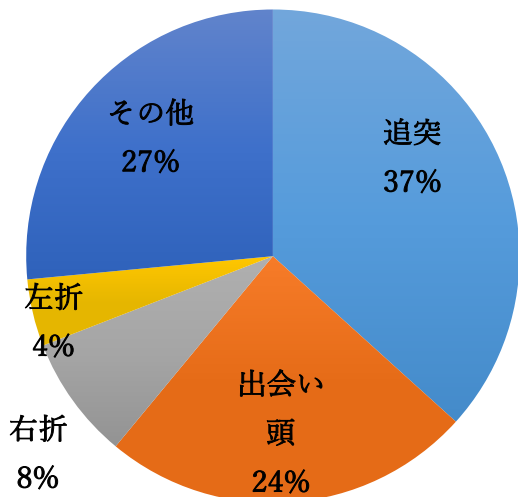


図2. 平成27年類型別事故発生状況

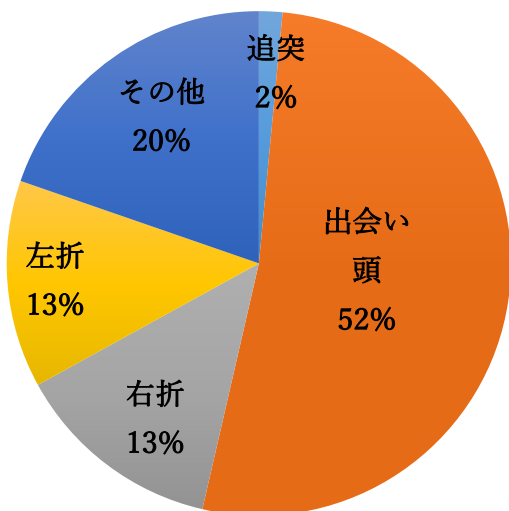


図3. 平成27年事故類型別発生状況

## 2 一時不停止以外の違反行為

今回の調査では、天候がいずれも雨ではなかったため、表2の調査対象行為のうち、傘さし運転の調査については除外した。傘さし運転についてはまた、雨降りの天候の時に調査をしたいと思う。表2の違反行為のうち、傘さし運転及び一時不停止を除外した結果を表6～8に示す。

表6.6月7日違反行為調査結果

違反なし	85
携帯（スマートフォン）	1
ヘッドホン	0
並進	12
二人乗り	0
合計	98

表7. 6月16日違反行為調査結果

違反なし	6
携帯（スマートフォン）	0
ヘッドホン	5
並進	0
二人乗り	0
合計	11

表8. 6月21日違反行為調査結果

違反なし	45
携帯（スマートフォン）	0
ヘッドホン	0
並進	4
二人乗り	0
合計	49

一時不停止以外の違反行為については並進、ヘッドホンの使用が多かった（図4）。並進については、自転車通学者の数が多く長府高校付近で多くみられた。これは、学生の多くが友人とおぼしき複数人で通学しており、これらが友人との会話の為に並進行為をしている者と思われる。

ヘッドホンの装着者は逆に自転車通学の少ない、下関西、下関商業高校付近で見られた。これら学校界限では、自転車通学者の数が少なく、複数の友人とともに通学するという、長府高校近辺で見られた通学スタイルの学生がおらず、単独で通学する者ばかりであった。このため、他者と会話する必要がないため、ヘッドホンを使用しながら運転していたものと思われる。

スマートフォンを操作しながらの自転車乗も長府高校近辺で1事例認められた。通知か何かの確認をしているようであった

我々は、並進の危険性、ヘッドホンを使用しながらの運転の危険性をいかに学生に認識させていくのかを考えなければならない。

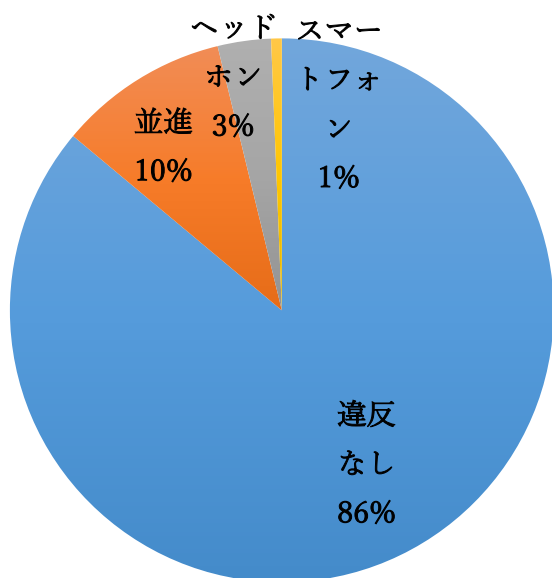


図4. 一時不停止以外の違反行為状況

### ま と め

今回の調査で、高校生の自転車通学における問題点が明らかになったとともに、弊社の交通安全教室において重視すべき部分が明らかとなった。今後は、他の地区の高校も調査しデータを増やすとともに、問題行動の是正をどう行っていくのかという、具体的方策も考えなければならないであろう。

### 文 献

[1] 警察庁：交通事故統計 平成27年版.