

11 参考資料

1 令和3年度における都立高校生の交通事故の実態調査

東京都高等学校交通安全教育指導事例集 < 第39集 >

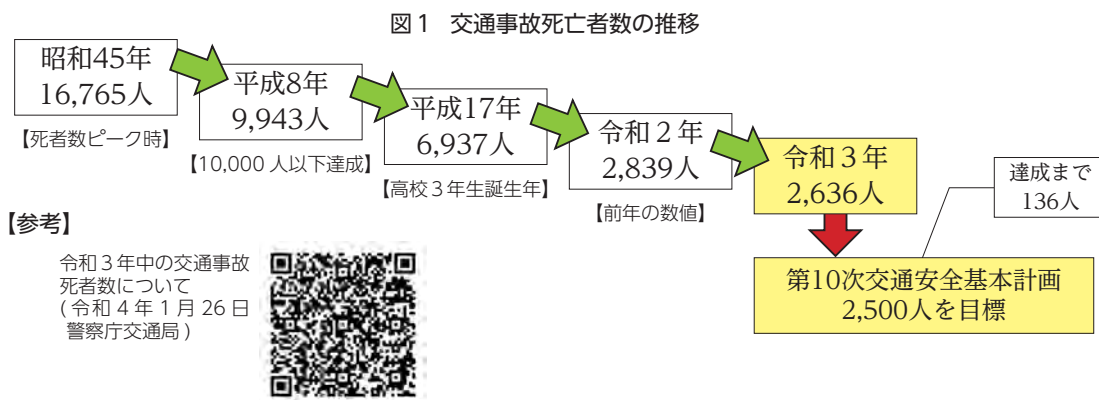
1 調査の概要

(1) 目的

高等学校等における交通安全教育には、自他の生命を尊重する態度を育成する指導内容・方法の研究・開発が求められており、その重要性は、これからの社会を形成する有為な人材を育成する上で、大いに注目されているところである。この要請に応えるため、都立高校生等の交通事故の実態を把握し、その対策を解明することを通して、交通安全教育の充実を図り、ひいては「安全文化」の創造につなげることを目的として本調査を実施した。

(2) ねらいと留意点

全国における交通事故死亡者数 16,765 人（昭和 45 年）をピークに、交通事故死亡者数は減少傾向となり、令和 3 年中（1 月から 12 月）における交通事故死亡者数は 2,636 人となった（図 1）。



東京都においては、新型コロナウイルス感染症対策としての外出自粛期間等が徐々に緩和される状況下で、前年比 22 人減の 133 人となった。幼児、小学生、中学生、高校生などの未成年者の事故死者数は 7 人で、うち高校生は 4 人（前年と同数）、いずれも二輪車乗車中の事故であった。

【参考】

東京都内の交通人身事故発生状況
(令和3年中)
警視庁



こうした状況の中、都立高校生の交通事故の実態を踏まえ、その防止対策としての指導内容・方法について、今までの成果を参考にし、継続性・整合性に留意しながら研究を進めた。

(3) 分析の方法

事例分析の対象としたのは、令和3年度に各都立高等学校等から東京都教育委員会に報告があった交通事故である。それらを、事故発生時の生徒本人の状況（課程、学年、交通手段、負傷の程度、全治期間など）、事故現場の状況及び事故発生前後の経過、事故による学校生活への影響などの観点から分析した。また、全体の状況、運転状況と事故との関連、違反の有無、道路状況と事故との関連なども分析した上で、事故防止対策の手がかりを求めた。

2 調査の内容 (令和3年度における都立高校生の交通事故の概要と分析)

(1) 全体の状況

令和3年度に東京都教育委員会へ報告された都立高校生等の交通事故者数は160人であり、昨年度の120人から40人増加した。また、負傷者数は124人であり、昨年度の87人から37人増加した。

表1 状態別事故者数 単位:人

交通手段	事故者数			負傷者数			負傷なし及び不明者数		
	R2年度	R3年度		R2年度	R3年度		R2年度	R3年度	
自転車	102	139	86.9%	72	105	84.7%	30	34	94.4%
二輪車	15	19	11.9%	14	17	13.7%	1	2	5.6%
自動車	1	1	0.6%	0	1	0.8%	1	0	0.0%
徒歩	2	1	0.6%	1	1	0.8%	1	0	0.0%
合計	120	160	100%	87	124	100%	33	36	100%

※表中の%は小数第二位を四捨五入しているため、100%とならないことがある。

ア 状態別事故者数 (表1)

- 自転車による事故者数は139人(全体の86.9%)である。昨年度の102人から37人増加した。
- 二輪車による事故者数は19人(全体の11.9%)である。昨年度の15人から4人増加した。
- 自動車による事故者数は1人(全体の0.6%)である。昨年度の事故者数と同じであった。
- 徒歩による事故者数は1人(全体の0.6%)である。昨年度の2人から1人減少した。

イ 自転車事故者139人の課程・学年別の内訳 (表2)

- 自転車による事故者数のうち、全日制生徒は127人で全体の91%、定時制・通信制の生徒は12人で全体の9%であった。
- 全日制生徒の負傷者は98人、定時制・通信制の負傷者は7人であった。

表2 自転車事故者の課程・学年別の内訳

学年	全日制		定時制・通信制		全定合計
	負傷	なし	負傷	なし	
1	40	12	3	3	58
2	28	12	2	0	42
3	30	5	1	2	38
4			1	0	1
合計	98	29	7	5	139

ウ 二輪車・自動車・徒歩の事故者21人の課程・学年別の内訳 (表3)

- 二輪車事故は、全日制的事故者数が13人、定時制・通信制の事故者数が6人であった。
- 全日制における二輪車事故者の学年は、1年生(2人)、2年生(3人)、3年生(8人)であり、3年生が多かった。
- 自動車及び徒歩による事故者はそれぞれ1人であった。

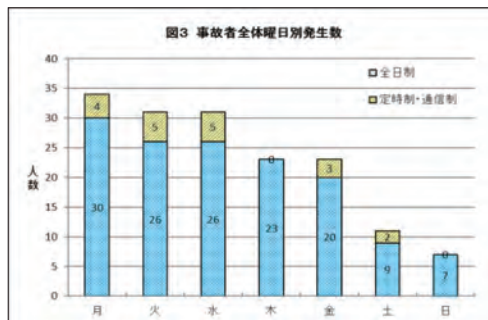
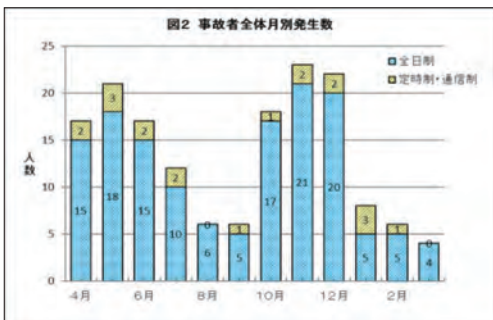
表3 二輪車・自動車・徒歩の事故者の課程・学年別の内訳

学年	二輪車						自動車						徒歩						計						
	全日制			定時制通信制			全日制			定時制通信制			全日制			定時制通信制									
	負傷	なし	不明	負傷	なし	不明	負傷	なし	不明	負傷	なし	不明	負傷	なし	不明	負傷	なし	不明							
1	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	
2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
3	8	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
4				1	0	0				0	0	0				0	0	0				0	0	0	1
合計	12	0	1	5	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	21

※表中の不明は、負傷の有無が明らかでない数を表す。

エ 事故発生月の別・曜日別の人数

- 月別では、11月、12月に多い傾向がある(図2)。
- 曜日別では、月曜日に多い傾向がある(図3)。



理論編
 学校における安全教育と安全プログラム
 身に付ける力
 安全教育の3領域
 必ず指導する基本的事項
 安全教育の確実な実施のために
 安全教育の計画
 安全教育の評価
 安全教育の計画例
実践編
 実践事例一覽
 生活安全における実践事例
 交通安全における実践事例
 災害安全における実践事例
 一斉事例(校種別)
資料編

資料編

(2) 道路状況と事故との関係

ア 道路形状別・交通手段別の傷害の程度（表4）

- 道路形状については、交差点での事故者数が全体の61.9%を占め、昨年度より増加した。
- 直線道路での事故は28.1%で、昨年度より減少した。
- 交通手段別による事故者数は、自転車事故139人、二輪車の事故19人であった。

イ 道路形状と傷害の程度

- 事故者数のうち、重傷者は35人であり、内訳は自転車運転時23人、二輪車運転時12人であった。
- 自転車と二輪車運転時の交差点及び直線道路における重傷者は、それぞれ16人と13人であった。
- 事故の大半は、交差点及び直線道路において、自転車と二輪車運転時に発生している。特に、令和3年度も自転車事故が多いのが特徴と言える。

表4 道路形状別・交通手段別の傷害の程度 (人)

		自転車	二輪車	自動車	徒歩	合計
交 差 点	事故者数	89	9	0	1	99(61.9%)
	重傷	10	6	0	0	16
	軽傷	56	1	0	1	58
	負傷なし	23	1	0	0	24
	不明	0	1	0	0	1
直 線 道 路	事故者数	39	5	1	0	45(28.1%)
	重傷	10	3	0	0	13
	軽傷	21	2	1	0	24
	負傷なし	8	0	0	0	8
	不明	0	0	0	0	0
曲 線 道 路	事故者数	3	1	0	0	4(2.5%)
	重傷	0	1	0	0	1
	軽傷	2	0	0	0	2
	負傷なし	1	0	0	0	1
	不明	0	0	0	0	0
不 明 ・ そ の 他	事故者数	8	4	0	0	12(7.5%)
	重傷	3	2	0	0	5
	軽傷	3	2	0	0	5
	負傷なし	2	0	0	0	2
	不明	0	0	0	0	0
合 計	事故者数	139	19	1	1	160
	比率(%)	86.9%	11.9%	0.6%	0.6%	100%
	重傷	23	12	0	0	35(21.9%)
	軽傷	82	5	1	1	89(55.6%)
	負傷なし	34	1	0	0	35(21.9%)
	不明	0	1	0	0	1(0.6%)

※表中の「重傷」は全治2週間を超える負傷と分類している。

※表中の不明は、負傷の程度が明らかでない数を表す。

(3) 自転車の事故について

ア 登下校時における交差点での自転車事故者数（表5）

- 全日制における事故者数127人のうち、登下校時に発生した事故者数は115人であり、全体の90.6%である。そのうち、71人(55.9%)が交差点で発生している。
- 定時制・通信制における事故者数12人のうち、登下校時に発生した事故者数は9人であり、全体の75%である。そのうち、7人(58.3%)が交差点で発生している。
- 自転車事故は、登下校時で多く発生し、そのうち、交差点での事故が約55%である。

表5 登下校時における交差点での自転車事故者数

学 年	事 故 者 数	全日制				定時制・通信制				
		登下校時		交差点		登下校時		交差点		
		実 数 (人)	割 合 (%)	実 数 (人)	割 合 (%)	実 数 (人)	割 合 (%)	実 数 (人)	割 合 (%)	
1	52	46	88.5	25	48.1	6	4	66.7	3	50
2	40	37	92.5	27	67.5	2	2	100	1	50
3	35	32	91.4	19	54.3	3	3	100	3	100
4	1	1	100	0	0	0	0	0	0	0
合 計	127	115	90.6	71	55.9	12	9	75	7	58.3

イ 自転車事故と道路形状・違反項目事故者数（表6）

自転車違反項目別の事故者数は、前方不注意・後方確認不足31人、安全運転義務違反・無謀運転23人であった。他にも、登校中、ハンドルにかけていた荷物が前輪に絡まり転倒した事故6人、登校中、スリップや段差により転倒した事故8人であった。

表6 自転車事故と道路形状・違反項目事故者数

(人)

違反項目	一時 停止無視	信号無視	前方不注意・ 後方確認不足	二人乗り	傘さし運転	スマートフォン ヘッドホン	安全運転義務 違反・ 無謀運転 (右側逆走含)	なし	不明 その他	合計
道路形状										
交 差 点	3	9	16	2	0	3	9	47	3	92
直 線	0	0	12	0	0	4	11	13	4	44
曲 線	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3
不 明	0	0	2	0	0	0	2	4	0	8
合 計	3	9	31	2	0	7	23	65	7	147

※表中の違反数には重複違反が含まれる。

ウ 自転車事故時の、ヘルメット着用状況 (表7)

自転車事故による負傷のうち重傷事故23人については、首・顔面を含む頭部の負傷13人、手首・腕・肩の負傷9人、足・膝の負傷8人、胴体・内臓の負傷6人であった(負傷には重複を含む)。

自転車による事故者139人のヘルメット着用状況を見ると、着用していたのは4人であり、ヘルメット未着用が多数であった。

表7 自転車事故時のヘルメット着用状況 (人)

有	無	不明	合計
4	128	7	139

※全日制、定時制合わせての数値である。

(4) 二輪車の事故について

ア 二輪車事故者の分類 (表8)

- 二輪車による事故者数は19人であり、昨年度から4人増加した。
- 二輪車による事故者数の約63%は自動二輪によるものであった。

イ 二輪車道路形状別・違反項目別事故者数 (表9)

- 事故者21人のうち、違反者は9人であった。

表8 二輪車事故者の分類 (人)

	二輪車全体	原付	自動二輪	不明
人数	19	2	12	5
割合 (%)	100	10.5	63.2	26.3
本人	13	1	8	4
同乗	5	1	4	0

表9 二輪車道路形状別・違反項目別事故者数

	一時停止無視	信号無視	前方不注意	速度違反	無謀運転	無免許免許不携帯	なし	不明その他	合計
交差点	0	1	1	0	0	1	6	1	10
直線	0	0	3	0	1	0	2	0	6
曲線	0	0	0	0	1	0	0	0	1
不明	0	0	1	0	0	0	1	2	4
合計	0	1	5	0	2	1	9	3	21

※表中の違反数には重複違反が含まれる。

(5) 事故による学校生活への影響

ア 事故者の欠席状況 (表10)

- 自転車の事故では、59人の生徒が欠席しており、そのうち4人の生徒が11日以上欠席した。
- 二輪車の事故では、16人の生徒が欠席しており、そのうち6人の生徒が11日以上欠席した。20日を超える長期欠席者は自転車あるいは二輪車によるものである。

イ 事故による学習活動への影響 (表11)

- 自転車、二輪車での事故者のうち、のべ39人に学習活動への影響が及んでおり(青色部分)、昨年度から15人増加した。
- 欠席5日超過を境に、成績低下や運動の制限、定期考査未受験など、学習活動への影響が見られた。また、欠席1か月から長期入院、リハビリが必要になるケースが見受けられた。

表10 事故者の欠席状況

	欠席なし	欠席あり	5日以下	10日以下	20日以下	1か月以下	1か月超過	不明その他	全体
自転車	80	59	48	1	1	3	0	6	139
二輪車	3	16	3	2	1	3	2	5	19
自動車	0	1	1	0	0	0	0	0	1
徒歩	1	0	0	0	0	0	0	0	1
合計	84	76	52	3	2	6	2	11	160

表11 事故による学習活動への影響

	自転車	二輪車	自動車	徒歩	全体
成績低下	2	0	0	0	2
授業見学	3	0	0	0	3
要リハビリ・後遺症	4	2	0	0	6
入院・その他	17	13	1	0	31
影響なし	116	5	0	1	122
不明	1	1	0	0	2
合計	143	21	1	1	166

※表中の人数には重複したものも含まれる。

3 まとめ

(1) 令和3年度と過去5年間との比較

- 事故者数は、160人（R2:120人、R1:94人、H30:74人、H29:111人、H28:126人、過去5年間平均105人）であり、事故者数は令和2年度に比べて約33%増加した。
- 自転車の事故者数は139人（R2:102人、R1:78人、H30:63人、H29:84人、H28:105人、過去5年間平均約86人）であった。自転車事故の大半は交差点と直線道路で発生している。発生時間帯については、登下校時が全体の89.2%（R2:90.5%）を占めている。事故の主たる原因は、交差点でも直線道路でも「前方不注意・後方確認不足」であった。また、ヘルメット着用は、確認できた132人のうち4人であった。
- 二輪車の事故者数は19人（R2:15人、R1:10人、H30:10人、H29:19人、H28:17人、過去5年間平均約14人）で、平成29年度と同数であり、令和2年度以降、増加している。
- 自動車の事故者数は1人（R2:1人、R1:2人、H30:1人、H29:3人、H28:0人）であった。
- 徒歩の事故者数は1人（R2:2人、R1:4人、H30:0人、H29:4人、H28:2人）であった。
- 事故発生の月別状況は、11月、12月、5月の順に多く、それぞれ20人を超えている。次いで、10月、4・6月の順に多く、それぞれ15人を超えている。曜日別状況は、月曜日、火曜日・水曜日の順に多く、それぞれ30人を超えていた。
- 負傷者は、事故者全体の77.5%に上り、そのうち、重症者は28.2%であった。

(2) 指導上の留意点

交通事故の結果、負傷する割合が高く、重症の割合も2割を超えており、回復までの学業への影響や後遺症の有無などが懸念される。また、加害事故の場合には、刑事・行政・民事上の責任を問われることから、交通事故が当事者やその家族等に与える影響を理解させ、交通安全に貢献できる資質や能力を育てることが重要である。

現状	留意点
全事故の約9割以上が、交差点と直線道路で発生している。交差点での事故者数は全体の約6割に達している。	交差点の危険性や直線道路での不注意が事故につながることを理解させ、危険を予測し回避する能力を育てる。
登下校の時間帯に大半の事故が発生している。	警察署等と連携し登校時の安全指導や、下校時に注意喚起を行う。
自転車事故の主な原因は、前方不注意・後方確認不足や安全運転義務違反・無謀運転によるものである。	「自動車安全利用規則」等、交通ルールの徹底を図る。
自転車運転中のヘルメットの着用率は、極めて低い現状である。	ヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、ヘルメット着用に向けた指導を徹底する。

(3) 指導のポイント

- 1 各校の状況や実態を踏まえ、「安全教育プログラム」に示されている「**必ず指導する基本的事項**」の指導の徹底を図る。
- 2 「必ず指導する基本的事項」の指導に際しては、年間を通した**組織的・計画的な安全指導計画**を作成し、関係諸機関や地域との連携を図りながら、効果的に行う。
- 3 「必ず指導する基本的事項」の「交通安全」の指導に当たっては、目標に即して繰り返し指導し、その定着を図るため、体験的な活動や実践的な活動を重視する。さらに、「**自転車安全利用五則**」の周知徹底を図り、これらの活動を通して、自ら考え判断し、危険を予測し回避する能力を育成するための指導方法や指導内容の工夫・改善を図る。
- 4 「安全教育プログラム」の「**一声事例**」を参考に、生徒の実態に応じて、日頃から、交通安全に関する一声指導を行う。
- 5 「安全教育プログラム」を参考に、**ひやりマップの作成やスケアード・ストレイト方式による交通安全教室**などを通して、危険を予測し回避する能力を高める。
- 6 身近な大人である**教職員が率先垂範**して模範となる姿を生徒に示していくことが、生徒の指導に直接つながっていることを全校職員で確認した上で、交通安全指導を推進する。
- 7 **自転車専用通行帯や自転車ナビゲーションの導入、自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務化**や、道路交通法、東京都道路規則等に係る最新の情報を踏まえて指導する。

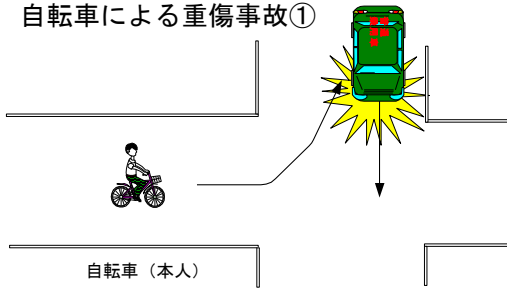
4 結び

交通安全教育の在り方は、時代や社会の現状に応じて変化する。令和2年春から新型コロナウイルス感染症が拡大したことにより、自転車や自動車・バイクによる通勤者の増加、オフピーク通学、オンライン学習の実施など、生徒を取り巻く交通環境は大きく変わった。その結果が交通事故の発生状況にも影響を及ぼしている可能性がある。こうした変化を見据えて、交通事故の分析方法そのものを検討するとともに、交通安全教育の改善を図っていく必要がある。

交通安全教育の成果は、交通事故の発生件数以外では捉えにくいものである。しかし、根本にあるものは、自他の生命を尊重する態度であり、それを支える人格の形成である。したがって、全ての教育活動を通じて、ルールを守ることや他者への気付きの力を育成していくべきであり、自ずと、様々な成果測定のための手法が考えられる。本調査は、そうした教育活動の展開を促すものと確信する。子供たちが交通事故の被害者にも加害者にもならないようにするため各学校が創意工夫をし、交通安全教育の充実を図ることが重要である。

「令和3年度における都立高校生の交通事故状況説明図」

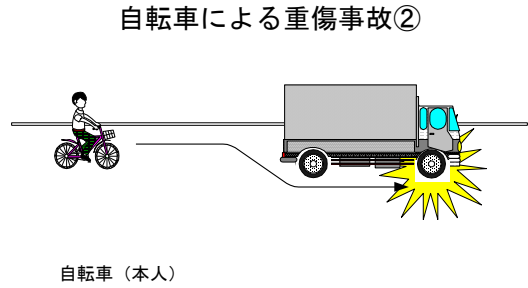
自転車による重傷事故①



交差点を一時停止せずに左折した際、自動車右側と自転車前輪が接触し転倒。(鼻骨骨折、顔面擦過傷)

自転車(本人)

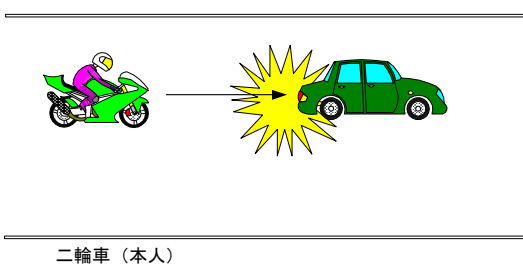
自転車による重傷事故②



前方停車中のトラックを追い抜こうとした際、運転席のドアが開きドアに衝突。(顔面陥没骨折、鎖骨骨折)

自転車(本人)

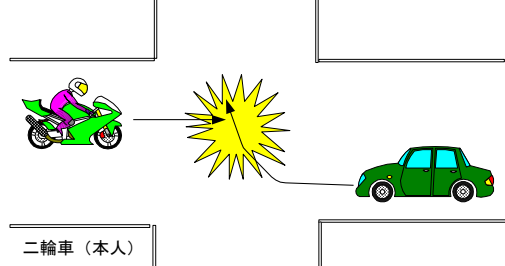
二輪車による違反事故①



前方走行中の自動車が、減速を始めたことに気付かず追突。(頭部打撲、左脚打撲)

二輪車(本人)

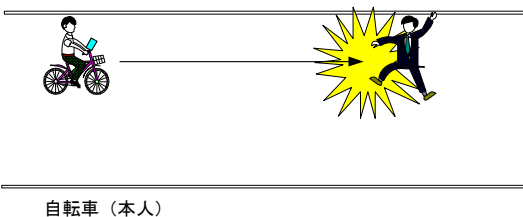
二輪車による違反事故②



信号無視して交差点に進出し、右折してきた自動車と衝突し転倒。(全身打撲、右足骨折)

二輪車(本人)

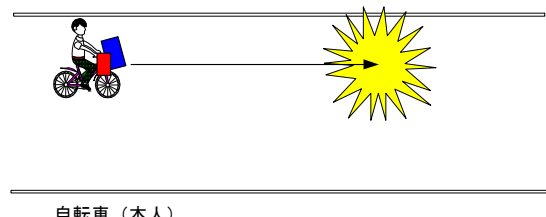
ながらスマホによる事故



スマホを使用しながら自転車を運転中、ポケットにしまおうとした際、歩行者に気付くがブレーキが間に合わず衝突。(相手は頭部打撲)

自転車(本人)

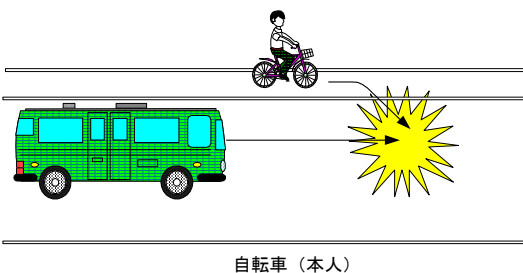
前輪ロックによる転倒事故



自転車の前カゴに入れた荷物やハンドルに掛けた荷物が前輪に絡まりロックして転倒。(後頭部打撲)

自転車(本人)

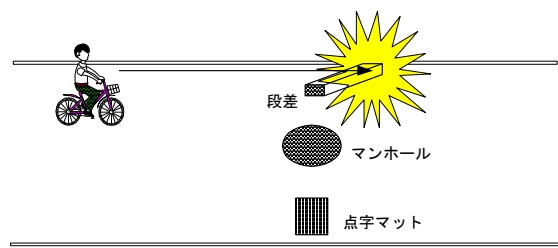
イヤホンの使用による事故



イヤホンを装着した状態で自転車を運転中、歩道から車道へ後方確認せずに飛び出したところ、バスの接近に気付かず、右側方からバスに衝突。(右上半身打撲、左下半身打撲、臀部擦り傷)

自転車(本人)

路上の障害物による事故



雨天時に点字ブロック上で滑り、鉄製の支柱に衝突。(右頭部打撲、右鎖骨打撲)
※雨天時のスリップや段差による転倒の事例8件発生

自転車(本人)